





ExprIC, ab 1995 PostIC (PIC), die mit 160/200 km/h fahren

Zug-Nr.	Zuglauf	Fahrplan /Jahr	Bemerkung
14030	Hamburg-Köln	1982	
14070	Basel-Frankfurt/M-Hamburg	1982	
14071	Hamburg-Frankfurt/M-Freiburg	1982	
14080	München-Fulda	1982	¹⁾
14081	Fulda-München	1982	
14090	Stuttgart-Mannheim	1982	wie 14080/14081
14091	Mannheim-Stuttgart	1982	
39012	München-Stuttgart-Dortmund	1994/95	
39018	München-Stuttgart-Münster	1994/95	nur Sa + So
39030	Hamburg-Bremen-Düsseldorf	1994/95	nur Sa + So
39032	Hamburg-Bremen-Köln	1994/95	
39033	Köln-Bremen-Hamburg	1994/95	
39038	Hamburg-Köln-Frankfurt/M	1994/95	nur Sa + So
39039	Köln-Bremen-Hamburg	1994/95	nur Sa + So
39042	Hannover-Hamm-Düsseldorf	1994/95	
39043	Düsseldorf-Hamm-Hannover	1994/95	
39059	Mainz-Frankfurt/M-Würzburg-Nürnberg	1994/95	²⁾
39070 / 39071	Basel-Frankfurt/M-Hannover-Hamburg u.z.	1994/95	
39072	Frankfurt/M-Fulda-Hannover	1994/95	
39074	Basel-Mannheim	1994/95	
39078	Hamburg-Frankfurt/M-Basel	1994/95	
39080	München-Würzburg-Fulda	1994/95	³⁾
39081	Hannover-Würzburg-Nürnberg-München	1994/95	⁴⁾
39090	Stuttgart-Mannheim	1994/95	⁵⁾
39091	Mannheim-Stuttgart	1994/95	⁶⁾

¹⁾ Die Züge fahren zwar nur 140 km/h, aber die Wagen gingen in/bis Fulda auf 14070/14071 über

²⁾ Sa + So „nur“ 160 km/h

³⁾ Nur mit 140 km/h, aber in Fulda Übergang auf 39070

⁴⁾ Nur mit 140 km/h, aber von Hamburg Übergang von 39071

⁵⁾ Übergang auf 39070

⁶⁾ Nur mit 120 km/h, aber Teil des Zuges kommt von 39071

Bild 133: Dieser Zug beförderte vermutlich Expressgut, Paketpost und Briefpost. 103 198 mit D 14113 am 17. Juni 1988 in Esslingen (Neckar).

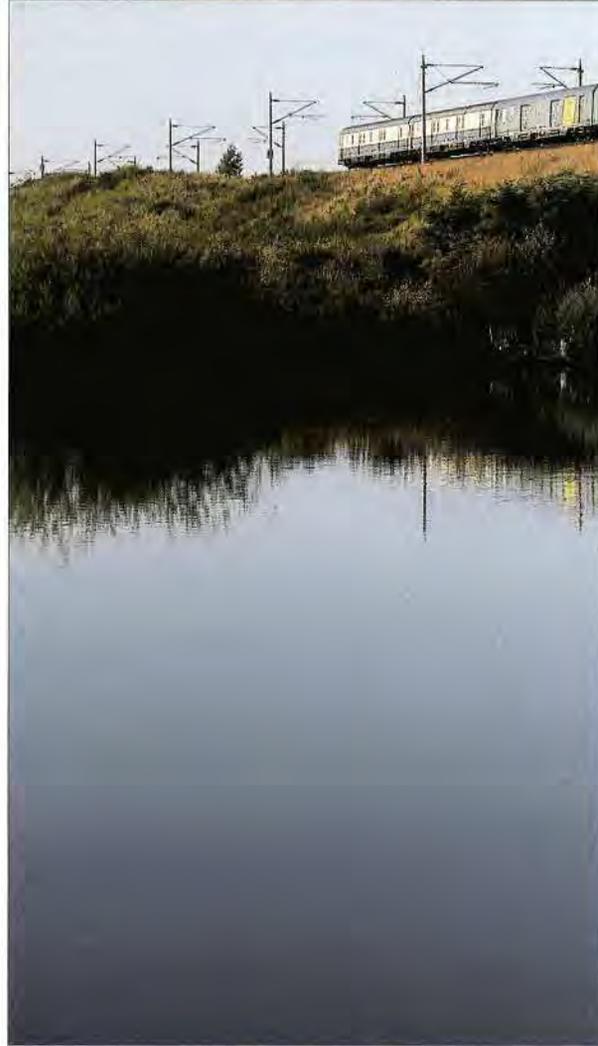
Abb.: A. Rossel

Bild 134 (rechts oben): In Donauwörth wird am 13. August 1981 Briefpost eingeladen (103 133 mit Expr 14188).

Bild 135 (rechts): Sieben Bahnpostwagen sind mit einer 103.1 als Expr 39079 am 23. Juli 1995 von Hannover in Richtung Göttingen unterwegs.

Abb. 134 und 135: J. Hörstel

Bild 136: Mit drei Bahnpostwagen befindet sich die 103 124 am 16. Mai 1993 bei Beimerstetten auf der Fahrt nach Stuttgart. **Abb.: U. Wehmeyer**



Auch hier wurde die Bahn mit einigen Zügen nur an Wochenenden benutzt. Die Züge hatten alle Expressgutwagen mit dabei. Die DB stellte 1995 dann die Expressgutbeförderung auf der Schiene ein, sodass jetzt die ExprIC zu PostIC – PIC! – wurden. Diese Herrlichkeit dauerte noch bis 31. Mai 1997, dann gab es keine Briefbeförderung mehr auf der Schiene. Die Post hatte ihr System umgestellt, indem sie neue Anlagen auf der

„grünen Wiese“ – Briefzentren – ohne Gleisanschluss aufbaute und die DB wollte von der Post mehr Geld. Die Ausfälle durch den fehlenden Expressgut-Verkehr sollten zumindest teilweise ersetzt werden. Die Post ging nun vollends auf die Straße und ins Nachtflug-Netz. Eine Briefsortierung während der Fahrt findet nicht mehr statt. Maschinen erledigen dies viel schneller. Ab Januar 2000 gibt es wieder ein PIC-

Zugpaar für die Briefbeförderung München–Hannover–Hamburg. Dieses fährt mit 101, aber nur 160 km/h und die Briefe und Päckchen liegen vorsortiert in Containern. PIC heißt jetzt allerdings nicht mehr Post-IC, sondern Parcel-IC. **Hans Dieter Andreas**



Bild 137: Keine schnelle Führe hatte die 103 115 am 3. Juli 1993 in Heidelberg am Haken. Hinter dem Bahnpostwagen sind sechs zweiachsige gedeckte Güterwagen für den Expressguttransport zu erkennen. **Abb.: G. Wilhelm**

103 im Güterverkehr

Eine 200-km/h-Lok mit Kommutator-Motoren sollte natürlich nur im hochwertigen und schnellen Zugdienst verwendet werden, aber was soll ein Lokleiter machen, der nur eine 103 auf dem Hof stehen und einen Güterzug zu bespannen hat?

Die Mehrzahl der Einsätze vor Güterzügen war tatsächlich außerplanmäßig. In 103-/110-Mischplänen hat es aber planmäßige Güterzugleistungen gegeben, die sogar ab und an tatsächlich mit 103 gefahren wurden. Der 110 wurde aber der Vorzug gegeben, da es hier nicht zum Kochen des Trafo-

Kühlöls kommen konnte. Viele Jahre gab es zwischen München-Süd und Donauwörth des nachts einen Schnellgüterzug (Sg), der mit Lokomotiven der Baureihe 103 bespannt wurde!

Ab und an bat die Werkstatt eines Bw die Lokleitung, eine bestimmte 103.1 zur Störungssuche im Güterzugdienst „rund ums Haus“ einzusetzen. Dann fuhren sogar Fachleute mit und warteten darauf, dass die „Geisterstörung“ irgendwann wieder auftrat, um dann entsprechend tätig zu werden.

Hans Dieter Andreas



Bild 138: Relativ lange und sehr regelmäßig mit Baureihe 103.1 bespannt war der Sg 51376 (München Süd–Donauwörth–Nürnberg Rbf), 103 178 am 7. April 1983 in München Süd. **Abb.: M. Baaske**

Bild 139: 103 195 mit Sg 5503 am 18. April 1974 in Hannover-Linden Hafen, Süd. **Abb.: U. Budde**



Museumslokomotiven

Im Jahr 1993, noch unter Federführung des Geschäftsbereichs Traktion, wurden Lokomotiven des Einsatzbestandes vorausschauend als zukünftige Museumslokomotiven bestimmt. Bei der Baureihe 103 wurde die Lok mit der Ordnungsnummer 173 ausgewählt. Für den objektiven Betrachter etwas ungewöhnlich, handelte es sich bei ihr doch um keine „originale“ 103. Nach einem Unfall war sie, ursprünglich kurz, als lange 103 (103 216 bis 245) wieder aufgebaut worden. Noch während ihres Einsatzes erhielt 103 245 einen neuen Anstrich in rot/beiger Farbgebung und avancierte zur „heimlichen Museumslokomotive“. Als 103 173 am 30. November 1999 ausgemustert wurde, trat 103 245 deren Nachfolge als Museumslokomotive an. Zuvor

wurde 103 001 aus Anlass des 150-jährigen Lokomotivbaus in Kassel 1998 wieder betriebsfähig aufgearbeitet und dabei weitgehend in den Lieferzustand des Jahres 1965 zurück versetzt. Seitdem kommt sie vor Plan- und Sonderzügen zum Einsatz. Da die Lok keine Monobloc-Scheibenräder erhalten hat, darf sie nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verkehren. Neben diesen beiden Lokomotiven dürfte 103 222, die dem BZA Minden als 750 003 für Messzugfahrten zur Verfügung steht, die längste Lebenserwartung haben. Im Deutschen Dampflokotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg hat 103 002 auch die lange Zeit eine neue Heimat gefunden. Die Lok ist nicht betriebsfähig.

Christoph Kirchner



Bild 140: „Wer rastet, der rostet“ sagt ein altes Sprichwort. Deshalb darf die Museumslokomotive E 03 001 hin und wieder einmal von Frankfurt (Main) aus einen planmäßigen Reisezug befördern, wie hier am 12. März 1999 den D 1676 von Frankfurt (Main) Hbf nach Gießen. **Abb.: U. Kandler**

Bild 141: Die E 03 001 gelangte am 2. April 1999 erstmals nach Österreich, und zwar mit dem aus Wagen der Firma Eurotrain gebildeten Sonderzug D 19515 (Nürnberg–Wien), aufgenommen in Tullnerbach-Preßbaum. **Abb.: W. Kaiser**



Einsatz im Touristikverkehr

Für den Einsatz vor den ab 1995 in Dienst gestellten Touristikzügen ließ die DB AG, Geschäftsbereich Reise & Touristik, auch die 103 220 und zwei Lokomotiven der Baureihe 218 in auffälliger Gestaltung lackieren. Mit diesen attraktiven Zügen sollten Marktanteile im Tourismus zurückgewonnen werden. Reisebüros hätten entsprechende Programme und Ziele entwickeln sollen, konnten jedoch nicht schnell genug auf das neue Angebot reagieren. Nach heutigem Kenntnisstand fahren beide Züge den in sie gesetzten Erwartungen hinterher, sodass der Verkauf der Garnituren zu erwarten ist. Als schwierig für die Vermarktung hat sich wohl herausgestellt, dass die Züge überwiegend im Charterverkehr eingesetzt

wurden und große Reisegruppen in gewinnbringender Anzahl nicht im erforderlichen Maße für die Fahrten gewonnen werden konnten. Allzu häufig fielen daher geplante Fahrten aus.

Erst mit der Einführung des „Urlaubsexpress“, der ab Sommer 1998 von Köln regelmäßig verkehrte, konnte ein für jedermann buchbares Angebot mit Kontinuität geschaffen werden. Planmäßig sollten die Züge mit der 103 220 bespannt werden. Vom 27. Juni bis zum 12. September 1998 verkehrten an Samstagen die UEx-Züge 1160/1161 von Düsseldorf nach Wolgast Hafen u.z. mit Kurswagen nach Bergen auf Rügen. Von 1. Juli bis 9. September verkehrte der Zug als UEx 1166/1167 in der



gleichen Relation auch mittwochs. Auch im Jahr 1999 wurde diese Verbindung, wenn auch über einen kürzeren Zeitraum, angeboten. UEx 1060/1061 (wie UEx 1160/1161 des Vorjahrs) von 19. Juni bis 28. August, jedoch mit Kurswagen nach Binz, sowie UEx 1066/1067 mittwochs vom 23. Juni bis 28. Juli.

Im Jahr 2000 wurde die Mittwochsverbindung aufgegeben. UEx 1060/1061 verkehrte an Samstagen von 28. Mai bis 30. September nun in der Relation Köln–Zinnowitz mit Kurswagen Köln–Binz u.z. Mit großer Regelmäßigkeit kam 103 220 vor diesen Zügen zum Einsatz.

