



Neubau-Eloks

K. Koschinski
H. J. Obermayer
H.-D. Andreas

der



Die Baureihen
E 10, E 40, E 41, E 50 und E 03

Konrad Koschinski
Horst J. Obermayer
Hans-Dieter Andreas

Neubau-Elloks der DB

Die Baureihen E 10, E 40, E 41, E 50 und E 03

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 978-3-8375-1395-0

© 2015 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 Schnellfahrlok 103 135 fährt mit einem Intercity am 1. September 1985 in Köln-
Deutz an der Neubau-Ellok 140 743 mit einem Nahverkehrszug vorbei. Foto: J. Seyferth

Zum Rückseitenbild: Die Neubau-Elloks der Baureihe E 10 wurden von der Deutschen Bundesbahn
für den Schnellzugdienst beschafft. Mit einem Schnellzug nach München überquert die 110 454
am 25. April 1975 südlich von Würzburg den Main. Foto: J. Nelkenbrecher

Text:
Konrad Koschinski: Seiten 12 bis 75, 168 bis 239
Horst J. Obermayer: Seiten 82 bis 97, 102 bis 117, 121 bis 139, 142 bis 149
Hans-Dieter Andreas: Seiten 98 bis 101, 118 bis 120, 140 bis 141, 150 bis 161

Redaktion: Thomas Hilge
Koordination: Karlheinz Werner
Satz: Regina Doll
Einbandgestaltung: Kathleen Baumann
Gesamtherstellung: Griebisch & Rochol Druck GmbH & Co. KG, Hamm



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

Kästen, Bügelfalten und Kult-Eier

Die 1950 bestellten Probelokomotiven E 10 001 bis 005 bildeten die Vorhut. Unterschiedlich ausgeführt, war jede von ihnen auf eine spezielle Art richtungsweisend für das neue Ellok-Typenprogramm der DB. Dem im September 1956 abgenommenen Erstling E 41 001 folgten bis 1973 fast 2000 Maschinen der Baureihen E 10, E 40, E 41 und E 50. Getreu dem Grundsatz größtmöglicher Einheitlichkeit stimmten sie in weit mehr als 100 Komponenten überein.

Charakteristisch für alle vier Baureihen war die schlichte Kastenform. So hoben sich die E 10.1 von den weitestgehend baugleichen grünen E 40 nur durch ihr blaues Farbleid ab. Erst die 1962 zunächst für die „Rheingold“-E 10 eingeführte Kopfform mit „Bügelfalte“ verlieh den Schnellzuglokomotiven progressive Eleganz. Wie die Unterbaureihe E 10.12 erschienen ab der E 10 288 auch die Großserien-E 10 in dieser Gestalt. Mit dem „zweiten Gesicht“ strahlten die inoffiziell so bezeichneten E 10.3 – jedenfalls so lange noch blau lackiert – und die anfangs blau-beige, dann in den rot-beigen TEE-Farben gestrichenen E 10.12 ein Charisma aus, das jenem der V 200, VT 11.5 und E 03 nahekam.

Bereits während der Vorarbeiten für die Einheitstypen hatte die Bundesbahn die Entwicklung einer sechssachsigen Schnellfahrlokomotive für 160 bis 180 km/h ins Auge gefasst. 1953 stellte man das „Projekt E 01“ jedoch zugunsten der nun für 150 km/h auszulegenden E 10 zurück. Als die DB Anfang der 1960er Jahre Spitzentempo 200 anstrebte, erlangte es wieder Aktualität und wurde als E 03 realisiert. Anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung in München beförderten drei der vier Vorserien-E 03 im Sommer 1965 erstmals in Europa planmäßige Schnellzüge mit 200 km/h.

