B 30873 E • ISBN 3-89610-100-5

Eisenbahn JOURNAL

Deutschland € 12,50

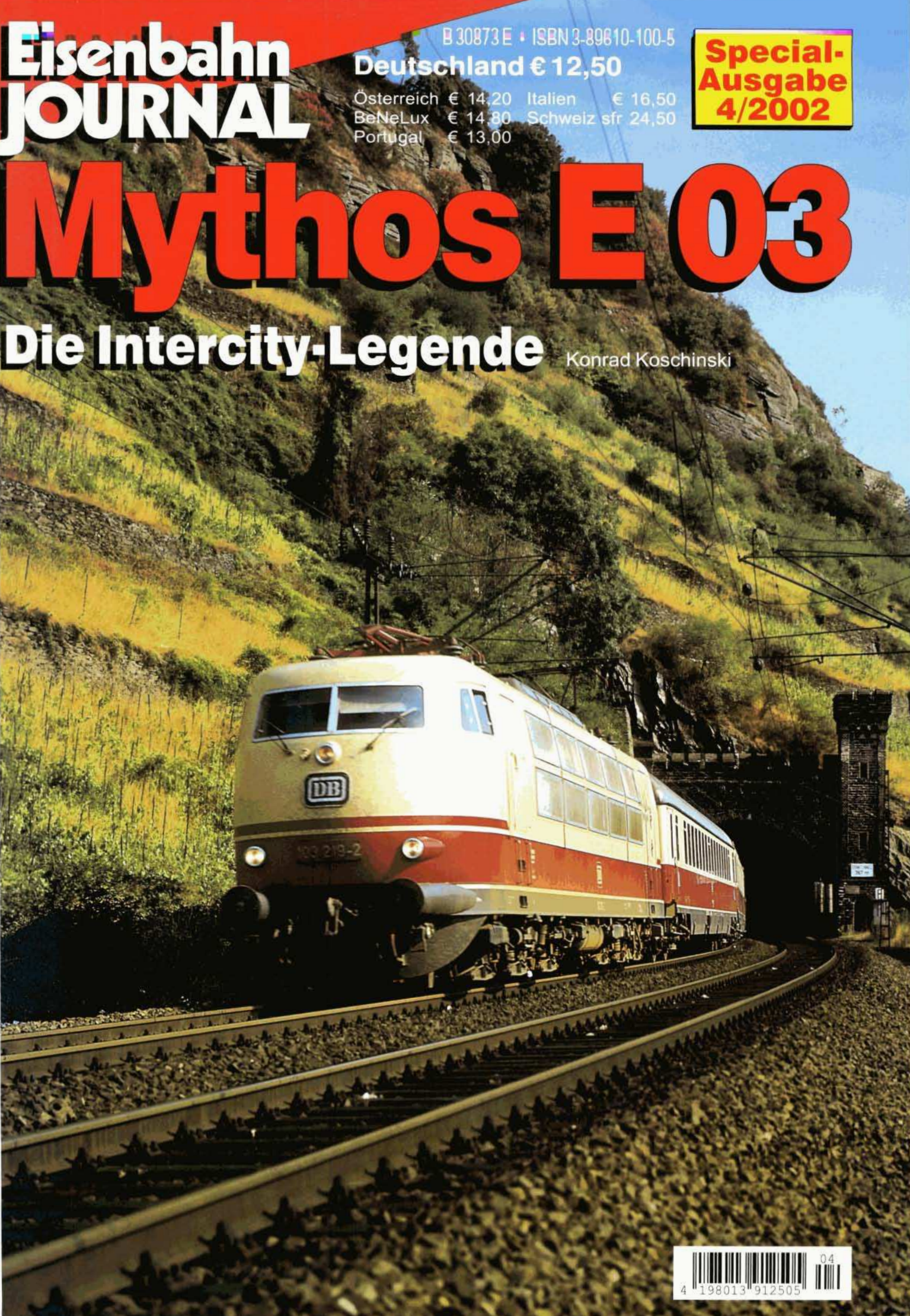
Österreich € 14,20 Italien € 16,50
BeNeLux € 14,80 Schweiz sfr 24,50
Portugal € 13,00

Special-Ausgabe 4/2002

Mythos E 03

Die Intercity-Legende

Konrad Koschinski



4 198013 912505 04

Inhalt

Bild 1 (Titel): 103 219 kommt aus dem Banktunnel südlich von St. Goar wieder ans Licht. Es dürfte kaum eine 103 geben, die dort nicht auf den Film gebannt worden ist. **Abb.: R. Palm**

Bild 2: An der ehemaligen Blockstelle Ohl bei Schlüchtern passiert 103 181 am 27. April 1991 die Ruine einer Basaltstein-Verladeanlage. **Abb.: H. Scheiba**

Vorwort	6
Die Schönste und Stärkste	12
Im Heiligtum der 103	22
Geplant als E 01, realisiert als E 03	24
Die Serie: 145 »runde Renner«	28
Über 25 Jahre lang Top-Stars	32
Rheindämmerung	58
Schon vor dem Ende legendär	64
Otto und die 103	74
Schicht 708 –	
oder wie man 2571 auch erleben kann	76
Fahrzeugstatistik Baureihe 103	78
Vermischtes	82
Quellenangaben	84
Modelle der E 03/103	86
Impressum	88

Vorwort

Als wir im Frühjahr 1995 das erste Sonderheft des Eisenbahn-Journals über die Elektrolokomotiven der Baureihe 103 produzierten (EJ-Special 3/95), war die Ablösung der DB-Schienenstars durch die Drehstromloks der Baureihe 101 absehbar und nicht zuletzt deshalb das Interesse an der Publikation erfreulich groß. 1997 begann dann die planmäßige Ausmusterung der Serienmaschinen und bald darauf war un-

Bild 3: Mit 103 144 vorne und 103 232 hinten ist am 5. Januar 2002 der Urlauberzug D 13170 Garmisch-Partenkirchen–Köln bespannt (aufgenommen bei Garmisch). Die betriebsbedingt kurze Wendezeit der aus München zugeführten Garnitur im Bahnhof Garmisch macht die „Sandwich-Lösung" erforderlich. **Abb.: B. Eisenschink**

ser Heft ausverkauft. Im Jahr 2000 entschieden wir uns, das Thema neu zu bearbeiten, und es erschien im September 2000 die Sonderausgabe III/2000 (103 – Technik, Einsatz, Abschied): komplett neu bebildert und mit dem Text eines anderen Autorenteams. Zu unserer Überraschung war die Nachfrage so groß, dass wir bereits Anfang 2002 erneut vor der Frage standen, ob ein Nachdruck der ersten Auflage oder die Herausgabe eines völlig neuen Heftes die bessere Lösung ist. Wir haben uns für die zweite Variante entschieden, d.h. das Autorenteam mit Konrad Koschinski an der Spitze hat das Thema neu bearbeitet und mit Ausnahme der Zeichnungen sowie eines einzigen Fotos präsentieren wir Ihnen ausschließlich Abbildungen, die in den beiden bisherigen 103-Ausgaben noch nicht enthalten waren. **Die Redaktion**

Bild 4: Am 20. Oktober 2001 hat 103 227 den historischen Orient-Express von München nach Traunstein und zurück gebracht. Das im Fahrpreis enthaltene Menü gehört bei dieser Gourmetfahrt zum Programm, nicht aber die 103 als Zugpferd (fotografiert kurz vor Traunstein). **Abb.: C. Kirchner**

Bild 5: Im Schlepp eine abgebügelte 101, braust die planmäßige 103 mit dem EuroNight 482 nach Kopenhagen am 22. Juli 2000 durch die ins Abendlicht getauchten Felder bei Röhrmoos (Strecke München–Ingolstadt). **Abb.: A. Ritz**

DB
103 169-9

Bild 6: Im Mai 1997 wurde der neue Fern- und Regionalbahnhof Berlin-Spandau mit seinen filigranen Hallendächern in Betrieb genommen. 103 169 am 16. April 2000 beim Zwischenhalt mit Interregio 2542 nach Bad Bentheim. **Abb.: K. Koschinski**

