B 10533 F
ISSN 0720-051 X

Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

IV/92

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,--

Die E 18 und E 19

Dieter Bäzold
Horst J. Obermayer

(Füllseite)

Bild 2: Bremszettel-Übergabe: Der Lokführer der 118 024 hat am 16. April 1979 im Hauptbahnhof München vom Zugführer den Bremszettel für seinen Schnellzug erhalten und wirft nun einen prüfenden Blick auf das Papier. **Foto: W. Matussek, Archiv Ritz**

Bild 1 (Titel): Welcher Eisenbahnfreund kennt es nicht – das unverwechselbare "Gesicht" der E 18! Am 15. Mai 1982 verließ die 118 016 mit dem E 2355 nach Stuttgart gerade den 583,9 m langen Kirchheimer Tunnel (Strecke Heilbronn – Stuttgart), als sie vom Fotografen im Bild festgehalten wurde. **Foto: G. Wagner**

Bild 207 (Rücktitel): Mit einem Schnellzug nach München steht die 119 002 am 22. August 1973 im Hauptbahnhof Nürnberg zur Abfahrt bereit. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Impressum

ISBN 3-922404-38-3

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Dieter Bäzold, Horst J. Obermayer
Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Bildredaktion: Andreas Ritz
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Gerhard Gerstberger
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

1993 erscheinen die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals 4mal. Abonnement 1993: DM 79,--. Ausland zuzüglich DM 5,-- Portoanteil. Die Kündigung des Abonnements ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright November 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Die erste »E 18« der Deutschen Reichsbahn	4
Die E 18 – eine moderne Elektrolok für schnelle Züge	6
Der E 18-Betriebsdienst bis 1945	22
Die Baureihe E 18 bei der Deutschen Bundesbahn	24
Der E 18-Betriebsdienst in Mitteldeutschland ab 1945	68
Die Baureihe E 18 in Österreich	78
E 19 und E 19[1] – erste deutsche Hochleistungs-Elektrolokomotiven	88
Modelle der E 18/E 19	104

Quellenverzeichnis

(1) Braun, Hofmeister: E 18 – Portrait einer deutschen Schnellzuglok. EC München e.V. München 1984.
(2) Braun, Hofmeister: E 19 – Portrait einer deutschen Schnellzuglok. EC München e.V. München 1979.
(3) Andreas, Hufschläger: Ellok-Baureihen E 04 – E 18 – E 18[2] – E 19. Zeunert-Verlag. Gifhorn 1975.
(4) Bäzold, Fiebig: Deutsches Lok-Archiv – Elektrische Lokomotiven. Transpress-Verlag. Berlin 1992.
(5) Joachim: Elektrische Lokomotiven. Alba-Buchverlag. Düsseldorf 1973.
(6) Merkbuch für die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn – III: Elektrische Lokomotiven. Ausgabe 1941.
(7) Streil: 50 Jahre E 18. Bufe-Fachbuchverlag. München, 1984.
(8) 100 Jahre Frankenwaldbahn. Sonderausgabe III/85 des Eisenbahn-Journals. Hermann Merker Verlag. Fürstenfeldbruck 1985.
(9) Zeitschrift "Elektrische Bahnen" (1934 bis 1939).
(10) Aufzeichnungen der Verfasser und von Herrn C. Graetsch, Leipzig.

Vorwort

Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn wurde ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm ausgearbeitet und zügig verwirklicht. Die Zahl der Elektrolokomotiven reichte zur Bewältigung des ansteigenden Verkehrs nicht mehr aus. Dringend mußten neue Triebfahrzeuge entwickelt werden, nachdem eine gewisse Typenbeschränkung beschlossen war. Bei den ab 1926 neu geschaffenen Baureihen dominierte noch die altbekannte Kastenform, zuletzt mit halbhohen Vorbauten versehen.

Zu einem Höhepunkt im deutschen Lokomotivbau wurde dann die Entwicklung der Baureihe E 18 mit der strömungsgünstigen Kopfform und dem bereits in der E 17 und E 04 bewährten Federtopfantrieb der Bauart AEG-Kleinow. Als im Mai 1935 die E 18.01 ihren Dienst im Bw München Hbf antrat, bestand noch die Absicht, eine große Stückzahl der eleganten und schnellsten Elektrolokomotiven zu beschaffen; mehr als 100 dieser Fahrzeuge sollten gebaut werden. Eine besondere Anerkennung fand die Neukonstruktion während der Pariser Weltausstellung 1937, als die dort präsentierte E 18.22 mit einem dreifachen Grand Prix und zusätzlich mit einem Ehrendiplom für den vollständig geschweißten Rahmen ausgezeichnet wurde.

