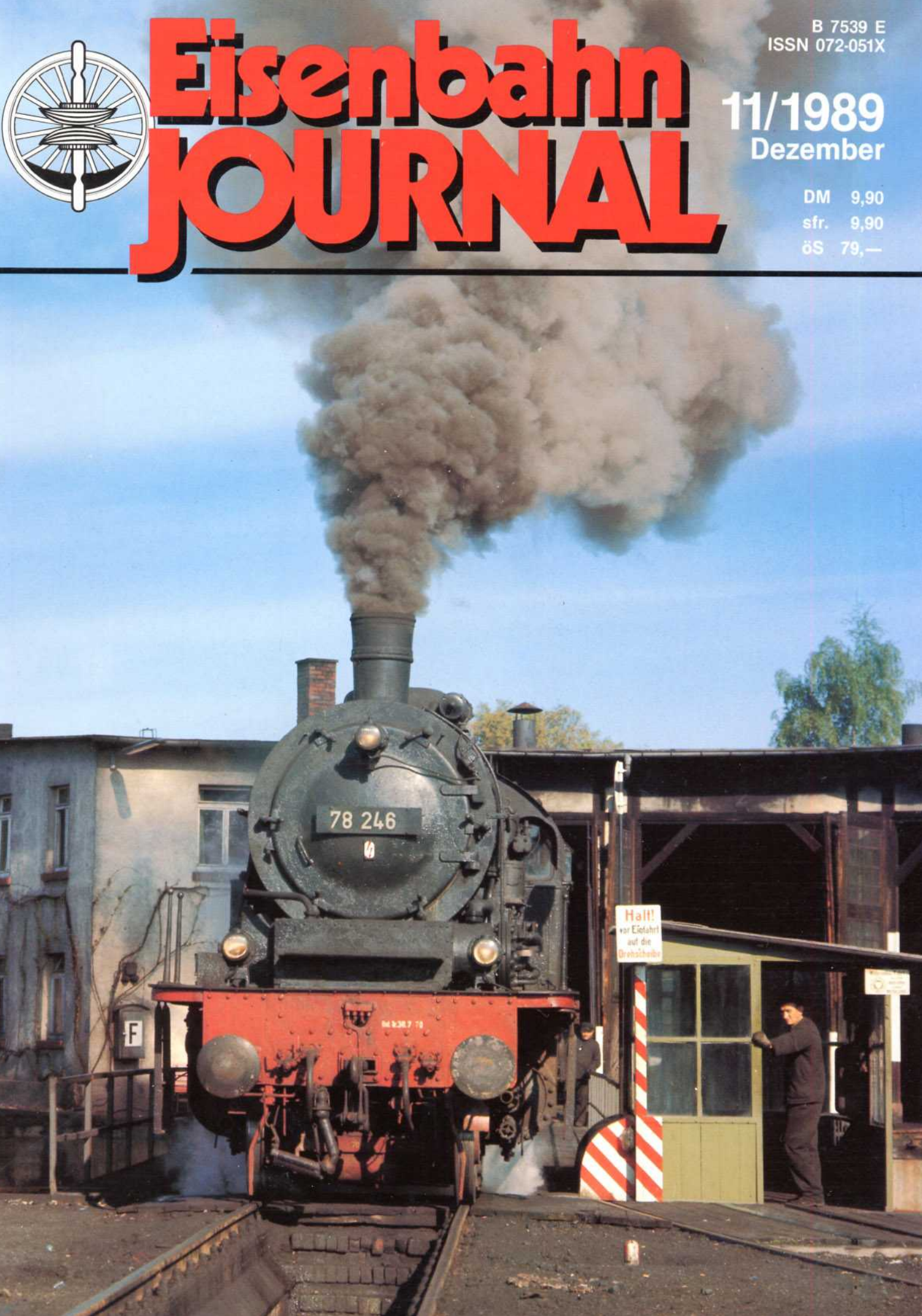
B 7539 E
ISSN 072-051X

Eisenbahn JOURNAL

11/1989
Dezember

DM 9,90
sfr. 9,90
öS 79,—



(Füllseite)

Die deutsche Bahnindustrie rüstet sich für "Europa '93"

In der bundesdeutschen Wirtschaft ist in den letzten Jahren das Bewußtsein gewachsen, auf das in über eineinhalb Jahrhunderten entstandene wirtschaftliche und technische Potential des schienengebundenen Verkehrssystems nicht zu verzichten.