Für die übrigen Fahrten der Touristikzüge ist die Bespannung mit den passenden

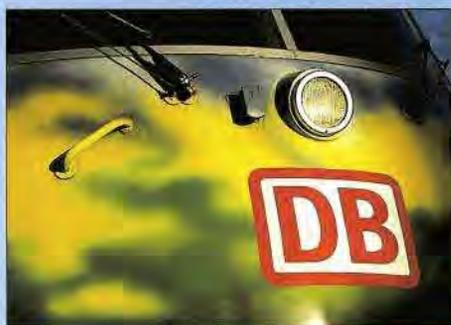


Bild 145: Detail der Lackierung der 103 220. Auffällig ist die Farbgebung auf jeden Fall, doch entscheidend für den Erfolg oder Misserfolg des Touristik-Zuges ist die richtige Vermarktung. **Abb.: R. Wittbecker**

Lokomotiven jedoch nicht Standard. Der Aktionsradius der beiden in Regensburg stationierten 218 ist begrenzt. Für die 103 220 ist die Disposition etwas einfacher, da sie mit Planzügen Ziele in nahezu ganz Deutschland erreichen kann. Da das Herauslösen aus dem Plandienst aber immer den Ersatz durch eine andere Lokomotive nach sich zieht, wurde sie häufig in der Relation Köln–Emmerich(–Niederlande) eingesetzt, um schnell im norddeutschen Raum verfügbar zu sein. Dennoch gehört etwas Glück dazu, einen mit 103 220 bespannten Touristikzug zu sehen, macht doch schon das Stürzen in einem Kopfbahnhof den Einsatz einer weiteren Lokomotive erforderlich. **Christoph Kirchner**



Bild 142 (großes Bild): 103 220 mit UEx 1160 von Düsseldorf nach Wolgast Hafen mit Kurswagen nach Bergen (Rügen) am 8. August 1998 bei Schwaan (südlich von Rostock). An zweiter Stelle ist der Kinderland-Wagen eingereiht. **Abb.: U. Wehmeyer**

Bild 143: Häufig kommt die 103 220 auch vor planmäßigen Fernverkehrsügen zum Einsatz. Am 12. August 1997 bespannte sie den EC 22 „Johann Strauß“ (bei Melk in Österreich). **Abb.: W. Kaiser**

Bild 144 (links): Der Touristik-Zug in Kaub (rechte Rheinstrecke) aufgenommen am 8. Oktober 1995. **Abb.: D. Kempf**

Der Einsatz der Reihe 103 in Österreich

Österreichs Eisenbahnfreunde schenken dem grenzüberschreitenden Einsatz der Baureihe 103 bis Wien Westbahnhof stets größte Aufmerksamkeit, boten die formschönen und zumindest in der ursprünglichen TEE-Lackierung sehr elegant aussehenden Schnellzugloks doch eine willkommene Abwechslung in dem von den ÖBB-Reihen 1042 und 1044 dominierten Betriebsalltag auf der Westbahn. Die ersten Vorboten des planmäßigen 103-Einsatzes in Österreich konnte man bereits im Sommer 1970 in Form von fabrikneuen 103.1 beobachten, die anlässlich von Probefahrten Salzburg erreichten. In diesem Zusammenhang sei auch erwähnt, dass die Voriesenmaschinen 103 001 bis 004 nie in Österreich zum Einsatz kamen. Bemerkenswert war auch in der Anfangszeit der 103 die Überstellung der 103 105 in die klimatische Versuchsanstalt Wien-Arsenal,

die am 14. April 1971 dem Ex 5 als Vorspann bis Wien West beigegeben wurde. Für Schulungszwecke stellte die DB ab August 1971 der Zugförderungsleitung Wien West die 103 154 zur Verfügung, mit der in der Folge die Lokführer der Dienststelle Wien West auf ihrem neuen „Arbeitsplatz“ geschult wurden.

Der planmäßige Einsatz der Baureihe 103 in Österreich startete mit Beginn des Winterfahrplanes 1971/72 am 26. September 1971: Die neue deutsche Paradelok bespannte fortan den TEE 86/87 „Prinz Eugen“ (Wien–Bremen), wobei die Lok den gesamten 1132 km langen Laufweg am Zug verblieb. Am ersten Einsatztag war die 103 135 in diesem vom Betriebswerk Hamburg-Altona aus gefahrenen Umlauf eingeteilt. In den ersten Betriebsmonaten gab es jedoch zahlreiche außergewöhnliche Ereignisse rund um den TEE 86/87, die im

Extremfall zu Fahrleitungsrissen und zur Beschädigung anderer Fahrzeuge führten. Insgesamt wurden zwischen Ende Oktober 1971 und Mitte Januar 1972 elf die Fahrleitung oder die Stromabnehmer betreffende Störungen bekannt. Der schwerste derartige Zwischenfall ereignete sich am 9. Januar 1972 im Bahnhof Pöchlarn in Niederösterreich, als der von der 1042.501 geführte Expresszug 224 in die kurz zuvor von



der 103 162 „abgeräumte“ Fahrleitung fuhr und beträchtlicher Sachschaden bei Lok und Wagenzug entstand. Bei einem weiteren aufsehenerregenden Ereignis am 24. Oktober 1971 „entfernte“ die mit TEE 87 Richtung Wien fahrende 103 144 die Fahrleitung in der Nähe des Bahnhofes Riedau auf einer Länge von immerhin 2 km! In Anlehnung an den historischen Hintergrund des Zugnamens („Prinz Eugen – der edle Ritter“) wurde der einzige TEE-Zug auf der Westbahn bald unter dem Namen „Prinz Eugen – der edle Reißer“ bekannt. Nachdem man sich zunächst über die Ursache der Vorfälle völlig im Unklaren war, stellte sich bald heraus, dass die Wanischwippen der DBS 54-Stromabnehmer die „Übeltäter“ waren, und schaffte Abhilfe durch die Auswechslung der Stromabnehmer gegen die Normal-Bauart DBS 54a. Ab Sommerfahrplan 1972 wurde der Wagensatz des

Bild 146 (großes Foto): In der zweiten Maihälfte 1986 wurde das Zugpaar D 520/521 (Linz–Passau) zwecks Lokführerschulung mit 103 bespannt. 103 112 mit D 520 aus Linz am 27. Mai 1986 auf der Innbrücke in Passau.
Abb.: M. Niedt

Bild 147: 103 107 mit D 268 (Budapest–München) am 16. Juli 1995 in Salzburg Hbf.
Abb.: B. Eisenschink



„Prinz Eugen“ wegen geringer Frequentierung von vier auf drei Wagen verkürzt, wobei fallweise auch die auffälligen „Kakadu“-Speisewagen in diesem Zuglauf Verwendung fanden.

Während der „Prinz Eugen“ die folgenden zwei Jahre die einzige 103-Leistung nach Österreich bleiben sollte, wurden im Sommerfahrplan 1974 in einem zusätzlichen Umlaufzug auch die Züge D 221 „Donau-





Bild 148: Eine Fülleistung: 103 170 auf der Fahrt von Wien nach Salzburg mit dem IC „Wiener Metropol“ (Foto vom März 1999). **Abb.: K. Eckert**

Bild 149 (rechts): 103 122 durchheilt am 5. April 1988 mit dem EC 29 „Johann Strauß“ (Köln–Wien) den zwischen Passau und Wels gelegenen Bahnknotenpunkt Neumarkt-Kallham. Rechts die aus dem Jahre 1928 stammende 1045 014, die im Übergabedienst eingesetzt wurde. **Abb.: M. Lehner**

Kurier“ (Dortmund–Wien West) und D 490 (Wien West–Hamburg-Altona) und im folgenden Winterabschnitt die Züge D 221 und Ex 222 „Wien-Holland-Express“ (Wien West–Amsterdam) bespannt. Der Sommerfahrplan 1975 brachte den Einsatz vor D 1162/1163 zwischen Wien West und München anstelle der zuletzt genannten Züge. Ab 28. Juli 1975 bis zum Sommerfahrplanwechsel 1976 verkehrte der „Prinz Eugen“ im österreichischen Abschnitt planmäßig mit nur mehr zwei Wagen, womit das Ende der TEE-Ära auch in Österreich vorprogrammiert war.

Von Mai 1976 bis zum Ende der Winterfahrplanperiode 1978/79 wurde nur mehr der „Prinz Eugen“ unter Änderung des Laufweges und der Zugnummer (TEE 26/27 ab Sommer 1976, Ex 26/27, auch mit ÖBB-2.-Klasse-Wagen vom Typ Z1 ab Sommer 1978) mit Reihe 103 bespannt. Am 28. Mai 1979 verließ die 103 165 als vorläufig letzte Lokomotive ihrer Reihe vor D 220 Österreich, da die Dienste dieser Baureihe in Deutschland im Rahmen des Konzeptes „IC 79“ benötigt wurden. Der „Prinz Eugen“ wurde von nun an mit den Reihen 1044 oder 111, im Fahrplanjahr 1985/86 im österreichischen Abschnitt sogar mit der Reihe 1042.5 geführt.

Bestrebungen, die Grenzaufenthalte zu reduzieren, führten ab Sommer 1986 zum neuerlichen Durchlauf von Loks der Reihe 103 bis Wien West. Nach der 103 112, die im April 1986 für Schulungsfahrten in Österreich weilte, war die 103 220 am 1. Juni 1986 vor D 249 „Alpenrhein“ (Sargans–Wien West) die erste 103, die wieder planmäßig nach Wien gelangte. Der Umlaufplan sah die Bespannung des D 249 im Streckenabschnitt Salzburg–Wien West vor. Weiters wurden ab Sommerfahrplan 1986 auch die Züge Ex 90/91 „Prinz Eugen“, Ex 28/29 „Johann Strauß“ (Wien West–Köln), Ex 222/223 „Wien-Holland-Express“ sowie Ex 1162 „Rosenkavalier“ mit 103 bespannt, wobei sowohl Frankfurter als auch Hamburger Maschinen zum Einsatz kamen. Ab diesem Zeitpunkt gab es auch mangels geeigneter ÖBB-Lokomotiven immer wieder Probefahrten von 103ern mit Geschwindigkeiten über 200 km/h auf der Nordbahn zwischen Drösing und Angern, die meist den Zweck hatten, neue oder für diese Geschwindigkeiten adaptierte Reisezugwagen zu testen.

Ab 1988 kamen vorerst nur mehr Frankfurter Maschinen zum Einsatz, wobei im Winterfahrplan 1988/89 an Sonntagen auch der Ex 264 „Mozart“ (Wien West–Paris)

zwischen Wien und München bespannt wurde. Ab Sommerfahrplan 1989 konnte man die Reihe 103 auch vor dem neu eingeführten EC 20/21 „Franz Liszt“ (Budapest–Dortmund) beobachten, bevor im Sommer 1991 der vorläufige Höhepunkt im Österreich-Einsatz der 103 verbucht werden konnte: Es wurden täglich acht Umläufe nach Österreich gefahren, wobei auch die neu eingeführten EC-Züge 26/27 „Joseph Haydn“ (Wien–Hamburg) und 62/63 „Bela Bartok“ (Budapest–München) zum Aufgabengebiet der einstigen Paradeloks gehörten. Um längere Stehzeiten auszunützen, wurden seit 1991/92 auch innerösterreichische Züge mit Reihe 103 geführt, so 1991/92 die Eilzüge 1524 und 1623 zwischen Wien und Amstetten und 1994 in der gleichen Relation die Eilzüge 1628 und 1523.

Im Winterfahrplan 1991/92 wurde der Einsatz der 103 dann auf sieben, im Sommer 1992 auf sechs und im Winter 1992/93 schließlich auf fünf Tage reduziert, wobei aus Umlaufgründen auch der IC 740 zwischen Wien und Salzburg ein „103er-Zug“ wurde.

Die Inbetriebnahme der „Nantenbacher Kurve“, die von den zwischen Würzburg und Frankfurt verkehrenden Zügen mit ei-



durften die 103er auch den über das Allgäu umgeleiteten österreichischen Paradezug EC 162/163 „Transalpin“ (Wien West–Basel SBB) zwischen München Ost und Wien West bespannen. Sehr beliebt bei den Eisenbahnfreunden im Wiener Raum war im letzten 103er-Jahr die „Frühspitze“ auf der Westbahn, bei der innerhalb von 15 Minuten drei Richtung Wien fahrende 103 (D 263, EN 213, EN 491) beobachtet werden konnten.

Am 29. Mai 1999 endete der planmäßige Einsatz der 103er in Österreich, wenngleich es bei Ausfällen der Nachfolgetype 101 zumindest im Juni 1999 noch zu einigen Österreich-Einsätzen kam. Bei zwei kurzfristig anberaumten „Abschiedsfahrten“ gelang-



ner Geschwindigkeit 200 km/h befahren werden kann, führte ab Sommer 1994 zum generellen Einsatz der Reihe 103 vor allen über Passau verkehrenden EC-Zügen. Im Sommer 1995 begann dann auch in Österreich das „200 km/h-Zeitalter“. Ab 17. Juli 1995 durften die mit Reihe 103 bespannten EC-Züge 22 bis 29 in dem mit LZB ausgerüsteten Abschnitt Linz–Wels diese Geschwindigkeit fahren, was praktisch aufgrund des langen Beschleunigungsweges aber maximal nur eine Minute lang möglich war. Interessanterweise ist die Reihe 101 in Österreich nur für 160 km/h zugelassen, sodass zur Zeit nur der ICE im genannten Abschnitt 200 km/h fahren darf.

