

Entstehung der Baureihe E 18²

Am 8. Mai 1939 erging ein Brief an das Reichsbahnzentralamt in München, worin es u.a. hieß: „Abnahme neu gelieferter E-Loks in der Ostmark“. Das Schreiben kündigte die neuen Lokomotiven E 18 201 bis E 18 208 an. Es war die Geburtsstunde der Baureihe E 18² ; einer Unterbaureihe der deutschen E 18 für den Schnellzugdienst auf neu elektrifizierten Strecken in Österreich.

Mit der als Reihe 1870 projektierten und späteren als Baureihe E 18² bezeichneten Gattung beabsichtigten die BBÖ im Jahr 1937 erstmals Elektrolokomotiven zu beschaffen, die direkt aus einer (erfolgreichen) Konstruktion aus Deutschland abgeleitet sein sollte. Was die Leistung der neuen Lokomotive betraf, legten die Hersteller Lofag, AEG-Union und ÖSSW noch zu: Mit der E 18² stellten sie im Jahr 1940 eine der leistungsfähigsten Einrahmen-Elektrolokomotiven auf die Schienen, die die Welt bis dahin je gesehen hatte.

Ein ähnlich gelagerter Fall trat übrigens im Jahr 1999 wieder ein: die ÖBB nahmen die ersten Hochleistungslokomotiven der Reihen 1016/1116 „Taurus“ in Betrieb, die ebenfalls aus einer deutschen Konstruktion abgeleitet waren - der „Europrinter“-Familie von Siemens/Krauss-Maffei, geliefert als Baureihe 152 an die DB AG.

Beide Lokomotivgattungen - die E 18² und 1016/1116 - stellten zu ihrer Zeit im internationalen Vergleich absolute Spitzenleistungen des E-Lokomotivbaus dar.

Zum besseren Verständnis der Entwicklungsgeschichte der E 18² sei nun zuerst ein Blick auf die Entwicklung des elektrifizierten 15 kV, 16 2/3 Hz Streckennetzes in Österreich geworfen.

Bahnelektrifizierung in Österreich bis 1940

An der Entwicklung der elektrischen Zugförderung in der Welt waren die österreichische Bahnen und österreichische Industrie von Anfang an aktiv beteiligt. Wie überall in der Welt, handelte es sich bei den ersten elektrischen Bahnen in Österreich um Gleichstrombahnen. Eine elektrische Versuchsbahn auf der

niederösterreichischen Gewerbeausstellung in Wien war die erste elektrische Eisenbahn in Österreich (Gleichstrom 100 V). Sie verkehrte auf einem 300 m langen Rundkurs vom 27. Juli 1880 rund drei Monate lang. Diese Ausstellungsbahn lehnte sich eng an die ein Jahr zuvor auf der Gewerbeausstellung in Berlin vorgestellten ersten elektrischen Eisenbahn der Welt von Siemens&Halske. Weitere Meilensteine waren:

- 22. Oktober 1883: Lokalbahn Mödling - Hinterbrühl ist erste für den Dauerbetrieb bestimmte elektrische Bahn der Welt mit Oberleitung
- März 1902: Werkbahn in Wöllerdorf ist erste mit Hochspannung betriebene Bahn der Welt (3 kV Drehstrom)
- 1. August 1904: Stubaitalbahn Innsbruck-Wilten - Fulpmes ist erste Wechselstrombahn in Europa
- 18. September 1912: Karwendelbahn Innsbruck - Scharnitz ist erste elektrisch betriebene Vollbahn in Österreich mit dem in der Folgezeit üblichen Stromsystem 15 kV/16 2/3 Hz. Sie wurde wenig später über Garmisch nach Reutte i.T. verlängert und ist auf österreichischem Gebiet 65 km lang.

Nach dem Ende des ersten Weltkrieges entstanden durch den Zusammenschluss der regionalen Bahngesellschaften die Österreichischen Staatsbahnen (ÖStB), die seit 19. Juli 1923 ihre wirtschaftliche Eigenständigkeit erlangten und bis 17. März 1938 als „Österreichische Bundesbahnen“ (BBÖ) firmierten.

Im Vergleich zur Vorkriegszeit hatte sich die wirtschaftliche Lage im neuen österreichischen Staat und vor allem die Basis der Energieversorgung durch den Verlust der eigenen Kohlevorkommen im Zuge der im Versailler Vertrag festgeschriebenen Gebietsabtretungen grundlegend geändert. Die Zechen in Nordböhmen und Ostrau gehörten nun zur Tschechoslowakei. Die eingetretene Kohleknappheit betraf den Bahnbetrieb unmittelbar. Dies legte für den Bahnbetrieb zwecks Einsparung teurer Importkohle eine zügige Elektrifizierung wichtiger Hauptstrecken nahe, deren Energieversorgung aus heimischer und reichlich

vorhandener Wasserkraft sichergestellt werden sollte. Bereits im Jahr 1905 hatte eine Bahn-Studienabteilung eine diesbezügliche Eignung bestätigt. Die Kaiserlich-königliche Staatsbahn (k.k.St.B.) hatte daraufhin bis 1913 Detailprojektierungen erarbeitet (Salzkammergutbahn, Arlbergbahn) und die Wasserrechte einiger wichtiger Kraftwerke gesichert.

Die Elektrifizierung sollte auf den schwierigen Alpenstrecken im dünn besiedelten Westen des Landes beginnen und in Richtung der Ballungszentren im Osten Österreichs bis Wien voranschreiten. Die ehrgeizigen (und deshalb in diesem Umfang nicht sofort realisierten) Planungen der BBÖ sahen ein umfangreiches elektrifiziertes Netz vor mit den Eckpunkten Wien, Passau, Salzburg, Lindau/Buchs/St. Margrethen und Villach. Für die Elektrifizierung veranschlagte die BBÖ einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren.

Am 23. Juli 1920 war das erste Elektrifizierungsgesetz für die BBÖ vom Parlament verabschiedet. Das Gesetz sah vor die Elektrifizierung der Strecken

- Innsbruck - Bregenz (Arlbergbahn) sowie Anschlusslinien nach St. Margrethen und Lindau
- Salzburg - Wörgl (Giselabahn)
- Schwarzach-St.Veit - Spittal-Millstättersee (- Villach) (Tauernbahn)
- Stainach-Irdning - Attnang-Puchheim (Salzkammergutbahn)

Der zur privaten Südbahn gehörende Abschnitt Innsbruck - Wörgl blieb zunächst ausgenommen, weil diese erst 1923 zum Bundesbahn-Netz kam.

Eine ergänzende Gesetzesnovelle vom 16. Juli 1925 beinhaltete dann die Umstellung der Inntal- und Brennerbahn Kufstein - Wörgl - Innsbruck - Brenner auf elektrischen Betrieb. Dagegen wurden die Anschlussstrecken ab Bregenz und die Tauernbahn wegen unzureichenden Verkehrsaufkommens zunächst zurück gestellt.

Die Streckenelektrifizierung konnte dank der vor Kriegsbeginn 1914 bereits geleisteten Arbeit sogleich in Angriff genommen werden. Der Völkerbund finanzierte das Vorhaben mit einer Anleihe. Die Salzkammergutbahn war 1924, die Strecke

Feldkirch -Buchs 1926, die Arlbergbahn 1927, die Inntalstrecke Innsbruck - Kufstein - Kiefersfelden (DRB) 1927, die Brennerbahn 1928 (bis Brennersee; weiter bis Brenner wegen Widerständen der Italienischen Staatsbahn erst 1934) und die Giselabahn am 11. März 1930 vollendet.

Damit war die Streckenelektrifizierung gemäss einer Entscheidung der BBÖ-Generaldirektion vom Herbst 1927 jedoch zunächst beendet. Als offizieller Grund für die Einstellung der Elektrifizierung führten die BBÖ Rentabilitätserwägungen an. Demzufolge sei die Dampftraktion u.a. auf Grund zwischenzeitlich gesunkener Kohlenpreise wirtschaftlicher als elektrischer Betrieb.

Die Haltung der BBÖ stand im Gegensatz zu dem Ergebnis eines von der Regierung veranlassten Sachverständigen-Gutachtens und den Intentionen der österreichischen Elektroindustrie. Beide sprachen sich für die Fortsetzung der Elektrifizierung aus. Die Industrie legte sogar ein Angebot vor, Salzburg - Wien auf eigene Rechnung zu elektrifizieren. Die BBÖ sollte die Tilgung aus den gegenüber der Dampftraktion eingesparten Kosten vornehmen. Und auch die für die Elektrifizierung verantwortlichen Abteilungen in der BBÖ-Generaldirektion liessen es sich nicht nehmen, sich weitere Gedanken z.B. zu Salzburg - Wien zu machen und diese in sog. Denk-Schriften entsprechend zu dokumentieren.

Der Einstellungsbeschluss schien auch durch die 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise, die auch Österreich erfasste, zunächst bestätigt zu werden: Es fehlte an Geld. Gleichzeitig entwickelte jedoch die steigende Arbeitslosigkeit zunehmende Sprengkraft im sozialen und politischen Bereich. Der Staat war gefordert, wieder für steigende Beschäftigung zu sorgen. Wie in anderen Ländern auch, sollte in Österreich der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die Menschen erneut in Lohn und Brot bringen. Es lag also nahe, die Bahnelektrifizierung - wiederum kreditfinanziert - fortzusetzen.

