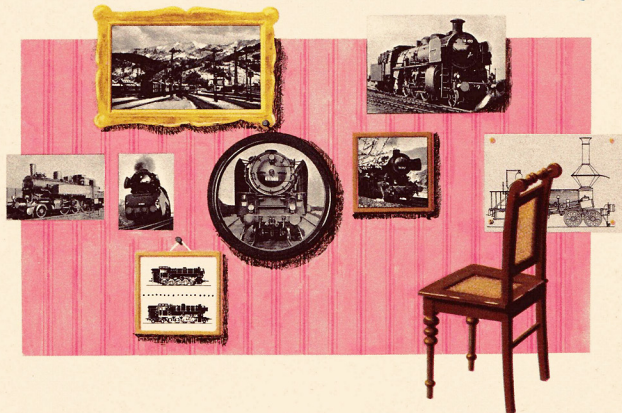


1959

Pfiff

FRANKFURT/M





Gerd ist ein Dampflokom-Fan

In den beiden letzten PFIFF-Heften, Nr. 5 und 6/58, habt Ihr Rolf Adams und seinen Freund Gerd — beide übrigens Mitglieder eines PFIFF-Klubs — kennengelernt. Gerd erklärte bisher den „Kniff mit den Loknummern“ und einige „Diesel- und Ellokgeheimnisse“. Rolf Adams erzählt nun weiter:

Drei Tage nach unserer gemeinsamen Bahnfahrt begann die Schule wieder. In den Pausen setzten wir unsere Unterhaltungen über Lokomotiven fort, und manchmal trafen wir uns mit unseren Freunden nachmittags auf Gerds Zimmer, das mit Lokomotivbildern gleichsam tapeziert war. „Warum hast Du fast nur Dampflokbilder?“, fragte ich Gerd bei meinem ersten Besuch.

„Weil mir Dampflokomotiven sympathischer sind als Ölqualmer und kaltschnäuzige Elektrolokomotiven“, sagte er. „Und warum sympathischer?“, wollte ich wissen.

Gerd schmunzelte. „Der Eisenbahnbetrieb mit ‚Dampfschnaufern‘ ist heute in der Regel dem elektrischen Betrieb und dem Dieseltreibetrieb unterlegen, das ist klar. Aber was heute nicht mehr so zweckmäßig ist wie noch vor einigen Jahren, darf einem kleinen Lokspäher getrost ans Herz gewachsen sein. Ich urteile zunächst nach Auge, Ohr und Nase, und danach gefällt mir eben die Dampflokom am besten.“

Hast Du schon einmal neben einer ‚01‘ gestanden und den Geruch von Dampf und heißem Öl geschnuppert? Ist doch etwas anderes als die kalte Ozonwolke elektrischer Maschinen oder der Auspuffqualm eines Verbrennungsmotors! Mit den Geräuschen ist es ähnlich: Da hörst Du es neben einer Dampflokom zischen und brutzeln, singen und brummen, da pfeift, ächzt und stöhnt es, wo eine Ellok nur einen

EEEEEEEEEEEEEEEEEEEE

Auf dem obigen Bild sieht man die verschiedensten Dampflokomotiven, mit denen Gerd sein Zimmer tapeziert hat. Oben rechts befindet sich eine Dampflokom der Baureihe 184^s (18478 — 18508); ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h, der Achsdruck 17 t. — In der zweiten Reihe (von links) sehen wir eine Dampflokom der Baureihe 913, Höchstgeschwindigkeit 65 km/h, Achsdruck 15 t. — Daneben eine Dampflokom der Baureihe 10 001 mit Ölzusatzfeuerung, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Achsdruck 21,6 t. — Weiter eine Dampflokom der Baureihe 01, worüber wir bereits im letzten Pfißheft berichtet haben; Höchstgeschwindigkeit 130 km/h, Achsdruck 20 t. Daneben die Baureihe 50, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Achsdruck 15 t. Die schematische Zeichnung ganz rechts zeigt eine 2-A-Lokomotive der Berliner—Potsdamer Bahn, erbaut 1839 von Norris-Philadelphia.

