

EXTRA-AUSGABE

Eisenbahn JOURNAL

1
2010

B 10533 F

ISBN 978-3-89610-326-0

Best.-Nr. 70-10 01

Deutschland € 15,00

Österreich € 16,50

Schweiz sfr 29,80

BeNeLux € 17,50

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 19,50

www.eisenbahn-journal.de

Konrad Koschinski

E10

DB-Baureihen 110, 112, 113, 114 und 115

Die E 10
der DB-Ellok-Klassiker

- Laufzeit 47 Minuten
- plus Trailer und Filmausschnitte von RioGrande und Miba-Videos, Laufzeit 91 Minuten

DVD
VIDEO

Gesamtlaufzeit
138 Minuten

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



01

4 196675 015008

Eisenbahn und Autos



Wussten Sie, dass die meisten fabrikneuen Pkw auch heute noch wie schon seit über 50 Jahren ihre erste Fahrt per Eisenbahn absolvieren? Dass die Kfz-Logistik heutzutage sogar eine der ausgeklügeltsten Sparten im Schienengüterverkehr darstellt? Dass die Anfänge der Autotransportzüge in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg aber erst einmal hohe Improvisationskunst erforderten? – Die neue Exklusiv-Ausgabe des Eisenbahn-Journals gibt hierzu in einer bislang einzigartigen Herangehens- und Sichtweise kompetente Antworten und erläutert die technischen und logistischen Hintergründe des Autotransports per Bahn. Bebildert mit einzigartigen Fotos aus den 50er und 60er Jahren, aber auch aus den folgenden Jahrzehnten bis heute. Das „Ladegut Kraftfahrzeug“ offenbart ein äußerst facettenreiches Spektrum von technisch simplen Lösungen in den frühen Bundesbahn-Jahren über die Entwicklung der doppelstöckigen Transportwaggons bis hin zur heutigen europaweit ausgeklügelten Kfz-Logistik, die u.a. für Luxuskarossen mittlerweile rundum geschlossene Spezialtransporter bereithält. Großteils exklusive historische Fotos zeigen die Verladung und den Transport legendärer Autotypen von VW, Opel, Porsche, BMW und anderen Herstellern. Auch längst nicht mehr existierende Fabrikate sind zu sehen, womit die Historie der Autotransporte per Bahn auch viel Zeitkolorit der 50er, 60er und 70er Jahre mit sich bringt. Die EJ-Exklusiv-Ausgabe „Auto-Bahn“ spricht daher neben Eisenbahnfreunden und für Anregungen aufgeschlossene Modellbahner und Modellbauer auch Autobegosteerte und Oldtimerfans sowie allgemein an Güterverkehr und Zeitgeschichte Interessierte an.

EJ-Exklusiv 2010: 100 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 180 Abbildungen, Klebebindung

Best.-Nr. 711001 · € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Baureihe E 10:

Robuste Oldtimer – zuverlässig und beliebt

Gemessen am legendären Ruf der längst zum Mythos erklärten V 200 und der vergötterten 103, ist die E 10 eher sparsam mit Lobeshymnen bedacht worden. Ohne Starallüren hat sie jahrzehntlang den Schnellzugdienst auf dem elektrifizierten Streckennetz der Bundesbahn geprägt, wenngleich als 110 bald im Schatten der den IC-Verkehr beherrschenden 103.

In ihrer schlichten Kastenform wirkte die E 10 ziemlich hausbacken. Nur durch das blaue Farbleid hob sie sich vom Güterzug-Pendant E 40 ab, von der anfangs ebenfalls in Blau gelieferten E 41 nicht mal dadurch – wem fielen schon die Bauartunterschiede auf? Charisma strahlten erst die E 10¹² und die sogenannten E 10³ mit windschnittig geformten Stirnwänden aus. Doch mussten auch die als blau-beigefarbene Rheingold- und Rheinpfel-Lokomotiven zu Starruhm gelangten E 10¹² ebenso wie die bereits im rot-beigen TEE-Look erschienenen 112er hinter der 103 ins zweite Glied treten.

Während die in der Ära „Türkis-Beige“ weiterhin generell TEE-farbenen 112er bei Eisenbahnfotografen früh an Popularität gewannen, rückten die 110er erst mit dem Verschwinden der Altbau-Elloks auf der Beliebtheitsskala nach oben. Den letzten blauen „Kasten-Zehnern“ jagten die Fans um die Jahrtausendwende genauso intensiv hinterher wie den noch blauen oder rot-beigen Exemplaren mit Bügelfalte. Als dann das verkehrsrote Einerlei vollends die im regulären Dienst verbliebenen E 10 aller Spielarten erfasste, war im Sinne der Wertschätzung keineswegs „der Lack ab“. Allein schon der Altersbonus garantierte eine große Schar von Verehrern.

Am 4. Februar 2007 brachte es die seit ihrer Übernahme durch DB AutoZug so bezeichnete 115 152 als erste E 10 auf ein Dienstalder von 50 Jahren. Inzwischen haben es mehrere 110er und 115er erreicht oder überschritten. Beim Ausreizen der Fristen könnten sogar Lokomotiven mit Bügelfalte im regulären Einsatz so alt werden, da sie DB AutoZug noch in jüngster Zeit hauptuntersuchen ließ. Die 113er und 115er „schrubben“ auf Touren quer durch Deutschland und nach Österreich wie in jungen Jahren Kilometer runter. Die an DB BahnCharter vermieteten Regio-110er kommen ebenfalls bundesweit herum, aushilfsweise auch die sonst im Regionalverkehr eingesetzten Loks. Dabei haben sie sich gerade im harten Winter 2009/2010 bewährt: Wenn mit dem ICE oder der 101er nichts mehr ging, mussten die „Oldtimer“ ran – denn ihre robuste Elektrotechnik kommt mit Schnee und Eis besser klar als hochsensible Elektronik.