Im Sommerfahrplan 1995 begann auch der bemerkenswerte Einsatz des von der „DACH AG“ betriebenen und mit neuestem Wagenmaterial ausgestatteten Hotelzuges in der Relation Wien West–Dortmund, den die 103 von Anfang an bis und ab Wien West befördern durfte. Der EN 222/223 „CNL Donau-Kurier“ verkehrte zunächst über den Grenzübergang Passau und ab Sommerfahrplan 1998 nach der Einführung des EN 228/229 „Donau-Spree-Kurier“ (Berlin–Budapest) als EN 212/213 über Salzburg. Auch der EN 228 wurde – anfangs nur Richtung Deutschland – in der Relation

Wien–Nürnberg mit Reihe 103 bespannt. Ab 31. Mai 1998 wurden die 103er abermals vom einstigen TEE „Prinz Eugen“ verbannt, da dieser fortan mit ICE 1-Garnituren geführt wurde. Um daraus resultierende längere Stehzeiten in Wien West zu verhindern, wurden ab diesem Zeitpunkt die Inter-City-Züge 642 und 941 zwischen Wien West und Salzburg mit Baureihe 103 geführt. Für diese Fahrplanperiode war bereits der Ersatz der 103 durch die Neubauroks der Reihe 101 vorgesehen, wegen Problemen mit den die Sicherungsanlagen beeinflussenden Störströmen musste dieses Vorhaben jedoch um ein Jahr verschoben werden. Bei den Zügen EC 28/29 „Joseph Haydn“ (Wien West–Magdeburg) und EC 22/23 „Johann Strauß“ (Wien West–Köln) kamen aber dennoch die für den Einsatz mit Reihe 101 im Wendezugbetrieb vorgesehenen Steuerwagen im Schlepptau der 103 bis Wien West. Im letzten Einsatzjahr bespannten die 103 außerdem noch die Züge EC 24/25, EN 212/213, EN 228/229, D 262/263 „Orient-Express“ (Paris–Budapest, 103 in der Relation Stuttgart–Wien), D 248/249 sowie EN 490/491 „Hans Albers“ im Durchlauf bis Hamburg-Altona. Während der schneebedingten Sperre der Arlbergbahn im Februar 1999

ten 103er im April und Mai 1999 auch noch auf Streckenabschnitte, die zuvor noch nicht von ihnen befahren wurden: Am 3. April 1999 bespannte die als Nostalgielok vorgesehene 103 245 den „DB-AutoZug“ D 13681/13680 in der Relation München–Villach und befuhr dabei auch die landschaftlich reizvolle Tauernbahn; am 12. Mai 1999 führte die orientrote 103 148 den D 263 „Orient-Express“ im Abschnitt Wien West–Hegyeshalom und kehrte mit einem Güterzug nach Wien zurück. Dabei gelangten erstmals Loks der Baureihe 103 nach Kärnten bzw. auf ungarisches Staatsgebiet. Der bislang letzte Einsatz einer 103 in Österreich konnte am 24./25. Juni 2000 beobachtet werden, als die 103 232 als Ersatz für einen ausgefallenen ICE 1-Zug (in Österreich sind wegen Problemen mit den Störströmen nur die Garnituren 401 068 bis 071 zugelassen) den aus neun Schnellzugwagen gebildeten „ICE“ 91/90 „Prinz Eugen“ bis und ab Wien West beförderte.

Damit endet die Geschichte der Baureihe 103 in Österreich – vorbehaltlich weiterer außerplanmäßiger Einsätze – mit derselben Leistung, mit der sie vor mittlerweile 30 Jahren begann ...

Während ihrer 21-jährigen Einsatzgeschichte in Österreich waren die von der Reihe

103 geführten Züge oftmals von Streckensperren betroffen, die manchmal auch großräumige Umleitungen nach sich zogen. Daher konnte man die Reihe 103 außerplanmäßig auch auf der Pyhrnbahn, der Strecke St. Valentin–Kleinreifling–Amstetten, der Schoberpass- und Semmeringstrecke, der Pottendorferlinie sowie auf der Strecke St. Pölten–Tulln–Nussdorf–Vorortelinie oder Donauuferbahn–Wien West beobachten. Mit Dieselvorspann waren die Loks auch in der Wachau und mit dem „Prinz Eugen“ auf der damals noch nicht elektrifizierten Vorortelinie anzutreffen. In Ausnahmefällen erreichten die 103 auch mit Sonderzügen den Grenzbahnhof Kufstein.

Bestrebungen der „DB Reise und Touristik“, die 103 in Langläufen planmäßig vor den zahlreichen Urlauberzügen nach Kärnten und Tirol einzusetzen, scheiterten am Widerstand der ÖBB-Traktion, da umfangreiche Schulungen der für diese Leistungen in Frage kommenden Triebfahrzeugführer aus Kostengründen und wegen Personalmangels unwirtschaftlich erschienen. Zu den herausragenden Ereignissen für die zahlreichen österreichischen Freunde der 103 zählen daher die von der IGE Bahntouristik organisierten Sonderfahrten mit der Museumslok E 03 001, die bisher dreimal auf österreichischen Schienen anzutreffen war: Am Karfreitag 1999 und 2000 erreichte die Lok mit Sonderzügen aus Nürnberg den

Wiener Westbahnhof und am 8. Dezember 1999 wurde sie zur Beförderung eines Sonderzuges zum Christkindlmarkt im oberösterreichischen Steyr herangezogen. Am Haken hatte die E 03 bei allen drei Sonderfahrten die Schnellzuggarnitur der Firma Eurotrain.

Bei den Triebfahrzeugführern waren die 103er speziell in der zweiten Einsatzperiode ab 1986 eher unbeliebt, standen doch zu diesem Zeitpunkt bereits die modernen und komfortabler zu bedienenden ÖBB-Loks der Reihe 1044 zur Verfügung. Kritisiert wurden vor allem die beengten Verhältnisse im Führerstand, das Bremssystem, bei dem die Lokomotive automatisch mit dem Wagenzug mitbremst sowie das



mangelnde Beschleunigungsvermögen auf Steigungsstrecken. Außerdem meldeten die ÖBB-Heißläufer-Ortungsanlagen zur Unzeit erhöhte Temperaturen im Antriebsbereich. Nach einem Zwangshalt meldete der überprüfende Lokführer: Lok ohne Befund. Bei langen Zügen, wie beispielsweise den bis zu 750 t schweren Ex 1162 oder D 263 konnten die vorgegebenen Fahrzeiten speziell auf den 12%-Rampen im Wienerwald zwischen Wien West und St. Pölten nur mit Mühe gehalten werden. Dagegen wurde die hervorragende Beschleunigung der 103er im höheren Geschwindigkeitsbereich vom Fahrpersonal stets geschätzt.

**Wolfgang Kaiser,
Andreas Vranek**

Bild 150 (großes Foto): Am 29. Mai 1999 endete der 103-Planeinsatz in Österreich. Die 103 224 hat in Salzburg den IC 941 übernommen und wird ihn bis nach Wien bringen (am Wallersee).
Abb.: Ch. Kirchner

Bild 152 (rechts): Am 3. April 1999 durfte die 103 245 ausnahmsweise den Autoreisezug 13681 über die Tauernbahn bis nach Villach führen (Foto auf der Südrampe beim Bahnhof Kaponig).

Bild 153 (Mitte): 103 214 mit EC 24 aus Budapest am 19. März 1999 bei Dürnwien im Wienerwald.



Bild 151 (links): Am 29. Mai 1999 bespannte die 103 245 den EN 213 „CityNightLine Donau-Kurier“ (Dortmund–Wien), der mit einer Ausnahme aus Wagen der DACH AG gebildet ist. Foto in Loosdorf, östlich von Melk.

Bild 154: Die nach einem Unfall als lange 103 wieder aufgebaute 103 173 mit EC 22 (Wien–Köln) im April 1999 in Kirchstetten (zwischen Wien und St. Pölten). **Abb. 151 bis 154: W. Kaiser**





Versuchsfahrten mit E 03/103/103.1



Es dürfte wohl nur wenige Baureihen geben, die an einer solchen Vielzahl von Versuchsfahrten teilgenommen haben, wie dies bei der Baureihe 103 der Fall war und noch ist! Vor dem Kriegsbeginn 1939 hatte man mit der Bestellung der vier E 19 schon vor, den Geschwindigkeitsbereich zwischen 160 und 225 km/h zu erforschen. Die Strecke Forchheim–Bamberg war schon für diese Fahrten vorgesehen.

Die wirklichen Schnellfahrversuche auf dieser Strecke begannen aber erst Anfang der 60er Jahre zunächst mit der E 10 1270, wobei hier der Stromabnehmerlauf und die Stromabnahme im Vordergrund standen. Erreicht wurden immerhin 180 km/h.

Im Jahre 1963 kamen dann die für 200 km/h ausgerüsteten E 10 299 und E 10 300 zur Ablieferung. Am 28. Oktober 1963 erreichten die E 10 299 und am 22. November 1963 die E 10 300 erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg im Versuchsbetrieb 200 km/h. Die beiden Lokomotiven durften nur mit einer Sondergenehmigung betrieben werden, da die Bauartunterschiede im Laufwerk und die Achslast sehr weit von den

Bild 155 (oben): Am 25. Juni 1965 öffnete die Internationale Verkehrs-Ausstellung München ihre Pforten. Drei Wochen zuvor, am 2. Juni, absolvierte die E 03 002 auf der Strecke Augsburg–München-Pasing noch Messfahrten (bei der Ankunft in Pasing). **Abb.: U. Montfort**

Bild 156 (links Mitte): Am 12. September 1973 erreichte die 103 118 zwischen Gütersloh und Oelde eine Geschwindigkeit von 252,9 km/h (Aufnahme vom 16. August 1973 in Oelde). **Abb.: M. van Kampen**

Bild 157: 103 118 wurde mit einem Getriebe für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h geliefert. **Abb.: Siemens AG, Sig. Brandt**



Bild 158: E 03 002 (beschildert als E 03 001) auf einer Messfahrt im Frühjahr 1965 in Bamberg. Den Fahrstrom aus der Fahrleitung bezieht sie über den Pantografen des Messwagens. **Abb.: W. Kosak**

Bild 159 (unten): 103 105 bei einem Streckenversuch mit Wassersprüheinrichtung zum Testen der Lüftungsgitter auf Wasserdurchlässigkeit (aufgenommen vermutlich im Sommer 1971).

Bild 160 (ganz unten): E 03 004 mit Sprüheinrichtung und Heizwagen, wo der notwendige Wasservorrat mitgeführt wurde, für Lüftungsgittertests. **Abb.: DB (Versa M-Freimann), Slg. Andreas**

normalen E 10 abwich; die E 10 299 brachte es auf eine Achslast von 22,2 t. Der Grund war der zweiseitige Henschel-Verzweigerantrieb, von dem man sich eine große Laufruhe erhoffte. Schon bei den Messfahrten stellte sich aber heraus, dass diese Bauart bei einer Bo'Bo'-Achsanordnung zu unruhigem Lauf neigt. Die Versuche wurden mit dieser Lok abgebrochen und die Lok in eine normale E 10 zurückgebaut.

Die E 10 300 hatte eine Achslast von 21,6 t. Sie hatte den einseitigen SSW-Gummiring-Kardantrieb erhalten, der eine sehr gute Laufruhe aufwies. Nach Abschluss der Versuche wurde die E 10 300 mit den E 03 001 bis 004 zusammen eingesetzt.

Bis zum Beginn der IVA (Internationale Verkehrs-Ausstellung) in München am 25. Juni 1965 galt es, die E 03 001, 002 und 004 abzunehmen (die E 03 003 war als IVA-Ausstellungs-Lok vorgesehen) und durch Versuchsfahrten mit der E 03 002 (als E 03 001 bezeichnet) sicher zu stellen, dass erstmals in Deutschland fahrplanmäßige Züge mit 200 km/h zwischen München und Augsburg verkehren konnten. Sowohl die Stromabnahme als auch die Bremsen und das Laufwerk waren so gut gelungen, dass die Fahrten zugelassen werden konnten. Die Fahrmotoren allerdings neigten zu Spannungsüberschlägen. Diesen Mangel bekam man mit entsprechenden Einstellungen und neuen Kohlesorten erst später in den Griff.

Die Versuche zeigten aber, dass die Leistungen der E 03 nicht für ein zukünftiges Zugprogramm ausreichen. Die Serien-Lok mussten leistungsfähigere Transformatoren





Bild 161 (großes Foto): 750 001 schiebt am 26. Juni 1991 bei Süßen im Filstal einen Messwagen.
Abb.: St. Czarnecki

Bilder links:

Bild 162: 103 242 mit Schallschürzen der II. Bauart am 25. April 1978 im AW München-Freimann.

Bild 163: 103 238 mit Schallschürzen der I. Bauart am 10. Oktober 1975 im Ausbesserungswerk München-Freimann.

Bild 164: Die 103 003 (mit dem 250-km/h-Getriebe der 103 118) fährt am 15. August 1985 mit insgesamt zehn Wagen und der 120 001 am Zugschluss mit rund 230 km/h Geschwindigkeit durch Oelde.

Abb. 162 bis 164:
H. D. Andreas

Bilder rechts:

Bild 165: Eine fabrikneue lange 103.1 sowie eine kurze 103.1 auf Messfahrt bei Ingolstadt (um 1973).

Abb.: W. Matussek, Archiv Ritz

Bild 166: 103 118 mit Messlanze für Aerodynamikmessungen am 22. April 1975 bei Isselhorst-Avenwedde.