Der Zweite Weltkrieg vereitelte die weitere Beschaffung von Schnellzuglokomotiven, und so blieb es zunächst bei 53 abgelieferten Exemplaren der Baureihe E 18, von denen eine große Zahl durch Kriegseinwirkungen zum Teil erheblich beschädigt wurde. Die meisten Fahrzeuge konnten jedoch wieder instandgesetzt werden, und der "Königin" der deutschen Elektrolokomotiven blieben noch fast vier Jahrzehnte des Betriebseinsatzes. Genauso ausführlich werden auch die vier Fahrzeuge der noch etwas stärkeren und schnelleren Variante, der Baureihe E 19, beschrieben.

Horst J. Obermayer

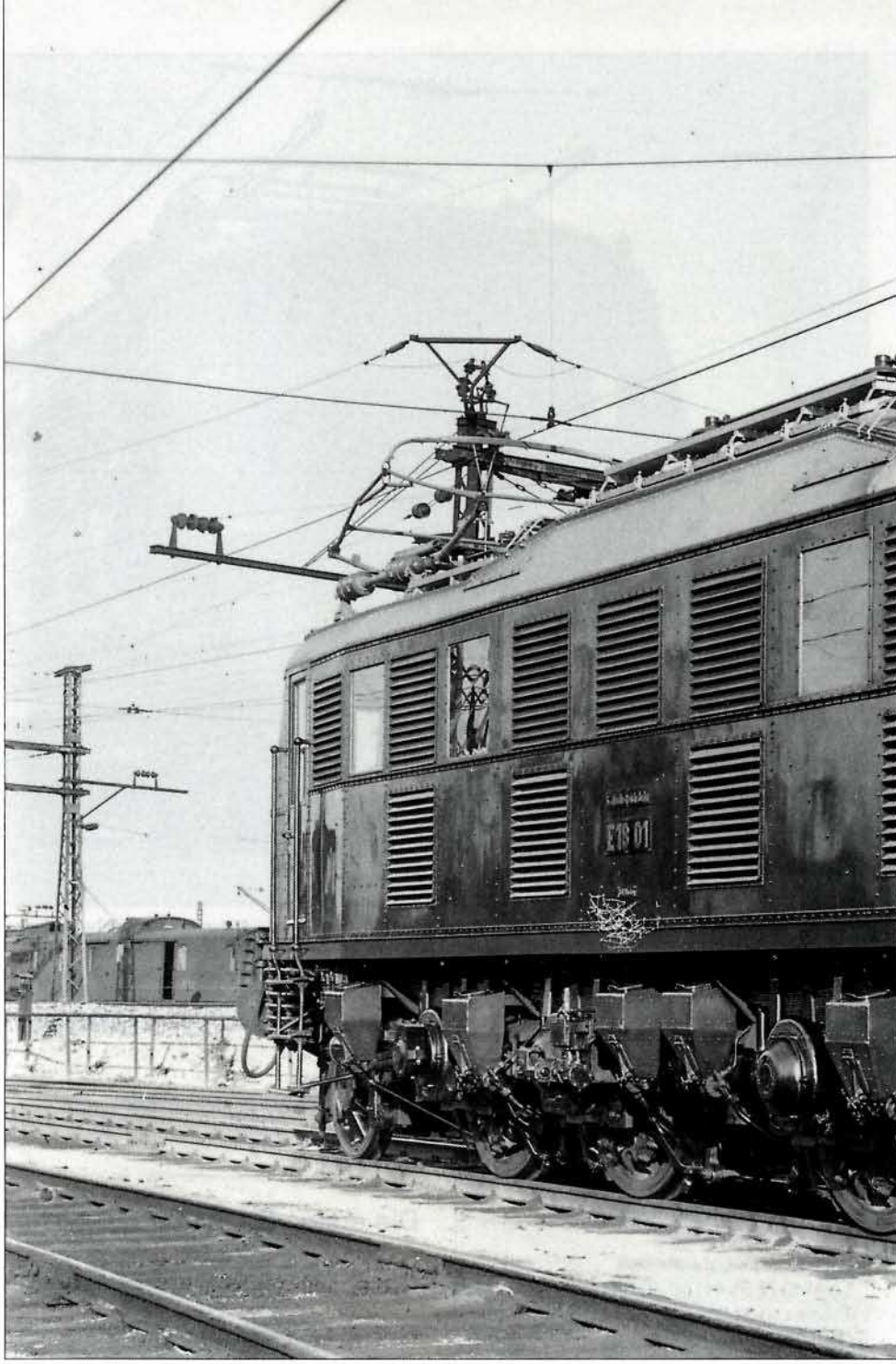


Bild 3: Die E 18 01 kurz nach ihrer Anlieferung im Mai 1935 in München, ohne Schürzen und Handstangen unter den Stirnfenstern. **Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber**

