

## **Kürzer und wendiger:**

### **Die „Umbau-Loks“ der Baureihe 78.10**

Anfang der 1950er-Jahre wollte die junge Deutsche Bundesbahn den Verkehr in den westdeutschen Ballungsgebieten beschleunigen und effizienter gestalten. Der „Wendezug“ wurde zum Zauberwort der Verkehrsstrategen: lokbespannte Zugarnituren, die mit einer Lokomotive und einem Steuerwagen flexibel in beiden Fahrtrichtungen verkehren konnten – egal ob geschoben oder gezogen. Vor allem in den zahlreichen Kopfbahnhöfen wollte man durch den Einsatz von Wendezügen komplizierte und aufwändige Rangiermanöver einsparen.

Mit den Wendezügen sollten Tenderlokomotiven zum Einsatz kommen, die dazu eine spezielle Ausrüstung erhielten. Doch schnell wurde klar, dass beispielsweise die vorhandenen Maschinen der Baureihe 78 (preußische T 18) für einen Wendezugbetrieb in größerem Umfang nicht ausreichten. Vor diesem Hintergrund mussten zusätzliche Tenderlokomotiven beschafft werden – einfach und möglichst günstig. Die Not der Nachkriegsjahre machte die Ingenieure erfinderisch. Und so fiel die Wahl schnell auf die Lokomotiven der Baureihe 38.10-40 (preußische P 8), die in großer Zahl vorhandenen waren und sich bestens bewährt hatten. Sie sollten zu Tenderloks umgebaut werden.

In Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hannover, dem Eisenbahn-Zentralamt Minden und der Lokomotivfabrik Krauss-Maffei in München wurden entsprechende Pläne ausgearbeitet. Besonderes Augenmerk richteten die Techniker dabei auf die maximal mögliche Geschwindigkeit bei Rückwärtsfahrt, die bei den Loks der Baureihe 38.10-40 auf 45 Stundenkilometer begrenzt war und unbedingt erhöht werden musste.

Die Deutsche Bundesbahn gab zunächst den Auftrag zum Umbau von zwei Maschinen. Falls sich die Konstruktion bewährte, sollten weitere Loks folgen. Die beiden Prototypen erhielten die Bezeichnung 78 1001 und 78 1002. Die Höchstgeschwindigkeit für Vor- und Rückwärtsfahrt der Loks wurde auf jeweils 100 Stundenkilometer festgesetzt.

Für den Umbau wurden die beiden Lokomotiven 38 2890 und 38 2919 ausgewählt und Mitte 1950 der Lokomotivfabrik Krauss-Maffei zugeführt. Während bei beiden Lokomotiven der Kessel und dessen Ausrüstung unverändert blieben, wurden zahlreiche Veränderungen am Fahrgestell durchgeführt. Hinzu kam ein Kurtender, welcher über

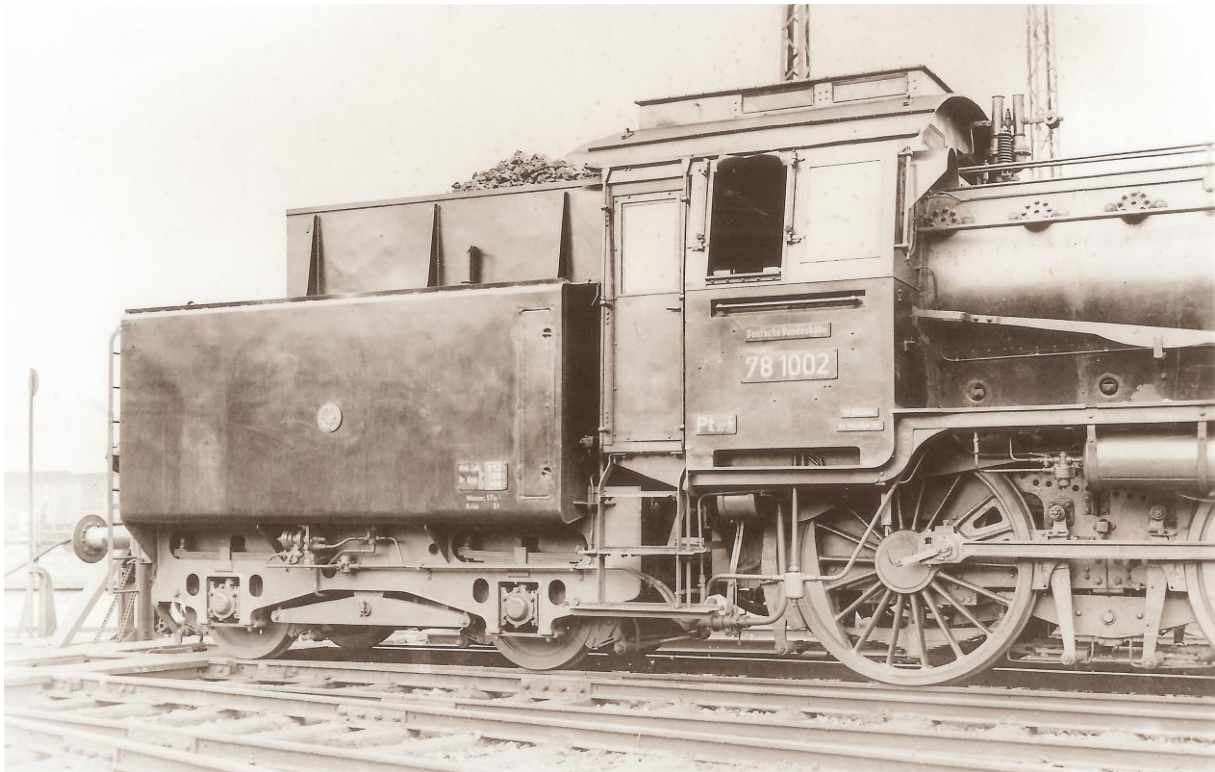
eine Deichsel an die Lok gekoppelt war und die Laufeigenschaften bei Rückwärtsfahrt verbesserte. Das geräumige Führerhaus wurde vollständig neu entwickelt und in einer geschweißten Ausführung hergestellt. Im Gegensatz zum offenen und zugigen Führerhaus der alten P 8-Lokomotiven konnte das Führerhaus der neuen „Tenderloks“ allseits geschlossen gestaltet werden. Dies brachte eine deutliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal mit sich. In der Führerhausrückwand gab es eine kreisrunde Öffnung, durch die der Kohlekasten zugänglich war. Das zweiachsige Drehgestell des Kurtenders hatte einen Radstand von 2800 Millimetern und war als Schweißkonstruktion ausgeführt.