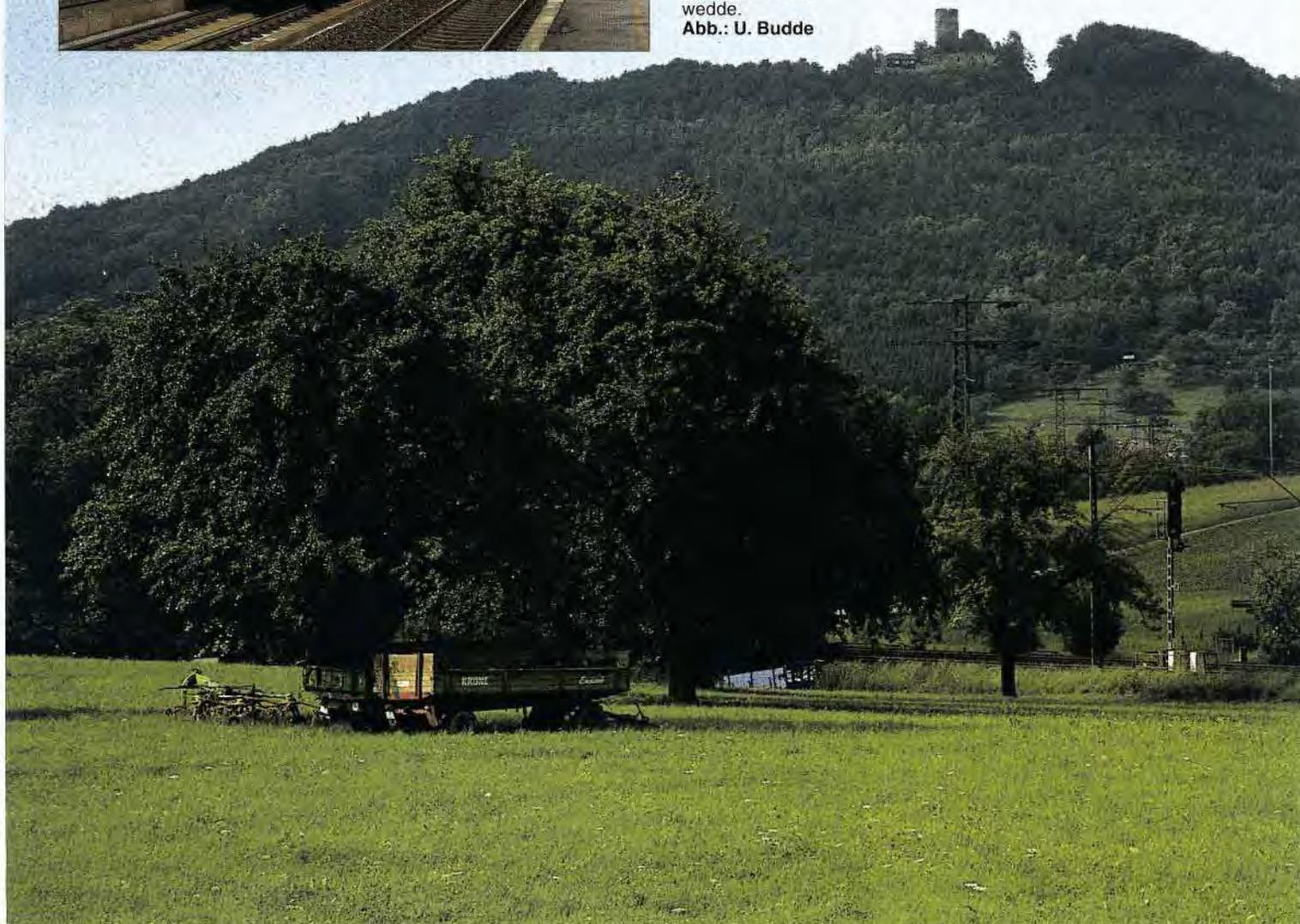
Abb.: U. Budde



ren und Fahrmotoren erhalten. Die Kühlluftmenge wurde auch nicht als ausreichend angesehen. Um diese zu erhöhen, musste die Anzahl der Lüftungsgitter verdoppelt werden. Die dazu gehörenden Versuche wurden mit der E 03 002, E 03 004 und 103 105 durchgeführt. Ein Heizwagen versorgte zwei Sprüheinrichtungen, die an den Lok angebracht waren, mit Wasser. Trotz der „Regenwolke“ sollte im Maschinenraum auch während der Fahrt genügend Kühlluft ohne Wasser ankommen.

Die 200-km/h-Versuche und IVA-Fahrten hatten gezeigt, dass man eigentlich noch schneller fahren kann. Bei Bestellung der 103.1 orderte man die 103 118 als Lok mit einem Getriebe, das $V_{max} = 250$ km/h zuließ. Gleichzeitig wurde zwischen Bielefeld und Hamm der Abschnitt Rheda–Oelde für entsprechende Versuche hergerichtet. Die Oberleitung, der Unter- und Oberbau („Feste Fahrbahn“) und ein Stück „Schallschutzwand“ – heute Lärmschutzwand – waren um- bzw. aufgebaut worden.

Die 103 118 wurde am 10. März 1971 in Dienst gestellt. Am 12. September 1973 wurden zwischen Gütersloh und Oelde 252,9 km/h erreicht. Die Messfahrten zogen sich über mehrere Jahre hin. Ergebnis-



se davon wurden beim Bau der Neubau-
strecken und der ICE-Züge berücksichtigt.
Hier noch ein kleiner Hinweis: Der Brems-
weg von 250 auf 0 km/h beträgt ca. 5500
Meter!

1975 hatte man die 103 238 und 103 242
mit verschiedenen Schallschürzen am Lauf-
werk versehen. Die Firma Henschel führte
die Umbauten im AW München-Freimann
durch. Versuchsfahrten wurden auf der
Strecke Augsburg–Gablingen–Donauwörth
durchgeführt. ICE und Baureihe 101 haben
von den Ergebnissen profitiert.

Nach einigen Betriebsjahren der 103.1 gab
es Meldungen und Gerüchte, die Lok könnt-
e Signale umstellen.

Mit der 103 102 fanden am 10. und 11. Juni
1976 zwischen Plattling und Straubing ent-
sprechende Messfahrten statt. Bei der Ent-
wicklung der größtmöglichen Zugkraft un-
ter 100 km/h hätte dieser Effekt auftreten
können. Als Bremslok waren die 181 103
und 104, die eine rückspeisende E-Bremse
hatten, sowie die Dampflok 044 404 und
044 427 mit Riggenbach-Gegendruck-
Bremse eingesetzt. Soweit bekannt ist,
konnten Beeinflussungen festgestellt wer-
den, doch sind diesbezüglich nur kleine
Änderungen in der Lok durchgeführt ge-





Umzeichnung/Umbau 103/103.1 für V_{max} 250 km/h

Ursprüngl. Umzeich- Umbau für V_{max} = 250 km/h
Lok-Nr. nung 89 *)

E03 001 103 001	750 001	
E03 002 103 002		
E03 003 103 003	750 002	10.01.83 – 13.04.83 AW Opladen; Getriebe aus 103 118 ¹⁾
E03 004 103 004		
103 118		Neulieferung bis 09.01.83 (10.03.1971) ²⁾
103 222	750 003	13.11.89 – 06.12.89 AW Opladen; Getriebe aus 103 118 / 103 003 ³⁾

*) Aus abrechnungstechnischen Gründen wurden die Lok des Versuchsdienstes im Jahr 1989 umgezeichnet und proforma den Versuchsanstalten in Minden bzw. München zugeteilt. In Wirklichkeit blieb aber Hamburg – Eidelstedt (Bw / Bh) für die Lokunterhaltung zuständig.

¹⁾ Am 14.06.85 wurde zwischen Rheda und Oelde erstmals mit 283 km/h gefahren. Lok wurde am 30.10.89 ausgemustert.

²⁾ Am 12.09.73 wurde zwischen Gütersloh und Oelde mit 252,9 km/h gefahren. Lok wurde im Januar 1983 in eine normale 103 umgebaut.

³⁾ Die Lok war mit der Versuchs-LZB 80 ausgerüstet und kam deswegen in den Versuchsdienst.

Einsatz. Die 103 hat den großen Vorteil einer Fahrdrabt-unabhängigen E-Bremse, d.h. ohne Stromabnehmer am Fahrdrabt kann die E-Bremse durch eine Stoßerregung aus der Batterie in Tätigkeit treten. Ein Teil des gewonnenen Bremsstromes wird zum Betrieb der Lüfter verwendet, während der Rest über Widerstände in Wärme umgewandelt wird. Eigentlich für den Versuchsbetrieb eine optimale Lösung. Die Lok müsste also dafür erhalten bleiben, aber wird man dies bei der entscheidungsbefugten Obrigkeit auch so sehen?

Versuchsfahrten im Ausland

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten am Heitersberg-Tunnel auf der SBB-Strecke Zürich–Bern sollten im Tunnel Begegnungsfahrten mit 200 km/h stattfinden. Gleichzeitig wollte man Aufschluss über die gewählte Tunnelfahrleitung und den Oberbau haben. Die Fahrten wurden mit der 103 233 und DB-Messwagen in der Zeit vom 5. bis 23. September 1977 durchgeführt.

Bild 167 (oben links): Die 103 004 hat am 15. April 1988 in Hannover den ICE-Triebkopf 410 002 im Schlepp. **Abb.: J. Hörstel**

Bild 168 (oben Mitte): Bevor mit den von der spanischen Firma Talgo gefertigten Nachtzügen „InterCityNight“ der Planbetrieb aufgenommen werden konnte, mussten verschiedene Messfahrten durchgeführt werden. 750 001 am 20. April 1994 bei Nannhofen.

Bild 169 (links): 103 226 wird in Kürze mit ihrem Messzug aus Richtung Saalfeld in Göschwitz eintreffen (3. April 2000). **Abb.: O. Buhler**

Bild 170 (rechts oben): 103 003 mit Messwagen, 120.0 und einer IC-Garnitur bei Tunnelbegegnungsfahrten mit dem ICEExperimental auf der NBS Würzburg–Fulda am 11. November 1986. **Abb. 168 und 170: A. Ritz**

worden. Für die Dampflok war dies der letzte Bremslok-Einsatz.

Bei der Erprobung und Weiterentwicklung der Baureihe 120.0 und 120.1 kamen die 103 003 bzw. 750 002 recht häufig als zusätzliche Bremslok zum Einsatz. Diese Fahrten fanden ab 1980 statt.

Teile der ICE-Entwicklung sind ohne Messfahrten nicht denkbar. Diese Fahrten fanden auf dem zuerst fertig gestellten Abschnitt der NBS Würzburg–Fulda zwischen Rohrbach und Burgsinn statt. Die Stromabnehmerfahrten (es ging um den Abstand

zwischen zwei angehobenen Stromabnehmern bei 250 km/h) fanden in den Jahren 1986 mit 120 001 und 103 003 statt. Die gleichen Lok kamen bei den Begegnungsfahrten auf freier Strecke und im Tunnel mit dem ICE-V zum Einsatz. Hier ging es darum zu ermitteln, wie groß die Druckwelle in den Wagen ist.

Als im Herbst 1996 die ersten Messfahrten mit der neuen Baureihe 101 anstanden, war zwischen (Augsburg–)Gablingen und Donauwörth selbstverständlich auch die 750 003 (= Ex-103 222) als Bremslok im





Obwohl die ÖBB mit der 1044 501 auch eine Schnellfahrversuchslok hatten, wurde noch mehrfach auf die DB-103 zurückgegriffen, so auch bei der Erprobung von 200-km/h-EC-Wagen im Frühjahr 1993 mit der 103 179.

Über die Umzeichnung und den Umbau für $V_{\max} = 250 \text{ km/h}$ gibt die Tabelle Auskunft. Die 103/103.1/750 haben natürlich erheblich mehr Versuchs- und Messwagenüberführungsfahrten gemacht, sodass hier nur ein kleiner Überblick gegeben werden konnte.
Hans Dieter Andreas

Bild 171 (rechts): Messfahrtpause am 4. September 1999 in Frankfurt-Sportfeld. Ein ICE fährt am Messzug mit der 750 003, der ehemaligen 103 222, vorbei. **Abb.: U. Haas**

Bild 172: 750 003, 101 003, drei Messwagen und am Zugschluss die 101 001 am 29. Oktober 1996 auf der Fahrt von Gablingen nach Donauwörth bei Meitingen. **Abb.: H. D. Andreas**