Die Eisenbahnindustrie in der Bundesrepublik hat die Zeichen der Zeit erkannt. Man rüstet sich schon seit längerem verstärkt nicht nur für den deutschen Binnenmarkt, sondern plant auch für den weltweiten, insbesondere aber den europäischen Bedarf — einen Bedarf, der sich nicht mit dem 1. Januar 1993 erschöpft, vielmehr erst den Anfang eines verkehrsstrukturellen Umdenkens bildet.

Hierfür werden Firmenzusammenschlüsse innerhalb unserer bodenständigen Industrie unerläßlich sein. Nur durch Stärke kann europäisch konkurrenzfähig geblieben werden; das gilt auch für andere Gebiete. 45 Milliarden Mark sind dem Bahnsektor mit seiner Ausstrahlungswirkung jährlich als Wirtschaftskraft zuzurechnen — also enorme Summen, um die es zu kämpfen lohnt.

Die Voraussetzungen für Aufträge aus dem europäischen Raum sind gegeben. Dies beweist das vor nicht allzu langer Zeit abgeschlossene "Spanien-Geschäft" in Milliardenhöhe über Lokomotiven und Signalanlagen für die spanische Staatsbahn RENFE. Einmal mehr Beweis dafür, daß deutsche Technik und Know-how des spurgebundenen Verkehrs konkurrenzfähig sind und weltweit wieder ganz vorne rangieren.

Groß ist auch das Interesse an der deutschen ICE- bzw. (ab 1993) ICE-M-Technik. (Das M steht für Mehrstrom — fünf verschiedene Stromarten europäischer Eisenbahnen.) Anschlußaufträge sind dringend erforderlich, gilt es doch, rund 800000 Beschäftigten, die dem Sektor Bahn mit Zuliefer-Industrien zuzurechnen sind, weiterhin gesicherte Arbeitsplätze bieten zu können. Sicher hätte auch der InterCity-Expreß in Spanien beste Verkaufschancen gehabt. Die nun laufende Serienproduktion wird preisgünstiger, vor allem aber auch leistungsfähiger als der Vorserien-Experimental. Und dieser hatte bei einem neutralen internationalen Vergleich schon etwa 40 Punkte Vorsprung vor dem französischen TGV erreicht.

Warum der 600-Millionen-Mark-Auftrag von Spanien an Frankreich für den TGV vergeben wurde, dürfte der unmittelbaren Nachbarschaft zuzuschreiben sein. Rein spekulativen Charakters sind wohl Vermutungen, daß eine Verhaftungswelle unter den Basken auf französischem Territorium das TGV-Geschäft erst forcierte.

Firmenkonzentrationen werden also auch für den Export von Vorteil sein. Die Entwicklung in jüngster Zeit zeigt den Willen der Industrie in dieser Richtung. So möchte sich z.B. Siemens am Lokomotivbau von Krauss-Maffei beteiligen, und schon im September hat Siemens laut Pressemeldung die Mehrheit an der Duewag AG, Krefeld-Uerdingen, von der Waggonfabrik Talbot AG, Aachen, übernommen. Sicher eine positive Auswirkung für den Lokomotiv- und Triebwagenbau auf die deutsche Wirtschaft, im besonderen aber auch auf die bayerische.

Hermann Merker

Bayern — Schwerpunkt innovativer Bahntechnik

"Die bayerische Industrie steht heute in der Leistungselektronik, bei der Entwicklung der Drehstromtechnik, im Oberleitungsbau und in der Bremstechnologie weltweit an der Spitze." Diese Feststellung traf Bayerns Ministerpräsident Dr. Max Streibl im Deutschen Museum in München vor dem Verkehrsforum Bahn anläßlich der Eröffnung einer Sonderschau. Das Forum, ein Zusammenschluß von nahezu 200 bedeutenden Wirtschafts- und Industrieunternehmen in der Bundesrepublik, tritt für ein Verkehrssystem ein, in dem alle Verkehrsträger ihren spezifischen Vorzügen entsprechend zum Zug kommen, auch die Eisenbahn.