DB
103 158-2

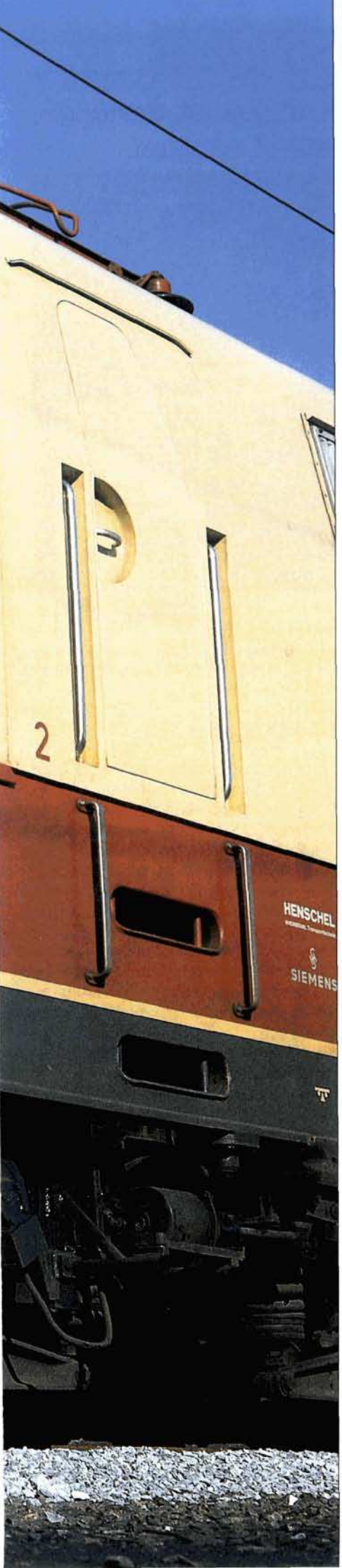


Bild 8: Bei den Vorserienloks setzte eine Aluminiumleiste die Rahmenpartie vom Kastenaufbau ab – blitzblank glänzt sie wieder an der E 03 001 (8. April 2001, Bh Frankfurt 1).

Bild 7 (links): Lokomotivkopf, Pufferverkleidung und Schürze harmonieren perfekt – wie in der Studie von 103 158 zur Geltung gebracht (16. Februar 1975, Bw Dortmund Bbf). **Abb.: J. Glöckner**

Die Schönste und Stärkste

Für die Deutsche Bundesbahn war die Hundertdrei das Trumpf-Ass auf Intercity-Strecken, doch bei den meisten Eisenbahnfreunden machte sie damit keinen Stich. Die ließen sich vielmehr von den letzten Dampflokomotiven, Altbau-Elloks und V 200 reizen. Dafür schlugen die Herzen der Fans höher, nicht für die heute so gepriesene Intercity-Legende, die einem ständig begegnete und deren Dauerpräsenz auf DB-Plakaten und als Plastikmodell in DER-Reisebüros geradezu penetrant wirkte.

„Welch ein Anblick! Wie stolz sie sich in die Brust wirft. Ja, stark ist die 103, schön und schnell. Rasant im Anzug: Mit 8 Wagen in knapp 3 Minuten von 0 auf 200 – Schnitt 130. Spitze 200! Mühelos ..." Die Zeitschrift „DB mit Pfiff" schwärmte in höchsten Tönen von den rot-beigen Schienenstars. Unsereins, die wir lieber aussterbenden Raritäten hinterherjagten, riss das nicht vom Stuhl. Prompt wurden wir vom keineswegs jugendlichen Schriftleiter der Bundesbahn-Postille für junge Leute in die Ecke der „Lokmuffel" gestellt, fanden uns in der Kolumne eines gewissen Tim Nörgelkopf wieder, der uns aus der Seele sprach: „Moderne Eisenbahn? Was soll's? – Nichts geht über Dampflokomotiven! Ganz klar! Eine Dampflok ist schön, ist rassig – wie ein edles Pferd. Und das bißchen Ruß, meine ich ... schmeichelt dem Genießer, gelle?" Gäbe es Tim Nörgelkopf heute noch, hätte er vielleicht wie so mancher in die Jahre gekommene Dampflokfan den Sexappeal der gealterten 103 entdeckt. „Und weil eine stündliche Begegnung mit ihr längst der Vergangenheit angehört, dreht man sich heute selbst nach der verwahrlosten ‚neuroten' Latz-103 um und wundert sich nur, dass die Maschinen nach jahrzehntelanger Schwerstarbeit immer noch dem drohen-

Bild 9: Auf den Blickwinkel kommt es an: Aus diesem zum Beispiel wirkt das „weiße Lätzchen" doch gar nicht so albern – oder? (14. Mai 2002, München Hbf). **Abb. 8 und 9: J. Hund**

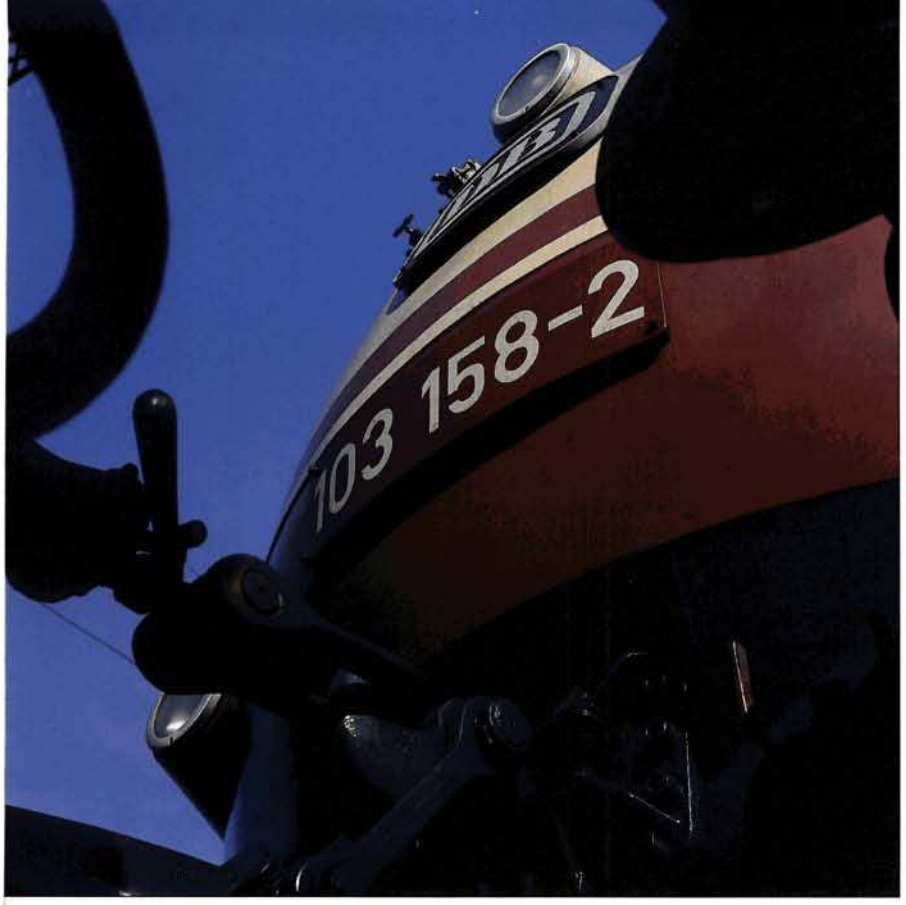


Bild 10: Aufgeblickt zur Schönsten und Stärksten: Markante Rundungen, wohin das Auge reicht. Nur die mittige Stirnlampe ragt keck hervor. **Abb.: J. Glöckner**

