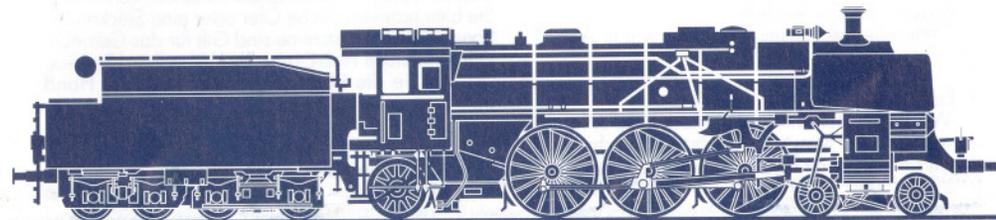


- L 104000 Badische Staatsbahn
- L 104001 DB
- L 104003 DRG
- L 104010 Fotoanstrich



Die Baureihe 18.³ / Badische IVh

Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts war die Bahn praktisch noch konkurrenzlos. Der Bedarf nach internationalen Verbindungen ließ auch im Großherzogtum Baden den Wunsch nach einer leistungsfähigen Schnellzuglokomotive laut werden. Nach verschiedenen, mehr oder weniger gelungenen Entwicklungen, vergab man den Auftrag nach München an I.A. Maffei die Baureihe IVh zu entwickeln. Die Konzeption sah eine Pacific mit der Achsfolge 2 C 1 vor. Der Zeitpunkt der Auslieferung fällt bereits mit dem Ende der Monarchie und dem Entstehen der deutschen Reichsbahn zusammen. So wurden die ersten 1918 an die Badische Staatsbahn und die letzten 1920 an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Insgesamt wurden 20 Lokomotiven gebaut. Glanzlicht der Einsatzzeit war die Reichsbahnzeit vor Zügen wie dem legendären Rheingold (Liliput Nr. L382003, L382303, L382503) zwischen Mannheim und Basel. Anschließend kamen alle Maschinen nach Bremen, wo sie bis ca. 1945 blieben. Den Krieg überlebten nur 18 316, 18 319 und 18 323, die zur DB in Westdeutschland kamen, 18 314 kam zur DR nach Ostdeutschland, die sie sehr stark umbaute. Die Westdeutschen Maschinen kamen alle zur Lokversuchsanstalt in Minden, wo sie hauptsächlich als Bremsloks zum Einsatz kamen. 18 319 wurde 1966 verschrottet. 18 323 steht vor der Fachhochschule in Offenburg als Denkmal. 18 316 ist nach einer Zeit in einem Vergnügungspark wieder aufgearbeitet worden und steht heute wieder für Sonderfahrten zur Verfügung.

At the turn of the century the railways had no competition. Increasing demands of international traffic made the Grand Ducal Badonian State Railways to order a powerful express train locomotive. After some more or less successful developments the Grandduchy ordered the class IVh at the I.A. Maffei locomotive works in Munich. The concept was to build a Pacific type loco of the 4-6-2 class. The time of delivery was about the same as the end of monarchy and the installation of the Deutsche Reichsbahn. In 1918 the first engines were delivered to the Grand Ducal Badonian State Railways, in 1920 the last engines were delivered to the Deutsche Reichsbahn. In total 20 units have been built. No doubt, the highlight of service was to pull the famous Rheingold train (Liliput No. L382003, L382303, L382503) between Mannheim and Basel. After that all engines came to Bremen, where they stayed until 1945. Only few locos survived the war: 18 316, 18 319 and 18 323 came to the DB in West-Germany, 18 314 came to the DR in East-Germany, where it was totally converted later. All of the West-German engines were used by the locomotive test works of the DB in Minden. 18 319 was scrapped in 1966. 18 323 was put on display in front of the technical college of Offenburg. 18 316 has been reworked after a time in a leisure park and is available for steam specials.