Einsatz der 103 am 8. Juni 2000 – mit Expo-Verkehr –

Lok	Zug-Nr.	Zuglauf	Bemerkung	Ex 1584	Hannover-Hannover-Messe-Bremen	Expo-Verkehr bis 01.11.00	IR 2185	Padborg-Kassel-Wilhelmshöhe	ab 05.11. nur bis Hannover
103 101 Hbg	–	–	kalt abgestellt in Hbg	103 181 Hbg	Ex 1444	Hannover-Messe-Köln	IR 2080	Kassel-Wilhelmshöhe-Hamburg	ab 05.1.00 nur ab Hannover
103 102 Hbg	IR 2180	Hamburg-Padborg		D 13801/13816	Bad Salzungen-Hann.-Messe und zurück	Sonderzug zur von Expo	103 218 Hbg	–	–
103 103 Hbg	Lr IC 791/780	Hamburg-Bremerhaven Bremerhaven-Hannover-Göttingen und zurück		103 182 Hbg	Ex 1841	Rheine-Hannover-Messe (-Elze = Abstellung)	103 219 Hbg	–	–
	Lr	Bremmehaven-Hamburg		Ex 1644	103 184 Hbg	(Elze-Hann.-Messe-Dortmund Nürnberg-Hannover-Messe (-Hann.-Linden = Abstellung) und zurück	102 220 Hbg	EC 143/148/149	Emmerich-Köln und zurück
103 107 Hbg	IR 2683/2684	Hannover-Hildesheim und zurück		Ex 1480	103 185 Hbg	–	IC 702	Köln-Hamburg	
103 108 Hbg	IC 703 EC 149/147	Hamburg-Münster-Köln Köln-Emmerich und zurück	wird ab 05.11.00 (ICE II)	–	–	–	Nz 1948	Berlin-Bonn-Bad Godesberg Lr nach Köln zurück	Lok war dann in Köln Reserve
	Lr	Köln-Bonn-Bad Godesberg Bonn-Bad Godesberg-Berlin		103 186 Hbg	–	–	IR 2455	Hamm-Weimar	
103 111 Hbg	Nz 1949 IR 2673	Hannover-Kassel-Wilhelmshöhe	entfällt ab 02.11.00	D 370 Lz	103 188 Hbg	Leipzig-Bad Bentheim Bad Bentheim-Münster Münster-Berlin	IR 2458	Weimar-Hamm	
	IR 2558	Kassel-Wilhelmshöhe-Hamm		IR 2543	IR 2340	Berlin-Bad Bentheim	IR 2557	Hamm-Kassel-Wilhelmshöhe	
	IR 2457/2456	Hamm-Weimar-Hamm		IR 2347	103 190 Hbg	Bad Bentheim-Hannover	D 1904	Nürnberg-Halle-Leipzig-Dresden	D 1904 wird in Halle + Leipzig von Lok umfahren! (Leipzig an 5.45/ab 6.42 Uhr)
103 113 Hbg	–	–	Reserve in Hamburg	–	–	–	IR 2334	Dresden-Leipzig	
103 116 Hbg	Ex 1751	Aachen-Hannover-Messe-Laatzten	Expo-Verkehr, Zug wird in Kreiensen abgestellt	103 191 Hbg	EN 229	Leipzig-Passau	IR 2033/2032	und zurück	
	Ex 1444	(Kreiensen-)Hannover-Messe-Köln		Lz	103 192 Hbg	Passau-Nürnberg	D 1905	Leipzig-Halle	
103 123 Hbg	Nz 1949 IR 2546/2545	Bonn-Bad Godesberg-Berlin Berlin-Hannover-Münster und zurück		Ex 1645	103 193 Hbg	Dortmund-Hannover-Messe (-Nordstemmen = Abstellung) (Hann.-Messe-Rheine	103 225 Hbg	–	kalt abgest. in FIM
	Nz 1948	Berlin-Bonn-Bad Godesberg Berlin-Bad Bentheim		103 195 Hbg	IR 2085	Hannover-Messe-Bremerhaven Köln-Hamburg	103 226 Hbg	–	Reserve in Hamburg
103 131 Hbg	IR 2346/2341	Berlin-Bad Bentheim und zurück		IR 2182	103 196 Hbg	–	IR 2186	Kassel-Wilhelmshöhe-Padborg	ab 05.11.00 nur ab Göttingen
	IR 2542	Berlin-Bad Bentheim		IR 2187	103 197 Hbg	–	IR 2183	Padborg-Hildesheim	
	D 371	Bad Bentheim-Dortmund		–	103 201 Hbg	–	IR 2084	Hildesheim-Flensburg	
103 180 Hbg	D 1905	Halle-Nürnberg		–	103 202 Hbg	–	IR 2086	Friedberg-Flensburg	ab 05.11.00 nur ab Hannover
	EN 483	Nürnberg-München		–	103 203 Hbg	–	IR 2087	Flensburg-Kassel-Wilhelmshöhe	ab 05.11.00 nur bis Göttingen
	IR 2120	München-Würzburg		–	103 204 Hbg	–	IR 2082	Kassel-Wilhelmshöhe-Hbg	ab 05.11.00 nur ab Hannover
103 166 Hbg	ICE-T Ersatz 13041/47 13044/50	Leipzig-Dresden-Leipzig	Pendelverkehr mit 103 + Wagen, statt ICE-T – 415/411 – kalt abgestellt in FIM	103 206 Hbg	IR 2556/2459	Weimar-Hannover-Weimar Weimar-Hamm	103 229 Hbg	EC 112	München-Stuttgart
103 164 Hbg	–	–		103 207 Hbg	Ex 1585	Hannover-Hannover-Messe	103 230 Hbg	D 371	Bad Bentheim-Leipzig
103 171 Hbg	–	–	Expo-Bereitschaft in Hannover	103 208 Hbg	IC 702	Köln-Hamburg	–	–	Überführung von Schad-/Reparaturwagen Leipzig-Werk Delitzsch-Leipzig
103 174 Hbg	IR 2453	Dortmund-Hamm		103 209 Hbg	–	–	103 231 Hbg	–	Reserve in Hamburg
	IR 2558/2551	Hamm-Aachen-Hamm		–	103 210 Hbg	–	103 232 Hbg	–	kalt abgest. in FIM
	IR 2553	Hamm-Weimar		–	103 211 Hbg	–	103 233 Hbg	–	Reserve in Leipzig
103 175 Hbg	ICE-T Ersatz 13003	Nürnberg-München	Ersatz für ICE 1511	103 212 Hbg	–	–	103 234 Hbg	–	Reserve in Hamburg
	EC 12/EC 67	München-Stuttgart-München	Ersatz für 120.1	–	103 213 Hbg	–	103 235 Hbg	–	kalt abgest. in Hbg
103 179 Hbg	ICE-T Ersatz 13040	Dresden-Leipzig	Ersatz für ICE 1652	103 214 Hbg	–	–	IR 2774	Weinheim (Bergstr.)-Frankfurt	
	D 370	Leipzig-Bad Bentheim		103 217 Hbg	IR 2081	Hamburg-Hildesheim	IC 1141	Emmerich-Köln	
103 180 Hbg	CNL 470/471	Hannover-Hamburg-Hannover		IR 2184	–	Hildesheim-Padborg	EC 144/145 150/151/152	Köln-Emmerich-Köln	wird ab 05.11.00 ICE 3
	–	–		–	–	–	Ex 1584	Hannover-Messe-Bremen	Expo-Verkehr
	–	–		–	–	–	Ex 1583	Bremerhaven-Hannover-Messe	Expo-Verkehr
	–	–		–	–	–	Ex 1588	Hannover-Messe-Oldenburg	Expo-Verkehr
	–	–		–	–	–	–	–	kalt abgest. in Dortmund

Bild 173 (links): Einsätze der Baureihe 103.1 auf der Strecke München–Mittenwald sind die große Ausnahme. Am 8. Juli 2000 brachte die 103 153 einen langen Sonderzug mit Ausflüglern von Regensburg nach Mittenwald, der Zug wurde bis zur Rückfahrt in Garmisch-Partenkirchen abgestellt. Foto bei Klais. **Abb.: A. Ritz**

Bild 174 (rechts): 103 132 mit einem Vorzug zum IR 2313 nach Karlsruhe am 18. Juni 2000 in Norddeich Mole. **Abb.: J. Gutjahr**

Bild 175 (rechts Mitte): 103 184 mit EXPO-Zug auf der NBS Würzburg–Hannover beim Übf Kirchheim (2. Juni 2000). **Abb.: W. Klee**

Einsatz im Sommer 2000

Vorhanden waren am Stichtag 8. Juni 2000 noch 88 Lok, davon waren drei Lok (103 109, 115, 201) schon zur Ausmusterung abgestellt. Hamburg verfügte so noch über 61 Lok, während Frankfurt/Main nur noch 24 Lok hatte. Als „Kalte“ bzw. „Reserve“ waren 28 Lok, davon drei als „Expo-Reserve“, eingeteilt. Der Einsatz am 8. Juni 2000 sah wie folgt aus:

- Vor Expo-Zügen wurden neun Lok eingesetzt.
- Als Ersatzlok für ICE 1 und ICE-T fuhren drei Lok.
- Als Ersatzlok für 101/120.1 waren ebenfalls drei Lok eingesetzt.

103 106 FIM	IR 2460	Nürnberg–Stuttgart	
	D 1953	Stuttgart–Nürnberg	
103 109 FIM	–	–	zur Ausm. abgestellt!
103 115 FIM	–	–	zur Ausm. abgestellt!
103 121 FIM	EN 482	Nürnberg–Fulda	
103 122 FIM	EC 54	in Frankfurt/M bereitstellen!	
	Nz 1950	Frankfurt/M–Fulda	
	EN 482	Fulda–Flensburg	
103 126 FIM	ICE-1 Ersatz	Leipzig–Dresden–Leipzig	Pendelverk. mit 103 + Wagen, statt ICE-T –415/411 –
	13043/13046		Reserve in Dresden
	13049/13056		Ersatz für ICE 783, wurde in Nürnberg umfahren und ICE 586 fuhr über Ansbach!
103 129 FIM	–	–	Werk (Bw) Nürnberg zur Unterfurtherbehandlung
103 132 FIM	ICE-1 Ersatz	Hannover–München–Hamburg	Ersatz für 120.1
	13001/13000		
103 133 FIM	–	–	
103 135 FIM	CNL 212	Frankfurt–Dortmund	
103 137 FIM	IR 2549	Hannover–Berlin	
	IR 2342/2345	Berlin–Bad Bentheim–Berlin	
103 140 FIM	EN 482	Fulda–Paderborn	
	IR 2083/2086	Flensburg–Hannover-Messe	ab 05.11.00 nur bis/ab Hannover
	IR 2089	Flensburg–Friedberg	ab 05.11.00 nur bis Hannover
103 144 FIM	–	–	kalt abgest. in FIM
103 147 FIM	–	–	kalt abgest. in Stuttgart
103 148 FIM	IR 2123	Frankfurt–Würzburg–München	
	EC 16	München–Stuttgart	
	IR 2487	Stuttgart–Nürnberg	
103 153 FIM	EN 224	Köln–Aachen	
	IR 2459/2557/2452	Aachen–Hamm–Aachen	
103 154 FIM	–	–	kalt abgest. in Dresd.
103 155 FIM	–	–	im Werk Opladen
103 156 FIM	–	–	im Versuchsdiens München
103 157 FIM	–	–	im Werk Opladen
103 162 FIM	IR 2011	Fulda–Frankfurt/M	
103 163 FIM	–	–	Expo-Reserve in Köln
103 168 FIM	–	–	Reserve in Berlin
103 169 FIM	Ex 1443	Koblenz–Köln–Hann.-Messe (-Kassel=Abstellung)	Expo-Verkehr
	Ex 1754	(Kassel–Hann.-Messe–Aachen)	
103 170 FIM	IR 2181/2180	Paderborn–Kassel–Wilhelmshöhe und zurück	Expo-Verkehr ab 05.11.00 nur bis/ab Hannover
103 172 FIM	D 1952	Nürnberg–Stuttgart	
	EC 65	Stuttgart–München	
	EN 482	München–Nürnberg	

Legende:
Hbg Hamburg
FIM Frankfurt/M



- Für den IC/EC/IR/EN/D-Zugdienst wurden noch 37 Planlok benötigt.
- Eine Lok war im Versuchsdiens München tätig.
- In den Werken Opladen (2), Hamburg (1) und Nürnberg (1) waren vier Lok.

In der Tabelle ist bei drei Lok vermerkt, dass die EC-Zugleistung auf ICE 3 ab 5. November 2000 übergehen. Außerdem werden im November 2000 eine ganze Reihe von IR in ihrem Laufweg verkürzt, sodass sich hier auch ein geringerer Bedarf an 103 ergeben wird. Wenn nicht für die ICE 3, aus noch nicht bekannten Gründen, Ersatzzüge gefahren werden müssen und die Probleme mit dem ICE-T bis zum Herbst gelöst werden können, dann dürfte wohl zum Jahres-

wechsel 2000/2001 der jetzige 103-Bestand durch Ausmusterung halbiert werden! Es sei denn, man übernimmt die noch vom Regionalverkehr bespannten IR- und Saisonzüge in das 103-Programm. Aber auch hier sollte man nicht zu optimistisch sein: Es sind Bestrebungen im Gange, die Fernverkehrsleistung nachhaltig zu kürzen. Dazu kommt der Drang zu Triebwagenzügen, der wohl auch das Arbeitsfeld der 120.1 und 101 einschränken wird. Ab dem Jahr 2003 sollen ca. 140 Neigezüge der SBB-Bauart für den grenzüberschreitenden Verkehr an die Bahnen ÖBB (40 Züge), SBB (35 Züge) und DB (65 Züge) ausgeliefert werden. Damit würden dann Lok der Baureihe 101 frei ...

Hans Dieter Andreas



Bild 177: Bei der 103 242 werden im Mai 1984 im Ausbesserungswerk Opladen die Achsen getauscht.

Bild 176 (links oben): 103 186 während einer Hauptuntersuchung im AW Opladen (11. April 1996). **Abb.: R. Wittbecker**

Bild 178 (links): Wohl um Ersatzteile für die 103 001 zu gewinnen, hat man die drei Dachhauben der 103 003 (750 003), die am 30. Oktober 1989 ausgemustert wurde, nicht gleich verschrottet. Am 28. März 1990 standen sie auf dem Hof im AW Opladen. **Abb.: J. Hörstel**

Bild 179 (rechts): 103 201 (links) und 103 191 im Mai 1984 in der Hochspannungsprüfzelle des AW Opladen. **Abb. 177 und 179: Z. Pillmann**

Bewährung und Werkstätten

Mit der Aufnahme des fahrplanmäßigen Zugbetriebes gingen die Probleme mit den 103.1 los. Das Sorgenkind war der Fahrmotor. Der optimale Betriebspunkt liegt etwa bei 150 km/h; gefahren wurden aber Züge mit 80 bis 110 km/h. Die Abnutzung der Kohlebürsten und damit auch des Kommutators war bislang in solchem Umfang nur bei den E 17 und E 44 bekannt. Nach ca. 150 000 bis 200 000 km kam es zu Kohlebürstenbruch, wenn nicht sogar zu Rundfeuer und elektrischen Überschlügen. Die Motoren mussten im AW getauscht und aufgearbeitet werden. Da die Motoren selbst gleich sind, aber durch die verschiedenen Einbauplätze (Motor 1+6, Motor 2+5 sowie Motor 3+4 waren in den Anbauteilen gleich) waren zusätzliche Anbauteile nötig. Zur Zeiteinsparung versuchte man, ohne Umbau dieser Anbauteile auszukommen. Zusätzlich hatte man Tauschdrehgestelle bereit, sodass die Lok nach vier bis fünf Tagen wieder im Zugdienst tätig werden konnte. Da im Bw einzelne Motoren getauscht werden mussten, die noch keine 150 000 km gelaufen waren, aber große Überschlügschäden aufwiesen, war immer großer Trubel angesagt. Diese Situation änderte sich trotz vieler Versuche mit anderen Einstellungen und anderen Kohlesorten sowie geänderten Bürstentaschen nicht. Die Kommutatoren mussten bei jedem Werkstätenaufenthalt um 1,5 bis 2 mm ab-

gedreht werden, um wieder eine normale Kohleaufläcche zu bekommen.