Und tatsächlich kam 1930 wieder Bewegung in die Angelegenheit. Der wachsende Druck des Arbeitsmarktes und wieder anziehende Kohlepreise bewirkten ein Umdenken in der BBÖ-Führung. Im Jahr 1933 fiel der Beschluss, die Tauernbahn nun doch zu elektrifizieren. Die Nordrampe Schwarzach-St-Veit - Mallnitz war schon

am 16. Dezember 1933 fertiggestellt, die Südrampe bis Spittal-Millstättersee folgte am 15. Mai 1935.

Ende 1936 beschloss die BBÖ-Generaldirektion eine zweite grosse Elektrifizierungsetappe. Sie sah vor allem die Elektrifizierung der Westbahn von Salzburg nach Wien (313 km) vor. Die Arbeiten an der ersten Etappe Salzburg - Linz (125 km) begannen im April 1937. Ursprünglich sollte der Teilabschnitt Salzburg - Attnang-Puchheim zum Winterfahrplan 1938 und der folgende Abschnitt bis Linz im Oktober 1939 dem elektrischen Betrieb übergeben werden. Die DRB als Betriebsführer ab 18. März 1938 setzte die Arbeiten fort, musste sie aber vorzeitig beenden. Als Folge des Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges war am 6. (**Griebel: 12.**) Dezember 1940 nach nur 71 km in Attnang-Puchheim Schluss. Die DRB zog es vor, die knapp gewordenen Mittel in den Ausbau der Bahnstromversorgung durch Wasserkraft zu investieren um die Stromversorgung der süd- und mitteldeutschen Strecken sicherzustellen.

Die Weiterführung der Westbahn konnte erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges von den wiedergegründeten Österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1949 bis Linz und 1952 bis Wien-Westbahnhof verwirklicht werden.

Letztendlich ist dem vorläufigen Elektrifizierungsstopp von 1930 die Entstehung der Baureihe E 18² zu verdanken. Denn wäre die Westbahn früher unter Fahrdrat gekommen, hätte es als Schnellzuglokomotive eine bewährte österreichische E-Loktype der zwanziger Jahre gegeben.

Elektrische Lokomotiven in Österreich 1923 bis 1940

Für die nach dem ersten Weltkrieg elektrifizierte Arlbergbahn Bludenz - Innsbruck beschafften die BBÖ erstmals speziell für die Beförderung von Schnellzügen bestimmte Elektrolokomotiven, und zwar in den Jahren

- 1923 bis 1927: 16 Gebirgsschnellzuglokomotiven Reihe 1100/1100.1 (ab 1953: 1089/1189)
- 1925: Vier Talschnellzuglokomotiven Reihe 1570

- 1928: 34 Talschnellzuglokomotiven Reihe 1670/1670.1

Darüber hinaus beschafften die BBÖ im Rahmen des ersten Elektrifizierungsprogrammes 20 Personenzuglokomotiven der Reihe 1073, 20+10+22 Güterzuglokomotiven der Reihen 1080, 1080.1 (spätere ÖBB-Reihe 1180) und 1280 sowie 21 Verschlusslokomotiven der Reihen 1070/1070.1 (spätere ÖBB-Reihen 1061/1161).

Die Gebirgsschnellzuglokomotiven der Reihe 1100 konzipierte BBC in enger Anlehnung an die berühmten schweizer „Krokodile“. Sie sollten alle Reisezugattungen ohne Vorspann und die gleichen Lasten wie die Dampflokomotiven über die Arlberggrampen ziehen können. Die (1'C) (C 1') gekuppelten Maschine mit Stangenantrieb bewährten sich im Gebirge hervorragend. Als „Gebirgsschnellzuglokomotiven“ waren sie jedoch nur 65 bzw. 75 km/h schnell, was für Flachlandstrecken wie z.B. Innsbruck - Landeck zuwenig war. Hinzu kam, dass die BBÖ auch für die zu elektrifizierende Strecke Innsbruck - Salzburg Schnellzuglokomotiven benötigte. Dies führte zur Bestellung der Reihen 1570 und ihrer Weiterentwicklung, der Reihe 1670. Erstere begründete bei den BBÖ die Ära des Einzelachsenantriebs. Beide Bauarten prägten bis 1940 den Schnellzugverkehr auf den elektrifizierten Strecken in Österreich.

Von der Reihe 1170 (spätere ÖBB-Reihe 1045) beschafften die BBÖ im Jahr 1927 14 Personenzug-Lokomotiven für die Ausserfern- und Karwendelbahn sowie die Salzkammergutbahn. Die Reihe 1170.1 (spätere ÖBB-Reihe 1145) verkehrte ab 1930/31 mit 15 Exemplaren im leichten Reisezugdienst auf den Strecken von Innsbruck nach Brenner, Kufstein und Salzburg. Die Reihe 1170 war die erste Bo'-Drehgestell-Elektrolokomotive der BBÖ.

Als Weiterentwicklung der Reihe 1170.1 beschafften BBÖ bzw. die DRB in den Jahren 1934 bis 1940 insgesamt 41 Maschinen der Reihe 1170.2/E 45² (spätere ÖBB-Reihe 1245) für den Güterzug- und leichten Reisezugdienst. Ihre Beschaffung hing eng mit der 1933 bis 1935 elektrifizierten Tauernbahn zusammen. Sie war auch für den geplanten elektrischen Betrieb auf der Westbahn vorgesehen.

Triebfahrzeugprojekte für die Westbahn

Erste Überlegungen zu geeigneten Lokomotiven für die zu elektrifizierende Westbahn gab es bereits in den zwanziger Jahren. Dabei lag es nahe, auf vorhandene Konstruktionen zurückzugreifen bzw. Darauf aufzubauen. Im Jahr 1928 hatten die BBÖ in einer Denkschrift den Fahrzeugbedarf für den elektrischen Betrieb auf der Strecke Salzburg - Wien mit 152 Lokomotiven und 22 Doppeltriebwagen kalkuliert. Die Lokomotiven teilten sich wie folgt auf:

38 Lokomotiven Reihe 1670 für Schnellzüge

26 Lokomotiven 1229 oder 1629 für Personenzüge

28 Lokomotiven Reihe 1280 für Güterzüge

17 Lokomotiven Reihe 1170 für Güter- und Personenzüge

43 Lokomotiven Reihe 1070.1 für Nahgüterzüge und Rangierdienst

Die Reihen 1229 bzw. 1629 wären Neuentwicklungen gewesen. Die Firmen Siemens und Krauss erstellten Entwürfe, die sich stark an die Reihe 1670 anlehnten. Die Leistung sollte etwa 2100 PS betragen. Bei der Reihe 1229 handelte es sich um eine fünfsachsige, (1 A) A (A 1) gekuppelte Ellok, bei der 1629 um eine sechssachsige, 2' Bo (A1) , gekuppelte Maschine.

Für Schnellzüge dachten die BBÖ an die bewährte Reihe 1670, falls erforderlich zu einer leistungsstärkeren 2' Bo (A 1)' - Lokomotive weiter zu entwickeln gewesen wäre.

Wegen der Beibehaltung des Einstellungsbeschlusses mussten diese Projekte für die Westbahn ad acta gelegt werden. Als dann 1936 die Politik die Signale für die Elektrifizierung der Westbahn doch von Rot auf Grün schaltete, waren die o.g. Triebfahrzeug-Entwürfe des Jahres 1928 vom technischen Fortschritt überholt. Auch waren die Zuglasten weiter gestiegen. Dies erforderte völlig neue Entwürfe für Lokomotiven mit großer Leistung auf der Basis des zwischenzeitlich erreichten technischen Fortschritts.

Betriebsmaschinendienst 1940 - 1992

> evt. Struktur: zähle D-, E- und R-Züge in Umläufen

Mit der Anlieferung der E 18 201 am 8. Februar 1940 begann die bis 30. November 1992, also 52 Jahre währende Einsatzgeschichte der Baureihe E 18² bzw. der späteren Reihe 1018 im Regelzugdienst der ÖBB. Alle acht Maschinen mit den Nummern E 18 201 bis 208 beheimatete die Deutsche Reichsbahn (DRB) beim Bw Salzburg. Die vom RZA München nachträglich veranlassten technischen Änderungen hatten den Beginn der ursprünglich für 1939 geplanten Auslieferung der neuen E 18² verzögert. Bis zum 25. Oktober 1940 waren dann alle acht Lokomotiven geliefert.

Plangemäß absolvierte jede Lokomotive nach ihrer Inbetriebsetzung und ihrer Abnahme-Probefahrt einen vierwöchigen Probetrieb. Da die Strecke Salzburg - Linz - Wien zum Zeitpunkt der Lieferung der ersten sieben Maschinen weder auf gesamter Länge noch auf ihrem ersten Teilabschnitt von Salzburg bis Attnang-Puchheim elektrisch befahrbar war, fand dieser erstmalige Einsatz im Regelzugdienst auf den Strecken Salzburg - Innsbruck und Salzburg - Spittal-Millstättersee statt.

