

Baureihe 151

B 10533 F - ISBN 978-3-89610-332-1 - Best.-Nr. 54 10 02

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75

Schweiz sfr 25,00

Belgien, Luxemburg € 14,40

Niederlande € 15,85

Italien, Spanien € 16,25

Portugal (con.) € 16,40

www.eisenbahn-journal.de



Technik, Einsatz, Statistik Konrad Koschinski

Geschichte eines genialen Schweizer Bahnbaus

Die Erbauer der 1913 eröffneten Lötschbergstrecke bewiesen Weitsicht: Von Beginn an zogen Elektroloks die Züge über die 27 Promille steile Nordrampe von Frutigen nach Kandersteg, durch den 14,6 km langen Lötschbergtunnel und anschließend über die landschaftlich herausragende Südrampe hinab nach Brig mit einzigartigen Ausblicken auf die Walliser Gipfelwelt. Über Bau, Technik und Betrieb des 2007 eingeweihten Lötschberg-Basistunnels wird in eigenen Beiträgen berichtet. Freuen Sie sich auf eine Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe über eine der spektakulärsten Alpenbahnen, bebildert mit herrlichen, teils großformatigen Aufnahmen von 1910 bis heute.

Sonder-Ausgabe 2/2010:
92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen,
Klammerbindung
Best.-Nr. 531002 • € 12,50

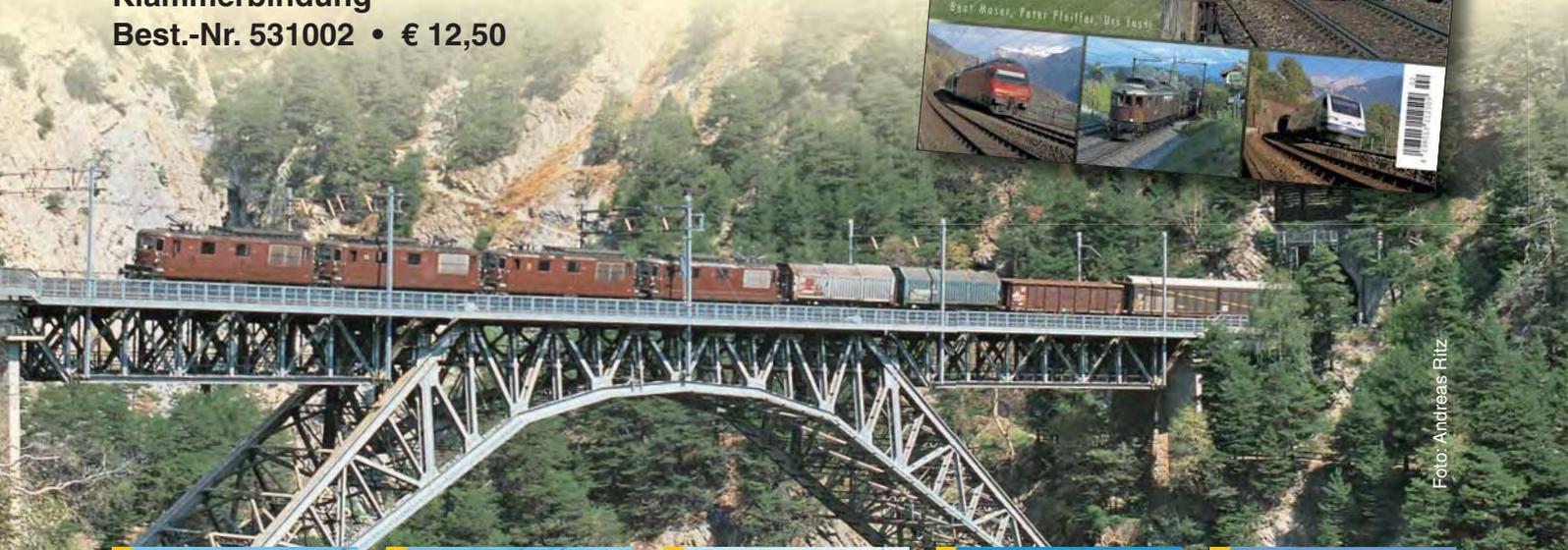
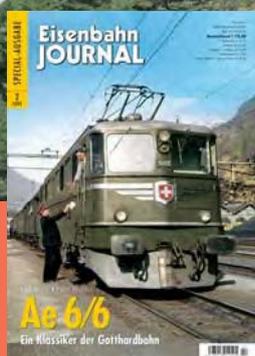


