

BAUREIHE 18.3

BAD. IVh - ZEITLOSE BADISCHE ELEGANZ

Der Einsatz der badischen IVh / BR 18.3 vor dem berühmten Rheingoldexpress und als Versuchsamtlokomotive ließen sie schon zu Lebzeiten zur Legende werden. Mit ihren erreichten 162 km/h Höchstgeschwindigkeit avancierte sie zur schnellsten deutschen Länderbahnlokomotive. Die badische IVh, spätere Baureihe 18³, wurde als Schnellzugdampflokomotive vornehmlich für die Rheintalbahn Basel - Mannheim zwischen 1918 und 1920 beschafft. Hersteller aller 20 Maschinen war die renommierte Münchner Lokomotivfabrik J.A. Maffei. Sie wurde als 4-Zylinder-Verbundmaschine mit Tandemschieber und 2-Achsantrieb ausgeführt. Der nahezu einmalig große Rost von 5m² in Verbindung mit dem guten Massenausgleich ließen sie nach Detailkorrektur im Fahrwerksbereich zur vorzüglichen, schnellen Langläuferin werden und die Höchstgeschwindigkeit konnte von ursprünglich 110km/h auf 140 km/h heraufgesetzt werden. Außer der bayrischen S3/6 war keine kohlegefeuerte Dampflokomotive in der Lage, Langläufe von über 800km ohne Zwischenbehandlung durchzustehen. In dieser Hinsicht war sie den Einheitslokomotiven BR 01 und BR 03 überlegen. Zunächst bespannte sie hochwertige Luxuszüge von Offenburg aus auf der Rheintalbahn, um im Anschluss in Bremen ihren Dienst zu verrichten. Nach dem 2. Weltkrieg wurden 3 Maschinen der Lokomotivversuchsanstalt Göttingen bzw. Minden zugewiesen. Durch den Einbau einer Gegendruckbremse war ihr neues Einsatzgebiet u.a. als Bremslok bei Testfahrten von Lokomotiven. Trotzdem kamen die Versuchslokomotiven auch beim Plandienst regelmäßig zum Einsatz. Als letzte Lokomotive der Deutschen Bundesbahn schied die 18 323 im Dezember 1969 aus dem Bestand aus. Heute steht sie in Offenburg als Denkmal und dokumentiert eindrucksvoll ihre Baureihe.



Bild KM1 Handmuster der BR 18 323

| Betriebs-Nr. | Epoche | Stationierung | Ausführung | Bestell-Nr. | |
|---------------------|--------------------|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| | | | | NEM | FS |
| bad. 1006 | Ep. I | Offenburg | Keine Windleitbleche, 2-fach Petroleumlaterne, gerader Schornstein, ohne Kohlekastenaufsatz | 101831 | 111831 |
| BR 18 326 | DRG Ep. II | Bw Koblenz-Mosel | Kleine trapezförmige Windleitbleche, 2-fach DRG-Lampen, gerader Schornstein, ohne Kohlekastenaufsatz | 101832 | 111832 |
| BR 18 316 | DB Ep. IIIa | Bw Minden / LVA | Witte-Windleitbleche, 2-fach DRG-Lampen, hoher Caledonian-Schornstein, Stahl-Kohlekastenaufsatz, Riggerbach Gegendruckbremse | 101833 | 111833 |
| BR 18 323 | DB Ep. IIIb | Bw Minden / LVA | Witte-Windleitbleche, 2-fach DRG + 1 DB Lampe, niedriger Caledonian-Schornstein, Stahl-Kohlekastenaufsatz, silberne Kesselringe | 101834 | 111834 |
| BR 018 323-6 | DB Ep. IV | Bw Lehrte | Witte-Windleitbleche, 2-fach DRG + 1 DB Lampe, niedriger Caledonian-Schornstein, Stahl-Kohlekastenaufsatz, schwarze Kesselringe | 101835 | 111835 |
| BR 18 323 | DB Ep. V Museum | Bw Minden | Witte-Windleitbleche, 3-fach DB-Lampen, niedriger Caledonian-Schornstein, Stahl-Kohlekastenaufsatz, silberne Kesselringe | 101836 | 111836 |
| optional | | individuell | Beschriftung nach Vorgabe (Loknummer und Stationierung) | 1010 | 1010 |



Präzisionsmodell aus Messing und Edelstahl, Bühler-Motor, ESU LokSound XL 3.5 Decoder mit realistischem KM1 HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke und Zylinderdampf 5. Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, Triebwerksbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, robuster Kardanantrieb mit rollfähigem und kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, verschleißfreie Stromabnahme über Achslager, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel mit Stellmechanik, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, zu öffnender Sanddom, funktionsfähiger Schmierpumpenantrieb, feinste nachgebildete Schmierleitungen, detaillierter und mehrfarbig ausgelegter Führerstand mit Echtholzboden, flexible Bremsschläuche, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Klauenkupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, neueste Kinematik zwischen Lok und Tender für vorbildgerecht engen Kuppelabstand auch bei kleinen Radien, Mindestradius 1020mm, LüP ca. 72 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.





Echtholzboden in Führerhaus



zu öffnende Wasserkastendeckel mit funktionsfähigen Stellstangen



feinste Leitungen am Kessel, der Sanddom kann geöffnet werden.

Bild unten:
Mit dem badischen 2'2 T29,6 Tender voraus
kommt die 18 323 elegant daher. Die Konstruk-
tion mit 2 starren Achsen und einem
Drehgestell bewährte sich auch
bei der bay. S3/6 kein Wunder,
kommen doch beide Maschinen
aus derselben Lokfabrik.





Die Bretter an der Tendervorderwand sind farblich abgesetzt, auch das Führerhaus hat vorbildlichen Anstrich im Detail.

Markant und schön: Die badische IVh hat nicht nur ein unverwechselbares Gesicht, sondern einen besonders eleganten Auftritt. Sie war die einzige Länderbahn-Pazifik, die bis in Epoche IV im Betriebseinsatz war.

