



1. Elektrolok der Welt, 1879

Die kleine von Werner Siemens 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung vorgeführte Zugmaschine, gilt heute als 1. Elektrolok der Welt. Von Mai bis September beförderte sie mit drei sechssitzigen Wagen 86.398 Personen auf einem 300 Meter Rundkurs durch die Ausstellung.



Drehstromlokomotive, 1902

Mit einer vierachsigen Drehstromlokomotive von Siemens & Halske wurden 1902 erste Fahrversuche unternommen. Sie erreichte bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Die seitlich der Geleise angeordnete 3-phasige Fahrleitung erwies sich jedoch bald als zu aufwendig. Somit wurde diese Technologie nicht weiter verfolgt.



A1 der Badischen Eisenbahn, 1910

Nur kurze Zeit war die A1 der Badischen Eisenbahn im Einsatz. Die beiden Einphasen-Wechselstrom Motoren, vorne und hinten angeordnet, übertrugen die Kraft mittels Stangen zunächst auf zwei Blindwellen und von dort über Kuppelstangen auf die Treibräder.



Preußische Schnellzuglok 10501, 1911

Bei Probefahrten auf der Strecke Dessau-Bitterfeld im Jahre 1911 erreichte die 10501 vor einem Sonderzug mit acht Waggons eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Der erfolgreiche Probetrieb war die Grundlage für die Entscheidung zur Elektrifizierung der 154 km langen Strecke Magdeburg-Halle-Leipzig.



Baureihe E 52, 1922

Am 1. April 1920 wurden die acht deutschen Ländereisenbahnen zur Deutschen Reichsbahn zusammengefaßt. Die E 52 ist eine Lokomotive aus dem 1. Typenprogramm der Reichsbahn, welches insgesamt sieben Baureihen umfaßte. Ende 1920 waren 92 elektrische Lokomotiven im Einsatz.



Baureihe E 44, 1930

Als eine der erfolgreichsten E-Loks aus dem 2. Typenprogramm der Reichsbahn ist die E 44 anzusehen. Bis 1962 wurden davon 187 Stück bestellt. Der Antrieb erfolgt nun nicht mehr durch übermannshohe Zentralmotoren und Schubstangen, sondern durch mehrere Tatzlagermotoren, welche mit Zahnradvorgelegen an die Antriebsachsen montiert sind.



Baureihe E 18, 1935

Die Anforderungen an den Schnellzugdienst waren hinsichtlich der Geschwindigkeit erheblich gestiegen. Die E 18 sollte in der Lage sein, einen 700 Tonnen Schnellzug mit einer Geschwindigkeit von 150 km/h zu befördern. Bei Probefahrten erreichte sie zwischen München und Stuttgart 165 km/h.



Baureihe E 94, 1940

Für den schweren Güterzugdienst wurde die E 94 ab 1940 in Dienst gestellt. Der bewährte Tatzlager-Einzelachs-antrieb wurde beibehalten. Ein erheblich verbesserter elektrischer Teil ermöglichte Höchstgeschwindigkeiten von 90 km/h. Lokomotiven dieser Baureihe waren noch 1988 im Einsatz.



Baureihe E 50, 1956

Die Lokomotiven des 3. Typenprogramms, welches nach dem Krieg von der Deutschen Bundesbahn aufgelegt wurde, tun noch heute zuverlässig ihren Dienst. Die sechsachsige E 50, als schwere Güterzuglokomotive im Einsatz, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.



Baureihe 103, 1965

Der Ausbau des Autobahnnetzes drängte die Bundesbahn zu höheren Geschwindigkeiten auf der Schiene. Die IC und TEE Züge sollten mit 200 km/h fahren. Die Loks der Baureihe 103 erfüllten diese Forderung. Gleichzeitig erreichte damit die konventionelle Einphasen-Wechselstrom Technik ihre Grenze.



Baureihe 111, 1974

Die aus der Schnellzuglokomotive Baureihe 110 weiterentwickelte Baureihe 111 erfüllte die Forderung nach höherer Geschwindigkeit durch ein neu entwickeltes Laufwerk. Eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h entspricht den Anforderungen des heutigen Eisenbahnverkehrs. Sie bildet gleichzeitig den Abschluß des dritten Typenprogramms.



Baureihe 120, 1979

Der 1979 begonnene mehrjährige Probetrieb mit der durch Drehstrom-Motoren angetriebenen Baureihe 120 zeigte, daß, bedingt durch eine moderne Steuerungselektronik, von der gleichen Lokomotive sowohl schwere Güterzüge als auch schnelle Reisezüge gezogen werden können.