Der grundlegende Strukturwandel des Verkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg macht es nach Ansicht von Ministerpräsident Streibl notwendig, die Rolle der Eisenbahn in einem vielteiligen Verkehrssystem neu zu definiern. Selbstverständlich werde Bayern die noch fehlenden Autobahnen fertigstellen; doch sei abzusehen, daß die Straßen allein den ständig wachsenden Verkehr bald nicht mehr bewältigen können. Deshalb seien grundlegende verkehrspolitische Ziele wie zügige Durchführung des Massenverkehrs, Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Energieeinsparung ohne moderne Bahn nicht zu bewältigen. Eine leistungsfähige Bahn stehe daher im Mittelpunkt bayerischer Eisenbahnpolitik.

Aus der Sicht der Bundesbahn umriß deren Vorstandsvorsitzender, Dr.-Ing. Reiner Gohlke, Situation und Aspekte. Die Bahn habe nach dem Zweiten Weltkrieg bis vor kurzem nicht die Rolle gespielt, die ihr zugekommen wäre. Ein Wandel sei jedoch zu erkennen, etwa in der Investition von 15 Milliarden Mark in neue Strecken. Andererseits dürfe nicht übersehen werden, daß die Bahn bis 1982 jährlich jeweils um rund eine Milliarde Mark mehr bekommen habe, sich seither jedoch mit einem konstanten Betrag begnügen müsse. Unter Berücksichtigung der Geldentwertung bedeutet dies eine ständige Reduzierung der insgesamt verfügbaren Mittel. Dr. Gohlke wies auch darauf hin, daß grundsätzliche Entscheidungen über die Zukunft der Bahn im politischen Bereich getroffen werden müßten: "Die Bahn kann nur die Daten dazu liefern!" Vielversprechend beurteilte er die Bildung einer "Parlamentarischen Gruppe Bahn", der inzwischen rund 100 Bundestagsabgeordnete aller Parteien angehören.

Mehr als 50% des Umsatzes der in Bayern ansässigen Eisenbahnindustrie entfallen auf das Auslandsgeschäft, erklärte Dr. Karlheinz Kaske, Vorstandsvorsitzender der Siemens AG. Im künftigen gemeinsamen Markt werde der Export existentielle Bedeutung erlangen, zumal das weltweite Marktpotential ständig wachse. Nationale Referenzen, d.h. Einsatz dieser Technik im eigenen Land, seien für die Erfolgschancen der Industrie ausschlaggebend. Sie werde in Bayern repräsentiert vor allem durch Krauss-Maffei, M.A.N., Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Knorr-Bremse, Siemens oder im Baubereich durch Dyckerhoff & Widmann sowie durch zahlreiche mittelständische Unternehmen wie die Maxhütte mit der Schienenherstellung, die Flachgas AG (PFA; der Welt modernster Wagen-Ausbesserungsbetrieb) mit ihren Aktivitäten beim Bau der InterRegio-Wagen oder Pfleiderer in Neumarkt vorwiegend auf dem Betonsektor.

Das Verkehrsforum Bahn verstehe sich nicht als Lobby für die Bundesbahn, sondern als Plattform zur Diskussion vernünftiger Verkehrspolitik. Zum Veranstaltungsthema meinte Dr. Hellmuth Buddenberg (Deutsche BP, Präsidiumsmitglied des Verkehrsforums Bahn), Bayern werde bald auch eine wichtige Brückenfunktion zwischen West- und Osteuropa erfüllen, und "Bahntechnik berührt uns alle".

In der anschließenden Vortragsveranstaltung im Ehrensaal des Deutschen Museums referierten Dipl.-Ing. Werner Görlitz, Geschäftsführer der Krauss-Maffei Verkehrstechnik GmbH, über "Schienenfahrzeuge für den Hochgeschwindigkeitsverkehr"; Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis, Direktor der Siemens AG, Bereich Verkehrstechnik, über "Techniken für einen attraktiveren Nahverkehr"; Dipl.-Ing. Norbert Honnefelder, stellvertretendes Mitglied des Vorstands der Dyckerhoff & Widmann AG, über "Innovative Bautechnik für die Bahn" und schließlich Dipl.-Ing. Hans Georg Raschbichler, Geschäftsführer Transrapid International, über die "Magnetschnellbahn Transrapid".

In einer Sonderschau, die im Deutschen Museum eine Woche lang auch dem Publikum zugänglich war, zeigte die bayerische Eisenbahnindustrie ihre innovativen Leistungen.