Bild 11: Firmenwagen, Modell Intercity. Anzeige in einem Sonderheft des Magazins „kicker" (1987). **Abb.: Sig. Zimmermann**

den Schneidbrenner davonfahren", schrieb Joachim Seyferth im Eisenbahn-Journal 6/2002. Freilich: Die 103-Euphorie hat gerade auch jene Eisenbahnfreunde befallen, die die Glanzzeit der pfeilschnellen Sechsachser gar nicht mehr erlebt haben. Treffend konstatierte Wolfgang Clössner in SCHIENE 2/2002: „Bevor die lange verschmähte Loktype den Kultstatus einer Symbol-Lok erhielt, musste eine neue Generation von Liebhabern heranwachsen."
Höchstwahrscheinlich erlangt auch der ICE irgendwann Kultstatus, zumindest der vom Konzept her schon technisch überholte ICE 1 mit seinen lokomotivartigen Triebköpfen und dem – na, was wohl? – geradezu „legendären Buckel-Speisewagen"! Dass der ICE 1 dereinst als zeitlos schön gilt, erscheint allerdings kaum vorstellbar. Die markanten Rundungen der 103 jedenfalls becircen nach wie vor, ganz unabhängig vom Zeitgeschmack.
Die aerodynamisch gerundete Kopfform wurde vom Institut für Schienenfahrzeuge und maschinelle Bahnanlagen der Universität Hannover nach Versuchen im Windkanal entworfen. Ursprünglich setzte sich die parabelförmige Stirnpartie unterhalb des Brückenrahmens in einer tief herabgezogenen Frontschürze fort und besaßen die Puffer eine der Stromlinienform angepasste Blechverkleidung. Lokomotivkopf, Schürze und Pufferverkleidung bildeten eine optische Einheit, die auf perfekte Weise Rasanz wie Eleganz ausstrahlte. Die Führerstände wurden in die parabolisch gestalteten Endhauben integriert. Übrigens erhielt die E 03 – anders als die E 10, E 40, E 41 und E 50 – einen Lokkasten aus fünf einzelnen, auf den Brückenrahmen aufgesetzten Hauben. Durch Abnahme der drei mittleren Hauben konnte erstmals bei einer DB-Ellok der gesamte Maschinenraum für Wartungsarbeiten freigelegt werden.
Bei den Vorserien-103 betonen einreihige Lüftungsgitter die schlanke Linie der 20 Meter langen Sprinter. Die mit doppelreihen Lüftungsgittern versehenen Serien-103 wirken weniger schlank, dafür umso kraftvoller. In der Tat sind die 103.1 mit 7080 kW (9600 PS) Stundenleistung und 10 400 kW (14 100 PS) Kurzzeitleistung bis heute die stärksten Einrahmenlokomotiven der Welt. Was das konkret heißt, versuchte die erwähnte Postille mit Pfiff 1982 ihren jungen Lesern nahe zu bringen, am Beispiel einer Führerstandsmitfahrt auf der 103 des IC 173 *Tiziano*: „Lokführer Haller drückt den Fahrschalter weiter ... ssst, Maschen ist schon vorbei ... der Geschwindigkeitsmesser steigt und steigt: 170 – 180! Dabei ist ein IC mit 13 Wagen beileibe kein Pappenstiel. Aber die 103 schafft das mühelos. Das Geschwindigkeitsband peilt 190 km/h an – und wächst immer noch. Freunde, das ist 'ne reife Leistung: rund 10 000 PS liegen am Zughaken. Nicht mitgerechnet die 4000 PS, die in der Maschine auf Abruf schlummern – die stille Reserve, um auch auf Bergstrecken glänzend bestehen zu können. Klasse! Die 200 km/h sind erreicht. Stramm bleibt die Geschwindigkeitsanzeige stehen. Einfach sagenhaft, dieses Tempo ... die Mischung von Fahrtwind und Summen der Maschinen ist Musik – ja, die 103 hat den 200-km/h-Song heraus."

Das Outfit der 103

Nicht mehr vergönnt war es uns, in „DB mit Pfiff" eine Lobhudelei auf die neue Farbgebung der 103 zu lesen. Als die ersten Maschinen 1987 umlackiert wurden, existierte die Zeitschrift nicht mehr. Schade, denn vermutlich hätte uns der unfreiwillig satirische Text etwas aufgeheitert. An sich war die Abkehr von den TEE-Farben zugunsten der neuen „Produktfarbe" des Fernverkehrs ja zum Heulen. Wohl kaum jemand mit Sinn für Ästhetik fand den Wechsel vom ausgesprochen attraktiven Rot-Beige zum eintönigen Orientrot mit weißem „Brustlätzchen" gut.
Bis 1987 waren den Intercity-Loks gravierende farbliche Änderungen erspart geblieben, sieht man von den doch recht deutlichen Unterschieden zwischen Vorserien- und Serienmaschinen ab. Die E 03 001 bis 004 waren in der unteren Rahmenpartie inclusive Schürzen und Pufferverkleidung schwarzgrau gespritzt, in der oberen Rahmenpartie purpurrot, darüber bis zum schmalen purpurroten Streifen an der Dachkante beige und im Dachbereich einschließlich der Haube silbergrau (offiziell weißaluminium genannt). Ein schmaler beiger Seitenstreifen setzte den grauen Teil vom roten Teil der Rahmenverkleidung ab, eine umlaufende Aluminiumleiste die gesamte Rahmenpartie vom beigen Kastenaufbau. Die Farbaufteilung im Rahmenbereich wurde bei den 103.1 beibehalten. Die umlaufende Aluminiumleiste hingegen entfiel, stattdessen zierte ein vor den Einstiegen spitz auslaufender purpurroter Streifen bei-

Bild 12: 103 207 im Jahr 1972 mit einem Zug des damals rein erstklassigen TEE/IC-Systems vor weltbekannten Domtürmen am Rhein. **Abb.: R. Palm**

Bild 13: 110 315 und 103 158 Stirn an Stirn: die eine mit Bügelfalte, die andere kugelig geformt, beide mit Pufferverkleidung (Bw Dortmund Bbf 1975). **Abb.: J. Glöckner**

de Frontpartien. Das Dach der 103.1 bezog man übergangslos in die beigefarbene Lackierung ein, lediglich die mittige Dachhaube erhielt einen nun in dunklerem Grau gehaltenen Anstrich. Die Drehgestelle der Serienloks wurden wie die der Vorserienloks tiefschwarz, die Lüftergitter zunächst noch unverändert silbergrau und die Stromabnehmer üblicherweise feuerrot lackiert.

Klar, die Unterschiede zwischen 103.0 und 103.1 fielen jedem Eisenbahnfreund auf, der sich auch nur halbwegs für Elloks interessierte. Aber mal ehrlich, liebe nicht mehr ganz jugendlichen Leser aus der Alt-BRD: Wer kannte in den siebziger und frühen achtziger Jahren schon abweichende Anstrichvarianten *innerhalb* beider Unterbaureihen? Die Nummern der E 18 mit alten Lampen beispielsweise dürften den meisten geläufiger gewesen sein als die Nummern besonders lackierter 103er.

Also, es sei hier pflichtschuldigst vermerkt: Die 103 001 erhielt 1980 im Zuge eines Neuanstrichs in Anlehnung an die Serienloks ein beiges Dach mit dunkelgrauer Haube. Die 103 109 hatte bis 1987 um die Lüftergitter herum eine graue, zu den Lok-

Bild 15: E 03 004 am 8. September 1965 mit IVA-Sonderzug am Münchner Messegelände. Der rote Absetzstreifen unterhalb des silbergrauen Daches war für die Vorserienloks ebenso typisch wie die Alu-Leiste zwischen beigem und rotem Bereich. **Abb.: Dr. R. Brüning**

Bild 16: Die 103 001 erhielt 1980 im Zuge eines Neuanstrichs ein beiges Dach mit dunkelgrauer Haube. **Abb.: B. Backhaus**

enden hin spitz zulaufende Kontrastfläche und von den Stirnseiten bis hinter die Führerstandstüren reichende rote Zierstreifen. Die im September 1975 verunglückte 103 113 verließ das Aw Opladen nach ihrem Wiederaufbau im Herbst 1977 mit insgesamt purpurrot gespritzten Rahmen- und Pufferverkleidungen, wies im Rahmenbereich aber weiterhin einen schmalen beigen Zierstreifen auf. Später bekamen auch die 103 109, 116, 117, 128, 132, 137, 150, 158, 171, 184, 208 und 218 diesen Anstrich – dem aufgeklärten Fan als „rb/rR" (rot-beige mit rotem Rahmen) natürlich ein Begriff.

