

Art.-Nr. 02450 • 02451 • 02452 • 02453 • 02454 • 02459



© TILLIG

## DAS VORBILD

Die E 18 stellt den Endpunkt der Entwicklung schnellfahrende Elloks der Deutschen Reichsbahn dar. Die aus ihr abgeleitete E 19 mit sehr ähnlichem Äußeren aber stärkeren Fahrmotoren und z.T. elektrischer Widerstandsbremse konnte nicht mehr zur Serienreife gebracht werden. Die vier Baumuster konnten auch vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges nicht mehr vollständig erprobt werden.

Durch den Wunsch, höhere Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen, wurde die E 18 mit einer geplanten Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ab 1935 gebaut. Die vorgesehene Einsatzstrecke war politisch motiviert von München nach Berlin geplant. Ein durchgängiger Lauf kam aber aus technischen Gründen nicht mehr zum Tragen. Ein weiteres Einsatzgebiet war das schlesische Netz. Bis 1939 wurden 53 Maschinen in Dienst gestellt. Eine zweite Lieferung von 48 Stück wurde 1939 noch bestellt, aber kriegsbedingt nie realisiert. Auch die BBÖ (Bundesbahnen Österreich) beschafften 8 Loks. Diese hatten aber auf Grund der andersartigen Topographie der Strecken eine geänderte Übersetzung. Mit dieser erreichten die Loks 130 km/h. Da in diese Loks die für die E 19 vorgesehenen Transformatoren und Fahrmotoren bereits eingebaut wurden, sind sie die leistungsfähigsten E 18. Mit den Nummern E 18 201 bis 08 wurde ihnen bei der Eingliederung der BBÖ in die DR eine andere Nummerngruppe als den deutschen E 18, die in der Hoffnung auf das zweite Baujahr bereits dreistellige Loknummern erhielten (E 18 001 ... 053), eingeordnet. Nach dem Krieg setzte die DB 39 Maschinen, die DR 3 und die ÖBB 2 Maschinen über einen längeren Zeitraum ein. 1953 beschaffte die DB nochmals 2 Loks. Die Loks der DR sind 1958 aus schadhaften Loks im Werk Hennigsdorf entstanden, nachdem alle aus der Sowjetunion zurückgekommen Loks sofort an die DB verkauft wurden. Die Loks waren bis 1984 bei der DB im Einsatz. Die DR nutzte ihre Loks mit nach 1970 auf 180 km/h erhöhter Endgeschwindigkeit bei der VSEM in Halle bis 1990. Auch die ÖBB setzte die Loks bis 1991 ein. Eine Lok konnte noch bis 2001 im Nostalgieverkehr eingesetzt werden. Eine Aufarbeitung ist durch private Besitzer geplant. Insgesamt existieren heute noch 6 Loks dieser Baureihe.

Mit geschweißten Fahrwerk und Federtopftrieb war auch die Konstruktion der Lok für die damalige Zeit recht modern. Die Vorläufer waren mit der ersten Treibachse zu einem Lenkgestell zusammengefaßt. Der dazu benutzte Anlenkhebel ist außen deutlich am Achslager der führenden Treibachse zu sehen. Gesteuert wurde die Lok über einen Hebelfahrschalter mit „AUF“ und „AB“, der seinerseits einen Stellmotor für das Schaltwerk betätigte. Die ursprünglich vorhandenen großen Frontschürzen für ein strömungsgünstiges Verhalten der Lok bewährten sich nicht und wurden daher später teilweise oder ganz zurückgebaut. Bei der DB erhielten einige Loks andere Stirnlampen. Natürlich wurden auch die Farbschemata der DB auf die Loks der DB 118 übertragen und angewandt. Bei der ÖBB wurden die drei kleinen Frontfenster später gegen zwei mit größerer Glasfläche ausgetauscht.



Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

## TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

[www.tillig.com](http://www.tillig.com)

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.