Foto: Andreas Pritz



Baureihe 218
 Technik, Einsatz, Aktuelles
 Best.-Nr. 530902 • € 12,50



Ae 6/6
 Ein Klassiker der Gotthardbahn
 Best.-Nr. 540902 • € 12,50



Eisenbahn in Nürnberg
 Best.-Nr. 531001 • € 12,50



DB-Klassiker E 10
 (inklusive DVD)
 Best.-Nr. 701001 • € 15,00



V 100
 Technik, Einsatz, Statistik
 Best.-Nr. 541001 • € 12,50

Baureihe 151:

Die schlanke elegante Schöne

Nachdem 1973 die erste 151 die Fertigungshallen verlassen hatte und nahezu wöchentlich eine der neuen Elektroloks an die Bahnbetriebswerke Hagen-Eckesey und Nürnberg 2 als künftige Heimatdienststellen der Baureihe übergeben wurde, empfanden Eisenbahnfreunde dies keineswegs als Bereicherung der vermeintlich noch heilen Schienenwelt jener Tage. Im Gegenteil! Insbesondere die fotografierenden und noch voll und ganz auf rauchende Motive eingeschworene Fan-Zunft sah in der neuen sechsachsigen Maschine nur ein weiteres Objekt, das es – sollte es einem auf der Foto-Pirsch nach den letzten Dampfloks begegnen – mit harscher Ablehnung und Nichtbetätigen des Kameraauslösers zu ächten galt.

Dabei kam die 151 so beeindruckend daher: schlank, elegant – einfach schön. Und alles auf unaufgeregte Weise, aber mit viel Stil. Teils aufgesetzt wirkende bzw. suggerierte Reize, wie sie von der in jenen Jahren ebenfalls noch recht neuen 103 ausgingen, waren bei deren Güterzug-Pendant, das mitunter auch im Reisezugdienst eine überaus gute Figur abgab, jedenfalls überhaupt nicht nötig – die 151 wirkte mit wenigen, aber klaren und eindrucksvollen Attributen. Nachhaltig. Hier gab es nichts zu interpretieren wie bei der 103. Natürlich beeindruckten auch ihre ersten „Kleider“, die erste Farbgebung in Grün mit schwarz glänzendem Rahmen und silberner Verblendung zwischen den Maschinenraumfenstern.

Einigen wenigen Eisenbahnfreunden wurde dies alles beim ersten Anblick einer 151 dann auch rasch bewusst, in manchen Fällen mündete dies sogar in eine länger währende große Liebe. Diesen Fans und Fotografen ist es auch größtenteils zu verdanken, dass doch einige Auslöser gedrückt wurden und gute Motive entstanden, als die fabrikneuen Schönheiten Mitte der 70er Jahre erfolgreich ihre ersten Plandienste absolvierten. Und nicht wenige derjenigen, die damals wegschauten, werden es heute vermutlich bereuen, jene ersten Einsatzjahre der 151 – geblendet vom Dampfloks-Fieber – nicht fotografisch dokumentiert zu haben und damit ähnliche Fehler wie einst beim Schienenbus, bei der V 100 oder bei den ersten Loks der V 160-Familie begangen zu haben...

Ob das vergleichsweise in nicht allzu großer Fülle vorhandene Bildmaterial aus der ersten Einsatzdekade auch der Grund ist, dass zur Baureihe 151 bislang relativ wenig, um nicht zu sagen nichts, publiziert wurde, ist schwer einzuschätzen. Das Interesse an der sechsachsigen Güterzug-E-Lok ist in den vergangenen Jahren jedenfalls ständig gewachsen – den zusehends unpassenden (Farb-)Kleidern, in die die DB AG die Schöne gezwungen hat, zum Trotz. Wohl auch, weil die 151 heute gegenüber den supermodernen E-Loks bei Eisenbahnfans bereits jenen Nostalgie-Bonus besitzt wie einst bei ihrem Erscheinen die Dampftraktion.