Alles Petitessen, die das schnittige Aussehen nicht beeinträchtigten! Das änderte sich ab 1981. Nach Ausweitung der Einsätze mit Tempo 200 wirbelten die Lokomotiven immer häufiger Schottersteine und Schneeklumpen auf, hinter den Frontschürzen sammelten sich Schnee- und Eisablagerungen an. So büßten alle 103.1 aus Sicherheitsgründen 1981/82 ihre Frontschürzen ein. Ab Ende der achtziger Jahre mussten bei vielen Loks auch die korrosionsgeschädigten Pufferverkleidungen entfernt werden – letzten Endes bei den meisten.

1987 schockten die DB-Designer, in dem sie „Corporate Identity" gnadenlos über Harmonie zwischen Form- und Farbgebung stellten. Als erste Lok ihrer Baureihe wurde im Juli 1987 die 103 115 in die orientrote („neurote") Sauce getunkt, ausgespart blieb die so genannte Kontrastfläche in Licht-

grau auf den Stirnseiten. Bis 1997 verpasste das Aw Opladen über 80 bislang in vornehmen TEE-Farben lackierten Edelrennern den grellen „Cola-Dosen-Look", die Drehgestelle und meist auch die Lüftergitter spritzte es graubraun.
Die für den Airport-Express zwischen Stuttgart und Frankfurt auserkorene 103 101 erhielt jedoch im Frühjahr 1991 ein „Lufthansa-Outfit": graubraunes Laufwerk, untere Rahmenpartie dunkelgrau, obere Rahmenpartie melonengelb sowie Lokkasten,

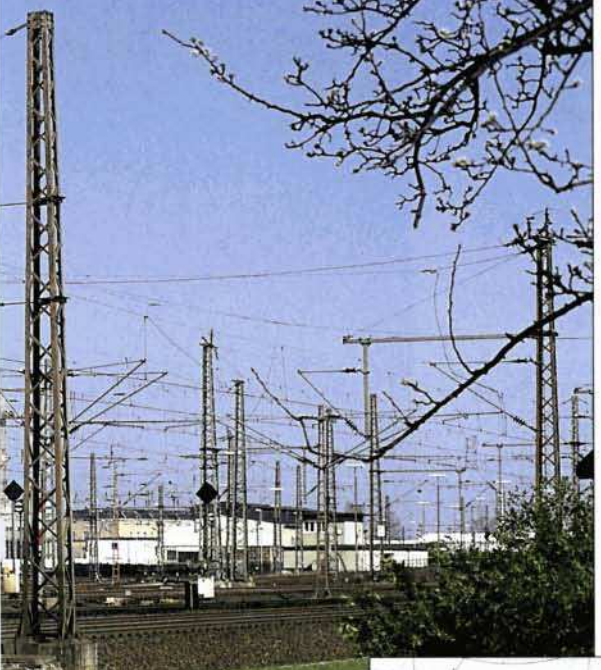
Bild 17: Die 103 109, erste ausgelieferte Serienlok, trug bis 1987 um die Lüftergitter noch eine silbergraue Zierfläche. **Abb.: R. R. Rossberg**

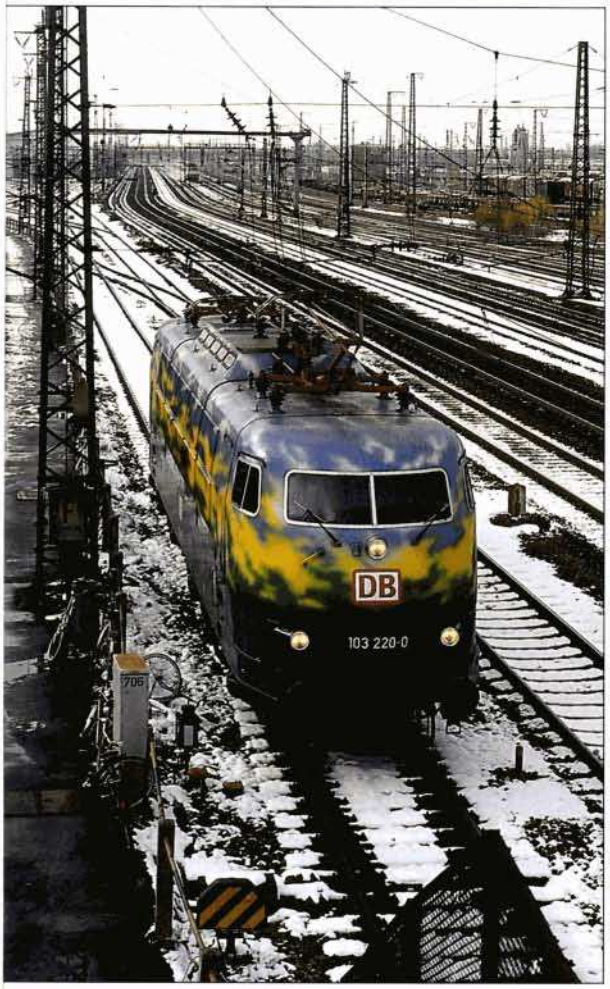
Bild 18: Insgesamt 13 Serienloks erhielten einen rot-beigen Neuanstrich mit rotem Rahmen, als erste im Herbst 1977 die 103 113. **Abb.: A. Ritz**

Bild 19: Bei 103 184 wurde das traditionelle Farbkleid mit rotem Rahmen noch Anfang 2002 erneuert (aufgenommen in Frankfurt/M Hbf, 21. Februar 2002).

Bild 20: Vier 103er, drei Farbvarianten: 103 126, 103 132, 103 237 und hinten die verkehrsrote 103 233 (Frankfurt/M Hbf, 20. März 2002). **Abb. 19 und 20: T. Schwade**

Bild 14 (großes Foto): Die Standardfarbgebungen der 103.1: Orientrot inclusive des Rahmens und Rot-Beige mit schwarzem Rahmen, vertreten durch 103 202 und 103 209 (1993 in Düsseldorf-Derendorf, unterwegs zum AW Opladen). **Abb.: C. Kirchner**





Lüfter und Dach lichtgrau. Nach dem Ende des Dienstes für die Lufthansa im Mai 1993 wurde die Maschine umgehend orientrot gespritzt. Die 103 220 tauschte im Oktober 1995 ihr rot-beiges Farbkleid gegen ein gelb, grün und blau geflecktes Outfit für den Einsatz mit dem neuen Touristik-Zug. Die bereits orientrot lackierte 103 233 schließlich badete Anfang August 2000 in verkehrsroter Farbe. Die Initiative zur Umlackierung im aktuellen DB-Design ging vom Eisenbahn-Journal aus, das Sponsoring übernahm vor allem die Firma Roco. Ob die weißen Kontrastbalken zu den abgerundeten Stirnpartien besser passen als das „Lätzchen", sei dahingestellt. Der basaltgrau gespritzte untere Rahmenbereich indes be-

Bild 21: Am 8. Mai 1993 treffen sich eine 403-Garnitur und die 103 101 in Kelsterbach. Im selben Monat endet die Ära der gelb-lichtgrauen Renner „auf Flughöhe Null".

Bild 22: In die „Touristik-Lackierung" der 103 220 ist auch das Dach einbezogen. **Abb.: A. Ritz**

Bild 23: Nach der Katastrophe von Eschede ist 103 220 samt Touristikzug am 5. Juni 1998 als Ersatz für ICE 90 „Prinz Eugen" eingesprungen (beobachtet auf der NBS Fulda–Kassel bei Michelsrombach am Nordportal des Dietershan-Tunnels). **Abb. 21 und 23: Dr. R. Brüning**

Bild 24 (großes Foto): Zwei Jahre lang hat 103 101 – hier im März 1993 bei Kraichtal – den Lufthansa-Airport-Express zwischen Frankfurt und Stuttgart befördert. **Abb.: B. Eisenschink**

Bilder 25 und 27: Angeregt vom Eisenbahn-Journal, ist aus der 103 233 in verblasstem Neurot mit Lätzchen die einzige 103 im aktuellen Farbschema der DB AG entstanden. Die hauptsächlich vom Modellbahnhersteller Roco gesponserte Umlackierung erfolgte am 31. Juli 2000 im Werk Opladen (Foto links). Bei der offiziellen Präsentation fünf Tage später in Berchtesgaden gratulieren sich EJ-Vertriebsbeauftragter Christoph Kirchner und Roco-Marketingleiter Anton Gebert zum gelungenen Projekt (Foto Mitte links).
Beide Abb.: Slg. Kirchner