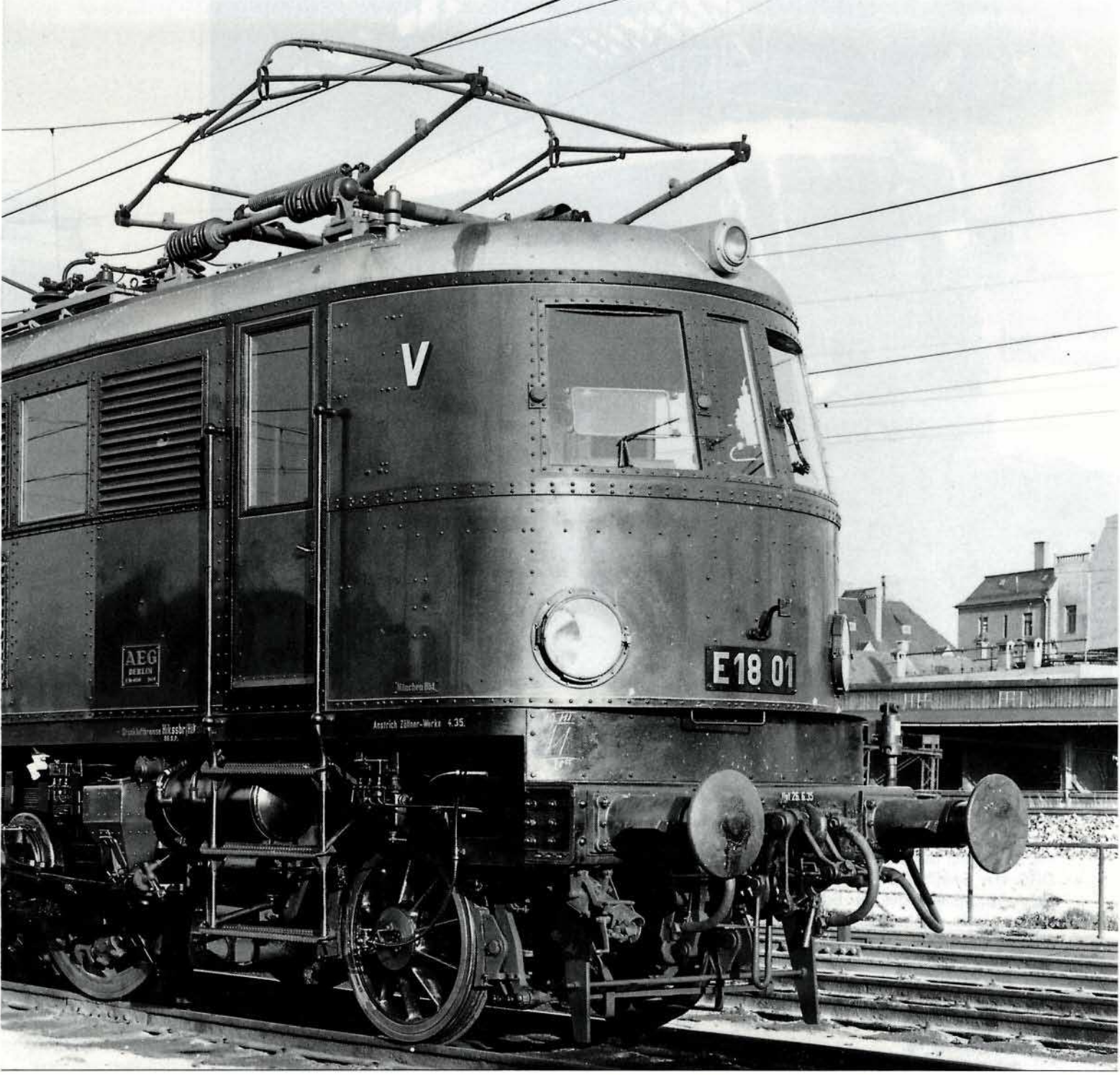
Bild 4: Die erste E 18 01, 1935 umgezeichnet in E 15 01, im Herbst 1927 mit grauem Fotografieranstrich bei Borsig in Berlin-Tegel. **Werkfoto Borsig, Sammlung Klebes**