Wir freuen uns daher, dass es unserem Redaktionsteam zusammen mit dem Autor Konrad Koschinski gelungen ist, die 151 erstmals umfassend in einer Grundlagenbeschreibung zu porträtieren. Und selbstverständlich ist es trotz der erwähnten Ausgangslage gelungen, auch dieses EJ-Special wieder hochinteressant und äußerst vielseitig zu bebildern. Anregende Lektüre wünscht

GERHARD ZIMMERMANN

Schlanke Boliden

In Bezug auf die Leistung übertraf die Baureihe 151 die E 50 deutlich. Das Mehrgewicht des elektrischen Teils konnte durch eine gewichtssparende Konstruktion des Mechanteils mehr als ausgeglichen werden.

➔ Seite 20

Wuchtige Vorgängerin

Eher zaudernd in Angriff genommen, erlangte die Entwicklung der schweren elektrischen Güterzuglokomotive E 50 im ab 1952 erarbeiteten Typenprogramm Priorität. Sie war als stärkere Nachfolgerin der E 94 konzipiert.

➔ Seite 14



Chromoxidgrün & Türkis-Beige

Der Beschluss der DB, Triebfahrzeuge ab 1975 in der Regel in den Farben Türkis und Beige zu lackieren, führte dazu, dass die Baureihe 151 in zwei Farbdesigns ausgeliefert worden ist. ➔ Seite 40



Die Erzzug-Lok

Die ab 1997 in großer Zahl gelieferten neuen Drehstromloks für den Güterzugverkehr stellten für die Baureihe 151 keine Gefahr dar. Die Sechssacher aus den Siebzigern bespannten sogar vermehrt Erzzüge und kamen planmäßig bis nach Wien. ➔ Seite 64



Zukunft ungewiss

Das mit der konjunkturellen Talfahrt ab Herbst 2008 gesunkene Frachtaufkommen machte viele Güterzugloks arbeitslos. Auch die Baureihe 151 traf es hart. Angesichts des aktuell wieder steigenden Transportvolumens scheint ihr Schicksal aber noch nicht besiegelt.

➔ Seite 82

TITELFOTO:
D. Kempf (Bw Nürnberg Rbf,
14. Juni 1975)

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
Henschel-Museum,
Krauss-Maffei, Th. Kunsch,
Dr. Timmermann, G. Dillig



Editorial	
Die schlanke elegante Schöne	3
Galerie	
Impressionen aus knapp 40 Jahren Betriebseinsatz	6
Baureihe E 50	
Wuchtige Vorgängerin	14
Entwicklung	
Sechssachser für neues Leitprogramm	18
Technik	
Schlanke Boliden	20
Farbgebung	
Chromoxidgrün & Türkis-Beige	40
Einsatz bis 1993	
Zwischen Nordsee und Jesenice	46
Einsatz ab 1994	
Die Erzzug-Lok	64
Einsatz 2009/2010	
Zukunft ungewiss	82
Statistik	88
Quellen	89
Impressum & Vorschau	90



Generationswechsel

Die Baureihe 151 wurde von 1972 bis 1977 geliefert, also in den letzten Jahren des Dampflokbetriebs bei der DB. Mancherorts trafen die neuen Sechsscher auf die letzten Vertreter der Dampftraktion, wie hier 1974 im Bw Lehrte.

Foto: Jürgen Nelkenbrecher



Dg 53102

Die Bespannung von Langläufern wie dem Dg 53102 von München über Würzburg und Mainz nach Gremberg war einst die Paradedisziplin der Baureihe 151. Der Zug startete kurz nach Mitternacht und traf gegen 12 Uhr in Gremberg ein (Kostheim, 1.6.1989).

Foto: Joachim Seyferth





SHOWA

151 031-2

Nord-Süd-Strecke

Schwere Güterzüge wurden nach der Umstellung des Abschnitts Göttingen–Gemünden auf elektrischen Betrieb, der mehrere Steilrampen aufweist, ab 1963 mit der sechsachsigen Baureihe E 50 gefahren.

Die Baureihe 151 konnte hier ihre Qualitäten unter Beweis stellen und prägte lange Jahre den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Strecke.

Foto (1994, bei Eichenberg): Georg Wagner