Die 150 000 km waren schon nach anderthalb Jahren erreicht; bei einem zusätzlichen Überschlug hatte so ein Motor innerhalb von zwei Jahren zwei Kommutatorbehandlungen, d.h. es war absehbar, dass die Kommutatoren erneuert werden mussten. Dies bedeutete gleichzeitig eine Läufer-Neuwicklung. Aus dieser Situation heraus fiel die Entscheidung, die 103 245 mit Getriebe für nur 160 km/h zu bestellen. Gleichzeitig wurden zwei weitere Getriebe bestellt, die in schon gelieferten 103.1 zum Einbau kommen sollten.

Die 103 245 bewährte sich vorzüglich und hatte eine außergewöhnliche Beschleunigungs- und Anfahrzugkraft. Die beiden anderen Getriebebesätze wurden vom Aw Opladen in 103 161 und 167 eingebaut und ab September 1974 erprobt. Mit diesen Lok hatte man nur Schwierigkeiten, die nicht nur darin bestanden, dass diese 103.1 ein besonderes Getriebeöl benötigten, das nicht überall verfügbar war. Parallel zu diesen Getriebeversuchen liefen die Bemühungen um eine neue geeignete Bürstenkohle weiter. Nach einem neuen amerikanischen Verfahren wurde schließlich eine solche Kohle produziert. Man konnte also wieder mit den 200-km/h-Getrieben leben. Die Getriebe-probleme, vor allem mit den 103 161/167, und der Wunsch, mit 200 km/h zu fahren,

führten im Frühjahr 1976 zu der Entscheidung, die 103 161/167 und 245 zum nächstmöglichen Zeitpunkt umzubauen.

Elektronik-Störungen waren ebenso gefürchtet wie die Aussage, „mit der LZB sei etwas nicht in Ordnung“. Die Fachleute im Bw wussten, wo sie zu suchen hatten bzw. welche Steckkarten/Printe auszuwechseln waren. Für „unlösbare“ Fälle hatte man sich im Bw Frankfurt/M eine 103.1-Steuerung mit ausreichenden Wartungsgängen in einem Raum nachgebaut. Nun konnten die Bauteile am richtigen Platz eingebaut werden und mit Wärmestrahlen bzw. Kältespray zur Störungssuche behandelt werden. Dass mit den 103.1 über 25 Jahre überaus beachtliche Leistungen erzielt wurden, ist mit Sicherheit dieser Werkstätte zu verdanken, die viele Anregungen zu Umbauten zur Ertüchtigung gab und diese Umbauten auch ausführen konnte. Der LZB-Umbau von Ringkern-Speichern (LZB 100) zur elektronischen Speicherung (= LZB 80) dürfte auch so entstanden sein.

Ab 1983 wurden die Radsätze der 103.1 auf Monobloc-Scheiben-Räder in einer Sonderaktion umgebaut. Das Bauart-Dezernat im BZA München hatte aufgrund verschiedener Vorfälle bei der 141(!) festgestellt, dass auch bei der 103.1 ein aufgeschumpfter Radreifen platzen könnte. Gleichzeitig hoffte man auf eine längere Betriebszeit dieser Radsätze. Leider mussten nach



400 000 bis 500 000 km diese an sich teuren Radsätze erneuert werden. Erst der Einbau eines elektronischen Schleuderschutzes brachte nachhaltige Besserung; jetzt wurden ca. 700 000 km erreicht. Die Lok bekam dann nur neue Drehgestelle, die eine volle Revision erhalten hatten. Der Lokkasten darf bis zu 1,5 Mio. km laufen, bis eine Revision fällig ist. Der Drehgestelltausch war in einer Woche erledigt. Wenn eine Lokkastenrevision fällig war, konnte das mit Neuanstrich schon vier bis fünf Wochen dauern, da ja auch Blech-Reparaturen auszuführen waren. Bei solchen Revisionen wurden alle bremssteuernden Apparate getauscht. Im elektrischen Teil wurden die Arbeiten gemäß Befund oder Vormeldung der Heimatdienststelle ausgeführt. Ganz sicher hat sich das überaus besonnene und von erheblicher Sachkenntnis gestützte Verhalten des Bauart-Dezernats beim BZA München dazu beigetragen, dass in den 30 Jahren 103.1-Betrieb kein Unfall bei Schnellfahrten vorgekommen ist. Die Arbeit der Werkstätten kann nicht genug gewürdigt werden!

Weiter mit 103.1 fahren?

Nach der langen und intensiven Betriebszeit von 30 Jahren sind bei den 103.1 die Transformatoren und Fahrmotoren am Ende. Sowohl Trafos als auch Fahrmotoren

wurden z.T. schon einer nachhaltigen Aufarbeitung unterzogen. Bei den Motoren wurden ca. 120 Läufer mit neuen Kommutatoren und neuer Wicklung versehen. Man könnte also noch ca. 20 Lok sehr lange (12 Jahre!) und weitere 20 Lok noch mindestens fünf bis sieben Jahre betreiben, wenn man gezielt aus ausgemusterten 103.1 genügend Ersatzteile, besonders Trafos und Fahrmotoren sowie Radsätze, ausbaut und geschützt zur Weiterverwendung aufbewahrt! Die Frage ist allerdings, wie sich die DB-Entscheidungsebene dazu stellt.

Bewährung

Gerade in den letzten Jahren musste die 103.1 sehr häufig ob ihres Alters zur Erklärung von Verspätungen herhalten. Inzwischen merkt der zahlende Fahrgast, auch mit den modernen Lok 120.1/101 gibt es weiterhin Verspätungen, die durchaus über denen von früher liegen können.

Nun gibt es Zahlen, die eine ganz andere Sprache sprechen. Die Lok fuhren etwa bis Anfang 1997 Langläufe Berlin–Basel im IC/EC-Verkehr mit 1138 km vor einem Zug! Die Monatsleistungen pro Lok lagen zwischen 30 000 und 40 000 km. Tagesleistungen von 2287 km (103 Frankfurt/M) und 2291 km (103 Hamburg) wurden noch im Winterfahrplan 1994/95 gefahren. Die 103 war von Anfang an die bestausgenutzte

Ellok der DB. Sie galt als teure Lok, die immer laufen musste. Die Werkstätten haben dieses Kunststück auch tatsächlich fertig gebracht. Wenn man aber planmäßig keinen Lok-Ausfall, der ja bei solch hoher Ausnutzung und Auslastung eintreten kann, mehr einplant, d.h. keine entsprechenden Reserven mehr bereit hält, dann muss man eben mit Verspätungen rechnen.

Im Fahrplan 1972/73 hatte man einen Zweitage-Laufplan in Frankfurt/M aufgestellt, da man wissen wollte, wozu die 103.1 eigentlich fähig war. Mit hohen Tagesleistungen und einer Anhängelast von 500 bis 600 t wurden zwei D-Zugpaare mit V_{max} 160 km/h und ein Zugpaar mit V_{max} 140 km/h (650 t!) Frankfurt/M–Hamburg–Frankfurt/M bespannt. Die 103 129 schaffte 50 100 km, 103 157 sogar 50 200 km im Monat Juli 1972. Man sah aufgrund der Ergebnisse bei den beiden Lok davon ab, solch intensive Einsätze weiter zu fahren, aber 41 000 bis 46 000 km/Monat wurden von einzelnen Lok durchaus noch erreicht!

Ob 101 oder ICE über einen Zeitraum von 30 Jahren solche Leistungen erbringen können, ist höchst ungewiss. Sicher hat die 103.1 auch Unfälle erlebt, aber es ist kein Unfall aus dem Geschwindigkeitsbereich 140 bis 200 km/h bekannt! Die Lok werden auch im Jahr 2000 noch im 200-km/h-Betrieb eingesetzt! Die 103.1 hat sich also bestens bewährt! **Hans Dieter Andreas**



Bestandsentwicklung

Noch während der Lieferung der Serienlok wurde 103 106 gut drei Monate nach In-dienststellung in einen schweren Unfall verwickelt. Als Zuglok des D 370 entgleiste sie wegen überhöhter Geschwindigkeit am 21. Juli 1971 bei Rheinweiler und erlitt To-

talschaden, der zur Ausmusterung führte. Ebenfalls Totalschaden erlitt 103 125 am 6. März 1981, als sie bei Tauberfeld der 150 100 in die Flanke fuhr. Am 4. August 1992 traf es 103 198, die unfallbedingt aus dem Bestand ausschied. Ein in Neuwied

von einer Brücke stützender Lkw beschädigte die Lok so stark, dass sie abgestellt werden musste. Die Entscheidung, die Bau-reihe 101 als Ersatz für die 103 zu beschaf-fen, wirkte sich auch auf die Unterhaltung aus. So gab es Überlegungen, den Plan-einsatz bis zum Jahr 2000 zu beenden. Schwierigkeiten bei der Inbetriebnahme der 101 und die Folgen des ICE-Unglücks von Eschede ließen eine Realisierung dieses Terms jedoch nicht zu. Hinzu kam der kurzzeitig erhöhte Bedarf an schnell fah-



Bild 180 (oben): Bei der in Opladen ansässigen Firma Bender werden nicht nur Autos verschrottet, sondern auch Elektrolok. Am 17. Juni 2000 waren zwei 103er (darunter 103 130) sowie eine 150er in Arbeit. **Abb.: J. Gutjahr**

Bild 181 (links): 103 136 verdient sich seit September 1999 im Werk München-Neuau-bing als Trafo fürs Prüffeld und zur Wagen-heizung ihr Gnadensbrot. **Abb.: W. Scherübl**

Bild 182 (rechts oben): 103 215 steht ausge-schlachtet im Werk Opladen zur Zerlegung bereit (10. März 2000). **Abb.: U. Haas**

renden Lokomotiven zur Weltausstellung in Hannover. Dringend erforderliche Arbeiten für einen darüber hinaus gehenden Weiterbetrieb unterblieben; so waren es meist Brände oder geringe Schäden, die im weiteren zu Abstellungen führten.

Wegen schlechter Fahreigenschaften musste die Höchstgeschwindigkeit einiger Lokomotiven zeitweise sogar auf 160 km/h herabgesetzt werden. Mit 103 112 wurde am 18. April 1997 die erste Lok wegen Fristablaufs von der Ausbesserung zurück gestellt und am 30. April 1997 ausgemustert. In der Folge traf dieses Schicksal nicht nur Lokomotiven in der beige/roten Lackierung, sondern auch solche in Rot mit „Lätzchen“. Auch die letztgebauten Lokomotiven der langen Version ab 103 216, von denen man gehofft hatte, sie würden mindestens bis zum Jahr 2005 im Unterhaltungsbestand bleiben, wurden ab 1999 bei Fristablauf ausgemustert. Waren von der Ausmusterung 1997 acht Lokomotiven betroffen, so waren es 1998 zehn und 1999 schon 23 Lokomotiven. Überraschenderweise erhielt 103 235 am 25. Oktober 1999 als letzte Lok der Baureihe eine Auslaufuntersuchung E 2.8, bei der sie wieder rot/beige lackiert wurde. Im Jahr 2000 mussten bis 31. Mai neun Lokomotiven auf das Abstellgleis. Die meisten dieser Lokomotiven erwartete schon kurz nach der Ausmusterung der Schneidbrenner.

Neuerliche Bedarfsermittlungen führten ab dem Jahr 2000 dazu, dass einige Lokomotiven schon vor Erreichen der Zeitfrist abgestellt wurden. Sie dienten als Ersatzteilspender für weiter im Betrieb befindliche Lokomotiven. Die theoretischen Fristen, die einigen Exemplaren einen Einsatz z.T. bis zum Jahr 2005 ermöglichen, wurden zur Makulatur. Vielmehr orientierte man sich bei Entscheidungen für den Auslaufbetrieb an den Fakten, welche Maschinen mehr oder weniger schadanfällig waren. Wenn vertretbar, wurden an ihnen noch geringfügige Reparaturen vorgenommen. So wurde 103 214 nach einer Flankenfahrt mit 101 082 (im Aspirin-Design) am 6. Juni 2000 im Bereich des Betriebsbahnhofs Hamburg nicht ausgemustert, sondern wieder instand gesetzt. Nach der Expo wird sich der Bestand nochmals deutlich reduzieren.