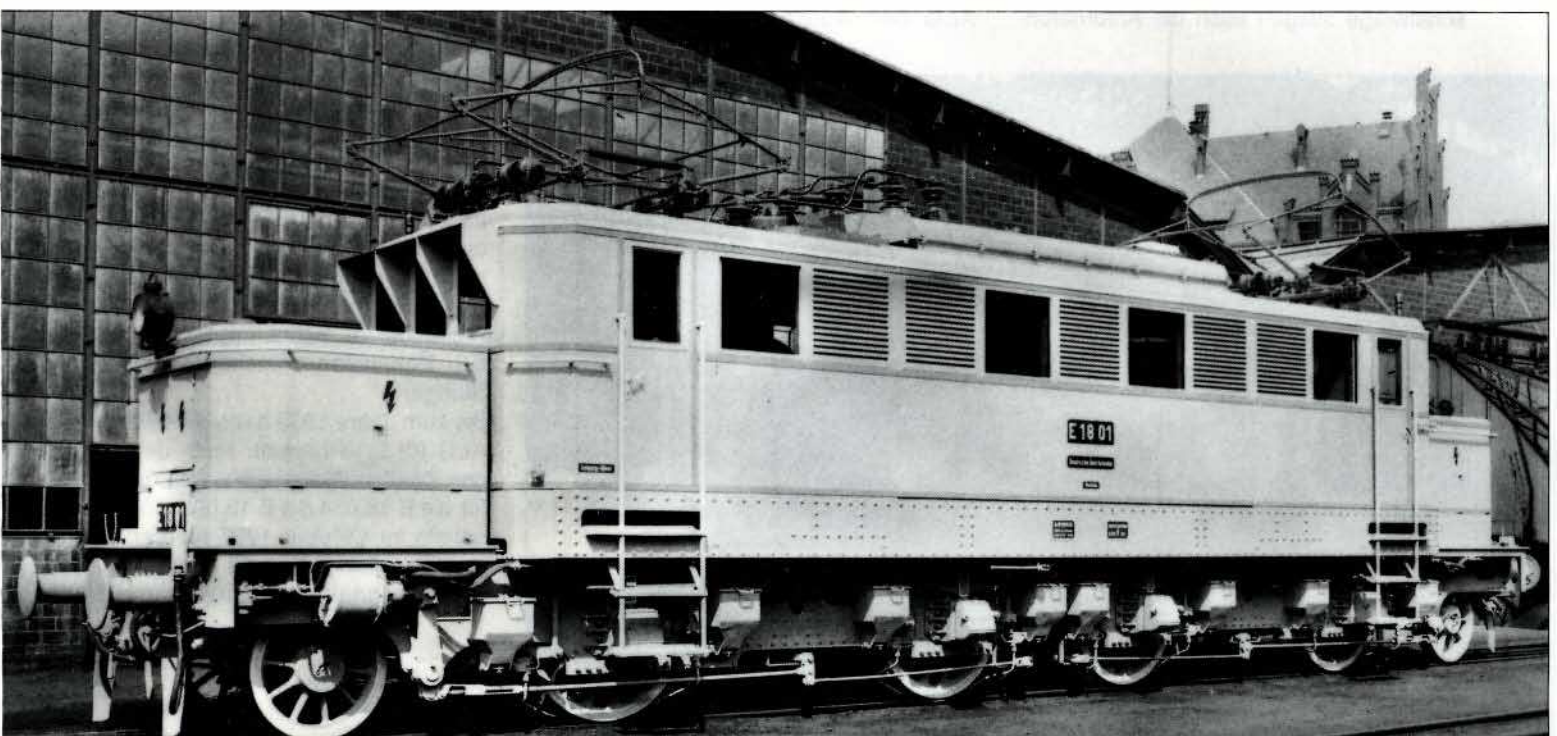
Die erste »E 18« der Deutschen Reichsbahn

Im November 1927 traf beim Bw Leipzig Hbf West eine von Borsig (Fahrzeugteil) und SSW (Elektroteil) gebaute (1'Bo)(Bo1')-Schnellzuglokomotive ein, die die Betriebsnummer E 18 01 hatte. Sie wurde von der DRG als Gegenstück zu den 2'Do1'-Maschinen E 21 und E 21[5] beschafft, um den Tatzlagerantrieb bei höheren Geschwindigkeiten zu testen.

Die 110 km/h schnelle Maschine mit 2760 kW Stundenleistung blieb zusammen mit ihrer 1'Do1'-Schwesterlok E 16 101 ein Einzelstück. Der bei den E 21 verwendete AEG-Federtopfantrieb brachte die besseren Betriebsergebnisse, und es wurden daraufhin die E 17 mit dem gleichen Antrieb beschafft, denen später die schnellen und leistungsfähigeren Maschinen der Baureihen E 18 und E 19 folgten.

Als 1935 die windschnittigen 1'Do1'-Lokomotiven der Baureihe E 18 in Dienst gestellt wurden, bekam der Einzelgänger von 1928 die neue Betriebsnummer E 15 01. Die Maschine war bis Ende März 1946 in Mitteldeutschland in Betrieb, wurde anschließend in die Sowjetunion abgefahren und war nach ihrer Rückkehr im November 1952 bis zu ihrer Ausmusterung am 28. Februar 1961 und der anschließenden Zerlegung abgestellt.