Würde Lokomotiven ein Orden für Verdienste um das Eisenbahnwesen verliehen, der Baureihe E 10 stünde er zu. Wohl waren die E 10 keine Paraderenner (nur die E 10¹² spielten kurzzeitig diese Rolle), und zeitlebens haftete den Serienmaschinen das Manko der zum Aufschaukeln neigenden Drehgestelle an (die man leider nicht konsequent verbesserte oder durch die Henschel-Drehgestelle der E 10¹² ersetzte). Aber die E 10 haben ihre Aufgaben in einem breiten Einsatzspektrum weit über die geplante Nutzungsdauer hinaus hervorragend erfüllt. Lokführer loben nach wie vor ihre Zuverlässigkeit.

Bewahrheiten sich Meldungen über die Triebfahrzeugplanung der DB, wechseln im Jahr 2011 Loks der Baureihen 145 und 185 von DB Schenker zu DB Regio, um 110er abzulösen. Einige 115er von DB AutoZug sollen 2010 wiederum Revisionen erhalten, dennoch wird der „Nimbus des ewigen Lebens“ irgendwann erlöschen. Wir wollten das ungewisse Ende nicht abwarten und widmen den Bundesbahn-Klassikern hiermit eine besonders umfangreiche, komplett neu bebilderte Extra-Ausgabe – auch im Text um neue Aspekte bereichert und selbstverständlich aktualisiert.

KONRAD KOSCHINSKI

E 10 für Tempo 160

Der neue „Rheingold“ des Jahres 1962 vereinte Tradition und Fortschritt. Herausragend luxuriös wie sein berühmter

Vorfahre, setzte er nun auch in puncto Geschwindigkeit neue Maßstäbe. Auf Tempo 160 getrimmte

E 10 bespannten den Zug.

➔ Seite 58

Von der E 46 zur E 10

Fünf Baumusterlokomotiven in vier Varianten bildeten die Vorhut des umfangreichsten Ellok-Beschaffungsprogramms der deutschen Eisenbahngeschichte.

➔ Seite 18



Mit zwei Gesichtern

In der schlichten Kastenform hoben sich die E 10¹ nur durch das blaue Farbleid vom Güterzug-Pendant E 40 ab. Erst die Kopfform mit „Bügel falte“ verlieh den E 10 ein elegantes Aussehen. ➔ Seite 38



Herrscherin im Schnellzugdienst

Von 1957 bis 1970 wuchs das elektrisch betriebene Streckennetz der DB um fast das Vierfache auf gut 8000 km an. Die E 10 übernahmen die Traktion der meisten Schnellzüge und erreichten Ende der 1960er Jahre den Karriereapfel. ➔ Seite 70



Wacker durchgehalten

Der Einsatzbestand ist drastisch gesunken, doch die DB kann auf die Dienste der E 10 noch immer nicht komplett verzichten. Sogar vor Nachtschnellzügen und im IC-Verkehr sind die „Zehner“ aktuell vereinzelt anzutreffen. ➔ Seite 90

TITELFOTOS:
 D. Kempf (großes Bild, Frankfurt/Main Hbf, 1980), H. Bittner/Slg. Schenk, R. Wittbecker/Slg. Ritz
 FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
 M. Harper/Slg. Eisenbahnstiftung, Slg. Asmus, Siemens/Archiv EJ, R. Hahmann, R. Kollig



Editorial	
Robuste Oldtimer – zuverlässig und beliebt	3
Galerie	
Über 50 Jahre im Geschäft	6
Einleitung	
Quantensprung in der Schweiz	14
Prototypen	
Von der E 46 zur E 10	18
Serienloks E 10 ¹	
Mit zwei Gesichtern	38
Unterbaureihe E 10 ¹²	
E 10 für Tempo 160	58
Einsatz bis 1970	
Herrscherin im Schnellzugdienst	70
Einsatz bis 1990	
Im Schatten der 103	80
Einsatz bis 2010	
Wacker durchgehalten	90
Statistik	
Lieferliste Baureihe E 10	106
Impressum & Vorschau	110
Fachhändler-Adressen	112
Quellenverzeichnis	114



Schnellzugdienst

In den 1960er Jahren waren die E 10 die Schnellzugloks der DB schlechthin. Im Rekordtempo wurden die Hauptabfuhrstrecken elektrifiziert und das Einsatzgebiet der „Zehner“ vergrößerte sich von Jahr zu Jahr (Frankfurt/M., 1967).

Foto: Dieter Kempf







»Rheingold«-Lok

Einst zog die 113 267 den 160 km/h schnellen „Rheingold“ den Rhein entlang. Diese Zeiten waren längst vergangen, als sie am 19. Februar 1992 bei Oberau einen Eilzug von Innsbruck über Mittenwald nach München brachte. Foto: Andreas Ritz

