

Auszug aus einem Artikel in der Fachzeitschrift MIBA – Miniaturbahnen 2016, von Gerhard Peter, freundlicherweise zur Verfügung gestellt von der Verlagsgruppe Bahn.

Außergewöhnliche Versuchslok - die Geschichte der Baureihe 78.10

Der jungen DB mangelte es (angeblich) an leistungsfähigen Tenderlokomotiven für den zunehmenden Bedarf an Wendezügen. Es galt das zeitaufwendige Umspannen wie auch Drehen der Schlepptenderloks zu vermeiden, denn sie waren für das Fahren mit dem Tender voraus nicht konstruiert. Daher wurde deren Höchstgeschwindigkeit beim Rückwärtsfahren auf 50 km/h begrenzt. Es zeichnete sich zwar schon der Traktionswechsel hin zur Diesellok ab, auch war mit der BR 65 eine leistungsfähige Tenderlok in der Konstruktion, jedoch standen beide kurzfristig nicht in den erforderlichen Stückzahlen zur Verfügung.

Eine kostengünstige und schnell realisierbare Zwischenlösung war gefragt. In Anlehnung an die bewährte BR 78 sollte eine vergleichbare Lokomotive entstehen. Auf Basis der BR 38.10-40 sollte nach einem Vorschlag von Prof. Friedrich Mölbert von der Technischen Hochschule Hannover mithilfe eines zweiachsigen Kurtenders eine Tenderlok entstehen, die sowohl vorwärts wie auch rückwärts 100 km/h fahren konnte. Die P 8 stand insofern zur Debatte, da sie einerseits die gewünschte Geschwindigkeit erreichte, andererseits bei vielen dieser Loks der preußische Kastentender einen höheren Verschleiß aufwies als die Loks.

Zwei Maschinen aus den Fertigungsstätten von Vulcan erhielten bei Krauss-Maffei 1951 den zweiachsigen, geschweißten Kurtender 2T17. Um eine sichere Führung der Lok bei Rückwärtsfahrt durch den Tender zu gewährleisten, wurde diese mit einer Deichsel verbunden, die in Anlehnung an das Krauss-Helmholtz-Gestell entstand. Der Rahmen des Tenders stützte sich mit zwei Puffern und einer starken Feder gegen die Lok ab.

Kurze Einsatzzeit

Beide Loks wurden ab dem 22.3.1951 bis zum 10.2.1954 beim Bw München Hbf beheimatet. In den Umlaufplänen der BR 38.10-40 eingesetzt zeigte sich schnell, dass die unbefriedigenden Laufeigenschaften des Tenders bei Rückwärtsfahrt es erforderten, die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu begrenzen. Ein Führerstandschild mit Buchfahrplan und einem 50-km-Schild lässt eine Interpretation auf eine nochmalige Reduzierung zu. Damit war sie nicht im angedachten Wendezugbetrieb einsetzbar. Und die gegenüber der normalen P 8 geringeren Vorräte engten den Aktionsradius und damit den Einsatz in den Umlaufplänen der Baureihe 38.10-40 ein.

Das kurze Gastspiel von Anfang 1954 bis Anfang 1955 beim Bw Lindau und Einsätze auf der Bodenseegürtelbahn brachte der 78.10 Dienste nach Friedrichshafen, Radolfzell und auch bis nach Singen. Von besonderem Interesse dürfte der Einsatz vor dem D-Zug Lindau–Offenburg–Kehl und dessen Gegenzug sein.

Auch beim Bw Augsburg wurden die beiden 78.10er vorzugsweise Rauchkammer voraus eingesetzt. Sie beförderte dort Personen- und Eilzüge auf der Ammerseebahn

Augsburg–Geltendorf–Weilheim sowie Personenzüge auf den Relationen Augsburg–Ingolstadt und Augsburg–Buchloe. Diese Dienste und damit auch die Planeinsätze währten bis 1959. Danach standen die Kurtender-P 8 noch als Betriebsreserve bereit und wurden gelegentlich vor Arbeits- und Bauzügen eingesetzt. Hin und wieder war auch noch aushilfsweise ein Personenzug zu befördern.

Die 78 1002 wurde bereits im Oktober 1960 z-gestellt und im Januar 1961 ausgemustert. Anfang Juni 1961 folgte ihr die 78 1001 mit der z-Stellung und Ausmusterung im August des gleichen Jahres.

Auch wenn die 78.10er ein Dasein als Außenseiter führten, so sind sie für den Modellbahner wegen ihrer Einsätze vor Personen- und Eilzügen in P 8-Umläufen durchaus von Interesse. Hinzu kommt das kompakte Erscheinungsbild der mit einer modernen Kurtenderkonstruktion gekuppelten preußischen Personenzuglok. *gp*