

Baureihe 78

preuß. T 18

Konrad Koschinski



Technik
Einsatz
Museumsloks



4 198013 912505

Dampflokomotiv-Versorgung

in Minimalgröße



Nach dem Erfolg der Sonderausgabe „Das Dampflokomotiv-Bw“ wendet sich die aktuelle EJ-Specialausgabe ausschließlich den kleinsten Anlagen zur Beheimatung und Unterhaltung von Dampfloks zu. Ausführliche Kapitel stellen Lokschuppen, Bekohlungsanlagen, Wasserkräne, Untersuchungsgruben und weitere Behandlungsanlagen vor. Eine Fülle einzelner Lokstationen nach Vorbildern aus ganz Deutschland wird in Bild, Text und mit ihren Gleisplänen gezeigt. Ein neues Standardwerk, das auch für Modellbahner eine Fundgrube interessanter Motive bietet.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 130 historische Farb- und Schwarzweißfotos sowie rund 30 farbige Bahnhof- und Bw-Zeichnungen

Best.-Nr. 541701 | € 12,50



www.facebook.com/vgbahn

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahnstadt Berlin
Best.-Nr. 541502 | € 12,50



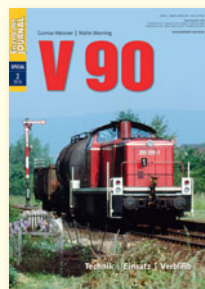
Schleswig-Holstein
Best.-Nr. 531601 | € 12,50



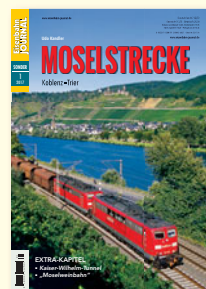
E 18 und E 19
Best.-Nr. 531602 | € 12,50



Preußische P 8
Best.-Nr. 541601 | € 12,50



V 90
Best.-Nr. 541602 | € 12,50



Moselstrecke
Best.-Nr. 531701 | € 12,50

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter

www.vgbahn.de/ebook

und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

**Eisenbahn
JOURNAL**

LAUFKULTUR

VOM FEINSTEN

Jahrzehntelang prägte die preußische T 18 respektive Baureihe 78 den Personenzugverkehr in Ballungsgebieten. Dabei war sie ursprünglich als Sonderbauart für den Schnellzugdienst auf Rügen bestimmt, auszulegen speziell auch für das Befahren der Fährschiff rampen in Altefähr und Saßnitz. Die seit 1909 eingesetzten T 12 reichten für die bald gestiegenen Zuglasten im Skandinavien-Verkehr nicht mehr aus. So erläuterte Lokomotivdezernent Robert Garbe anno 1911 die Notwendigkeit der neuen 2'C2'-Type, nachzulesen in zeitgenössischer und in sehr viel späterer Literatur.

Warum sich die (zumal in der Ära Garbe) so sparsamen Preußen eine aufwändige Sonderbauart für Rügen leisteten, lässt sich schlüssig mit den dortigen Einsatzbedingungen erklären: Die acht bis zehn Wagen führenden Schweden-Schnellzüge mussten auf der 27-Promille-Rampe von Saßnitz Hafen hinauf zum Bahnhof Saßnitz nachgeschoben werden. Im Bahnhof Saßnitz machten die Züge mit Lokwechsel Kopf. Weil beim

Einsatz der T 12 Lastvorspann zwischen Saßnitz und Altefähr erforderlich war, benötigte man pro Zug insgesamt bis zu vier Maschinen. Die T 18 ermöglichte einen rationelleren Betriebsablauf und höhere Geschwindigkeiten. Mit der Verteilung des Lokgewichts auf sieben Achsen konnte der Rahmen sehr massiv ausgeführt werden, robust genug für die Beanspruchung auf den Fährschiff rampen.

Weniger wichtig waren im Rügen-Verkehr die in beiden Fahrtrichtungen gleich guten Laufeigenschaften, denn auf den Drehscheiben in Saßnitz und Altefähr konnten zwar keine Schlepptenderloks, wohl aber die T 18 drehen. Betrieblich relevant wurden ihre Qualitäten auch bei Rückwärtsfahrt im Einsatz zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Main) sowie Wiesbaden und Mainz. Im Frühjahr 1914 lösten die ersten neun Serien-T 18 hier die 2'C-Tenderlokomotiven der Gattung T 10 ab. Die bessere Eignung der leistungstärkeren und über viel größere Vorräte verfügenden T 18 für diesen Dienst mit kurzen Wendezeiten räum-

te Robert Garbe ein. Aber vom Schlingern der T 10 bei Rückwärtsfahrt mochte er nichts wissen.

Die T 18 hingegen brachte mit ihrer Laufkultur Generationen von Lokpersonalen ins Schwärmen. Auch bei Tempo 100 und mindestens noch ein bisschen drüber lief sie im Vergleich zum „Ritt“ auf der P 8 – nun ja – fast so ruhig wie ein Schnellzugwagen.

An den T 18 gab es während des Serienbaus und nachträglich mancherlei zu verbessern, aber grundlegende Mängel galt es nicht zu beseitigen. Insgesamt wurden 544 Exemplare gebaut. Natürlich informiert dieses EJ-Special auch über die ins Ausland gelieferten Lokomotiven. Außen vor gelassen sind die zwei Maschinen der DB-Baureihe 78¹⁰. Sie entstanden durch Umbau der 38 2919 und 38 2890, beschrieben im EJ-Special 1/2016 über die P 8. Ihre Laufeigenschaften mit dem Kurtender voran waren miserabel, T 18 hingegen liefen auch nach mehr als 50 Dienstjahren vorwärts wie rückwärts noch tadellos.