V
AEG
BERLIN
E18 01


E 18 01

Die E 18 – eine moderne Elektrolok für schnelle Züge

Als zu Beginn der dreißiger Jahre bei der DRG die Beschaffung weiterer 1'Do1'-Schnellzug-Elektroloks der Baureihe E 17 aktuell wurde, nahm man ein Angebot der AEG an und gab eine leichtere und kostengünstigere 1'Co1'- Maschine (E 04) in Auftrag. Sie wurde auf den mitteldeutschen Flachlandstrecken verwendet, und dafür kamen die dortigen E 17 in süddeutsche Bahnbetriebswerke.

Mit der sich weiter verbessernden Wirtschaftslage stiegen auch die Anforderungen an die Reichsbahn, und die Beschaffung weiterer leistungsfähiger Schnellzug-Elektrolokomotiven gelangte wieder auf die Tagesordnung. Die E 04 mit ihrem neuen Fahrmotor EKB 860 wies ausgezeichnete Ergebnisse auf. Bei Testfahrten am 28. Juni 1933 hatte die E 04 09 die damals spektakuläre Höchstgeschwindigkeit von 151,5 km/h erreicht.

Angesichts dieses erfolgversprechenden Entwicklungsstands erteilte die DRG der AEG den Auftrag, eine neue 1'Do1'-Schnellzuglokomotive aus der E 04 zu entwickeln. Mit ihr sollte, besonders im Hinblick auf den immer stärker werdenden Konkurrenten Straßenverkehr, die Bahn attraktiver und schneller gemacht werden.

Die neue Maschine sollte 700-t-Schnellzüge in der Waagerechten mit 140 km/h befördern können und eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h erreichen. Die Testfahrten mit der E 04 09 hatten ergeben, daß es bei Geschwindigkeiten von über 120 km/h zweckmäßig war, den Lokomotivführer zur besseren Beobachtung von Signalen und Strecke weitestgehend von manuellen Tätigkeiten zu entlasten. Demzufolge war für die neue Maschine eine elektromotorisch betriebene Fahrsteuerung vorgesehen.

Im Mai 1935 traf beim Bw München Hbf die erste neue, als E 18 01 bezeichnete Lokomotive ein und sorgte mit ihrem eleganten, windschnittigen "Outfit" für beträchtliches Aufsehen im Bahnbetriebswerk und auf den Bahnhöfen zwischen München und Stuttgart.

Bis zum Jahre 1939 hatte die DRG bei der AEG 92 E 18 bestellt. Nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde der Auftrag für die E 18 054 bis E 18 092 storniert. Ein bereits im Oktober 1937 mit der E 18 37 erprobter Fahrmotor mit Alu-Ständerwicklung bewährte sich wegen zu starker Erwär-