Beide Lokomotiven wurde Ende März 1951 von Krauss-Maffei fertiggestellt und anschließend an die Deutsche Bundesbahn übergeben, die sie zunächst dem Bahnbetriebswerk München Hauptbahnhof zuteilte. Doch schon nach kurzer Zeit wurden sie zum Bw Lindau versetzt. Ab 1955 waren die 78 1001 und die 78 1002 dann in Augsburg beheimatet, wo sie im Jahr 1961 ausgemustert wurden.

Die Zeit und der sich abzeichnende Strukturwandel – weg von der Dampflok und hin zu Diesel- und E-Loks – hatten die Bestrebungen zum Aufbau von dampfgeführten Wendezügen längst überholt. Zudem wurden zur gleichen Zeit immer mehr Kriegslokomotiven der Baureihe 52 ausgemustert, was eine große Zahl an Wannentendern freisetzte, die mit der P 8 gekuppelt werden konnten. Damit war eine Umrüstung zu wendezugfähigen Loks mit einer Rückwärtsgeschwindigkeit von 85 km/h auch mit einfacheren Mitteln möglich geworden. Und so blieb es bei nur zwei Exemplaren der außergewöhnlichen Baureihe 78.10. – *Markus Hehl*

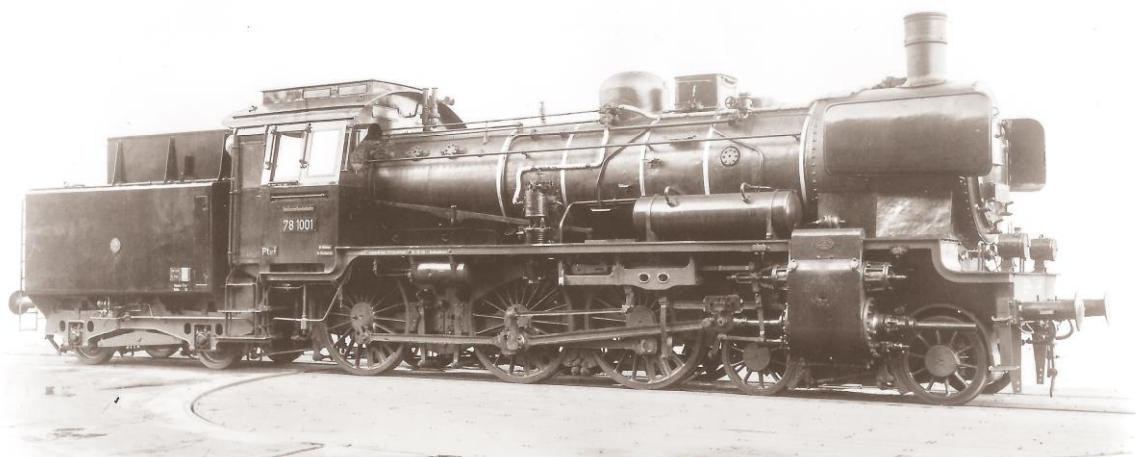
### Daten zu den Lokomotiven 78 1001 und 78 1002

DB-Betriebs- Nummer	DRG- Betriebs- Nummer	Preußische Betriebs- Nummer	Hersteller	Fabrik- Nummer	Baujahr	Hersteller Umbau	Fabrik- Nummer	Umbau- zeitraum	Aus- musterung
78 1001	38 2919	Magdeburg P 8 Nr.2528	Vulcan, Stettin	3677	1921	Krauss- Maffei	17 677	24.5.1950 - 22.3.1951	4.8.1961
78 1002	38 2890	Hannover P8 Nr. 2548	Vulcan, Stettin	3657	1921	Krauss- Maffei	17 678	5.6.1950 - 22.3.1951	19.1.1961



Der charakteristische Kurtender der Baureihe 78.10

Bild aus Sammlung Markus Hehl



Die zur 78 1001 umgebaute 38 2919

Bild aus Sammlung Markus Hehl