



Konrad Koschinski

-Elloks der 1970er-Jahre

Die Baureihen
111, 151 und 181.2

Konrad Koschinski

Die Baureihen 111, 151 und 181

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Angaben sind unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8375-2210-5

© 2019 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlag, Essen

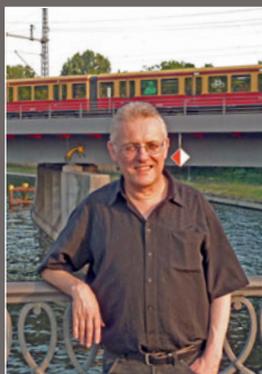
Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe digitaler Systeme und Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Zum Titelbild: Die große Aufnahme zeigt die 151 052 im Jahr 1982 auf der Drehscheibe des Bw Nürnberg Rbf. Von 1973 bis 1977 stellte die Deutsche Bundesbahn insgesamt 170 Exemplare der Baureihe 151 für den Einsatz vor schweren Güterzügen in Dienst. Auf den beiden kleinen Fotos sind drei unterschiedlich lackierte Zweifrequenzlokomotiven der Baureihe 181.2 (aufgenommen im März 2007 in Frankfurt/Main) sowie die 111 093 mit einem Güterzug, fotografiert 1978 in Traunstein, zu sehen.
FOTOS: J. NELKENBRECHER, TH. SCHWADE UND CH. KIRCHNER

Zum Rückseitenbild: 111 112 mit einem aus Prototypen der x-Wagen bestehenden S-Bahn-Zug am 15. August 1983 bei Düsseldorf-Derendorf. FOTO: E. PEMPELFORTH

Text: Konrad Koschinski
Redaktion: Andreas Ritz
Koordination: Karlheinz Werner
Satz: Regina Doll
Schlusskorrektur: Eva Littek
Einbandgestaltung: Kathleen Baumann
Preprint: Fabian Ziegler
Gesamtherstellung: creo Druck und Medienservice GmbH, Bamberg



Konrad Koschinski,

Jahrgang 1952, stammt aus Niederbayern.

Nach dem Umzug ins Württembergische erlebte er 1963/64 noch den Dampfbetrieb mit 64ern auf der Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen.

Sein Studium in Berlin schloss er mit einer Diplomarbeit über die stadtplanerischen Aspekte der Integration der noch von der Reichsbahn betriebenen S-Bahn ins West-Berliner Nahverkehrssystem ab.

Seitdem arbeitet er als freier Journalist, ab 1999 vor allem als Autor des Eisenbahn-Journals und Verfasser zahlreicher Beiträge und Sonderausgaben.

FOTO: PRIVAT

Die Letzten vor der Drehstrom-Ära

Dieser Sammelband der Edition XL beschreibt die letzten – nach der Baureihe 103 – für die Deutsche Bundesbahn entwickelten Elektrolokomotiven vor dem 1979/80 mit den Prototypen der Baureihe 120 eingeleiteten Übergang zur Drehstromantriebstechnik. Das Themenspektrum umfasst auch die Vorgängertypen der Zweifrequenzloks der Baureihe 181.2.

Sozusagen als „Upgrade“ der bewährten 110.1 entstand die ab 1974 gelieferte Baureihe 111. Mit ihren großflächigen, durch einen schmalen Steg getrennten Frontfenstern wirkt die 111 moderner als die Einheitstypen, und im neu konstruierten Fahrzeugteil ist sie es in der Tat. Das Antriebskonzept hingegen wurde von der 110 übernommen, weitestgehend auch der elektrische Teil. Mit den besser isolierten und für eine etwas höhere Drehzahl ausgelegten Wechselstrom-Reihenschlussmotoren konnte man die lauftechnisch hervorragende 111er für 160 km/h zulassen. Per se zwar eine Schnellzuglok, musste die „Elfer“ jedoch praktisch die Rolle einer „Alleskönnerin“ spielen. 78 der insgesamt 227 bis Dezember 1984 gelieferten Loks beschaffte die DB speziell für die S-Bahn Rhein-Ruhr.

Ein neues Leitprogramm für den Güterzugdienst mit höheren Anhängelasten und Geschwindigkeiten erforderte eine neue Co'Co'-Type. Diese sollte stark auf der E 50 basieren, aber mehr noch bestimmten dann der Rückgriff auf die E 40-Fahrmotoren und die Übernahme von bei der 103 angewandten Bauprinzipien die Gesamtkonzeption. Heraus kam die 1972 erschienene Baureihe 151, deren Leistung gegenüber der Vorgängertypen 150 um mehr als ein Drittel gesteigert werden konnte und deren Gewicht trotzdem unter jenem der 150 geblieben ist. Die bis 1977 in 170 Exemplaren gelieferten „schlanken Boliden“ waren die stärksten und mit Tempo 120 auch die schnellsten Güterzuglokomotiven der DB. Ihr Einsatzspektrum schloss den schweren Schnellzugdienst auf Gebirgstrecken ein.