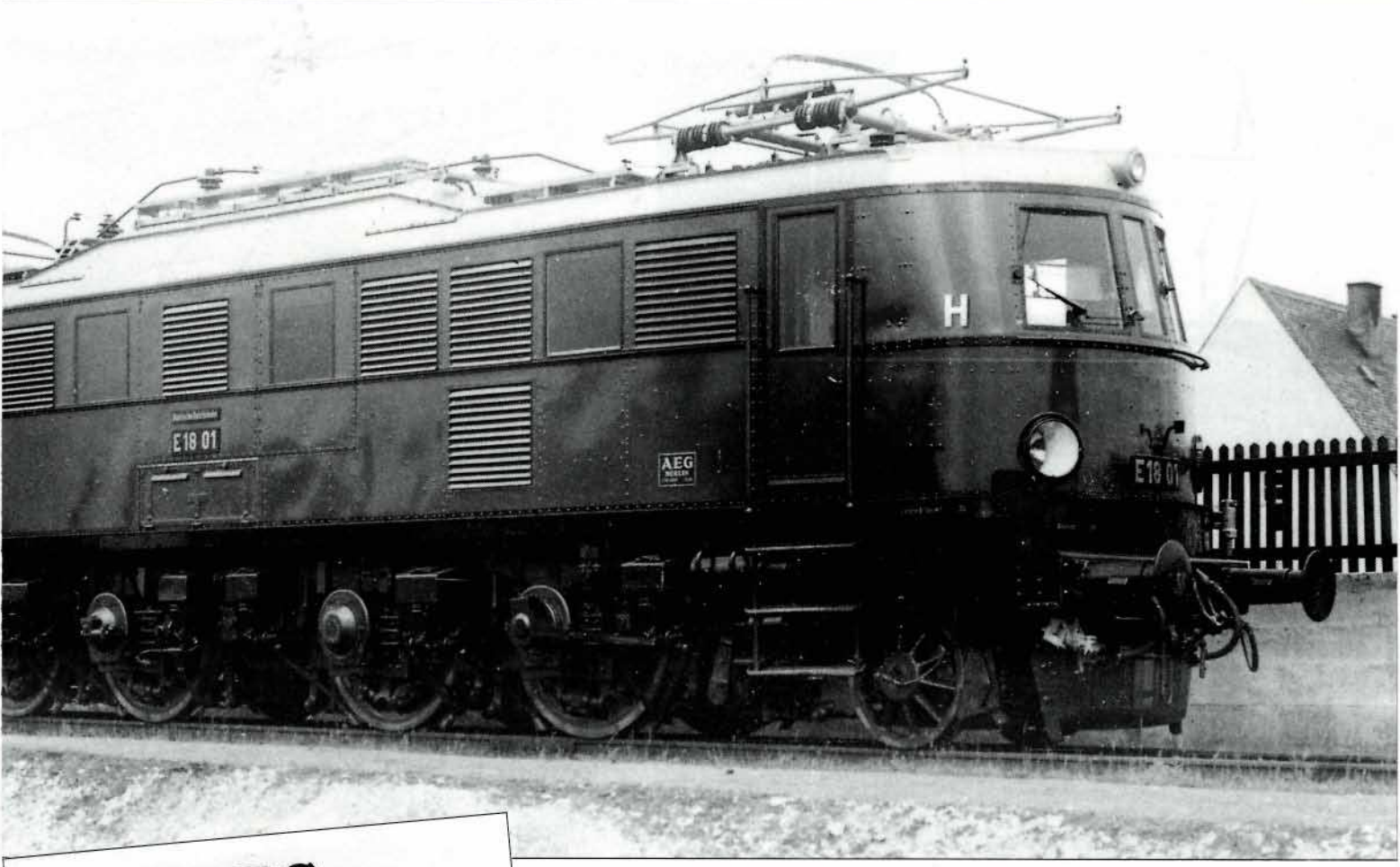


Bild 7: Am 16. Juni 1938 präsentiert sich die E 18 01 mit stirnseitigen Handstangen, kleinen Schürzen und tiefer angemalten Führerstandsbezeichnungen "V" und "H" im Raw München-Freimann. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bilder 5 und 6 (linke Seite): Ohne komplette Ausrüstung steht im Sommer 1935 die E 18 02 in der neuen Eilguthalle des Rangierbahnhofs Nürnberg zur Ausstellung "100 Jahre deutsche Eisenbahn". Auf dem oberen Bild ist vor dem Führerstandsaufstieg der Werkzeugkasten zu erkennen. **Fotos: E. Schörner**

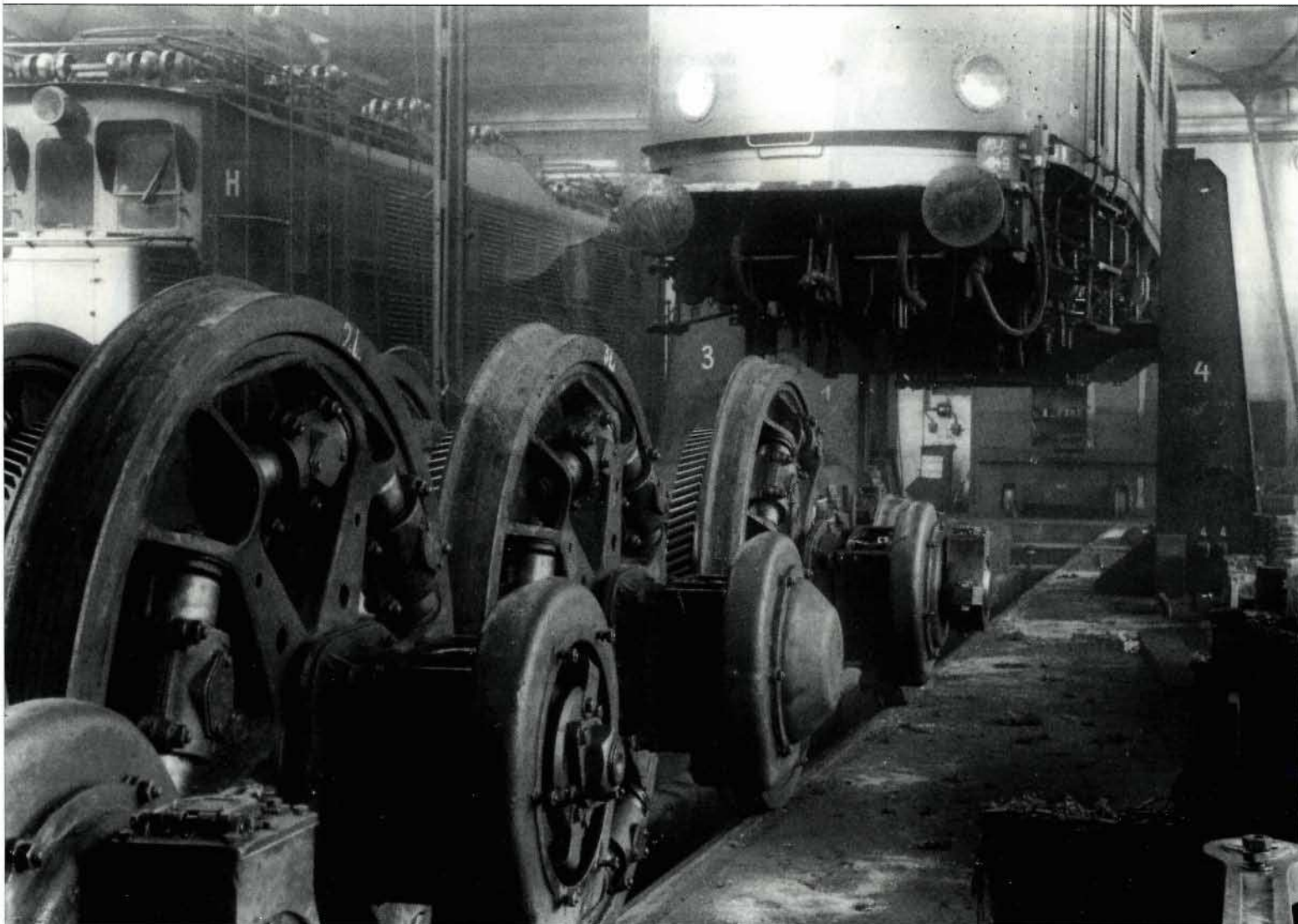
Bilder 8 und 9 (links bzw. unten): So warb in den dreißiger Jahren die AEG für ihr modernes und erfolgreiches Erzeugnis.
Sammlung Dr. Löttgers bzw. Sammlung Asmus