Ralf Roman Rossberg

Bild 1: *Folgtem mit großem Interesse der Eröffnungsrede Max Streibls: Dipl.-Ing. Görlitz (Krauss Maffei), Dipl.-Ing. Scholtis (Siemens Erlangen), Dr.-Ing. e.H. Weigelt (Präs. BD Nürnberg), Dipl.-Ing. Raschbichler (Thyssen).*

Bild 2: *Die Bedeutung der Bahn belegt die Anwesenheit von Präs. Rahn (BZA München), Dr. Rodenstock (Präs. IHK), Vorstandsmitglied Martinsen (im Hintergrund; Siemens), Dr. Kaske (Vorstandsvors. Siemens), Dr. Buddenberg (Vorstandsvors. BP), Dr. Streibl (BMP), Dr.-Ing. Gohlke (Vors. d. Vorstandes DB).*

ISSN 0720-051X 15. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,90 öS 79,—
sfr 9,90

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/49
Telefax (08141) 44689
Herausgeber: Hermann Merker
Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Christiane Bothner
Klaus Eckert
Thomas Kohnen
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Grafik:
G. Gerstberger, J. Mair, C. Schott

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Guldenpfennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter, O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann, J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori, H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber, P. Schiebel, D. Schubert, M. Weisbrod.
Modellaufnahmen:
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel, W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l., via Morgagni 24, I-37136 Verona

1989 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x. Abonnement (1989): DM 104,50 (inkl. Porto) (Ausland zuzüglich DM 6,– Portoanteil) für 11 Ausgaben. Dazu kommt der Preis für Eisenbahn-Journal 12/1988.
Einzelheft: DM 9,90 + DM 2,– Porto.
Modellbahn-Ausgabe: DM 10,80 + DM 2,– Porto.

1989 erscheinen die Sonder-Journale 4 x. Abonnement (1989): DM 74,– (inkl. Porto) (Ausland zuzüglich DM 4,– Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802 (BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300 (BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 69591800 (BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 10 vom 1. Januar 1989.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der ferpress
(Int. Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

Auch 1990 gut durchs Jahr

Bis zum Jahreswechsel ist es nicht mehr weit. Haben Sie schon bestellt?

Eisenbahn und Landschaft. Wieder mit 16 Kalenderblättern.

Den internationalen, großformatigen Kalender (DIN A 3 quer) erhalten Sie bei uns zum Preis von DM 10,80. Bei Bestellungen ab 3 Stück liefern wir porto- und verpackungsfrei; für den Versand von 1 bzw. 2 Exemplaren berechnen wir DM 3,00 Versandspesen.

© 1989 by
Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5 · D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon 08141 - 5048 oder 5049
Telefax 08141 - 44689