KONRAD KOSCHINSKI

NOCH LANGE VOLL IM GESCHÄFT

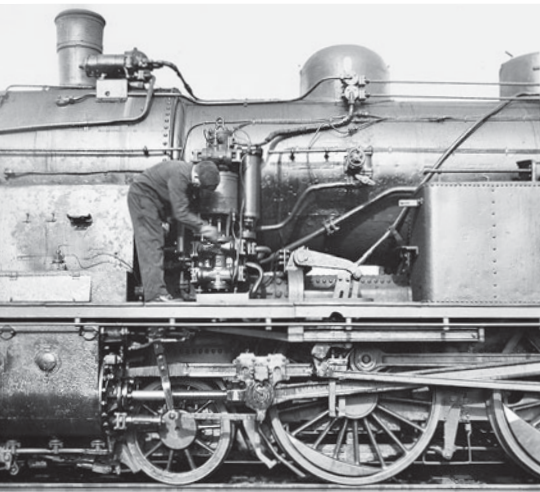
Zur DB gelangten insgesamt 409 T 18. Mitte der 1960er Jahre wurden sie in großen Stückzahlen ausgemustert. Letzte T 18 der DB war die 78 246 vom Bw Rottweil.

Seite 46

PREUSSENS BESTE TENDERLOK

Die Konstruktion war sehr auf den Schnellzugdienst auf Rügen zugeschnitten, wo zwischen den beiden Fährbahnhöfen D-Züge von bzw. nach Schweden zu befördern waren.

Seite 22



EINSATZ BIS 1945

Absolut heraus ragte die Ruhrgebietsdirektion Essen mit zeitweise über 90 Exemplaren. Aber auch in den Bezirken Wuppertal, Frankfurt und Hamburg war sie stark vertreten.

Seite 36



VOLLDAMPF AM ZUSCHLUSS

Weit über Exemplare der Baureihe 78 der DB erhielten ab 1951 eine Zusatzausrüstung für den Einsatz im Wendezugdienst. Diese Loks waren teils äußerst intensiv eingesetzt.

Seite 66

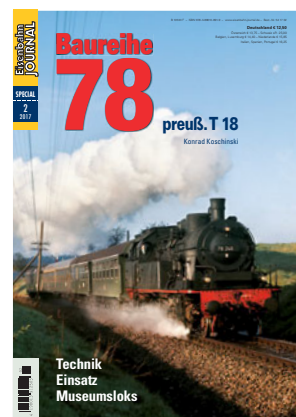


EINZIGE T 18 UNTER DAMPF

Die der DB gehörende 78 468 wurde bis 1985 äußerlich vollends restauriert. 1998 ging sie ins Eigentum der Stadt Oberhausen über und seit 1999 ist sie wieder betriebsfähig.

Seite 18

Titelfoto:
J. Nelkenbrecher (bei Tros-
singen, Mai 1973)
Fotos dieser Doppelseite:
Dr. Brüning, H. Hufschläger,
Slg. Kobschätzky,
W. Sieberg/Bildarchiv der
Eisenbahnstiftung,
G. Feuereißer



EDITORIAL	
LAUFKULTUR VOM FEINSTEN	3
GALERIE	6
VORGESCHICHTE	
PROBATE SYMMETRIE	14
MUSEUMSLOK 78 468	
EINZIGE T 18 UNTER DAMPF	18
TECHNIK	
PREUSSENS BESTE TENDERLOK	22
LIEFERUNGEN	
VERKAUFSSCHLAGER DES STETTINER VULCAN	32
EINSATZ BIS 1945	
STARK PRÄSENT IN BALLUNGSRÄUMEN	36
EINSATZ NACH 1945 – DB	
NOCH LANGE VOLL IM GESCHÄFT	46
WENDEZUGDIENST	
VOLLDAMPF AM ZUGSCHLUSS	66
EINSATZ NACH 1945 – DR	
STABILER BESTAND BIS MITTE DER 60ER	72
T 18 IM AUSLAND	
IN DREI LÄNDERN RELEVANT	82
LIEFERLISTE	86
FACHHÄNDLER-ADRESSEN	88
QUELLEN	89
IMPRESSUM & VORSCHAU	90

Die preußische Gattung T 18 wurde eigens für den Schnellzugdienst auf der Insel Rügen zwischen den beiden Fährbahnhöfen Altefähr und Saßnitz konstruiert. Im Jahr 1925 drückt die 1912 gelieferte Vorserienlok 78 006 im Hafen von Saßnitz Wagen des D 49 (Berlin – Oslo) auf das Fährschiff nach Trelleborg in Schweden. Foto: C. Bellingrodt/Slg. Knipping







Bekohlung der 078 453 im Bw Rottweil im August 1972. Mit Aufsatz fasste der Kohlenkasten rund 4,8 t. Bei einem Verbrauch von gut 13 t Kohle auf 1000 km reichte der Vorrat also für eine Entfernung von etwa 300 km. Im Sommer 1972 bespannten die Rottweiler 78er von Dienstag bis Freitag allerdings nur ein Zugpaar nach Villingen, das macht täglich 54 km. Foto: J. Nelkenbrecher