Wenngleich es eigentlich als planmäßig deklarierte Sonderfahrten waren, setzte die DB damit das Fanal für die Eisenbahn der Zukunft, speziell für einen Schnellverkehr in neuer Dimension. Vor allem mit den ab 1970 gelieferten Serien-103 startete die Bundesbahn im Herbst 1971 ins Intercity-Zeitalter. Werbeplakate und -prospekte zeigten die Paradeperle meist aus einer die Eiform der Stirnpartien betonenden Perspektive. Ihr Gesicht war jahrzehntelang das Gesicht der modernen DB, von einer großen Fangemeinde weit darüberhinaus gleichsam als „Kult-Ei“ vergöttert. In den „runden Rennern“ paarten sich auf perfekte Weise zeitlos elegantes Design und geballte Kraft. Bei ihnen reizten die Ingenieure die konventionelle Elektrotechnik voll aus. Hatten sie schon in den E 03 001 bis 004 die Wechselstrom-Reihenschlussmotoren auf ein für diesen Motortyp sensationell günstiges Verhältnis von Masse zu Leistung getrimmt, so gelang die absolute Krönung klassischer E-Technik mit den 103.1. Bezogen auf die Dienstmasse von 116 Tonnen und die Nennleistung der sechs Fahrmotoren von zusammen 7080 kW beträgt die Leistungsmasse nur 16,4 kg je kW. Das war gegenüber den Einheits-Elloks (ca. 23 kg je kW bei den E 10 und E 40, ca. 28 kg je kW bei den E 41 und E 50) ein gewaltiger Fortschritt.

KONRAD KOSCHINSKI

E 10

GALERIE	Die Baureihe E 10	6
VORGESCHICHTE	Geplant als Universallok E 46	12
PROBELOKS E 10.0	Vorboten der »Einheitlichen«	14
SERIENLOKS E 10.1	Einheitstyp mit zwei Gesichtern	24
UNTERBAUREIHE E 10.12	Paradeloks für Paradezüge	44
EINSATZ BIS 1970	Rückgrat des Fernreiseverkehrs	50
EINSATZ BIS 1990	Im Schatten der 103	58
EINSATZ BIS 2006	Wacker durchgehalten	64

E 40 · E 41 · E 50

GALERIE	Die Baureihen E 40 · E 41 · E 50	76
EINE KURZE VORGESCHICHTE	Die Entwicklung deutscher Elloks bis 1950	82
ERSTE AUFTRÄGE	Die Baureihe E 40	86
UNIVERSALLOK	Die Baureihe E 41	110
NEUES TYPENPROGRAMM	Die Baureihe E 50	130
BAUART-VARIANTEN	Änderungen der E 40, E 41 und E 50	150
BUNTE VIELFALT	Die Anstrichvarianten der E 40, E 41 und E 50	156

E 03

GALERIE	Die Baureihe E 03	162
VORSERIE	Vom Projekt E 01 zur E 03	168
SERIEN-103 – TECHNIK	145 „runde Renner“	182
DESIGN	Die Schönste und Stärkste	190
EINSATZ 1970 BIS 1997	Top-Stars der Bundesbahn	202
EINSATZ 1997 BIS 2002	Schon vor dem Ende legendär	226
EINSATZ AB 2003	Finale? Nicht wirklich ...	232

Die Baureihe E 10



„Rheingold“

und „Rheinpfil“ waren Mitte der Sechzigerjahre die Premium-Züge der Bundesbahn. Sie verkehrten mit den modernsten Reisezugwagen in der exklusiven Lackierung Kobaltblau/Beige und besaßen als Spezialität jeweils einen Aussichtswagen. Bespannt wurden sie mit der Baureihe E 10.12.

Foto: Reinhold Palm





FRANKFURT (MAIN) HBF

29 3784



Traktionswechsel

Elektrifizierte die DB in den Fünfziger- und Sechzigerjahren eine Strecke, ging die Bespannung der hochwertigen Reisezüge von der Dampf- oder der Dieseltraktion fast immer auf die E 10 über und ihr Einsatzgebiet vergrößerte sich entsprechend. Am 19. November 1957 wurde der elektrische Betrieb zwischen Darmstadt und Frankfurt (Main) Hbf aufgenommen, tags darauf erfolgte die Abnahme der E 10 158. Foto: Reinhold Palm