Während dieser Zeit führte das RZA München z.B. für Messzwecke, gesonderte Probefahrten durch. Dabei fuhren die E 18² auch auf Strecken in Bayern. So war eine Probefahrt der E 18 201 für den 14. und 15. März 1940 auf der Strecke München - Ulm anberaumt. Sie konnte wegen Mängeln am Oberbau jedoch nicht durchgeführt werden. Die Probefahrt fand dann am 25. und 26. April 1940 auf der Strecke München - Donauwörth statt. Dabei trat am 26. April bei der Durchfahrt im Bahnhof Meitingen ein Radreifenbruch auf. Die Ursache konnte nicht gleich geklärt werden und die Radreifenbrücke wiederholten sich. Als Folge war die E 18 201 während ihrer ab 22. März 1940 geltenden einjährigen Gewährleistungsfrist (auf österreichisch: „Haftzeit“) nicht weniger als 139 Tage wegen gebrochener Radreifen abgestellt und leistete folglich nur 65.000 km. Die Versuchsanstalt in München nahm die Suche nach der Ursache auf und ermittelte schließlich durch Bremserwärmungen hervorgerufene Haarrisse.

Zfl. Linz (BB Dion Linz)

>> Langjährige Bespannungen

>>Langlauf: 50002 Ws - lbk u.a. im Wi 77/78

>> *Linzer Personale bis auf wenige Ausnahmen. Wichtig für Zuverlässigkeit (gabs Probleme in Wien? Nachdem Salzburg nach langen Jahren aufgegeben wurde?*

Mit der Zuteilung von E 18 202, E 18 203 und E 18 204 begann am 18. Mai 1952 die über 40 Jahre währende Stationierungsgeschichte der Baureihe E 18 bei der Zfl. Linz. Die Donaustadt bot sich als zentral auf der Westbahn gelegener Standort in unmittelbarer Nähe der Hauptwerkstätte gut an. Der Einsatz der drei E 18 erfolgte vor Eil- und Schnellzügen zwischen Salzburg und Wien, wobei sie u.a. von vier Lokomotiven der Reihe 1670.1 unterstützt wurden. Diese waren seit 1952 bei der Zfl. Linz beheimatet, weil die für den Schnellzugdienst auf der Westbahn insgesamt verfügbaren E 18² nicht ausreichten. Nach Josef Rank waren die 1670er „ein heikles Fahrzeug, welches am besten dort funktionierte, wo Fahr- und Werkstättenpersonal mit ihm aufgewachsen waren“. Nach der Lieferung neuer 1010 und Entspannung der Lage konnten sie 1955 zur Zfl. Bludenz zurückkehren.

Nachdem E 18 202 bereits Ende 1952 wieder nach Salzburg zurückkehrte, betrug der Bestand im Jahr 1953 nur zwei Maschinen. In den folgenden Jahren kam dann Zuwachs in Gestalt der E 18 42 (im Jahr 1954; letzte E 18 aus Salzburg) und im Rahmen des schrittweisen Abbaus des 1018-Bestandes bei der Zfl. Wien West in Gestalt der 1018.08 (1955), 1018.05, 07 und 101 (1956). Damit umfasste der E 18-Bestand zum Jahresende 1956 sieben Maschinen. Sechs Jahre später zogen die ÖBB die noch in Wien beheimateten 1018/1118 vollständig ab, sodass seit Oktober 1962 alle 1018/1118 in Linz beheimatet waren:

1018.01, 02, 03, 04, 05, 07, 08, 101 (die ehemalige E 18 046) und 1118.01 (die ehemalige E 18 42).

Die Zfl. Linz setzte ihre neun 1018/1118 seit 1962 in der Regel in achttägigen Umlaufplänen bzw. zwei Einzelplänen, die sich zu acht Tagen addierten, ein. Zeitweise stellte die BBD Linz - bei einem Bestand von neun Maschinen - sogar

neuntägige Pläne auf. Die technisch abweichenden 1018.101 und 1118.01 liefen mit den übrigen 1018 in den gleichen Plänen.

Das Haupteinsatzgebiet der Linzer 1018/1118 blieb in den sechziger Jahren der hochwertige Reisezugdienst mit Schnell- und Eilzügen zwischen Wien und Salzburg sowie Wien und Passau. Der Grenz- und Lokwechselbahnhof Passau sollte der einzige Wendebahnhof der 1018/1118 in Deutschland bleiben; ein Einsatz über Passau hinaus in Richtung Nürnberg oder aber über Salzburg hinaus nach München gab es zu keiner Zeit. Auf diesen Strecken erfüllten sie ihre Aufgaben im Verein mit der Reihe 1010 und dann seit 1966 mit der Reihe 1042.5. Mit letzterer ersetzten die ÖBB zunächst die sechssachsigen 1010, um diese dem Gebirgs-Güterzugdienst zuführen zu können. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h übernahmen die 1042.5 nach und nach die internationalen Züge auf den 1018-Stammstrecken, weil sie mit dieser Höchstgeschwindigkeit bis weit ins DB-Netz hinein, auf dem Schnellzüge in der Regel inzwischen mit 140 km/h verkehrten, am Zug bleiben konnten (den grenzüberschreitenden Lokdurchlauf hatten DB und ÖBB 1965 begonnen). Lange Jahre waren München und Frankfurt/M. Ziele der 1042. Die konstruktionsbedingt auf 130 km/h beschränkten 1010 und 1018/1118 kamen hierfür nicht in Frage.

Dagegen liessen sich mit 1018/1118 nach wie gut mit Schnellzügen des Binnenverkehrs auslasten, weil diese nicht mit Geschwindigkeiten jenseits 130 km/h verkehrten. So verblieben den 1018/1118 z.B. die Schnellzüge „Arlbergexpress" und „Wiener Walzer" bis Anfang der siebziger Jahre. Denn schliesslich wollten die ÖBB auch künftig auf ihre E 18 setzen: Im Rahmen der Modernisierung hatte sie die HW Linz in den Jahren 1964 bis 1968 noch für weitere 20 Einsatzjahre ertüchtigt.

Dem Trend zu höheren Geschwindigkeiten im Schnellzugverkehr wollten sich die ÖBB jedoch nicht auf Dauer entziehen und begannen, ihre Strecken auszubauen. Ab Sommerfahrplan 1970 galt für Schnellzüge auf den für den internationalen Reiseverkehr sehr bedeutsamen Strecken Wien West - Salzburg und Kufstein - Innsbruck eine fahrplanmässige Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Aus diesem Grund übernahm die Reihe 1042.5 (Vmax 150 km/h) weitere Schnellzugleistungen von den 1018/1118, wodurch diese in untergeordnete Dienste abwandern mussten.

Die 1018/1118 übernahmen daraufhin vermehrt den Eilzugdienst zwischen Salzburg und Wien sowie auch Personen-, Post- und Güterzüge. Die Struktur der Einsätze änderte sich damit nachhaltig, die hochwertigen Einsätze gingen stark zurück.

Ausserdem versuchten die ÖBB, die 1018/1118 vermehrt auch auf anderen Strecken rechts und links der Westbahn unterzubringen. Eine neues Einsatzgebiet bot ab 27. September 1968 die neu elektrifizierte Strecke St. Valentin - Kleinreifling, auf der die Lokomotiven einige Eilzüge übernahmen. Planmässig kam im Jahr 1970 die bereits seit 1924 elektrifizierte Salzkammergutstrecke Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning hinzu. So wendeten sie im Sommer 1970 mit E 703/706 in Bad Aussee. Nach dem Rückzug der Triebwagen Reihe 4130 aus der Eilzug-Verbindung E 309/310 „Erzherzog Johann“ und Umstellung dieses Zuges auf lokbespannte Garnituren erreichten die 1018/1118 seit Winterfahrplan 1970/71 planmäßig Stainach-Irdning, wobei die Rückleistung im Durchlauf über Linz nach Wien-Westbahnhof verkehrte.

Vor dem Zugpaar D 246/247 erweiterte sich ihr Einsatzgebiet ferner über Salzburg hinaus bis Innsbruck. Nach der Umstellung der Strecke Linz - Summerau auf elektrischen Betrieb am 31. Mai 1975 kamen 1018/1118 auch auf dieser Verbindung zum Einsatz. Und schliesslich übernahmen sie nach Aufnahme des elektrischen Betriebes durch das Ennstal zwischen Linz und Spital am Phyrn (25. September 1977; der weiterführende Abschnitt bis Selzthal stand bereits ab 29. Mai 1965 unter Strom) ab dem Sommerfahrplan 1979 einzelne Eil- und Regionalzüge zwischen Linz und Selzthal.

Wegen technischer Probleme beim Einsatz auf diesen kurvenreichen Seitenlinien der Westbahn konnte hier der Einsatz allerdings nicht ausgeweitet werden. Der Fahrzeugteil der 1018/1118 litt unter der höheren Beanspruchung, es traten überdurchschnittlicher Radreifenverschleiss **und erhöhtem Verschleiß an den Lenkerlagern der Kr.Helmholz-Gestelle** auf. Einsatzschwerpunkt der 1018/1118 blieb deshalb die Westbahn Salzburg - Wien West. Weitere Eckpunkte des Einsatzgebietes bildeten im Zeitraum von 1970 bis 1985 Innsbruck, Kleinreifling, Passau, Selzthal, Summerau und Stainach-Irdning. Die durchgehenden Leistungen Salzburg - Wien gingen allerdings bis Anfang der achtziger Jahre von zwölf (1970)

auf vier Zugpaare (1985) zurück. Innsbruck fuhren sie seit Mai 1979, Zell am See seit Mai 1980 nicht mehr an. Dafür gewann, neben Leistungen in der Relation Salzburg - Attnang - Linz, der Einsatz vor Personen- bzw. Regionalzügen an Bedeutung. Diese machten 1980 mehr als die Hälfte der Bespannungen aus und liessen die 1018/1118 auf den o.g. Stammstrecken in den achtziger und neunziger Jahren immer häufiger auf Zwischenbahnhöfen vorzeitig wenden:

- Auf der Westbahn in Frankenmarkt, Vöcklabruck, Lambach, Wels, St. Valentin, Amstetten, Pöchlarn und Wien-Hütteldorf,
- der Strecke nach Innsbruck in Bischofshofen und Schwarzach-St. Veit,
- der Strecke nach Kleinreifling in Steyr und Garsten,
- der Strecke nach Passau in Haiding, Schärding und Andorf,
- der Phyrnbahn in Traun, Rohr und Kirchdorf,
- der Salzkammergutstrecke in Bad Aussee, sowie
- der Strecke nach Summerau in Steyregg und Pregarten.