Bild 28: Den Roco-Aufkleber trägt die Lok auch noch im Jahr 2002. **Abb.: A. Ritz**

Bild 26 (oben rechts): Die „Lady in Red" am 24. Februar 2002 bei der Einfahrt in den Münchner Hauptbahnhof. An diesem Tag hat sie zwischen Stuttgart und München den EC 115 „Blauer Enzian" Dortmund–Klagenfurt befördert. **Abb.: A. Ritz**

Bild 29 (links unten): Wenn schon Verkehrsrot, dann konsequent mit dem eckigen Kontrastbalken auf der rundlichen Stirnfront! **Abb.: C. Kirchner**

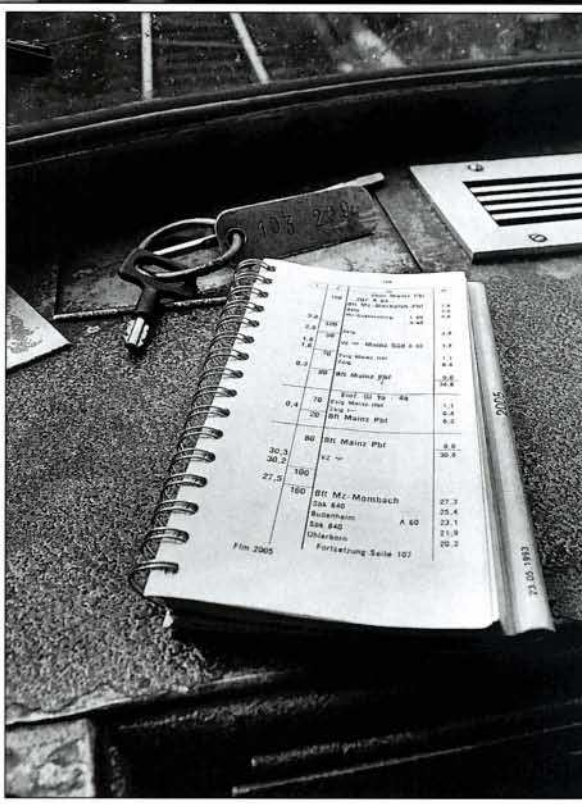
Bild 30 (rechts): Charakteristisch für alle 103er sind die Fenster in der Dachhaube, durch die die Maschinenraumbeleuchtung scheint. Gut zu sehen auf dem am 8. Januar 2001 im Bh Frankfurt/Main 1 entstandenen Foto.
Abb.: J. Hund

tont wieder die Länge der als „Lady in Red" populär gewordenen Lok. Lüfter und Dachhaube der 103 233 sind ebenfalls basaltgrau, die Drehgestelle wie zu Anfang tiefschwarz.

Ein paar Worte noch zur für das Erscheinungsbild einer Lokomotive durchaus wichtigen Beschilderung: Spätestens wenn sie 103er anlässlich von Hauptuntersuchungen ins orientrote Farbkleid zwängte, ersetzte die Deutsche Bundesbahn die schwarzen gusseisernen DB-Schilder durch aufgeklebte rote DB-Embleme. Auch bei vielen rot-beige belassenen Loks wurde so verfahren. Selbstverständlich wich das alte Emblem 1994 dem nunmehr durchweg aufgepappten, neu kreierten Keks der DB AG. Die Nummernschilder auf den Stirnseiten jedoch konnten nicht durch Klebeziffern ersetzt werden, denn sie mussten Lüftungsöffnungen im Lokkasten abdecken. Diese Besonderheit blieb den 103ern, egal wie lackiert, bis zum Schluss erhalten.

DB
103 233-3

DB
103 233-3
DB
103 233-3
3
2



Im Heiligtum der 103

Von Joachim Seyferth

Die Stufen zum vermeintlichen Heiligtum einer Lokomotive führen bei der 103 nicht direkt in den Führerraum, sondern münden unspektakulär im Maschinenraumgang. Erst nach einer weiteren schmalen Tür ist der Lokführer an seinem eigentlichen Arbeitsplatz; für Außenstehende enttäuschend eng angesichts des stolzen äußeren Erscheinungsbildes der langen Maschine. Doch ruhig ist es hier, bei geschlossenen Seitenfenstern sind die Lautsprecherdurchsagen vom Bahnsteig nur stark gedämpft zu vernehmen, auch die Akustik des Maschinenraums wird von dicken Gummidichtungen und Trennwänden zurückgehalten.
Nein, spektakulär ist der Führerstand der Hundertdrei wirklich nicht, viele Elemente sind von den Einheits-Ellok her bekannt und verwandt. Nur die vergleichsweise weit gebogenen Frontscheiben und die Instrumente der Linienzugbeeinflussung erinnern an den Nimbus der Schnellfahrlokomotive, deren Glanz schon lange an die Nachfolger der diversen ICE-Generationen abgetreten wurde. Das Besondere einer 103-Führerstandsmitfahrt ist nicht die technische Realität der engen Kabine, sondern das Fluidum der Spitzenzuggattung Intercity, der immergrünen Signale und der abgeschobenen Personen- und Güterzüge auf den Überholgleisen. Eine 103 hat buchstäblich immer freie Bahn, kennt nur durchgehende Hauptgleise und ist schneller als der Rest. Und der Prellbock in den Kopfbahnhöfen der Metropolen scheint schon beinahe eine Beleidigung für sie zu sein. So war das zumindest in den 103-Glanzzeiten der Bundesbahn-Ära. Doch auch zu den Zeiten der „Neuen Bahn" durfte sie sich noch mit ihren 200 Sachen auf der Schnellfahrstrecke austoben, ihre Drehgestelle schluckten die Hochgeschwindigkeitsweichen zwischen Mannheim und Stuttgart genauso souverän wie der entgegenkommende ICE. Klar, dass die Seitenfenster bei diesem Auslauf geschlossen sein mussten, sonst knallte der ohrenbetäubende Fahrtwind einem die losen Buchfahrplanseiten um die Ohren. Gemächlicher ging's da schon auf den Altstrecken daher, mit 70 in der radreifenkreischenden Kehre bei Elm oder mit 100 im engen Rheintal. Der Unterschied zum Nahverkehrszug war nicht mehr sehr groß, dank der grünen Welle nur nicht mit soviel Bremserei und Halten verbunden. Die Lokführer fuhren die 103 zwischen ihren Wendebahnhöfen wie die Straßenbahn hin und her, hinten ein Zug wie jeder andere.
Wie jeder andere? Nein, nicht wirklich. Der einsame Mann ganz vorne auf der Maschine hatte auf ereignislosen langen Streckenabschnitten im Oberrheintal oder in Niedersachsen genug Zeit, seine Fantasie spielen zu lassen: Während unter ihm sechs Fahrmotoren rotierten

Bild 35: Spektakulär ist der 103-Führerstand nicht. Die Anordnung der Schalter und Hebel entspricht überwiegend der Anordnung in den Einheits-Elloks.

Bilder 31 bis 33: Aus der Perspektive des 103-Lokführers gesehen: oben links auf die Strecke Mainz–Worms (28. Februar 1994), daneben und darunter auf die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart (21. September 1995). **Alle Abb.: J. Seyferth**

Bild 34 (links): Geschwindigkeitsheft für einen vom EC 108 „Thunersee" befahrenen Streckenabschnitt auf der 103 209 (28. Mai 1994).

und zwölf Räder ihre unvorstellbare stählerne Reibungskraft entfalteten, spielte sich hinten im Zug das pralle Leben ab. In jedem Abteil eine andere Welt, zufällig und schicksalhaft zusammengewürfelt zwischen Start und Ziel der Reisenden. Hier angeregte Unterhaltung, spielende Kinder, kreuzworträtselnde Omas und kuschelnde Paare, dort gedämpftes Murmeln und das dezente Rascheln der Wirtschaftspresse. Dazwischen der Speisewagen mit dem Duft des Tagesmenüs, der Koch schwitzt und sein Kellner erhält gerade Trinkgeld, die Gäste schauen in die vorbeifliegende Landschaft, zwei Rotweingläser klirren aneinander. Jetzt nur keine Schnellbremsung! Einfahrt Hünfeld „Frei". Des Lokführers Tunnelblick hätte auch nichts anderes erwartet, das Augenpaar fest auf das viersilbrige Schienenband 500 Meter voraus gerichtet. Was 100, 50 Meter vor der Maschine passiert, ist eh schon vorbei. Eine Schwestermaschine mit einem Kollegen nähert sich, zwei Arme zum Gruß, das blaurotbeige Wagenband wischt vorbei. Gemütliche Güterzüge folgen, irgendwann das Weichbild einer Großstadt und ein Bahnsteig erwartungsvoller Menschen. Es ist immer dasselbe. Wirklich?