Das definitive Ende der eleganten Lokomotiven wird äußerst optimistisch betrachtet spätestens mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Rhein/Main kommen. Mit dem Einsatz der ICE 3 und einer völligen Neuordnung des Reiseverkehrs zu diesem Zeitpunkt wird der Bedarf an lokbespannten Zügen beim Geschäftsbereich Reise & Touristik drastisch zurückgehen und viele Triebfahrzeuge freisetzen, die die 103 dann endgültig entbehrlich machen. Im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf von Reisezugwagen an die Schwedische Staatsbahn (SJ) wurden diesen auch 103er zum Kauf angeboten. Solch ein Verkauf ist jedoch unrealistisch und wird wohl nicht zustande kommen. **Christoph Kirchner**



Lieferliste Baureihe 103

Stand: 31. Mai 2000

Nr.	Herst.	Fabrik-Nr.	Abnahme	1. Bw	Ausm.	Nr.	Herst.	Fabrik-Nr.	Abnahme	1. Bw	Ausm.
001 *)	He/SSW	30715	26.03.85	MH		177	He/BBC	31569	23.02.72	F-1	
002	He/SSW	30716	28.05.85	MH	15.12.86	178	He/BBC	31600	14.03.72	F-1	
003 *)	He/SSW	30717	19.11.85	MH	30.10.89	179	He/BBC	31602	11.04.72	F-1	
004	He/SSW	30718	22.06.85	MH	30.08.88	180	He/BBC	31603	23.05.72	F-1	
101	KM/Sie	19461	07.01.71	F-1		181	He/BBC	31605	16.05.72	F-1	
102	KM/Sie	19462	22.01.71	F-1		182	KM/Sie	19547	05.01.72	MH	
103	KM/Sie	19463	08.02.71	F-1		183	KM/Sie	19548	08.02.72	H-E	
104	KM/Sie	19464	05.03.71	F-1	19.12.98	184	KM/Sie	19549	04.02.72	H-E	
105	KM/Sie	19465	26.03.71	F-1		185	KM/Sie	19550	01.03.72	H-E	
106	KM/Sie	19466	08.04.71	F-1	29.02.72	186	KM/Sie	19551	07.03.72	H-E	
107	KM/Sie	19467	12.05.71	F-1		187	KM/Sie	19552	07.03.72	H-E	30.10.99
108	KM/Sie	19468	07.05.71	F-1		188	KM/Sie	19553	21.03.72	H-E	
109	He/Sie	31427	08.09.70	MH		189	He/Sie	31598	19.01.72	H-E	01.03.00
110	He/Sie	31428	25.09.70	F-1	18.09.98	190	He/Sie	31601	15.02.72	H-E	
111	He/Sie	31429	18.09.70	F-1		191	He/Sie	31604	24.03.72	H-E	
112	He/Sie	31430	25.11.70	MH	30.04.97	192	He/AEG	31606/8751	29.03.72	H-E	
113	He/Sie	31431	02.10.70	MH		193	Kr/AEG	5163/8752	23.02.72	F-1	29.12.98
114	He/Sie	31432	02.12.70	F-1	30.10.99	194	Kr/AEG	5164/8753	29.02.72	F-1	30.11.98
115	He/Sie	31433	02.02.71	F-1	31.05.00	195	Kr/AEG	5165/8754	14.03.72	F-1	
116	He/Sie	31434	22.12.70	F-1		196	KM/Sie	19566	10.04.72	H-E	
117	He/Sie	31435	26.01.71	MH	15.11.98	197	KM/Sie	19567	20.04.72	H-E	
118	He/Sie	31436	10.03.71	MH	21.10.97	198	KM/Sie	19568	26.04.72	H-E	30.03.93
119	He/AEG	31437/8689	10.03.71	F-1	21.10.97	199	KM/Sie	19569	09.05.72	H-E	19.03.99
120	He/AEG	31438/8690	08.04.71	F-1	30.11.99	200	KM/Sie	19570	04.05.72	H-E	01.03.97
121	He/AEG	31439/8691	04.05.71	F-1		201	KM/Sie	19571	22.06.72	H-E	31.05.00
122	He/AEG	31440/8692	06.05.71	F-1		202	KM/Sie	19572	21.08.72	H-E	15.04.99
123	Kr/AEG	5067/8693	13.11.70	F-1		203	Kr/AEG	5166/8811	30.03.72	F-1	30.04.00
124	Kr/AEG	5068/8694	15.01.71	F-1	30.10.99	204	Kr/AEG	5167/8812	19.04.72	F-1	31.07.96
125	Kr/AEG	5069/8695	01.02.71	F-1	24.09.81	205	Kr/AEG	5168/8813	03.05.72	F-1	30.10.99
126	Kr/AEG	5070/8696	16.03.71	F-1		206	Kr/AEG	5169/8814	30.05.72	F-1	
127	Kr/AEG	5071/8697	24.03.71	F-1	30.10.99	207	Kr/AEG	5170/8815	07.06.72	F-1	
128	Kr/AEG	5072/8698	02.04.71	F-1	30.10.99	208	Kr/AEG	5171/8816	13.06.72	H-E	
129	Kr/AEG	5073/8699	04.05.71	F-1		209	Kr/AEG	5172/8817	19.06.72	H-E	
130	Kr/AEG	5074/8700	06.05.71	F-1	19.12.99	210	He/AEG	31670/8818	11.07.72	H-E	
131	Kr/AEG	5088/8703	27.05.71	F-1		211	He/BBC	31668	09.06.72	H-E	
132	Kr/AEG	5089/8704	24.06.71	F-1		212	He/BBC	31669	20.06.72	H-E	
133	Kr/AEG	5090/8705	25.06.71	F-1		213	He/BBC	31671	03.07.72	H-E	30.04.00
134	Kr/AEG	5091/8706	30.06.71	F-1	20.11.94	214	He/BBC	31672	24.07.72	H-E	
135	Kr/AEG	5092/8707	15.07.71	H-E		215	He/BBC	31673	23.08.72	H-E	
136	Kr/AEG	5093/8708	30.07.71	H-E	30.10.99	216	KM/Sie	19629	19.06.73	H-E	30.12.99
137	Kr/AEG	5094/8709	05.08.71	H-E		217	KM/Sie	19630	13.06.73	H-E	
138	Kr/AEG	5095/8710	03.09.71	H-E	31.07.98	218	KM/Sie	19631	25.06.73	H-E	
139	Kr/AEG	5096/8711	20.08.71	H-E	15.03.98	219	KM/Sie	19632	19.06.73	H-E	
140	Kr/AEG	5097/8712	16.09.71	H-E		220	KM/Sie	19633	24.06.73	H-E	
141	Kr/AEG	5098/8713	16.09.71	H-E	06.12.99	221	KM/Sie	19634	04.07.73	H-E	
142	Kr/AEG	5099/8714	07.10.71	H-E	31.07.98	222 *)	KM/Sie	19635	16.07.72	H-E	
143	Kr/AEG	5100/8715	21.09.71	H-E	15.09.97	223	KM/Sie	19636	31.07.73	H-E	
144	Kr/AEG	5101/8716	14.10.71	H-E		224	KM/Sie	19637	13.08.73	H-E	
145	Kr/AEG	5102/8717	26.11.71	H-E	31.07.98	225	KM/Sie	19638	05.09.73	H-E	
146	He/AEG	31497/8718	28.05.71	F-1	21.10.97	226	KM/Sie	19639	20.09.73	H-E	
147	He/AEG	31498/8719	07.07.71	H-E		227	KM/Sie	19640	25.09.73	H-E	
148	He/AEG	31499/8720	23.08.71	H-E		228	KM/Sie	19641	15.10.73	H-E	
149	He/Sie	31500	07.05.71	MH	21.10.97	229	KM/Sie	19642	24.10.73	H-E	
150	He/Sie	31501	14.05.71	F-1	21.10.97	230	KM/Sie	19643	05.12.73	H-E	
151	He/Sie	31502	18.05.71	F-1	30.10.99	231	He/BBC	31778	08.10.73	H-E	
152	He/Sie	31503	08.06.71	F-1	01.03.00	232	He/Sie	31779	07.10.73	H-E	
153	He/Sie	31504	28.07.71	MH		233	He/BBC	31780	08.11.73	H-E	
154	He/Sie	31505	27.07.71	MH		234	He/Sie	31781	23.10.73	H-E	
155	He/Sie	31506	18.08.71	MH		235	He/BBC	31782	27.11.73	H-E	
156	He/Sie	31507	08.09.71	F-1		236	He/BBC	31783	10.12.73	H-E	20.03.00
157	He/Sie	31508	13.10.71	F-1		237	He/BBC	31784	08.01.74	H-E	
158	He/Sie	31509	20.10.71	F-1	27.04.99	238	He/Sie	31785	14.01.74	H-E	
159	He/Sie	31510	29.11.71	F-1	30.10.99	239	He/BBC	31786	05.02.74	H-E	30.04.00
160	KM/Sie	19501	23.06.71	F-1		240	He/Sie	31790	28.04.74	H-E	
161	KM/Sie	19502	14.06.71	F-1	15.11.99	241	He/BBC	31787	04.03.74	H-E	30.04.00
162	KM/Sie	19503	24.06.71	H-E		242	He/BBC	31788	13.03.74	H-E	20.03.00
163	KM/Sie	19504	01.07.71	MH		243	He/BBC	31789	27.03.74	H-E	30.10.99
164	KM/Sie	19505	15.07.71	MH	03.08.98	244	He/Sie	31791	21.05.74	H-E	30.10.99
165	KM/Sie	19506	29.07.71	MH	30.10.99	245	He/Sie	31792	11.07.74	H-E	
166	KM/Sie	19507	16.08.71	H-E							
167	KM/Sie	19508	15.09.71	MH							
168	KM/Sie	19509	22.09.71	MH							
169	KM/Sie	19510	20.10.71	MH							
170	KM/Sie	19511	05.11.71	H-E							
171	KM/Sie	19512	18.11.71	H-E							
172	KM/Sie	19513	16.12.71	H-E							
173	He/BBC	31511	14.12.71	H-E	30.11.99						
174	He/BBC	31512	07.01.72	H-E							
175	He/BBC	31513	10.02.72	H-E							
176	He/BBC	31597	18.02.72	F-1	19.03.99						

BBC und Siemens vergaben keine Fabriknummern für den E-Tell.

*) Aus abrechnungstechnischen Gründen wurden 1999 folgende Umzeichnungen vorgenommen: 103 001 in 780 001, 103 003 in 750 002 und 103 222 in 750 003

Legende:
 AEG Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft, Berlin
 BBC Brown Boveri & Cie, Mannheim
 He Hanschel AG, Kassel
 KM Krauss-Maffei München
 Kr Fried. Krupp AG, Essen
 Sie Siemens AG, Berlin und München
 SSW Siemens-Schuckert Werke (ab 1967: Siemens AG)
 F-1 Bw Frankfurt/Main 1
 H-E Bw Hamburg-Eppendorf
 MH Bw München Hbf



Werbung!



Sie war die erste 200-km/h-Lokomotive der DB, sie war lange Jahre unangefochten die leistungsstärkste Maschine in ganz Deutschland, sie absolvierte mit erheblichem Abstand vor anderen Baureihen die meisten Laufkilometer pro Tag. Ohne große Mühe ließe sich diese Liste der Superlative um viele weitere Punkte verlängern. Es war daher mehr als nahe liegend, dass die DB versuchte, das positive Image, das die Baureihe 103 in der Öffentlichkeit genoss, für ihre Zwecke zu nutzen: Auf Plakaten, bei öffentlichen Veranstaltungen, in der Öffentlichkeitsarbeit schlechthin.



Bilder 183 (ganz oben) und 184 (oben Mitte): Ganz gleich ob „Tag der offenen Tür“ (Ingolstadt Hbf, 1971) oder Dampfabschied im Bw Gelsenkirchen-Bismarck (1977), eine 103 war in den siebziger Jahren immer dabei, um den Besuchern zu zeigen, wie modern die DB (auch) sein kann.

Bild 185 (oben) und 187 (ganz oben Mitte): Ob im D-Zug-Abteil oder im Bahnsteigtunnel: Auch in den achtziger Jahren warb die DB noch bevorzugt mit der Baureihe 103. **Abb.: J. Seyferth**

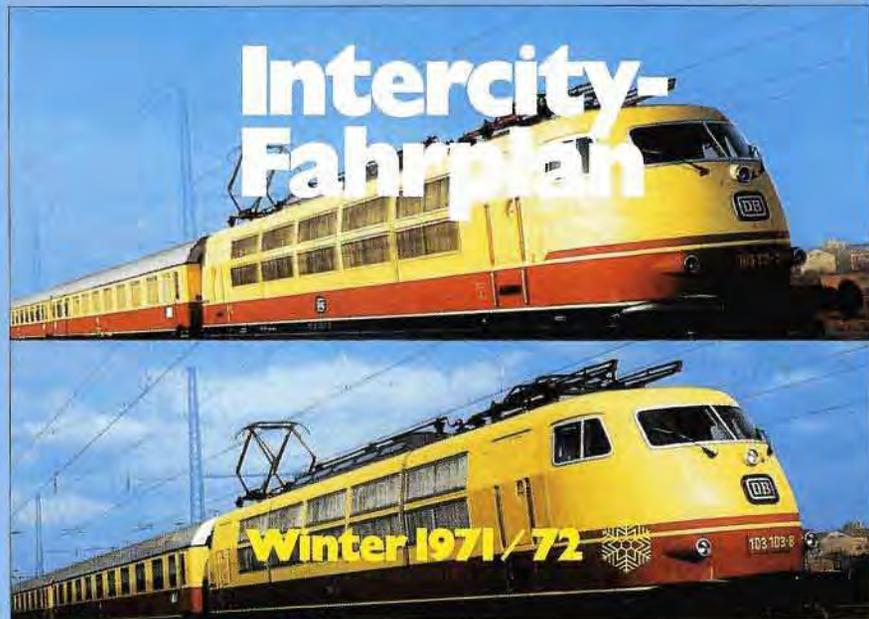
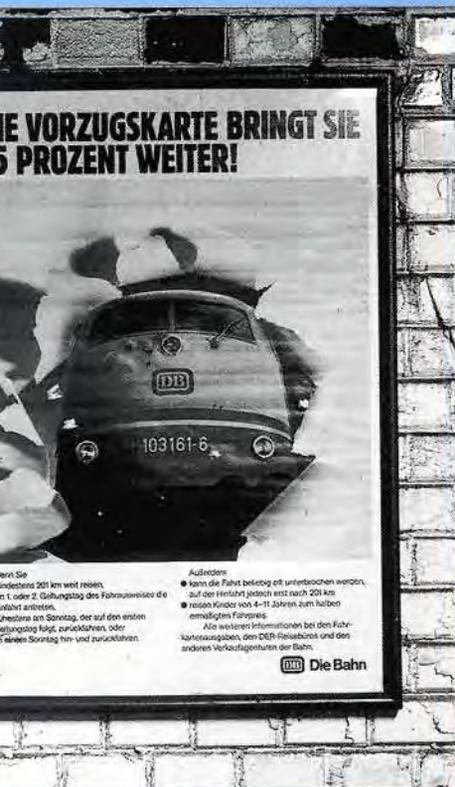


Bild 188 (oben): InterCity-Verkehr und 103 sind untrennbar miteinander verbunden – klar, dass den ersten IC-Fahrplan Fotos der DB-Paradelok zierten.