Zu Beginn der achtziger Jahre gingen die ÖBB ausserdem auf der Westbahn zur konzentrierten Führung von Güterzügen in den Nachtstunden über. Dies erforderte im Sinne wirtschaftlicher Triebfahrzeugumläufe mehr als zuvor das Einplanen von gemischten Bindungen, also Triebfahrzeug-Übergänge von Reisezügen auf Güterzüge und umgekehrt. Dementsprechend übernahm auch die Reihe 1018 - trotz ihrer konstruktionsbedingten Nicht-Eignung - vermehrt Leistungen im Güterverkehr. So bespannten sie ab Sommerfahrplan 1980 z.B. den FG 65530 Linz Vbf - Passau Gbf als Zuführung für den E 725.

Interessanterweise gab es im Winterfahrplan 1978/79 im regulären 1018-Umlauf einen Plantag 9, der gesondert gekennzeichnet war mit „3 mot“ und $V=80$ km/h. In diesem Plantag konnte die Zfl. Linz - es gab für diesen Plan keine Reserve-1018 -

„mindermotorige“ Maschinen einsetzen. Der Plantag beinhaltete nur Leistungen „um den Kirchturm“ bis nach Pregarten, Summerau, Steyr und Kleinreifling.

Zu dieser Zeit war die 1018.101 als Einzelstück und wegen ihrer von den übrigen 1018 abweichenden technischen Ausrüstung bereits aus dem Unterhaltungsbestand ausgeschieden und nach Ablauf der Untersuchungsfrist im Februar 1980 zur Ausmusterung (Kassierung) vorgesehen. Seit 7. November 1979 war die Maschine nur noch mit drei funktionstüchtigen Fahrmotoren unterwegs. Aus diesem Grund fuhr sie nicht mehr über längere Entfernungen wie z.B. bis Wien sondern nur noch in der Umgebung von Linz (vgl. oben).

Wegen des knappen Lokbestandes erhielt 1018.101 noch eine Fristverlängerung bis August 1980, die die Zfl. Linz jedoch nicht mehr ausnutzte. Auch ein für März 1980 seitens der HW Linz vorgesehener Einbau neuer Lüfter erfolgte nicht mehr. Am 13. März 1980 machte 1018.101, die ehemalige E 18 046, ihre letzte Fahrt mit dem Personenzug 3015 von Frankenmarkt nach Linz. Am 16. Mai 1980 musterten sie die ÖBB als erste 1018 aus.

>check Umbeheimatung von Ersatzlok im EK

Eine direkte Abdeckung durch eine Umstationierung gab es nicht, die 1118-Leistung konnte durch die Baureihe 1042 übernommen werden, da bis zum Zeitpunkt der Ausmusterung bereits die Reihe 1044 bis zur Ordnungsnummer 1044.059 abgeliefert war und somit 1042 freisetzte

Als nächste Maschine zogen die ÖBB im Jahr 1985 den zweiten Einzelgänger, die 1118.01 und ehemalige E 18 42, aus dem Verkehr. Der Mangel an Ersatzteilen, das Los eines jeden Einzelstückes, bedingte, dass Reparaturen immer grössere Schwierigkeiten bereiteten. Am 3. Juli 1985 war ihr letzter Einsatztag, als sie vor dem Eilzug 3004 Linz - Salzburg wegen Motorschaden in Frankenmarkt liegen blieb. Mit Vorspann durch eine Ersatzlok erreichte der Zug Salzburg. Zurück in Linz stellte die Werkstatt in der Zfl. fest, dass eine Neuwicklung des Motors notwendig ist. Da es sich um einen originalen E 18 Motor handelte und kein Ersatz (bei den ÖBB) verfügbar war, erfolgte am 1. Dezember 1985 ihre Ausmusterung. Noch am 1. April 1985, hatte sie die EDV-gerechte Nummer „1118 001-5“ erhalten.

>check Umbeheimatung von Ersatzlok im EK

Damit waren nur noch die sieben 1018 (ex E 18²) verblieben. Doch auch hier kam es bereits im folgenden Jahr zu ersten Ausmusterungen, um die Loks als Ersatzteilspender ausschachten zu können. Am 1. Mai 1986 schied nach einem Motorschaden die 1018 001 aus und am 1. November 1986 folgte die 1018 003. Als nächste war am 1. Juli 1988 die heutige ÖBB-Nostalgielok 1018 005 an der Reihe; hier allerdings auf Betreiben der Zfl. Linz um die Maschine für künftige Einsätze zu schonen und nicht mehr gegen Ende ihres Lebens „kaputt zu fahren“. Die Lok war am 17. Dezember 1986 wieder grün lackiert worden und verkehrte anlässlich der 150-Jahr-Feier der Österreichischen Eisenbahnen im Sommer 1987 im Rahmen der Nostalgie-Tour G „Nostalgisch nach Sopron“ von Wien Süd bis Ebenfurth **am 28.5., 18.6., 18.7., 15.8. und 26.9.1987.**

>Loks wann aus Unterhaltungsbestand raus??

Letztmals gab es im Sommerfahrplan 1985 einen 8-Tage-Umlaufplan (bei einem Bestand von acht Loks bedeutete ein Ausfall automatisch den Einsatz einer 1042 im 1018-Umlauf). Danach sank der Planbedarf entsprechend dem durch Ausmusterungen reduzierten Bestand auf sechs (ab Winter 1985/86), fünf (ab Winter 1986/87), vier (Winter 1987/88) und schliesslich drei (ab Winter 1988/89) Maschinen. Als Folge schrumpfte der Aktionsradius. Wien fuhren sie seit September 1987 nicht mehr an, Selzthal seit **Mai 1989**, Stainach-Irdning seit September 1987 und Kleinreifling seit Juni 1991. Vom Winterfahrplan 1987/88 bis zum Ende des Winterfahrplans 1990/91 hatte sich der Einsatzschwerpunkt auf die Strecke Linz - Passau verlagert. Für eine verlängerte Einsatzzeit sorgte die Einführung des „Neuen Austro Taktes“ (NAT), der ab Sommerfahrplan 1991 galt und bei vermehrtem Zugangebot einen knappen Triebfahrzeugbestand nach sich zog. Dieser konnte erst mit der Lieferung weiterer Loks der Reihe 1044 beseitigt werden. Aus diesem Grund gab es ab Juni 1991 noch planmässige Einsätze der verbliebenen 1018 002, 004, 007 und 008 mit Eil- und Regionalzügen auf den Strecken Salzburg - Linz - Amstetten, Linz - Garsten, Linz - Passau, und Linz - Summerau.

Nach der Ausmusterung der 1018 004 und 1018 007 am 1. Juli 1992 standen für den dreitägigen Umlauf des Sommerfahrplans 1992 nur noch 1018 002 und 008 zur Verfügung. Allerdings waren beide schon im August 1992 betriebsuntauglich abgestellt, so dass Linzer 1042 den Umlauf fuhren. Am 1. Dezember 1992 „kassierten“ die ÖBB die 1018 002 und 1018 008 als letzte E 18 der ÖBB. In Gestalt der betriebsfähigen Nostalgielok 1018.05 blieb allerdings weiterhin eine E 18 in Linz stationiert. Die Lok wird seit 1. Dezember 1988 als Anlage 011.29 im Bestand der Zfl. Linz geführt.

>check Umbeheimatung von Ersatzlok im EK

Folgende E 18/1018 waren in der Zfl. Linz beheimatet:

Lok Nr.	von Bw	Beheimatung	an Bw
E 18 42	Salzburg	03.02.1954 - 31.03.1954	Umzeichnung
202	Salzburg	18.05.1952 - 19.12.1952	Salzburg
203	Salzburg	18.05.1952 - 31.03.1954	Umzeichnung
204	Salzburg	18.05.1952 - 31.03.1954	Umzeichnung
1018 01	Wien West	10.05.1962 - 30.04.1986 + 01.05.1986	
02	Wien West	31.05.1962 - 30.11.1992 + 01.12.1992	
03	Umzeichnung	01.04.1954 - 31.10.1986 + 01.11.1986	
04	Umzeichnung	01.04.1954 - 30.06.1992 + 01.07.1992	
05	Wien West	01.06.1956 - 30.06.1988 + 01.07.1988	
07	Salzburg	15.06.1956 - 30.06.1992 + 01.07.1992	
08	Wien West	24.08.1955 - 30.11.1992 + 01.12.1992	
101	Salzburg	13.01.1956 - 06.06.1962	Wien West
	Wien West	21.06.1962 - 15.05.1980 + 16.05.1980	
1118 01	Umzeichnung	01.04.1954 - 09.05.1962	Wien West
	Wien West	01.10.1962 - 30.11.1985 + 01.12.1985	

Restmaterial:

Im Sommer 1975 wurden die Maschinen bei der Zf. Linz in einem 8-Tage-Plan eingesetzt, mit dem sie auf 6152 km monatliche Laufleistung kommen (601 + 855 + 494 + 923 + 774 + 750 + 692 + 1063 km). Mit Ausnahme des D 227, D 246/247 und Vsp. D 241 sind keine erwähnenswerten Züge darunter (u. a. E 645/ 644, 740, 741, 742, 743, 744, 745 und 746 zwischen Wien und Salzburg). (beide Absätze Bohmann)

Bei Ausfall einer 1018 kam eine Lok der Reihe 1042 zum Einsatz.

