

# Die Schnellzuglokomotive IVh der Grossherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen.

Von 1918 bis 1920 beschaffte die badische Staatsbahn, über 3 Serien verteilt, 20 Schnellzuglokomotiven der Gattung IVh von der Lokomotivfabrik J. H. Maffei in München. Sie kamen mit den Betriebsnummern 49, 64, 95 und 1000 – 1016 in den Einsatz. In Offenburg beheimatet, bewältigten sie den Grossteil des Schnellzugsverkehrs auf der Flachlandstrecke zwischen Mannheim und Basel. Die rechtzeitig erfolgte Verschiebung dieser Maschinen nach Lauda bewahrte sie vor einer Abgabe an Frankreich als Reparationslieferungen. 1928 kehrte der gesamte Park nach Offenburg zurück, wobei einige Fahrzeuge im Plandienst den berühmten "Rheingold" bespannten. Hauptsächlich für Reservedienste vorgesehen, wurden die Lokomotiven von 1933 bis 1935 den Bahnbetriebswerken Koblenz, Bremen und Hamburg-Altona zugeteilt. Ab 1944 waren alle Einheiten in Bremen beheimatet und von dort aus im Plandienst eingesetzt. Doch mussten sie ausgedehnte Aufarbeitungen und verschiedene Verbesserungen über sich ergehen lassen bis sie schliesslich das von ihnen erwartete Pensum zufriedenstellend bewerkstelligen konnten. Als Tender kam der 2'2 T 29,6 zur Verwendung.

Leider kam diese Lokomotivgattung nie zu den ihr rechtmässig zustehenden Ehren. Zwischen zwei Weltkriegen zum Einsatz gekommen, erlaubte einerseits der noch schlechte Oberbau der zu befahrenden Strecken nicht, die in ihr steckenden Möglichkeiten richtig zu entfalten. Andererseits litt sie auch unter unverständlicher, stiefmütterlicher Behandlung und politischem Seilziehen der damals verantwortlichen Instanzen.

Nachdem die 18 326 während eines Bombenangriffs zerstört wurde, begann schon 1944 die Ausserdienststellung und 1948 schliesslich die Ausmusterung dieser Einheiten. Allerdings wurden drei Lokomotiven (18 323/1950, 19 316 und 18 319/1951) von der Ausmusterung zurückgenommen, im AW München-Freimann vollständig überholt und dem LVA Minden für Versuche zugeteilt. In ihrer Funktion als Versuchslokomotiven kamen diese teilweise doch noch zu verspätetem Ruhm. Mit ihrem Treibraddurchmesser von 2'100 mm wurden während verschiedenen Messfahrten die respektgebietende Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreicht.

Heute stehen die 18 323 als Denkmal vor der Fachhochschule in Offenburg und die 18 314 im Technikmuseum in Sinsheim. Die 18 316 wurde als Denkmal in Potts Park bei Minden abgestellt und von dort Anfang der 90er Jahre vom Landesmuseum für Technik in Mannheim übernommen. Dieses veranlasste die betriebsfähige Aufarbeitung der Lok im polnischen Ausbesserungswerk Pila (Schneidemühl). Nach diversen Anlaufschwierigkeiten und Aufenthalten im Werk Meiningen befindet sich die einzige betriebsfähige badische IVh in der Pflege der Ulmer Eisenbahnfreunde. Ein Speichenriss beendete (vorübergehend) den Betriebseinsatz dieser Maschine.

Es kann nicht mit Authentizität erwiesen werden, dass eine oder mehrere dieser Maschinen blau gestrichen waren. Doch scheint Maffei zu einem gewissen Zeitpunkt der DRG einen dokumentierten Vorschlag gemacht zu haben, blau gestrichene Lokomotiven zu liefern um diese mit der Farbgebung des bekannten "Rheingold" in Übereinstimmung zu bringen. Dies bezüglich des Lemaco-Modells O-077/4.

## Technische Daten

Bauart	2'C1'h4v	Gewicht der dienstbereiten Lok	97.0 t
Hersteller	Maffei	Reibungsgewicht betriebsbereit	53,4 t
Länge über Puffer inkl. Tender	23'140 mm	Verdampfungsheizfläche	224,8 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelraddurchmesser	2'100 mm	Rostfläche	5,0 m <sup>2</sup>
Lauf- und Kuppelraddurchmesser vorn/hinten	990/1'200 mm	Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Zylinderdurchmesser HD/ND	440/680	Erstes Baujahr	1918
Kolbenhub	680 mm	Tender bad 2'2' T 29,6 mit 29,6m <sup>3</sup> Wasser und 9.0 t Kohle	
Kesseldruck	15,0 bar		

# ZERTIFIKAT

## Die Lemaco - Modelle in Spur O, Massstab 1 : 43,5

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 1'900 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

### Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	537 mm	Gewicht inkl. Tender	3'470 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	ca. 230 mA	Mindestradius	1'900 mm

### Folgende Versionen wurden gebaut

<b>Kat.-Nr O-077</b>	Bad. IVh 64, schwarz-rot	1 - 08	08 Exemplare 2005
<b>Kat.-Nr O-077/1</b>	DRG BR 18 327, schwarz-rot	1 - 18	18 Exemplare 2005
<b>Kat.-Nr O-077/2</b>	DB BR 18 323, schwarz-rot	1 - 25	25 Exemplare 2005
<b>Kat.-Nr O-077/3</b>	Bad. IVh 49, grau / Fotoanstrich	1 - 05	05 Exemplare 2005
<b>Kat.-Nr O-077/4</b>	Bad. IVh 95, blau-rot	1 - 15	15 Exemplare 2005

- Voll ausgerüsteter Führerstand, bewegliche Türen
- Voll detaillierte Rauchkammer, Rauchkammertüre zum Öffnen
- Einzelachsabfederung, kugelgelagerte Treibachsen
- Radreifen und Treibstangen aus Edelstahl
- Federpuffer
- Antrieb durch Faulhaber F3042 Präzisionsmotor Gleichstrom 12 – 14 V
- Motor abschaltbar, erlaubt Beleuchtung des stehenden Modells auch im Analogbetrieb oder in der Vitrine
- Voll durchgestaltetes Bremsgestänge an Lok und Tender
- Halbautomatische Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Fahrtrichtungsabhängige 1,5V Konstantbeleuchtung an Lok und Tender, abschaltbar
- Abschaltbare Führerstands- und Treibwerksbeleuchtung (letztere nur an 18 323)
- Modellschraubenkupplungen
- Dampfheizungsanschluss, Vorlaufdrehgestell mit massstäblichen Rädern (**beide nur für die Vitrine**), Kamineinsatz, sowie Schutzpfeile für BR 18 323 beiliegend
- Digitalschnittstelle (Lok-Tenderverbindungskabel, Schnittstellenkabel sowie gelochte Tenderbodenplatte beiliegend)