mung nicht, und es gab auch keine weiteren Bemühungen, "Heimstoffe" zur Einsparung des rüstungswichtigen Kupfers bei der E 18 einzusetzen.

Ab der 45. Lokomotive, als noch die Beschaffung von über 100 E 18 vorgesehen war, bekamen die Maschinen eine dreistellige Ordnungsnummer mit vorgesetzter 0 und Nummernschilder aus Aluminiumguß mit schmalen, spitzen Ziffern. Am 8. Januar 1940 erhielt das Bw Stuttgart die letzte

E18 24

E18 44


H
2
3
1
4

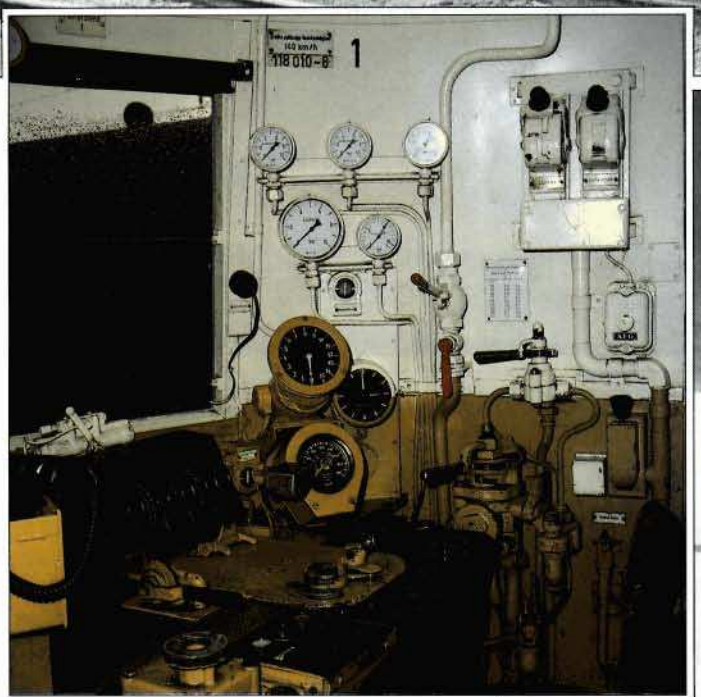


Bild 14: Nach über 40 Betriebsjahren zeigt der Führerstand der 118 010 kaum eine Veränderung. **Foto: D. Kempf**