(ca. 1976/77) von XXX bis XXX kurzzeitig den „Beograd-Expreß“ Ex498/Ex499 zwischen Passau und Selzthal

Unfälle und besondere Vorkommnisse

>> Wording nochmal prüfen

>> Unwichtige Ereignisse ggf. streichen

Die E 18²/1018 waren in Österreich wiederholt in kleinere, aber auch größere Unfälle und Havarien verwickelt. Es folgt eine Auswahl der interessantesten Vorkommnisse.

Am 9. September 1942 fuhr E 18 203 im Bahnhof Unterberg in ein besetztes Gleis ein und stieß dort mit einem Turmwagen zusammen.

Am 22. September 1944 (und nicht wie verschiedentlich am 9. Januar 1945 genannt) um 2.07 Uhr entgleiste E 18 204 mit dem D 31 München - Wien in Freilassing an der Ostausfahrt des Bahnhofes in Höhe des Stellwerkes 2 bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h. Anschließend stürzte E 18 204 vom Bahndamm eine Böschung herunter in eine Wiese und riss dabei noch den hinter der Lok eingereihten Bahnpostwagen mit. Bis zur Bergung der Lok vergingen mehrere Monate. Ab 1. März 1945 befand sie sich bei AEG in Wien (in der späteren russischen Zone) zum Wiederaufbau. Nach ihrer Fertigstellung am 10. September 1946 kehrte sie zur Zfl. Salzburg zurück.

Am 28. Dezember 1956 brachen bei 1018.03 bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h im Bahnhof Haag ein Radstern mit sämtlichen Speichen des rechten Rades am Treibradsatz 4. Noch am gleichen Tag sollte sie nach Ausbau des gebrochenen Rades in langsamer Fahrt (6 km/h) vom Bf. Haag in die HW Linz überstellt werden. Die Fahrt verlief bis Kleinmünchen ohne Beanstandungen. Bei der Einfahrt in Linz Vbf West über die Weiche 1 stieg jedoch infolge des kleinen Bogens an dieser Stelle das andere Rad des Treibradsatzes 4 bei der Spitzschiene des Herzstückes der Weiche auf und entgleiste. Das Eingleisen des Rades mit einem Eingleisschuh war nach 19 Minuten beendet. Die Weiterfahrt in die HW Linz verlief dann problemlos. Auf Grund dieses Vorfalls ordnete die ÖBB-Generaldirektion am 29. Dezember 1956 an, das die Radsterne der 1018 und 1118 sofort durch Augenschein an den gefährdeten Stellen auf Anrisse hin zu untersuchen seien.

Ein schweres Zugunglück unter Beteiligung einer 1018 ereignete sich 2. Dezember 1960, als im Bahnhof Bad Schallerbach die 1018.08 mit dem Ex 301 „Holland-Express“ mit einem Güterzug zusammenstieß. Die Zeitung „Express“ berichtete hierüber am 3. Dezember 1960:

„D-Zug gegen Güterzug: 17 Verletzte - Silberbarren lagen auf den Gleisen.

Silberbarren aus denen die neuen 5-Schilling-Münzen geprägt werden sollten, lagen gestern früh auf den Geleisen des Bahnhofes Bad Schallerbach (O.Ö.), als sich der Frühnebel über schwer beschädigten Elektrolokomotiven, demolierten D-Zug-Waggons und aufgeplatzten Güterwagen hob: in einen Güterzug, der um 2 Uhr früh von den in Richtung Passau fahrenden Holland-Express Ex 301 im 60 Kilometertempo gerammt worden war, hatten sich fast 11 Tonnen Silber befunden. Mitten in Chaos, während 17 Verletzte des Zusammenstoßes abtransportiert wurden, während Hilfszüge der Bundesbahn an der Unfallstelle eintrafen, während man sich

bemühte einen in der Trümmern seines Führerstandes eingeklemmten Lokführer zu befreien, mußte die Gendarmerie für die 10,7 Tonnen Silber im Wert von 8,5 Millionen Schilling zum Wachdienst aufziehen.

Daß der Zusammenstoß von Bad Schallerbach nicht zu einer unübersehbaren Katastrophe wurde, daß von 17 Verletzten nur 3 im Spital bleiben mußten, während die übrigen nach erster Hilfeleistung ihre Reise fortsetzen konnten, ist dem Opfermut des Lokführers Johann Heilmann (50) zu verdanken. Dieser Mann, der selbst schwer verletzt im Spitalsbett liegt, seiner Sinne kaum mächtig ist und vor Schmerzen stöhnt, hat unter Einsatz seines Lebens das Furchtbarste verhindert. Den Tod vor Augen harrete er auf seinem Posten aus, schaltete die Lok auf Rückwärtsfahrt und versuchte dem im Nebel daherjagenden Holland-Express zu entkommen. Den Zusammenprall konnte er nicht mehr vermeiden, aber seine Wirkung war ungleich schwächer, als wenn der Expresszug auf die stehende Güterzuggarnitur geprallt wäre.“

Die 1018.08 wurde bei diesem Unfall so stark beschädigt, dass beide Führerstände neu aufgebaut werden mußten. Die Wiederinstandsetzung der Lokomotive, verbunden mit einer T-Ausbesserung, erfolgte vom 6. Dezember 1960 bis 24. Februar 1961 in der HW Linz. Die Modernisierung der Führerstände war Vorbild für die in den Jahren 1964 bis 1968 an allen 1018/1118 durchgeführte Modernisierung.

Am 26. Mai 1962 entgleiste die 1018.01 in Salzburg Hbf auf Weiche 116 mit allen Achsen, als sie zwei Wagen an den Zug 122 rangieren sollte.

Eine schwere Entgleisung zog am 7. März 1964 in Linz Hbf die 1018.04 in arge Mitleidenschaft. Hierzu sei ein Bericht der „Oberösterreichischen Nachrichten“ vom 9. März 1964 zitiert:

„Geborstene Zungenschiene warf 110-Tonnen Koloß einer E-Lokomotive aus dem Gleis

Der Bruch einer Weichenzungenschiene verursachte Freitag um 22:45 Uhr im Hauptbahnhof Linz ein schweres Zugsunglück, daß wie durch ein Wunder keine Menschenleben forderte, doch einen enormen Schaden - man spricht von mehreren Millionen Schilling - anrichtete.

Bei einem aus Salzburg kommenden Personenzug mit 16 Waggons, der mit 30 km/h Tempo auf der Einfahrt in den Bahnhof die Bruchstelle passierte, entgleisten die E-Lokomotive der Zuggarnitur und die ersten zwei Waggons mit allen Achsen. Die Lokomotive stürzte um, riß einen massiven Fahrleitungsmast mit und fiel mit der ganzen Wucht ihrer 110 Tonnen auf eine am Nachbargleis stehende E-Lok mit 116 Tonnen Dämpfgewicht. Der Lokführer des umgestürzten Triebfahrzeuges, der 54-jährige Lokführer Johann Reingruber aus Linz, wurde gegen eine Wand seines Führerstandes geschleudert und konnte sich selbst befreien, er erlitt ebenso wie der 52-jährige Zugführer Friedrich Ablinger und der 25-jährige Weichenreiniger Franz Fuchs, beide aus Linz, nur leichte Verletzungen, hauptsächlich Prellungen. Die 18 Passagiere des Personenzuges, für den Linz die fahrplanmäßige Endstation war, kamen mit dem Schrecken davon. Der durchgehende Verkehr war nicht unterbrochen.

Fünzig Meter Oberbau zerstört.

Die Unfallstelle bot am Samstag noch ein Bild wüsten Durcheinanders. Die umgestürzte Lok lag vielfach deformiert quer über den Gleisen und um das Gestänge des Fahrwerkes waren die verbogenen und verbeulten Eisentraversen der zerfetzten Fahrleitungsmastes gewickelt. Kopfschüttelnd begutachteten Sachverständige der Bundesbahnen die zweite E-Lok, deren Rahmen durch den Aufprall arg verzogen worden sein dürfte. Der Oberbau des Bahnkörpers war auf einer Länge von etwa 50m aufgerissen, so sehr hatten ihm die entgleiste Lok und die zwei Waggons zugesetzt. Zwischen zersplitterten Schwellen und tief aufgeschürftem Boden schlängelten sich die verbogenen Schienenstränge bis zu dem Ungetüm der umgestürzten Lokomotive.