EEEEEEEEEEEEEEEEEEEE



1-C-1, 2-Zyl.-Personenzuglokomotive, Reihe 23 (neu)



1-D-2, 2-Zyl.-Personenzug-Tenderlokomotive, Reihe 65



E-, 2-Zyl.-Tenderlokomotive, Reihe 82



I-E-1, 3-Zyl.-Einheits-Schnellgüterzuglokomotive, Reihe 45

näselnden, verschlafenen Ton von sich gibt, während die Diesellok Dich bestenfalls mit monotonem Motorenlärm langweilt. Und wenn Du Dir eine Dampfloks ansieht — da steckt Leben drin und so etwas wie Charakter. Wie bei



einem Pferd oder bei einem Bullen, oder bei einem kleinen Eselchen — je nach Größe und Temperament der Lok. Du weißt, wo Du dran bist bei diesem Tier. Du merkst: Jetzt wird es sich bewegen, also Vorsicht! — Oder: Dort ist es heiß, dort beißt es, also Finger weg! Wenn Du dagegen in einer Ellok durch den schmalen Gang von einem Führerstand zum anderen gehst, siehst Du nur an den Schildern ‚Vorsicht, Lebensgefahr!‘, wie gefährlich das Biest ist. Es schaut so manierlich aus, aber es ist kalt und hinterhältig, meine ich. Wie gesagt, das ist Gefühlssache.“

„Wird Zeit, daß Du mal Pause machst“, sagte ich. „Jedenfalls holte sich ein elektrischer Triebwagen schon im Jahre 1903 den damaligen absoluten Geschwindigkeitsweltrekord von 210,2 Stundenkilometern. Im Jahre 1931 fuhr ein Triebwagen mit Verbrennungsmotor 230 km/st heraus, und vor einiger Zeit erreichten zwei Elektrolokomotiven 331 km/st! Die schnellste Dampfloks war dagegen mit 200,4 km/st ein ziemlich lahmer Schlitten.“

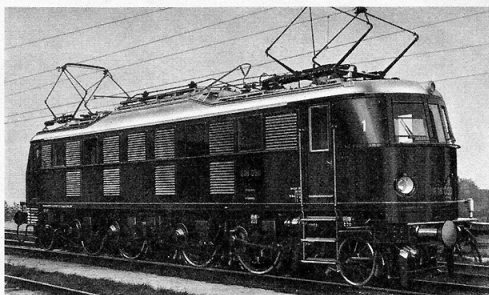
„Ist das vielleicht nichts, 200 Stundenkilometer?“, fauchte Gerd. „Fahr mal im Auto mit Mühe und Not 140, dann kannst Du Dir vielleicht vorstellen, was 200 km/st für ein Landfahrzeug bedeuten. Und bedenke, daß es vor dem Kriege Dampfpzüge gab, die *fahrplanmäßig* mit 175 km/st Höchstgeschwindigkeit fuhren! Planmäßig bei vier Fahrten täglich mit Spitze 175, viele Monate lang, das mach mal nach mit Eurem Auto! Nur etwas für gelernte Rennfahrer, nicht wahr, und nur auf Rennstrecken möglich.“

Im Henschel-Wegmann-Zug dagegen konnte jedermann mit 175 Sachen fahren und dabei noch Zeitung lesen, spielend legte eine *Dampfloks* der Baureihe 61 das bisshen Tempo vor! Über 150 Jahre ist die Familie der Dampfloksmotiven alt und zeigt noch solche Leistungen. Du mußt doch wenigstens Respekt vor den ‚Dampfern‘ haben — wenn Du auch, wie es scheint, mehr für Drahtloksmotiven und Ölqualmer schwärmst.“

„Respekt habe ich vor Deinen ‚Dampfern‘ auf jeden Fall“, lachte ich. „Ich sehe sie auch ganz gern. Deshalb hätte ich nun am liebsten Genaueres über die *Nummern der Dampfloksmotiven* gewußt. Bisher weiß ich nur, daß die beiden ersten Ziffern der Loknummer eine Typenbezeichnung sind, daß sie die *Baureihe* der Maschine verraten.“

„Richtig“, sagte Gerd. „Und weil es, mit ‚01‘ beginnend, 99 zweiziffrige Zahlen gibt, sind bei dem deutschen Dampfloks-Nummernsystem theoretisch 99 Baureihen möglich. Davon sind die Reihen 01—19 für Schnellzug-(S-), 20—39 für Personenzug-(P-), 40—59 für Güterzugloksmotiven (G), 60—79 für Schnellzug- und Personenzug-Tenderloksmotiven (St und Pt), 80—96 für Güterzug-Tenderloksmotiven (Gt), 97 für Zahnrad-, 98 für Lokbahnen- und 99 für Schmalspur-Lokomotiven vorgesehen. Diese Einteilung geht auf das Jahr 1923 zurück, als die drei Jahre vorher gegründete Vorgängerin der Bundesbahn, die Deutsche Reichsbahn, Ordnung in ihren Lokbestand brachte. Stell Dir vor: Nicht weniger als 300 *verschiedene Bauarten* hatte die DR damals von den Länderbahnen übernommen! Das war so...“ Nun legte Gerd los. Bis zum Abend dauerte unsere Unterhaltung. Gerd war eben ein „Fan“, wie die Engländer, die Fachleute für Hobbies, alle „fanatisch“ besessenen Steckenpferde zu nennen pflegen. Ich hatte nicht viel zu bestellen. Abends, zu Hause, schrieb ich das Wichtigste vom Nummernsystem der Dampfloksmotiven auf. Für Euch, liebe PFIFF-Freunde, fürs nächste Heft! Rolf Adams