Wirklich einsam und wohl nur für den mitfahrenden Gelegenheitsgast romantisch ist die 103-Fahrt in den Abendstunden, wenn unter der dunklen Landschaft vor den weit gebogenen Scheiben die Beleuchtung der Instrumente den Führerstand auf das Wesentliche reduziert. Einfach, wenn in klaren Nächten die fernen Signale grün strahlen und der Zugbahnfunk schweigt. Anstrengend, wenn Nebel oder der schmale Schatten des Scheibenwischers sowie etliche neue Langsamfahrstellen die Streckenkenntnis herausfordern. Nein, kein Führerstand der Welt ist ein Heiligtum, sondern nur ein beliebter oder verschmähter Arbeitsplatz wie jeder andere. Voraussicht, Verantwortung und Vorschriften haben die Abenteuer-Assoziationen aus der Kindheit längst verdrängt; ein paar Sekunden Versagen und dieses Abenteuer wird zum Albtraum.

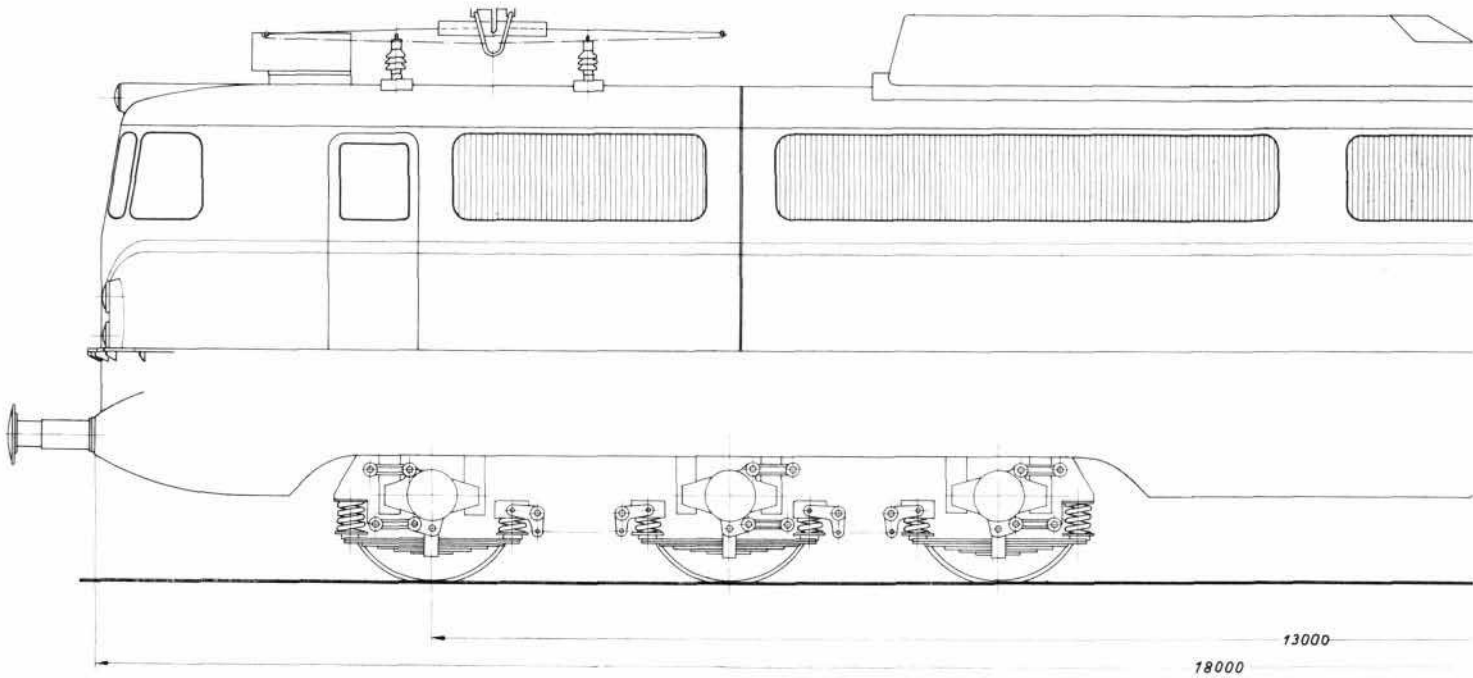
Lokführer klettern die Stufen zum vermeintlichen Heiligtum einer Lokomotive ohnehin am liebsten hinunter. Feierabend! Der Gang führt am langen Leib der vertrauten Maschine vorbei, keines Blickes mehr würdig. Hinter den Scheiben der Wagenschlange seine Reisenden, im Speisewagen tatsächlich zwei Rotweingläser. Auf dem Weg zur Lokleitung am letzten Wagen angekommen, rollt der Zug lautlos an, 400 Meter weiter vorne die 103 und Heiko, sein Kollege. Der redet auch nicht darüber und doch fühlen es die meisten: Lokführer, Traumberuf und die 103 – das passt irgendwie zusammen!

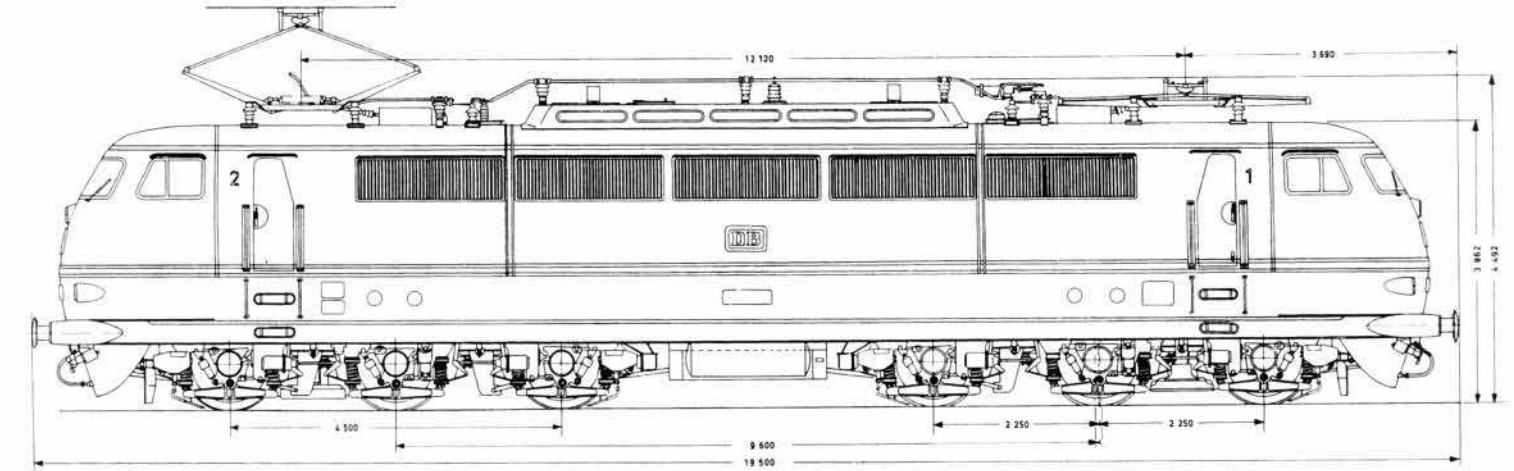
Bild 36: E 03 004 mit Sonderzug anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 im Augsburger Hauptbahnhof. **Abb.: Slg. Glöckner**