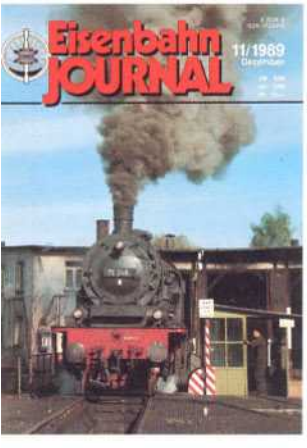
Editorial

Gleich eingangs sei darauf hingewiesen, daß wir natürlich wie immer auch bei den nächsten Journal-Ausgaben bemüht sein werden, diese pünktlich zur Auslieferung zu bringen. Sollte es im Dezember jedoch Lieferverzögerungen geben, ist hierfür in erster Linie die Post verantwortlich. Bekanntlich herrscht bei ihr zu den Feiertagen ein enormer Ansturm, der selbst mit vermehrtem Personal kaum in den Griff zu bekommen ist.
Bitte wundern Sie sich also nicht, wenn Abonnenten die Journale eventuell früher als der Zeitschriften- und Modellbahn-Fachhandel haben, denn Brief- und Päckchensendungen sind viel schneller als Pakete. Wir werden auf alle Fälle bemüht sein, auch die Januar-Ausgabe 1/90 noch rechtzeitig vor Weihnachten zu versenden, so daß sie Ende Dezember beim Handel erhältlich ist. Mit der letzten Ausgabe dieses Jahres, der Nr. 12/1989 (Dezember), kann es liefertermin-mäßig ebenfalls etwas knapp werden.
Auch dem vorliegenden Journal haben wir wieder zwei Bewertungskarten — für die Nummer 10 (Modellbahn-Ausgabe) und diese Ausgabe — beigeheftet. Im Eisenbahn-Journal 11 wurde aus aktuellem Anlaß, aber auch wegen des zuvor erschienenen und danach erscheinenden Modellbahn-Journals der Modellbahnteil mit etwas weniger Seiten bedacht, als dies normal der Fall ist.
Bei unseren Lesern, die die letzten Auswertungskarten eingesandt haben, möchten wir uns auf diesem Weg sehr herzlich für ihre Beurteilung bedanken. Nur so können wir mit einiger Sicherheit Ihre Wünsche und Meinungen erfahren. Etwas Überblick haben wir schon; für eine bessere Durchschnittsbewertung werden wir aber auch noch Ihre Antwortkarten aus diesem und den kommenden zwei Journalen benötigen. Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie nochmals so zahlreich Gebrauch davon machen würden.
Es allen recht zu machen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Gleichwohl versuchen wir stets unser Bestes zu geben. Auch mit der Titelgestaltung (mit oder ohne Farbbalken) befinden wir uns immer noch ein wenig im Versuchsstadium. Achten Sie deshalb beim Kauf in erster Linie auf unsere neue rote Titelschrift.
Nicht versäumen möchten wir, zumindest denjenigen Lesern, die eher dem Vorbild zugetan sind und deshalb vielleicht die Modellbahn-Ausgabe 12/1989 nicht beziehen, schon hier ein frohes Weihnachtsfest zu wünschen.

Ihr Hermann Merker

INHALT

Die preußische T 18 – bewährt und langlebig 8
ICE zum ersten... Roll-out am 26. September 1988 16
Kinder, Kinder – die Bahn treibt's bunt! 18
Deutsche Bahnbetriebswerke Das Bw Düsseldorf-Derendorf (Teil 1) 20
Vom AW zur PFA Die InterRegio-Montage in Weiden 28
Supermodell von LGB: Ge 4/4 II der RhB 32
Die 99 4532 – die "Hofdame" von Zittau 34
Die Donautalbahn Ingolstadt – Regensburg (Teil 2) 36
Bücherecke 43
Modell der Tenderlok 93 529 von Arnold 45
Böschungsgleis ROCO LINE 46
DB-Notizen 48
Euro-News 50
Typenblatt: meckl. P 3[1] 55
Typenblatt: meckl. T 4 57
Preußen-Report Die Gattung S 5[2] – die "verstärkte S 3" 62
Ein Hoch auf unseren "Preußen-Reporter" 70
Mini-Markt 73
Erfahrungen mit Märklin-Digital 77
84 Die Bocksche Maschinenfabrik 80
85 "Zur Schmalspurbahn bitte umsteigen!" 84
Stellwerk "Riedlingen" in Spur 1 88
"Leise rieselt der Schnee..." 90
86 Spitzkehrenbahnhof in Nenngröße N 92
87 H0-Modul "Brückenschlag" 94
Schaufenster der Neuheiten 98
Neues aus Leipzig 100
Auto-Bahn 102
Unsere Fachhändler-Adressen seiten 108
Sonderfahrten 110



Zu unserem Titelbild
Die 78 246 war als letzte Vertreterin ihrer Baureihe bei der Deutschen Bundesbahn bis zum Jahresende 1974 beim Bw Rottweil in Dienst. Das Foto zeigt sie auf der Drehscheibe in ihrem Heimat-Bw.
Foto: U. Geum

K. Eckert

Gelenkig

Lediglich die relativ große Tritthöhe zur Führerstandstür war beim ansonsten perfekt organisierten Roll-out des ersten ICE-Serientriebkopfes nicht bedacht worden. So konnte u. a. Verkehrsminister Dr. Zimmermann seine Sportlichkeit unter Beweis stellen. Der Triebkopf rollt ab Seite 16.

Verfolgt

Die Geschichte der Donautalbahn Ingolstadt – Regensburg, deren ersten Teil Sie im Journal 9/1989 lesen konnten, wird weiterverfolgt. Eine Streckenbeschreibung und der Betrieb bis zum Ende der Dampflokzeit bilden den zweiten Teil – ab Seite 36.