Lok gestern Früh aufgegleist

Die Bundesbahndirektion Linz forderte aus Frankfurt am Main sofort einen in Essen stationierten Spezialkran der Deutschen Bundesbahn an und leitete eine Untersuchung der Bruchstelle ein. Nicht nur die Schiene, sondern auch der Schienenstahl war geborsten und zwar so, als wäre der Stahl durchschnitten worden. Die Sachverständigen stellten fest, daß es sich um einen völlig frischen Bruch handelt, der vermutlich durch die starke Belastung des Schienenstückes ausgelöst worden ist. Der 90 t Spezialkran aus Essen - in Österreich gibt es keinen mit solch hoher Tragkraft - traf am Samstag um 15:00 Uhr in Linz ein und begann mit der unerhört schwierigen Arbeit die umgestürzte Lokomotive aufzugleisen. Das Unternehmen, das nachts bei Scheinwerferlicht fortgesetzt wurde, war gestern um 3:30 Uhr Früh beendet. Die Elektrolok, die seit mehr als 20 Jahren im Dienste der Bundesbahnen steht, wurde auf ein Gleis geschoben und dann in die Hauptwerkstätte Linz gebracht, wo sie repariert wird.“

Tatsächlich entgleiste am 7. März 1964 um 22:42 Uhr bei Einfahrt auf Gleis 5 auf der Doppelkreuzungsweiche 111/112 die Zuglok 1018.04 des Z 2318 und stürzte auf ein daneben stehendes Triebfahrzeug der Reihe 1089. Der Unfall forderte 3 Verletzte. Das Aufgleisen war am 12. März 1964 um 15:15 Uhr beendet.

An der 1018.04 waren alle Achslagerdeckel der rechten Seite beschädigt, zwei Achslagerführungen ausgebrochen, beide Führerstände vollkommen zerstört, der Kastenrahmen aufgerissen, der Führerstand 2 eingedrückt, die Bahnräume verbogen, sämtliche Dachisolatoren und Trennschalter schwer beschädigt und beide Führerbremssventile zerstört. Außerdem waren alle elektrischen Teile beschädigt oder aus ihrer Lage gebracht, so dass sie entweder erneuert oder untersucht werden mussten. Die Instandsetzungskosten schätzte die HW Linz auf 700.000 öS.

Als die 1018.04 am 19. November 1964 aus der HW Linz in den Betriebsdienst zurückkehrte, war sie die erste modernisierte 1018 mit einer Hauptausbesserung mit Neuverkabelung und die erste 1018 mit Zwei-Fenster-Front. Der Arbeitsumfang las sich allein beim mechanischen Teil wie folgt: Hauptrahmen und beide Lenkgestelle gerichtet. Vollvermessung durchgeführt. Bremsfangbügel der Laufachsen gerichtet. Führerpulte und Scheinwerfer neu angefertigt. Lokdach instandgesetzt. Laufachse L1 neue Achse eingepresst. Rundlaufprobe ausgeführt. Alle Radreifen gedreht, Achsen geschallt und Radsterne geflutet.

Am 14. Dezember 1966 kam es um ca. 7 Uhr in Ennsdorf zu einem Zusammenprall der 1018.01 (mit Zug 740) und einem mit Steinen beladenen Lastkraftwagen. Nach ersten Meldungen hieß es, dass der Triebfahrzeug-Führer Johann Bergsmann schwer verletzt im Führerstand eingeklemmt sei. Die 1018.01 wurde dabei sehr schwer beschädigt. **(Foto LG-01; Auszug aus VU ÖBB 2/67 beiliegend)**

Am 18. Januar 1967 um 12:45 Uhr meldete der Maschinenmeister der Zfl. Wien West, daß das Triebfahrzeug 1018.02 bei der Auffahrt auf die Schiebebühne mit einer Achse entgleist sei. Entgleisungsursache war die noch nicht verriegelte Schiebebühne. Die Lok wurde nach ihrer Eingleisung untersucht und für den Zug 739 eingeteilt. Während der Fahrt zum Zug fiel jedoch die Sifa aus. Da kein Sifa-Beimann zur Verfügung stand, musste die 1010.20 der Zfl. Wien West den Zug 739 bis Linz bringen. Die 1018.02 fuhr später mit dem Zug 1379 nach Linz.

Am 5. November 1967 um 16:15 Uhr meldete der Lokführer, daß die Lok 1018.04 mit Zug 632 zwischen Gunskirchen und Wels (in km 214,445) in eine in das Gleis ragende Bahnschranke gefahren sei. Die Lok wurde dabei leicht beschädigt, konnte jedoch weiterfahren. Durch diesen Unfall entstanden acht Minuten Verspätung.

Am 18. November 1967 kam es in Salzburg Hbf kurz nach Mitternacht zu einem Zusammenstoß der 1018.02 (aus dem Güterzug 859) und der Rangierlok (in Österreich: Verschubreserve) 1161.10. Die Lok 1018.02 wurde dabei schwer beschädigt und musste der HW Linz zugeführt werden. Unglücksursache war ein unerlaubtes Überfahren eines Verschubsignals. Am 20. Februar 1968 waren die Unfallschäden behoben.

Am 7. März 1968 um 6:38 Uhr meldete die Zugleitung, dass der Schnellzug Ex 20 „Wiener Walzer“ in Marchtrenk entgleist sei. Ein Wagen sei umgestürzt und beide Streckengleise blockiert. Zuglok war die 1018.05; sie blieb bei diesem Vorfall unbeschädigt. Zum Unglück berichtete die „Kronenzeitung“ am 8. März 1968:

„Eisenbahnunglück; Der Schlafwagen wurde zum Sarg. Vier Tote und acht Verletzte.

Ein schweres Eisenbahnunglück ereignete sich am Donnerstag um 6:29 Uhr nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Marchtrenk (Oberösterreich). Der mit 120 km/h dahindonnernde Expresszug „Wiener Walzer“ entgleiste nach einem Gebrechen am Drehgestell eines der drei Schlafwagen, wobei ein Schlafwagen umstürzte und mehrere Waggons entgleisten. Bei Blattschluß dauerten die Aufräumarbeiten noch an. Bis zu diesem Zeitpunkt war lediglich bekannt, daß dieses Zugsunglück vier Tote und acht Verletzte, davon drei schwer, forderte.

Mit etwa 200 Personen besetzt war der Zug aus Basel kommend in Richtung Wien unterwegs. Das Gebrechen, das schließlich zu der Katastrophe führte, dürfte bereits kurz nach Salzburg aufgetreten sein. Eine defekte Lichtmaschine, die sich aus unbekannter Ursache gelöst hatte, ließ die Drehachse aus den Schienen springen.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Marchtrenk erkannte trotz des leichten Morgennebels die Gefahr, als der rasende Zug den Bahnhof passierte. Ein Funkenregen markierte die schaurige Bahn des aus einem Paket-, vier Personen-, drei Schlaf- sowie einem Liegewagen bestehenden Expresszuges. Knapp vor der Station dürfte die Achse bereits auch den Schienen gesprungen sein. Zum Teil auf den Schienen, zum Teil auf dem Schotter raste die Garnitur mit höllischem Lärm durch den Bahnhof Marchtrenk. Der Fahrdienstleiter rannte in sein Büro und alarmierte geistesgegenwärtig den nächsten Blockposten, um den Zug, der dort in Kürze passieren mußte, durch Lichtsignale stoppen zu lassen. Doch der Expresszug kam dort nicht mehr an. Kaum hatte der Fahrdienstleiter den Hörer auf die Gabel gelegt und war auf das Bahngelände zurückgeeilt, sah er bereits das bedrohliche Schwanken des im Nebel verschwindenden Zuges.

Zuerst war der mittlere der drei Schlafwagen aus den Schienen gesprungen. Er riß die beiden andere Waggons mit. Wahrscheinlich wäre das Unglück verhältnismäßig glimpflich abgegangen, wenn der Zug nicht 350m vor dem Bahnhof Marchtrenk eine Weiche passiert hätte. Da neigte sich der mittlere der drei Schlafwagen zur Seite. Mit fast ungebremster Wucht, der Lokführer hatte zwar das unregelmäßige Laufen der Garnitur bemerkt und eine Notbremsung vorgenommen, krachte der Schlafwagen gegen einen Fahrleitungsmasten.

Die Notbremsung war zu spät gekommen. Die eine Seite des Waggons - darin starben auch jene vier Schlafwagengäste - wurde fast vollständig aufgeschlitzt. Nachdem der Waggon noch weitere zwei Maste förmlich wegrasiert hatte, stürzte der mittlere Schlafwagen um und bohrte sich mit unvorstellbarer Wucht in die Erde. Die beiden anderen Waggons hingen wie bizarre Gebilde aus einem Alptraum in der Luft. Erst jetzt kam die Garnitur zum Stehen. Die ersten Retter rekrutierten sich auch aus unverletzt gebliebenen Zugpassagieren und dem überlebenden Schlafwagenpersonal. Minuten später trafen Freiwillige Feuerwehren und andere Helfer ein. Sie sahen ein Bild des Grauens.“

Harmlos war dagegen ein Vorfall, der sich im Eisenbahnbetrieb immer wieder ereignet: Am 7. September 1968 um 22:50 Uhr wurde der Zugleitung gemeldet, dass der Zug 741 mit dem Triebfahrzeug 1018.04 in der Haltestelle Markt Lambach ohne Halt durchgefahren sei. Die Reisenden wurden mit Zug 204 zurückbefördert.