Bescheiden blieben die Stückzahlen der schon von der Bundesbahn in Dienst gestellten Mehrsystemlokomotiven. Immerhin glückte mit ihnen auf einigen Strecken der Brückenschlag im grenzüberschreitenden elektrischen Betrieb. Das Zusammenreffen der unterschiedlichen Wechselstromsysteme von DB und SNCF im Saargebiet gab den Anstoß zur Beschaffung der drei im Jahr 1960 gelieferten E 320 (spätere 182er). Hinzu kam 1962 die teils durch Umbau der Höllental-Lok E 244 21 entstandene E 344 01 (183 001). Als sich die Lückenschlüsse zum 3-kV-Gleichstromnetz der SNCB in Aachen und zum 1,5-kV-Gleichstromnetz der NS in Emmerich abzeichneten, bestellte die DB Ende 1964 fünf Viersystemlokomotiven der Baureihe E 410 (184) und vier daraus abgeleitete Zweifrequenzloks der Baureihe E 310 (181). Die als „Europaloks“ präsentierten E 410 erfüllten die hochgesteckten Erwartungen nicht. Die E 310 aber wiesen den Weg zur Beschaffung der 25 in den Jahren 1974 und 1975 gelieferten Serienmaschinen der Baureihe 181.2.

Der Einsatz der Baureihe 181.2 ist seit Dezember 2018 passé. Neue Elektrotriebzüge haben auf vielen Strecken die 111er abgelöst, völlig verzichten kann DB Regio aber auf sie noch nicht. Konkret nicht absehbar ist auch das Ende des Einsatzes der Baureihe 151 durch DB Cargo, obgleich ihr die Sechssachser nicht mehr gehören.

Dieser reich bebilderte Sammelband basiert auf Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, ist jedoch aktualisiert. So bietet er Fahrzeugstatistiken mit Stand Mitte 2019, speziell auch eine Übersicht der zahlreichen an „Privatbahnen“ verkauften 151er.

KONRAD KOSCHINSKI



Baureihe 111

GALERIE	Bilder der Baureihe 111	6
ENTWICKLUNG	„Upgrade“ der 110.1	12
TECHNIK	Sechs Serien – 227 Loks	14
	Testobjekt 110 466	34
FARBGEBUNG	Ganz schön bunt	36
EINSATZ 1975 BIS 1979	Von Wien bis Hamburg	44
IC-VERKEHR	Die „Elfer“ vor Intercitys	52
EINSATZ 1979 BIS 1995	Die besten Jahre	56
EINSATZ AB 1995	Unverzichtbare Regio-Lok	66
	Auf dem Rückzug	77
STATISTIK	Fahrzeugstatistik Baureihe 111	81



Baureihe 151

GALERIE	Bilder der Baureihe 151	82
BAUREIHE E 50	Wichtige Vorgängerin	88
ENTWICKLUNG	Sechssachser für neues Leitprogramm	92
TECHNIK	Schlanke Boliden	94
FARBGEBUNG	Chromoxidgrün & Türkis-Beige	112
EINSATZ BIS 1993	Zwischen Nordsee und Jesenice	118
EINSATZ AB 1994	Die Erzzug-Lok	136
EINSATZ AB 2009	Verhaltener Rückzug	154
STATISTIK	Fahrzeugstatistik Baureihe 151	162



Baureihe 181

GALERIE	Bilder der Baureihe 181	164
SYSTEMVIELFALT	Der Vierstrom-Kontinent	170
E 320 UND E 344	Einzelgänger im Saarland	176
	Wo Ströme aneinanderstoßen	188
E 310/E 410 (181/184) – TECHNIK	Konzipiert als Europaloks	190
181.0/1 UND 184 – EINSATZ	Bescheidene Karriere	200
181.2 – TECHNIK	Kleine größte Serie	212
181.2 – EINSATZ BIS 1997	Bewährte Grenzgängerin	222
181.2 – EINSATZ AB 1997	Zu früh totgesagt	230
STATISTIK	Fahrzeugstatistik	
	E 320, E 344, E 310/410, 181.2	238
QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS		239



Doppelstockwagen

BAUREIHE 111



1993 kamen von München aus die ersten von der Deutschen Bundesbahn in Serie beschafften Doppelstockwagen zum Einsatz, Zuglokomotiven waren selbstverständlich Elfer. 111 185 schiebt im Mai 2000 eine in alter und neuer Farbgebung gehaltene vierteilige Dosto-Garnitur von Ingolstadt nach München. FOTO (BEI RÖHRMOOS): K. ECKERT



Vielseitig verwendbar