P. Huschka

Langlebig

Insgesamt 533 Stück der Gattung T 18 wurden zwischen 1912 und 1925 gebaut. Ihre beiden letzten großen Einsatzdienststellen waren das Bw Aalen und das Bw Rottweil. Auch die preußische T 18 schrieb Dampflokgeschichte. Nachzulesen ab Seite 8.

Angesteckt

Ein Geschenk machte unseren Leser J. Frase vom "Vitrinensammler" zum Modellbauer. Ab Seite 80 beschreibt er selbst die Auswirkungen seines "Baufiebers".

H. Obermayer

Bild 1: *Im Mai 1969 entstand dieses Foto der 78 510, die damals als Denkmal vor dem AW Witten aufgestellt war.* ***Foto: Sammlung Obermayer***

Bild 2: *Diese stimmungsvolle Aufnahme zeigt die 078 246 unter der Besandungsanlage in ihrem Heimat-Bahnbetriebswerk Rottweil (aufgenommen 1973).* ***Foto: U. Geum***

Die preußische T 18 – bewährt und langlebig

Bis zum Jahre 1910 hatte die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung schon einige Tenderlokomotiven in ihrem Bestand, die mit gutem Erfolg im Personenzugdienst eingesetzt werden konnten. Hierzu zählte an erster Stelle die Gattung T 12, eine Heißdampfmaschine mit einer Leistung von 870 PSi und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Für die Bespannung von Eil- und leichten Schnellzügen waren diese Maschinen aber nicht geeignet. Für den schnellen Nahverkehr zwischen Frankfurt/M und Wiesbaden wurden deshalb im Jahre 1909 insgesamt zwölf Lokomotiven der Gattung T 10 beschafft, die bei annähernd gleicher Leistung (880 PSi) für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen waren, allerdings nur bei Vorwärtsfahrt.

Wachsende Verkehrslasten und das Streben nach kürzeren Reisezeiten auf vielen anderen Hauptstrecken verlangten zu Beginn der zweiten Dekade dieses Jahrhunderts dann aber doch die Entwicklung größerer und leistungsfähigerer Personenzug-Tenderlokomotiven.

Entsprechende Anregungen wurden schnell aufgegriffen, und bereits während der 63. Tagung des preußischen Ausschusses für Lokomotiven im November 1911 in Berlin konnte der Entwurf einer 2'C2'-Heißdampf-Tenderlokomotive erörtert werden. Trotz einiger Einwände ging ein Entwicklungs- und Bauauftrag an die Firma Vulcan Stettiner Maschinenfabrik in Stettin-Bredow, und bereits im Juni 1912 lagen die ersten Ergebnisse von Versuchsfahrten einer Lokomotive der neuen Gattung T 18 vor.

Mit rund 1140 PSi wurden fast die Leistungswerte der preußischen P 8 erreicht. Weniger zufrieden war man allerdings mit den Laufeigenschaften bei Geschwindigkeiten im Bereich über 60 km/h. Nach einer Verbesserung des Massenausgleichs konnte die Höchstgeschwindigkeit dann aber doch, wie verlangt, auf 100 km/h in beiden Fahrtrichtungen festgesetzt werden. Die Treib- und Kuppelachsen waren fest im Rahmen gelagert, die Spurkränze der Treibräder um 15 mm geschwächt. Beim Durchmesser für die Treib- und Kuppelräder hatte man sich für das Maß von 1650 mm entschieden, bei den Laufrädern für 1000 mm. Die beiden baugleichen zweiachsigen Drehgestelle hatten ein Spiel von 40 mm nach jeder Seite. In ihrer Ursprungsausführung, festgelegt im Musterblatt XIV 4 d[1], fuhr die T 18 mit einem glatten Tonnendach, einem Dampfdom und einem runden Sandbehälter. Der Dampfdom hatte seinen Platz auf dem ersten Kesselschuß über der ersten Kuppelachse; der Sanddom saß dahinter, genau über der Treibachse. Mit den einzelnen Baulosen änderten sich die Anordnung und die Anzahl der Dome; das einstmals geschlossene glatte Dach erhielt Lüftungsöffnungen. Über die einzelnen Varianten hatte das Eisenbahn-Journal bereits in der Ausgabe 3/1981 ausführlich berichtet und auch darüber, daß im Laufe der Zeit die ursprüngliche Ordnung durch Tausch der Kessel und Führerhäuser durcheinandergeriet.