Ähnlich trug es sich am 25. November 1968 zu. Um ca. 15 Uhr überfuhr der Zug 632 (Zuglok 1018.05) im Bahnhof Frankenmarkt, in dem planmäßig anzuhalten gewesen wäre, das haltzeigende Ausfahrtsignal um ca. sechs bis acht Wagenlängen. Der Zug wurde durch eine Notbremsung des Zugführers angehalten.

Am 30. September 1968 um 5:19 Uhr meldete der Lokführer, dass die 1018.02 in Linz Hbf mit zwei Achsen entgleist sei. Die Ursache war das Umstellen der Weiche 102 unter dem Triebfahrzeug. Die Lok wurde vom Hilfszug unverzüglich wieder eingeleist. Ersatztriebfahrzeug für den Zug 205 war 1141.19.

Am 11. Dezember 1968 entgleiste die Lok 1018.03 mit Zug 3329 um 20:30 Uhr nach einer Flankenfahrt bei der „Eisernen Jungfrau“ am Hauptbahnhof Linz. Die Lok sprang mit zwei Achsen, der erste Wagen mit allen Achsen aus den Schienen. Als Ersatzlok übernahm die 1141.11 den Zug. Es entstand eine Verspätung von 26 Minuten. Die Lok wurde nach ihrer Aufgleisung der HW Linz zugestellt.

Am 28. August 1970 mußte die dem Zug 741 vorgespannte 1018.05 aus dem Verkehr gezogen werden. Grund war das am Rahmen aufstehende Laufgestell 2. Die Reparatur erfolgte am 29. August 1970 im Rahmen einer Fristausbesserung.

Am 14. Januar 1971 meldet der Fahrdienstleiter von Linz Hbf um 10:01 Uhr einen Fahrleitungsschaden zwischen Oftering und Hörsching, verursacht durch die Lok 1018.04 mit Zug 744. Der Zug rollte noch mit Schwung bis zur Haltestelle Leonding weiter, dann kam bis Linz Hbf die Dampflok 52.6970 an den Zug. Ab Linz Hbf ging es mit 1141.16 weiter. Die Verspätung bei der Ankunft in Linz Hbf betrug 44 Minuten.

Dass die ÖBB schon immer sehr auf den verkehrswerbenden Zustand ihrer Lokomotiven achten, belegt dieses Beispiel: Am 6. Februar 1971 wurde die 1018.05 wegen sehr starker Verschmutzung aus dem planmäßigen Loklauf genommen. Die vorgesehene Reinigung konnte jedoch wegen Personalmangel nicht sofort durchgeführt werden. Die weiteren Planleistungen übernahm eine (saubere) Ersatzmaschine.

Am 8. Februar 1971 kam es um ca. 21:00 Uhr in Salzburg Hbf im Bereich der Stellwerkes 1 zur Entgleisung der Lok 1018.08 mit allen Achsen. Ursache war das Umstellen einer Weiche unter dem fahrenden Triebfahrzeug.

Am 16. Juni 1971 meldete der Maschinenmeister aus Wien West um 23:25 Uhr, dass die 1018.03 beim Ansetzen an den Güterzug 859 zu stark auffuhr. Bei diesem Aufprall wurden zwei Postbedienstete verletzt, sowie der Gepäckwagen leicht und der Postwagen schwer beschädigt. Die Lok kam in das Heizhaus Wien West, wo man eine leichte Beschädigung der Pufferbrust auf der Führerstandseite 1 feststellte. Nach der Untersuchung der Lok und Umladung der Postwagen konnte Zug G 859 mit 130 Minuten Verspätung abfahren.

Am 10. Juli 1971 meldete der Fahrdienstleiter des Bahnhofes St.Valentin um 13:15 Uhr einen Fahrleitungsschaden am Streckengleis 2 zwischen den Bahnhöfen St.Valentin und Enns, verursacht durch das Triebfahrzeug 1018.01 mit Zug 2003. Der Bügel 2 der 1018 trug dabei starke Schäden davon. Da das Streckengleis 1 wegen Bauarbeiten gesperrt war, entstanden bei mehreren Zügen erhebliche Verspätungen. Das Streckengleis 2 war von 12:55 Uhr bis 13:41 gesperrt.

Am 5. September 1971 wurden im Bahnhof Stainach-Irdning bei einem Verschubzusammenstoß mit der Lok 1018.08 mehrere Wagen beschädigt. An der Lok selbst entstand kein Schaden.

Am 26. September 1971 fuhr die 1018.04 mit Zug 772 in der Haltestelle Kumpfmühle mit der ganzen Zuglänge über den planmäßigen Haltepunkt hinaus. Zum Aus- und Einsteigen der Reisenden wurde der Zug zurückgeschoben.

Bei Verscharbeiten im Bahnhof Wien West mit der Wagengarnitur von Zug 544 entgleiste am 19. Oktober 1971 das Triebfahrzeug 1018.03 beim Befahren einer Weiche mit vier Achsen und gleiste sich dann selbst wieder ein. Auf Anordnung des Betriebsleiters aus Wien West mußte die Lok aus dem Umlauf genommen und am 20. Oktober 1971 im Heizhaus Wien West vermessen werden. 1018.03 fuhr nach ihrer Vermessung als Lz nach Linz.

Auch dies gehört leider zum Betriebsgeschichte der 1018: Am 21. Oktober 1971 überfuhr der Zug 706, bespannt mit 1018.04, um 19:20 Uhr bei der Haltestelle Ennsdorf eine Selbstmörderin. Betriebliche Folgen: Zug 706 bekam dadurch 60 Minuten Verspätung. Bis 22:05 Uhr war die Strecke nur eingleisig befahrbar. Bei der 1018.04 wurde ein Fangeisen abgerissen und beide Bahnräumer verbogen. Die Frau kam ums Leben.

Am 24. November 1972 prallte um 13:16 Uhr im Bahnhof Marchtrenk die 1018.04 mit Zug 773 gegen einen Lieferwagen. Beide Hauptgleise waren blockiert. Zur Räumung der Strecke mußte der Hilfszug nach Marchtrenk ausrücken. Unfallursache war eine nicht geschlossene Schranke.

Eines der schwersten Zugunglücke mit 1018-Beteiligung ereignete sich am 21. September 1973 im Bahnhof Ederbauer. Um 4:07 Uhr prallte die Lok 1018.07 mit dem Zug 39998 auf den auf Gleis 4 abgestellten Güterzug 66014. Nach mehrmaliger Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes Ederbauer konnte von diesem zunächst keine konkrete Auskunft eingeholt werden. Die ersten brauchbaren - jedoch noch zu optimistischen - Angaben unmittelbar nach dem Unglück waren: Lokführer schwer verletzt, Bahnhofgleise 2 und 4 blockiert, Ölalarm und 1018.07 schwer beschädigt.

Die Oberösterreichischen Nachrichten berichteten am 22. September 1973 zum Unfall im Bahnhof Ederbauer:

„Das Bahnhofspersonal versagte - Güterzüge prallten aufeinander.

Die Pechsträhne der Bundesbahn reißt nicht ab, Gestern früh um 4 Uhr 10 fuhr im Bahnhof Ederbauer bei Straßwalchen ein Güterzug aus Richtung Linz auf einen auf einem Nebengleis abgestellten Güterzug mit 22 Waggon Heizöl auf. Dabei wurde der Lokführer Walter Dorfmayr (46) aus Ernsthofen bei Steyr getötet. Ein Postbeamter des Bahnpostamtes Wien wurde schwer, der Zugführer und drei weitere Postbeamte

leicht verletzt. Sechs Kesselwaggons entgleisten, etwa 25.000 Liter Heizöl flossen aus, der Großteil versickerte im Erdreich. Der Schaden geht in die Millionen.

Der Fahrdienstleiter und der Stellwerkswärter hatten, als der Güterzug angekündigt wurde, vermutlich beide den auf einem der beiden Nebengleise des Bahnhofs seit einigen Stunden abgestellten Güterzug völlig vergessen. Beide sollen heute von der Gendarmerie einvernommen werden. Walter Dorfmayr, der eine Gattin und drei unversorgte Kinder hinterläßt, hatte keine Chance.

Entlang der Westbahn herrschte im Bahnhofsbereich dichter Nebel, die Sichtweite betrug stellenweise weniger als 50 Meter. Etwa auf diese Entfernung muß der Lokführer nach der Einfahrt in den Bahnhof den Schlußwagen des abgestellten Güterzuges wahrgenommen haben. Vermutlich leitete noch eine Schnellbremsung ein, die jedoch keinen Erfolg mehr haben konnte. Mit ungeheurer Wucht - die Fahrgeschwindigkeit des Güterschnellzuges betrug nach dem sichergestellten Fahrtenschreiber 50 Stundenkilometer - prallte die Lok gegen den letzten der mit Heizöl beladenen Kesselwaggons. Etwa 40 m schob die Lokomotive die Waggons vor sich her und brachte einige von ihnen zum Entgleisen. Dann wurde jedoch der mit 60.000 Liter Heizöl beladene Schlußwaggon ausgehoben. Das Fahrgestell schob sich durch den Führerstand der Lokomotive und schlitzte das Dach fast zur Gänze auf. Der Waggon verkeilte sich ebenso wie auch der nachfolgende Kesselwagen mit der Lok. Der Lokführer wurde vermutlich auf der Stelle getötet. Die Retter fanden seine Leiche später zwischen den Einrichtungen des Führerstandes, die über die ganze Lokomotive nach hinten geschoben worden waren. Bei dem fürchterlichen Aufprall wurde der im zweiten Waggon des Güterschnellzuges mitfahrende Postbeamte gegen die Waggonwand geschleudert und schwer verletzt.“

Die schwer beschädigte Lok 1018.07 wurde am 23. September 1973 als Lokzug 47970 zur HW Linz geschleppt. Der Neuaufbau der fast völlig zerstörten Lokomotive sollte über drei Jahre bis 21. Oktober 1976 dauern.