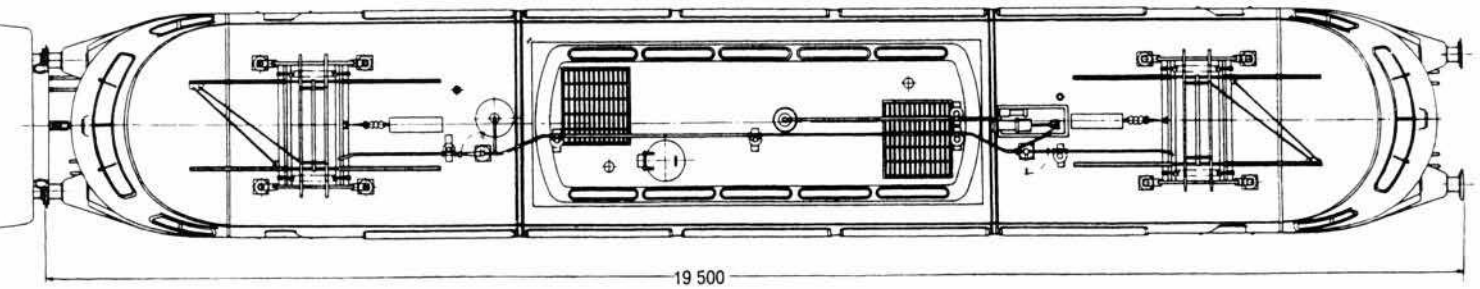
Geplant als E 01, realisiert als E 03

Schon 1952 sah die Deutsche Bundesbahn vor, das neu auszuarbeitende Ellok-Typenprogramm später um eine Co'Co'-Schnellzuglokomotive zu erweitern. Sie sollte auch schwere Züge mit 160 bis 180 km/h befördern können, die Stundenleistung war mit 3750 kW angesetzt, die Projektbezeichnung lautete E 01. Im Jahr 1954 beschloss die DB jedoch, die zunächst nur für 130 km/h ausgelegte (in fünf Prototypen gebaute) vierachsige E 10 serienmäßig als 150 km/h schnelle Maschine zu beschaffen. Die E 01 erschien auf absehbare Zeit verzichtbar.

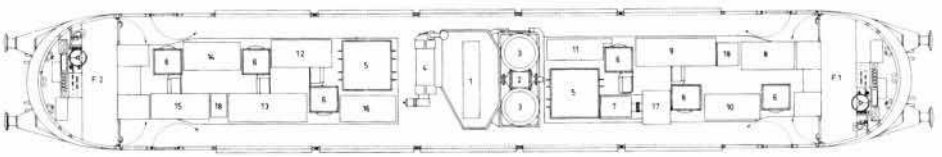
Um der stark gewachsenen Konkurrenz von Auto und Flugzeug zu begegnen, strebte die Bundesbahn zu Beginn der sechziger Jahre für TEE- und F-Züge eine deutliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten an. Somit wurde das „Projekt E 01" wieder aktuell und die Industrie mit Entwürfen für eine sechsachsige Schnellfahrlokomotive beauftragt. Nach verschiedenen Angeboten – unter anderem dem von Krupp/AEG, eine 5000-kW-Lokomotive mit der Achsfolge (1Bo)(Bo1) oder (A1A)(A1A) zu bauen – entschied sich die DB für die von Henschel/SSW vorgeschlagene Co'Co'-Ausführung. Ende 1962 erteilte die Hauptverwaltung der DB dem Bundesbahn-

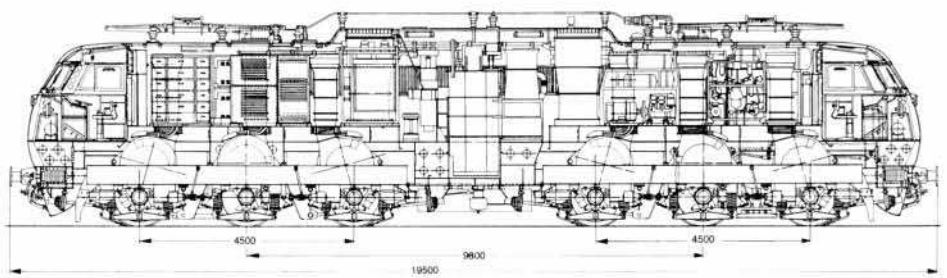






1 Haupttransformator
2 Ölpumpe
3 Ölkühlerlüfter
4 Schaltwerk
5 Bremswiderstand
6 Fahrmotorenlüfter
7 Hauptluftpresser
8 Gerüst 1 (Hilfsbetriebe)
9 Gerüst 2 (Hauptstrom)
10 Gerüst 3 (Druckluft)
11 Gerüst 4 (Hilfsbetriebe)
12 Gerüst 5 (Heizung)
13 Gerüst 6 (Hauptstrom)
14 Gerüst 7 (Indusi, Sifa usw.)
15 Gerüst 8 (El. Steuerung)
16 Gerüst 9 (Gleichrichter-Bremserregung und Schrank für Wechselrichter)
17 Gerüst 10 (Druckluft)
18 Klappe zum Kommutator





Zentralamt (BZA) München den Auftrag, mit Henschel/SSW die Entwicklung einer nunmehr als E 03 bezeichneten Co'Co'-Lokomotive zu vereinbaren. Sie sollte 200 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen, 18 t Achsfahrmasse haben und mindestens 5000 kW Antriebsleistung aufweisen.

Ehe die Ingenieure mit der konstruktiven Durchbildung der E 03 beginnen konnten,

Bild 37: Typenzeichnung, Dachansicht, Geräteanordnung und Schnittzeichnung der Vorauslokomotiven. **Abb.: Slg. Bäzold, Schnitt Slg. Obermayer**

Bild 38: Henschel-Projektzeichnung für die E 01, Seiten- und Stirnansicht. **Abb.: Slg. Wölke**

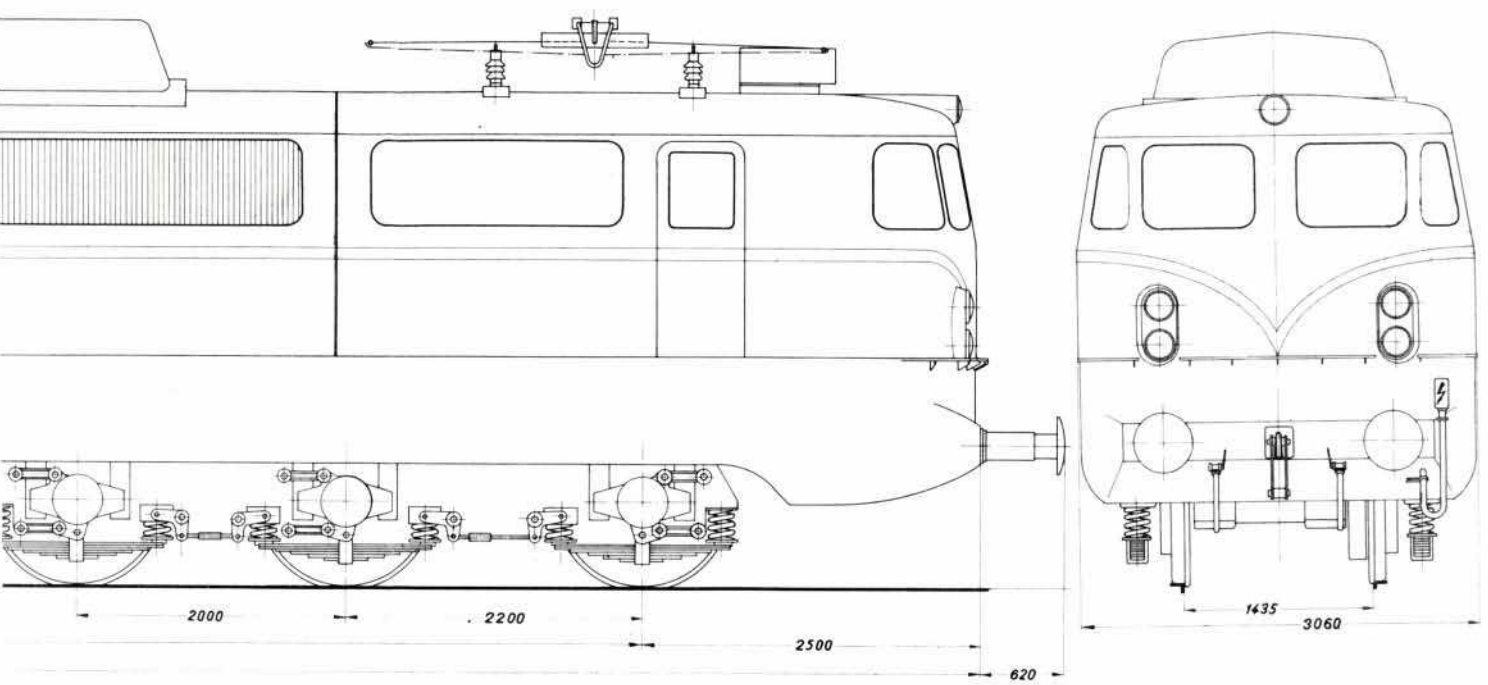


Bild 39: Am 11. Februar 1965 nimmt der DB-Vorstand in den Henschel-Werken das erste der neuen „Paradepferde" in Empfang. Es ist die als E 03 001 beschilderte E 03 002. **Abb.: Slg. Glöckner**