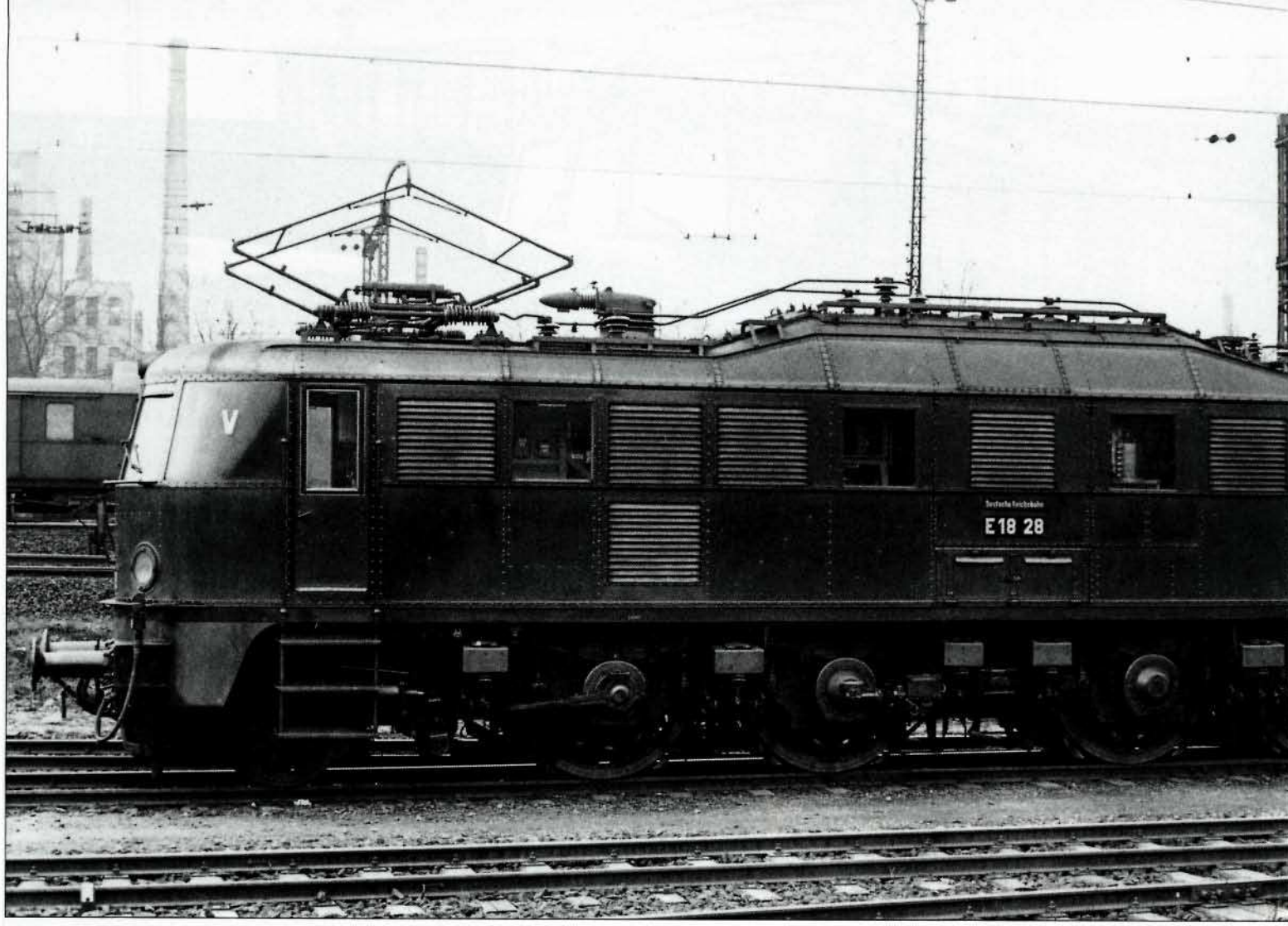
Bild 13: Die E 18 31 mit Akku-Schleppfahrzeug E 3 im Oktober 1938 in ihrem Heimat-Bw Leipzig Hbf West. **Foto: Sammlung Bäzold**

Bild 10 (linke Seite links oben): Mit einem Schnellzug steht die E 18 24 im August 1937 abfahrbereit im Münchner Hauptbahnhof. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 11 (linke Seite rechts oben): Im April 1939 präsentiert sich noch im fabrikneuen Glanz die E 18 44 in der Halle des Hauptbahnhofs Leipzig. **Foto: Sammlung Bäzold**

Bild 12: Radsatztausch bei der E 18 37 am 15. Februar 1949 im Bw Augsburg. **Foto: ED Augsburg (Archiv Lichtbildstelle der BD München)**

Bild 15: Blick auf den vorderen Führerstand der E 18 44 im Jahre 1939. Ein Schild weist auf die Zulassung für "nur" 140 km/h Höchstgeschwindigkeit hin. **Foto: Sammlung Bäzold**


V
Deutsche Reichsbahn
E 18 28

H
Deutsche Reichsbahn
E 18 41