Gemeinsames Charakteristikum aller 533 Maschinen, die bis zum Jahre 1925 von vier Herstellern geliefert wurden, war der vor der Rauchkammer auf dem Umlauf angeordnete Oberflächenvorwärmer. Auch die beiden von Henschel 1936 und 1939 für die Eutin-Lübecker Eisenbahn gebauten Lokomotiven unterschieden sich nur unwesentlich von ihren Vorgängerinnen. Die Wasserkästen dieser Maschinen waren jedoch bereits geschweißt.

Das Ende der T 18 bei der Deutschen Bundesbahn

Insgesamt 409 Lokomotiven der Baureihe $78^{0\text{-}5}$ gelangten in den Bestand der Deutschen Bundesbahn und waren zunächst in zwölf Direktionsbezirken beheimatet. Unter diesen Fahrzeugen befanden sich auch noch 19 der 20 Maschinen, die 1919 von Vulcan an die Württembergische Staatsbahn geliefert worden waren und später bei der früheren Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummern 78 146 bis 165 erhalten hatten. Nur eine davon, die 78 164, kehrte nach Jahrzehnten in ihre alte Heimat zurück.

Ende 1961 verfügte die DB immer noch über 408 Maschinen der Gattung T 18, nachdem die 78 012 infolge eines Unfalls ausgemustert werden mußte. Die Jahre 1963 und 1964 brachten dann Ausmusterungen in größerem Umfang. Bis Ende 1964 war der Gesamtbestand auf 358 Lokomotiven geschrumpft; davon waren aber bereits 70 z-gestellt. Von Jahr zu Jahr verringerte sich der Bestand um jeweils 60 bis 90 Fahrzeuge. Ende 1967 enthielt die amtliche Liste der DB nur noch 56 betriebsfähige und neun z-gestellte Exemplare der Baureihe $78^{0\text{-}5}$.

22 Stück im Bw Hamburg-Altona
12 Stück im Bw Aalen

Bild 3: *An einem trüben Sommertag, dem 6. August 1974, hatte die 078 246 den aus sechs dreiachsigen Umbauwagen gebildeten N 5929 zu befördern. Mit Volldampf verläßt sie soeben Balgheim (Strecke Rottweil – Tuttlingen).*
Foto: N. Stein

Bild 4: *Am 18. Mai 1973 beförderte die 078 246 diesen Nahverkehrszug von Rottweil nach Villingen (fotografiert in der Nähe von Schwenningen).* ***Foto: U. Geum***

9 Stück im Bw Dillingen (Saar)
7 Stück im Bw Schweinfurt
6 Stück im Bw St. Wendel

Die ältesten Fahrzeuge waren die 78 013 und 021 des Baujahrs 1914 im Bw Hamburg-Altona sowie die 78 293 des Bw Aalen. Das Jahr 1968 brachte dann einige Bestandsveränderungen, vor allem bei der BD Stuttgart. Zur letzten großen Einsatzdienststelle der T 18 war das Bw Aalen geworden. Bis 1971 gab es zwar viele Wechsel, die Zu- und Abgänge glichen sich aber fast aus.

Bw Aalen: Bestandsveränderungen Baureihe 078 im Jahr 1968

Datum	Lok-Nr.	Zugang von	Abgang nach
26.05.	078 297	St. Wendel	—
	078 312	St. Wendel	—
	078 323	St. Wendel	—
30.05.	078 312	—	auf z
23.07.	078 307	—	auf z
05.08.	078 453	Dillingen	—
08.08.	078 355	—	auf z
19.08.	078 306	Dillingen	—

Ende 1968 verfügte das Bw Aalen über einen Einsatzbestand von 15 Maschinen mit den Betriebsnumern:
78 062, 192, 195, 256, 293, 297, 298, 300, 302, 306, 323, 453, 459, 474, 482.
Die Bewegungen im Bestand des Bw Aalen setzten sich 1969 fort.