Der Reparaturbericht las sich wie folgt:

Lokkasten erneuert bzw. instandgesetzt. Pufferträger 2 erneuert und automatische Mittelpufferkupplung eingebaut. Acht Radschutzkästen, ein Kompressor, eine Ölumlaufpumpe, ein Hilfskompressor und eine Schmierpumpe ausgewechselt. Nockenschaltwerk, zwei Fahrtwendergestelle, Feinregler, Heizschütz, Trenn- und Hilfsschütze aufgearbeitet. Lok vom Führerstand 2 bis zum Hauptschalter neu verkabelt. Sämtliche Stromschienen erneuert. Der Arbeitsumfang entspricht einer H-Ausbesserung. Reparaturkosten: 2.662.663,80 öS.

Am 4. Dezember 1973 entgleiste um ca. 16 Uhr die 1018.01 im Bahnhof Kūpfern mit dem dritten Treibradsatz bei einer Langsamfahrstelle von 30 km/h. Der Zug 3617 wurde mit einer Verschiebung von Kleinreifling mit einer Verspätung von 40 Minuten weiterbefördert. Wie sich später herausstellte, war die Ursache der Entgleisung ein Achsbruch. Am 5. Dezember 1973 um 6:50 Uhr fuhr der Hilfszug nach Kūpfern zur Aufgleisung der 1018.01. Am 6. Dezember 1973 um 0:30 Uhr meldete der Aufgleisungsleiter, daß das Triebfahrzeug 1018.01 und der Hilfszug im Bahnhof Losenstein abgestellt wurden. Grund dafür war eine heißes Lager beim eingebauten Rollwagen unter der entgleisten Achse. Die Aufgleisungsmannschaft fuhr mit dem

Triebfahrzeug 2062.08 nach Linz zurück. Die neue Aufgleisungsmannschaft fuhr dann um 7:30 Uhr nach Losenstein zum Heimtransport der 1018.01. Um 20:00 Uhr kamen der Hilfszug und die 1018.01 in der Zfl. Linz an.

Am 25. Januar 1974 meldete um 19:45 Uhr der Oberlokleiter, dass vermutlich durch Zug 744 (1018.02) ein Mensch gerädert wurde. Die Körperteile liegen in Höhe des Stellwerkes 9.“ Da die Vermutung nahe lag, dass es sich um einen Bediensteten der Zfl. Linz handeln könnte, musste der Maschinenmeister die Identität des Toten feststellen. Es handelte sich um die Lokführer Franz T. der Zfl. Linz.

Am 18. Juli 1974 fuhr Zug 246 mit 1018.04 an der Spitze in Neumarkt-Köstendorf mit der gesamten Zuglänge über den planmässig zu bedienenden Haltepunkt hinaus. Zum Aus- und Einsteigen der Reisenden wurde der Zug kurzerhand zurückgeschoben.

Am 28. Juli 1974 um 15:30 Uhr meldete der Maschinenmeister aus Wien West das Triebfahrzeug 1018.03 nach der Zugleistung 545 im Heizhaus Wien West untauglich. Die Ursache war ein heißes Lager des Laufradsatzes 1. Als Ersatzlok für den Gegenzug 744 wurde die 1042.599 gestellt. Das schadhafte Triebfahrzeug 1018.03 sollte daraufhin mit eigener Kraft und verminderter Geschwindigkeit leer nach Linz fahren. Da der Laufradsatz 1 bei der Leerfahrt Richtung Linz im Bf. Unterpurkersdorf wieder heiß war, musste die Lok ins Heizhaus Wien West zurückkehren. Nach einem Tausch des Laufradsatzes in Wien West war die Lok am 30. Juli wieder einsatzbereit.

Am 14. November 1974 entgleiste die 1018.03 um 9:10 Uhr im Linz Hbf beim Stellwerk 5a mit fünf Achsen. Der Hilfszug gleiste sie von 9:18 Uhr bis 15:12 Uhr wieder ein.

Am 20. Januar 1975 meldete die Erhebung der Transportabteilung um 7:08 Uhr, dass Zug 3301 (1018.05) in der Haltestelle Pasching erheblich über den Haltepunkt hinaus gefahren ist.

Am 13. Februar 1975 verkeilten sich in Wien West beim Umstellen einer Wagengruppe von Zug 544 die 1018.02 und der erste Wagen ineinander. Ursache war das Umstellen einer Weiche unter dem ersten Wagen. Mit dem Ersatz-Triebfahrzeug 1042.571 kam es zu einer verspäteten Abfahrt von 55 Min. Die 1018.02 war leicht beschädigt (Luftschlauch gerissen) und konnte nach erfolgter Reparatur mit Zug 50010 wieder eingesetzt werden.

Beim Umstellen der 1018.01 in der Zfl. Linz am Spritzstand (Rundhaus 2, Stand 10) am 22. April 1975 um 0:30 Uhr streifte ein Bügel den Rauchabzug. Bügel und Rauchabzug wurden beschädigt, Stand 10 mußte gesperrt werden.

Am 29. März 1976 vermerkte der Chronist, dass 1018.05 im Bahnhof Innsbruck Hbf auf einen E-Karren aufgefahren sei.

Am 25. September 1976 meldete die Oberlokleitung um 04:30 Uhr, dass zwischen Block Amstetten 1 und Bf. Amstetten der Zug 41671 mit der Zuglok 1010.11 und der Vorspannlok 1018.03 auf den Zug 51331 aufgefahren sei. Lokführer Willburger Hermann sei auf dem Triebfahrzeug eingeklemmt.

Am 25. September 1976 verunglückte 1018.03 schwer. Ein Güterzug, der in Richtung Amstetten unterwegs war, musste um 3:49 Uhr bei Mauer-Öhling angehalten werden. Wenige Minuten später näherte sich ebenfalls aus Richtung Linz kommend ein weiterer Güterzug mit der 1018.03 als Vorspannlokomotive. Der Blockwärter telefonierte zu dieser Zeit mit dem Amstettener Fahrdienstleiter, dass die Strecke für einen in Richtung Linz fahrenden Güterzug frei sei. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Mauer-Öhling bezog dieses Gespräch jedoch auf sich und gab für die Garnitur, die von zwei Loks gezogen wurde, die Fahrt frei. Wegen des dichten Nebels bemerkte der Lokführer Hermann Willburger (34) auf der 1018.03 das auf seinem Gleis auftauchende Hindernis zu spät. Mit etwa 60 km/h rammte seine Lok den stehenden Güterzug. Der Lokführer wurde dabei schwer verletzt, die 1018.03 schwer beschädigt, drei Güterwagen total zerstört, die Fahrleitung abgerissen und die Gleisanlagen stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Bergungsarbeiten und die Streckenfreimachung dauerten bis in den Abend hinein. Während dieser Zeit mussten internationale Schnellzüge über St. Valentin und Kleinreifling nach Amstetten umgeleitet werden. Für verschiedene Personenzüge wurde Schienenersatzverkehr eingerichtet. Die 1018.03 war anschließend bis 29. Juni 1978 in der HW-Linz zur Beseitigung der Unfallschäden. Die gesamten Reparaturkosten beliefen sich auf 1.076.339 öS.

Am 16. November 1976 blieb die 1018.08 mit dem Güterzug 50002 zwischen den Bahnhöfen Pöchlarn und Krumnußbaum liegen. Wie sich herausstellte, war die Ursache ein Personenschaden. Durch einen tödlichen Unfall (Selbstmord?) riss die Luftleitung zum Hilfsluftbehälter auf und stoppte den Zug.

Am 9. Dezember 1977 sollte die 1018.02 um 5:20 Uhr zum Achstausch mit dem Heizhausverschub auf Gleis 812 in die Halle geschoben werden. Der Heizhausverschieber übersah dabei einen geschlossenen Gleisperrschuh. Die Lok wurde mit zwei Achsen über den geschlossenen Gleisperrschuh geschoben, wodurch es zur Entgleisung der Laufachse 2 und der Treibachse 4 kam.

Am 01. Mai 1980 war die 1018.08 mit den Tafeln „Hoch 1.Mai“ geschmückt mit dem Zug 540 in Richtung Salzburg unterwegs. Um 7:15 Uhr meldete die Zfl. Linz, dass die 1018.08 mit ihrem Zug im Bahnhof Attnang-Puchheim untauglich sei. Die Ursachen waren sechs heißgelaufene Achslager. Wie sich nach einer Untersuchung herausstellte, waren nur bei der Achse T3 (bei der zuvor der Motor getauscht wurde)

die Lager geölt worden. Bei den übrigen Achslagern (T1, T2 und T4) war kein Öl in den Achslagern. War es ein Sabotageakt?

Am 18. März 1984 erlitt 1018.01 mit dem Personenzug 3008 um 20:05 Uhr bei Haltestelle Maria-Plain, zwischen Hallwang-Elixhausen und Salzburg Hbf gelegen, einen Bruch der zweiten Treibachse.