E 18



Wir stellen vor

Heute ist nun die E 18 an der Reihe. Was die Baureihe 01 seit 1925 für die deutschen Dampflokomotiven ist, wurde die Reihe E 18 in den dreißiger Jahren für die Elektrolokomotiven: der Standardtyp zur Beförderung schwerer Schnellzüge. Zuvor hatte die damalige Deutsche Reichsbahn verschiedene kleinere Serien elektrischer Schnellzuglokomotiven bauen lassen, an denen sie die zweckmäßigen Eigenschaften des geplanten Einheitstyps studierte. Im Jahre 1935 war es dann so weit — die erste E 18 wurde in Dienst gestellt. Zwei Jahre später holte sie sich auf der Weltausstellung in Paris den „Großen Preis“ als die damals „stärkste einrahmige elektrische Lokomotive der Welt“. Einrahmig — das heißt, sie hatte einen nicht geteilten Hauptrahmen wie manche Gelenk- oder die Doppellokomotiven, die eigentlich aus mehreren Fahrzeugen bestehen.

Insgesamt 55 Maschinen wurden von dieser Reihe gebaut. Die letzten, E 18 054 und 055, sind Nachkömmlinge, sie fanden erst 1954 den Weg auf die Schienen. Vor dem Krieg hatten auch die Österreichischen Bundesbahnen einige etwas abgeänderte E 18er in Auftrag gegeben. Sie gehörten bis Kriegsende zum Bestand der Deutschen Reichsbahn und trugen damals Ordnungsnummern über 200 (E 18 201 bis 208). Alles in allem hat es die Baureihe also auf eine Zahl von 63 Maschinen gebracht. Das ist viel für eine elektrische Schnellzugmaschine, die bis vor wenigen Jahren nur ein recht begrenztes Streckennetz zur Verfügung hatte. Bis zum Erscheinen der neuen Reihe E 10 waren die meisten elektrischen Schnellzüge mit einer E 18 bespannt.

Vorn hat sie eine Laufachse, dann vier Treibachsen, die von je einem Motor einzeln angetrieben werden, und hinten wieder eine Laufachse. Die Laufachsen sind unabhängig vom Hauptrahmen der Lok gelagert. Die Treibachsen liegen dagegen fest im Rahmen, von einer geringen Seitenverschieblichkeit abgesehen. Eine solche Achsenfolge bezeichnet man mit 1' Do 1'. Erinnert Ihr Euch an die Achsfolge der Baureihe 01, die wir im letzten PFIFF-Heft besprochen haben? Die Laufachsen sind immer an den arabischen Ziffern kenntlich. Wenn sie sich beim Fahren durch Kurven auf den Bogenlauf einstellen, sich also um eine gedachte

senkrechte Achse drehen können, erhalten sie den hochgesetzten kleinen Strich. Treibachsen werden mit großen lateinischen Buchstaben bezeichnet — eine mit „A“, zwei mit „B“ und so weiter. Sind sie einzeln angetrieben, so wird der Buchstabe mit einer kleinen Null versehen. 1' Do 1' liest man daher: Eins Strich D Null eins Strich, abgekürzt auch: Eins D Null Eins — und nur zum Scherz sagt man im abgekürzten Sprachgebrauch: Eins Doh eins. So tun es viele Eisenbahner — sie sind, gottlob, lustige Leute!

Die Leistung der E 18: Volle 4100 PS eine Stunde lang! Bei längeren Fahrten muß man sie wegen der Erwärmung der elektrischen Motoren auf eine geringere „Dauerleistung“ einstellen. Dagegen gibt sie beim Anfahren eine noch höhere „Anfahrleistung“ her. Beim Fahren mit der genannten größten „Stundenleistung“ kann sie eine Stunde lang 117 km/st „drauf“ haben, ihre Höchstgeschwindigkeit ist aber weit größer, nämlich 150 km/st. Dabei ist die Maschine nur 16,92 m lang, also noch kürzer als die V 200, wiegt aber dafür mehr, nämlich 108,5 Tonnen.

Vergleicht einmal die Stundenleistung dieser Ellok mit der Leistung der V 200 (Heft 5/1958) und der 01 (Heft 6/1958). — Nun? Beinahe das Doppelte der Diesel- und Dampflokomotivleistung! Da seht Ihr, wieviel „Musik“ in dieser Ellok steckt. Sie kann sich, obwohl nicht mehr die jüngste, auch heute noch sehen lassen!

— 01 —