Bw Aalen: Bestandsveränderungen Baureihe 078 im Jahr 1969

Datum	Lok-Nr.	Zugang von	Abgang nach
15.04.	078 235	Hmb-Altona	—
	078 246	Hmb-Altona	—
07.05.	078 306	—	auf z
16.06.	078 453	—	Rottweil
	078 474	—	Rottweil
06.07.	078 459	—	Rottweil
30.07.	078 298	—	auf z
21.09.	078 021	Hmb-Altona	—
	078 234	Hmb-Altona	—
01.10.	078 021	—	auf z
15.10.	078 234	—	auf z
21.10.	078 459	Rottweil	—
16.12.	078 459	—	auf z
31.12.	078 195	—	auf z
	078 300	—	auf z

Mit dem Jahr 1969 war die Zeit der T 18 im Bw Aalen fast zu Ende gegangen. Die meisten Maschinen fanden in Rottweil eine neue Bleibe. Nachfolgend die Bewegungen im Bestand des Bw Rottweil in den Jahren 1970 und 1971:

Bild 5: *Die 078 474 wurde am 7. Dezember 1971 im Bw Rottweil z-gestellt. Wenige Tage später wurde dieses Foto geschossen. Erste Eiszapfen haben sich an der abgestellten Lokomotive gebildet.* ***Foto: H. Obermayer***

Bild 6: Die Strahlen der Februarsonne haben die Schneedecke schon an vielen Stellen zum Schmelzen gebracht. Die am 1. Februar 1970 vom Bw Aalen zum Bw Rottweil umbeheimatete 078 192 befindet sich mit ihrem Personenzug auf der Fahrt nach Rottweil. ***Foto: U. Geum***

Bw Rottweil: Bestandsveränderungen Baureihe 078 im Jahr 1970

Datum	Lok-Nr.	Zugang von	Abgang nach
15.01.	078 323	Aalen	—
23.01.	078 482	Aalen	—
	078 293	Aalen	—
01.02.	078 192	Aalen	—
07.02.	078 235	Aalen	—
	078 246	Aalen	—
09.04.	078 293	—	auf z
20.05.	078 235	—	auf z
23.05.	078 256	Aalen	—
03.06.	078 256	—	Aalen*)
12.06.	078 164	Mayen	—
23.07.	078 410	Schweinfurt	—
26.08.	078 323	—	auf z
27.09.	078 235	—	Hof*)
03.12.	078 482	—	auf z

*) Abgabe erfolgte nur leihweise

Bw Rottweil: Bestandsveränderungen Baureihe 078 im Jahr 1971

Datum	Lok-Nr.	Zugang von	Abgang nach
26.01.	078 062	—	auf z
27.05.	078 246	—	Tübingen*)
	078 410	—	Aalen*)
29.09.	078 256	Aalen	—
07.10.	078 246	Tübingen	—
	078 164	Aalen	—
	078 453	—	Aalen*)
19.10.	078 164	—	auf z
17.11.	078 256	—	auf z
07.12.	078 474	—	auf z

*) Abgabe erfolgte nur leihweise

Am 21.12.1971 wurde schließlich mit der 78 297 die letzte T 18 des Bw Aalen zgestellt. In Rottweil fuhren noch die Lokomotiven 78 192, 246, 410 und 453. Ein Jahr später, Ende 1972, waren nur noch die beiden Rottweiler T 18 mit den Nummern 78 192 und 246 vorhanden. Erstere wurde dann aber schon im August 1973 ausgemustert. Die 78 246 blieb weiterhin im Einsatz und legte im ersten Halbjahr 1974 noch mehr als 21 000 km zurück, mußte dann aber bis Ende 1974 den Dienst quittieren.

Neben der 78 009, die zum Museumsbestand des Verkehrsmuseums in Dresden zählt, sind in der Bundesrepublik vier Maschinen der preußischen Gattung T 18 erhalten geblieben. Es handelt sich um die 78 192 in Privatbesitz, die 78 246 im Deutschen

Bild 7: *Die 078 453 und die 078 410 wurden 1972 außer Dienst gestellt und warten im Januar 1973 im Bw Rottweil auf ihre Verschrottung.*
Foto: W. Matussek, Archiv Ritz

Bild 8: *Auf der Fahrt von Schorndorf nach Aalen wurde die 078 192 im Dezember 1969 bei Urbach im Bild festgehalten. Knapp zwei Jahre später wurde auf diesem Streckenabschnitt der elektrische Betrieb aufgenommen.* ***Foto: A. Wurft***

Bild 9: *Mit vereinten Kräften geht's besser! Die 078 482 und 078 297 vom Bw Aalen befinden sich bei Waldhausen auf der Fahrt von Aalen nach Schorndorf (Dezember 1969).* ***Foto: A. Wurft***