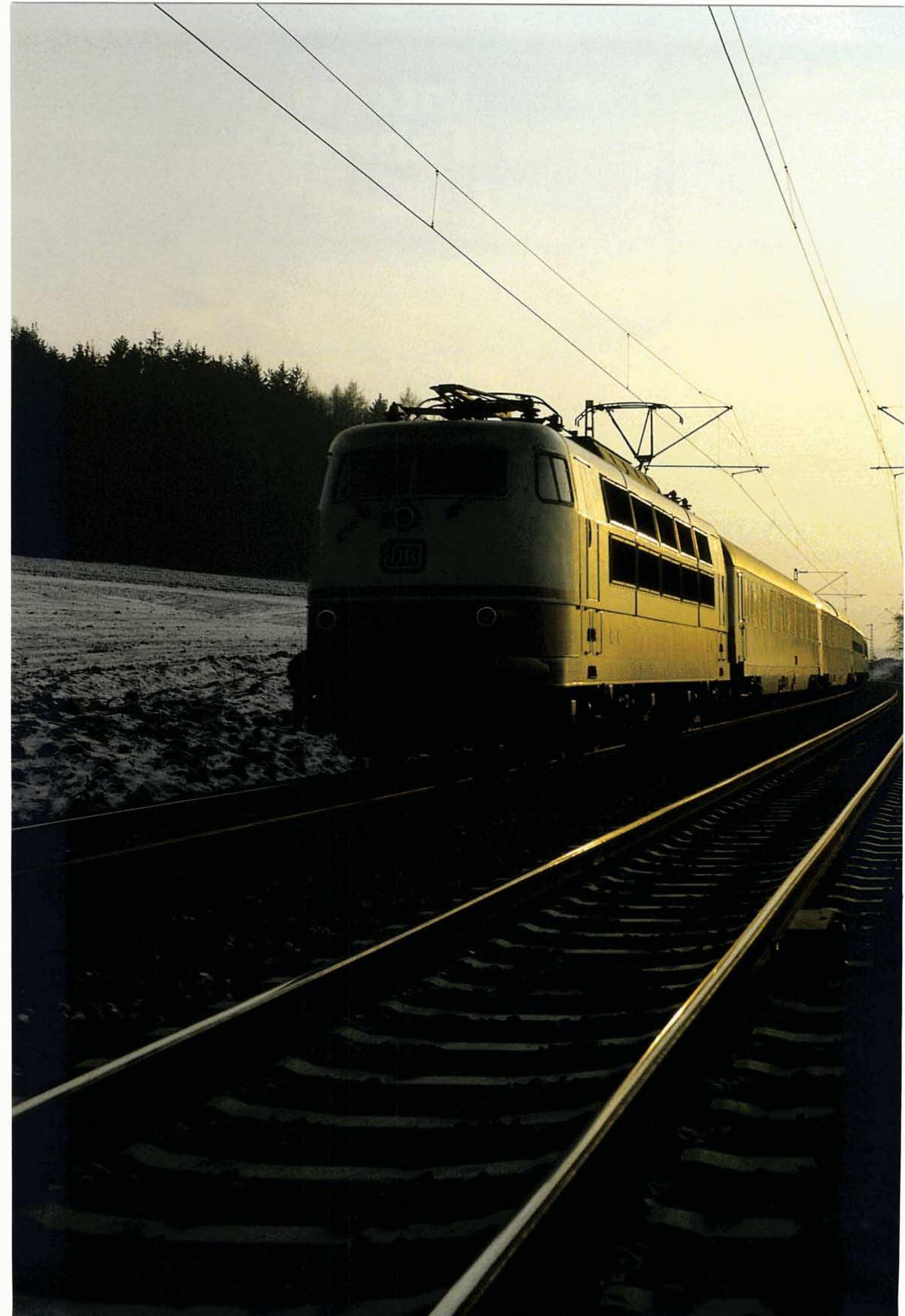


Bild 189: Was wäre der deutsche Schlager ohne Heino? Und was wäre Heino ohne seinen Hit „Blau, blau, blau blüht der Enzian“? Die DB machte sich die Popularität von Heino zunutze und arrangierte in München Hbf einen Fototermin mit Heino und dem TEE „Blauer Enzian“.



Bild 190 (links Mitte): Begegnung von großer und kleiner Lok auf einer Fahrzeugausstellung im Juni 1982 in Königstein (Ts). **Abb. 184 u. 190: Z. Pillmann**

Bilder 186 und 191 (beide links): Für die Internationale Verkehrs-Ausstellung 1965 in München ließ die DB einen Ausstellungstand mit einer Nachbildung des Kopfes der E 03 001 in Originalgröße anfertigen, der auch noch neun Jahre später (im März 1974 auf der Handwerksmesse in München) Verwendung gefunden hat. **Abb. 183, 186, 189, 191: Lichtbildstelle BD München**



Quellenangabe

Bäzold/Rampp: Die E 03. Merker, Fürstenfeldbruck, 1995.

Braun/Hofmeister: E 03 – Die Schnellfahrlokomotiven der Deutschen Bundesbahn, Band 1: Die Vorserienlokomotiven der Baureihe E 03^o. Hofmeister, München, 1994

Deutsche Bundesbahn: Kurzbeschreibungen Baureihe E 03 und 103. BZA, München, 1965–1970

Eisenbahn. Wien, 1970–1979

Kaiser/Schulze/Vranek: Abschied von der 103 in Österreich. Schienenverkehr aktuell 6/99, Wien, 1999

Obermayer: Taschenbuch Deutsche Elektrolokomotiven. Franck, Stuttgart, 1970–1986

Rhein Stahl-Henschel AG: Produktinformationen. Kassel, 1965–1970

Bild 192: Die 103 113 befindet sich am späten Nachmittag des 3. Februar 1982 mit dem Autoreisezug „Christophorus-Express“ bei Paindorf (Strecke München–Ingolstadt) auf der Fahrt nach Düsseldorf. **Abb.: A. Ritz**





Modelle der E 03/103



Bild 194: Die Märklin-Serien-103.

Bild 193 (ganz oben): Erste E 03-Nachbildung war die Vorserienmaschine von Märklin.

Bild 195: Fleischmanns 103 155 besaß schon keine Frontschürze mehr.



Bild 196: Rocos H0-Modell war die erste Nachbildung der langen Variante.

Bild 197: Diese 103 im aktuellen Orientrot war im Roco-Hobby-Line-Programm zu finden.



Bereits zur Nürnberger Messe 1966 erschien das erste Modell einer Lokomotive der Baureihe E 03. Hierbei handelte es sich um eine von Märklin präsentierte, leicht verkürzte, ansonsten aber sehr gut ausgeführte Nachbildung des Baumusters mit der Betriebsnummer E 03 002 in der Nenngröße H0. Zur Lok mit sehr gut detailliertem Thermoplastgehäuse und schwerem Rahmen aus Metalldruckguss für 52 Mark wurden auch vier verkürzte TEE-Wagen zum Preis von je 8,50 Mark angeboten.

Bereits ein Jahr später wartete Minitrix mit dem zweimotorigen Modell der E 03 003 in der Baugröße N auf. Die im Maßstab 1:160 ausgeführte Lok aus Druckguss wies allerdings noch ausschwenkende Pufferbohlen und aus Kunststoff gefertigte Mittelradsätze auf. Passend zur Maschine für 49,50 Mark standen fünf stark verkürzte TEE-Wagen mit Preisen von 7 und 8 Mark zur Verfügung. Dritter im Bunde der Hersteller wurde die Firma Arnold, die im Herbst 1967 eine E 03 004 zum gleichen Preis und dazu auch unverkürzte TEE-Wagen anbot. Mittlerweile sind von dieser „kurzen“ 103 diverse Varianten entstanden, darunter die erste Großserien-Nachbildung im Touristikzug-Design.

Bereits zu den Raritäten unter den Sammlerstücken zählt das erste Modell in der Nenngröße TT, das die Firma Rokal in Lobberich im Jahre 1968 fast ganz aus Metalldruckguss fertigte. Die maßstäblich korrekte E 03 004 kostete damals 54 Mark, drei wiederum stark verkürzte TEE-Wagen je 9,50 Mark.

Bereits kurz nach Indienststellung der ersten Serienlok bei der DB wartete Märklin 1971 mit einem entsprechenden H0-Modell auf, dessen empfohlener Verkaufspreis nun aber schon mit 75 Mark angegeben wurde. Preisgleich erschien Ende 1971 bei Fleischmann die superdetaillierte Nachbildung der 103 118, nun schon im exakten H0-Maßstab von 1:87, der ein Jahr später eine nicht weniger gut gelungene Lok der DB-Serienausführung im Baumaßstab von 1:160 für 68 Mark folgte. Ebenfalls im Jahre 1972 gab es von Arnold die erste Serienlok für 69,50 Mark und Minitrix brachte wenig später ein N-Modell der 103 133 auf den Markt. Ganze 88 mm lang, über die Puffer gemessen, ist das kleinste Modell aus einer Se-



Bild 198: Rocos schmucke 103 mit Dekorflächen war zuerst nur als Verbands-Sonderserie erhältlich. 2000 erschien sie auch im normalen Sortiment.

Bild 199: Die Vorserienlok als Minitrix-Nachbildung wies noch bewegliche Pufferbohlen und zwei Kunststoffradsätze auf.



Bild 200: Auch Arnold begann die E 03-Familie mit einer Vorserienlok.



Bild 201: Die zweite N-Auflage von Fleischmann war bereits mit einem Einholmstromabnehmer ausgestattet.



Bild 202: Dagegen besaß die erste Serienlok von Minitrix noch die Frontschürze.



Abb. 193 bis 196: MV-MK; 197, 198: MV-Ki; 199 bis 202: H. Obermayer; 203: Märklin

Bild 203: Kleinste Serien-Nachbildung der 103 ist das Z-Modell von Märklin.



rienfertigung. Märklin schuf dieses Produkt der Feinwerktechnik in 220-facher Verkleinerung im Jahre 1974 in der Baugröße Z. Der ursprünglich angegebene Preis von 89 Mark kletterte wenige Jahre später schon auf 127 Mark. Inzwischen erschienen davon auch Varianten in den Farben der Lufthansa und in Orientrot.

Erst sehr spät – im Jahre 1984 – stieg Roco in ein offensichtlich florierendes Geschäft mit Modellen der Baureihe 103 ein. Als Vorbild für ein exzellentes Modell diente die längere Serienausführung ab der 103 216, noch mit Schürzen und Pufferverkleidungen. Im Laufe der Zeit entstanden daraus zahlreiche Varianten nach allen beim Vorbild verwirklichten Farbkonzepten und Bauartänderungen. Jüngster Spross ist die erst kürzlich erschienene 103 109 mit silberner Dekorfläche auf beiden Längsseiten. Im Sortiment „Hobby Line“ war die orientrotmit-Lätzchen-lackierte 103 231 zu finden. Natürlich wird auch die auf EJ-Initiative in Verkehrsrot lackierte und von Roco gesponserte 103 233 als H0-Modell aus Salzburg erscheinen.

Im Jahre 1991 löste Lima mit einer Neukonstruktion das nicht mehr zeitgemäße ältere H0-Modell ab und startete die Fertigung von Fahrzeugen aller Bauausführungen und Farbgebungen. Etwa zu gleicher Zeit begann Lemaco mit fünf verschiedenen Kleinserien in der Nenngröße H0 eine kleine Schar von Sammlern zu verwöhnen. Bereits zuvor gab es einige dieser begehrten Preziosen in der Baugröße O, zum Teil noch besonders aufgerüstet und durch Markscheffel & Lennartz vertrieben. Noch größer, im Maßstab 1:32 der Spur 1, präsentierte Wilgro eine 103 130 schon im Jahre 1985 und später auch eine Ausführung im Lufthansa-Look. Der Vollständigkeit halber sei auch noch die Aktivität von Beckmann TT erwähnt, die zur Fertigung von Modellen im Maßstab 1:120 in unterschiedlicher Farbgebung führte.

Ganz zum Schluss sei noch ein Einzelstück erwähnt, etwa im Maßstab 1:5. Es dient – längenverkürzt, aber eindeutig der Vorserien-E 03 nachgebildet – seit über dreißig Jahren auf Volksfesten, so beispielsweise dem Münchner Oktoberfest, als Zuglokomotive einer Kindereisenbahn.

Horst Obermayer