Bild 40: Die am 19. November 1965 abgenommene E 03 003 im Sommer 1966 mit TEE in München Hbf. **Abb.: Dr. W. Abriel**

waren vor allem für Tempo 200 taugliche Bauteile und Ausrüstungen zu erproben. Die schnellsten laufachslosen Drehgestell-Lokomotiven durften bis dato nur 160 km/h fahren, dabei handelte es sich um die 1962 für den „Rheingold" in Dienst gestellten E 10.1 mit modifizierten Drehgestellen (E 10 1239 bis 1244) sowie um die ersten E 10.12 in der endgültigen Bauform (mit neuem Lokkasten). Zu Testzwecken wurden die E 10 1265 und 1270 für 180 km/h zugelassen, die 1963 gelieferten E 10 299 und 300 erhielten geänderte Radsatzgetriebe für 200 km/h.

Mit Tempo 200 durchgeführte Schnellfahrversuche zwischen Bamberg und Forchheim dienten unter anderem dazu, die günstigste Laufwerks- und Antriebskonzeption sowie die am besten geeignete Stromabnehmer- und Fahrleitungsbauart herauszufinden. Das Laufverhalten der modifizierten zweiachsigen Drehgestelle sollte auch Aufschluss über die Oberbaubeanspruchung geben. Das war zwar wegen der künftig dreiachsigen Drehgestellausführung nur bedingt möglich, doch ließen sich Erkenntnisse für die zu wählende Radsatzlagerung, -führung und -federung gewinnen. Auf Messfahrten untersuchte man auch das strömungstechnische Verhalten, so bei Zugbegegnungen mit hoher Geschwindigkeit oder hinsichtlich der Druckwelle beim Einfahren in Tunnel. Um die aerodynamisch optimale Kopfform zu ermitteln, führte die Technische Hochschule Hannover mit verschiedenen Modellen Windkanalversuche durch.

Im August 1963 bestellte die DB bei Henschel/SSW vier Prototyp-Lokomotiven, während des noch laufenden Versuchsprogramms gewonnene Erkenntnisse flossen in die Konstruktion ein. Am 18. Februar 1965 lieferten die Henschel-Werke, Kassel, die erste E 03 aus. Anlässlich der acht Tage zuvor mit einem Festakt gefeierten Übergabe an die Bundesbahn war die Lokomotive als E 03 001 beschildert worden, tatsächlich handelte es sich aber um die E 03 002. Die echte E 03 001 wurde am 26. März geliefert, ihr folgten am 21. April die E 03 004 und am 1. Juni 1965 die E 03 003.

Die falsche E 03 001 absolvierte zunächst Test- und Messfahrten zwischen Bamberg und Forchheim. Erst nach ihrer vorläufigen Abnahme (28.5.1965) tauschte sie Mitte Juni ihre Schilder mit der bis dato als E 03 002 benummerten E 03 001. Der echten E 03 001 fiel denn auch die ehrenvolle Aufgabe zu, am 26. Juni 1965 erstmals planmäßige Schnellzüge mit Tempo 200 zu befördern. Eigentlich waren es ja besondere Schnellfahrten, die die DB anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in München veranstaltete. Doch sie deklarierte das Zugpaar D 10/11 München IVA–Augsburg Hbf–München IVA als planmäßig. Immerhin verkehrte es bis zum 3. Oktober 1965, die Züge durcheilten die ca. 62 km lange Strecke in 26 Minuten, die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h galt nur abschnittweise. Während die noch nicht abgenommene E 03 003 auf dem Ausstellungsgelände gastierte, durften auch die E 03 002 und 004 die „ersten planmäßig 200 km/h schnellen Züge" befördern. Als die IVA ihre Pforten schloss, endete das Schnellfahr-Spektakel. Die vom Bundesverkehrsminister für Abschnitte der Strecke München–Augsburg erteilte Ausnahmegenehmigung erlosch, nur noch Versuchseinsätze mit Tempo 200 blieben erlaubt. Die beim Bw München Hbf beheimateten Vorserienloks liefen mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit in bisher den E 10.12 vorbehaltenen Plänen.

Zur Technik der Vorserienloks

Der Lokrahmen wurde als Brückenträger in Stahlblech-Schweißkonstruktion ausgeführt, der mit dem Rahmen verschraubte Leichtmetall-Kastenaufbau in fünf abnehmbare Segmente unterteilt. Die Segmente zwischen den Führerständen erhielten pro Seite fünf in einer Reihe angeordnete Mehrfachdüsengitter zur Ansaugung von Kühlluft. Um die wegen des hohen Luftwiderstandes bei hohen Geschwindigkeiten (insbesondere bei Tunneleinfahrten und Zugbegegnungen) entstehenden Druckwellen abzuleiten, wurden die Kopfpartien parabolisch gestaltet. Allerdings erwies sich diese Kopfform hinsichtlich der Strömungsverhältnisse zwischen Lok und erstem Wagen als ungünstig, bei Geschwindigkeiten über 160 km/h entstanden dort sehr starke Luftwirbel. Außerdem fielen die Führerstände sehr eng aus.

Zur federnden und seitenbeweglichen Abstützung des Rahmens wurden auf jedem Längsträger der dreiachsigen Drehgestelle jeweils über dem mittleren Radsatz vier Flexicoil-Schraubenfedern eingebaut. Die Führung der Radsatzlager in den Drehgestellen erfolgte durch biegesteife, diagonal angelenkte, gummigelagerte Hebel. Der jeweils mittlere Radsatz wurde querelastisch gelagert und bekam, um noch Gleisbögen mit 140 m Radius durchfahren zu

können, ein Seitenspiel von +/- 8 mm (bei E 03 004 auch äußere Radsätze querelastisch gelagert). Als Radsatzantrieb erhielten die E 03 001 und 003 den drehelastischen Henschel-Verzweigerantrieb mit zweiseitigem Stirnradgetriebe, die E 03 002 und 004 dagegen den SSW-Gummiring-Kardanantrieb mit einseitigem Stirnradgetriebe.

Die 1965 beschafften E 03 waren nicht nur die schnellsten, sondern auch die leistungsfähigsten Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Sechs Fahrmotoren verliehen ihnen eine Nennleistung von zusammen 6360 kW (= Stundenleistung bei 198 km/h) und eine Dauerleistung von 5940 kW. Für das Beschleunigen auf 200 km/h entfalteten die E 03 kurzzeitig eine Zugkraft von 135 kN. Mit einem 300-Tonnen-Zug erreichten sie diese Höchstgeschwindigkeit auf 5‰ Steigung in 170 Sekunden und nach 6,3 km Fahrweg. Klar gestellt sei, dass die Schnellfahrlokomotiven sich in puncto Anfahrzugkraft (314 kW) und Dauerzugkraft (107 kN) nicht mit den völlig anders übersetzten Co'Co'-Güterzuglokomotiven E 50 oder E 94 messen konnten und auch nicht messen sollten.

Die Fahrmotoren der E 03 wurden wegen der auf 18 Mp begrenzten Radsatzlast auf maximale Leistung bei möglichst leichter Bauweise getrimmt. Die von SSW entwickelten zwölfpoligen Wechselstrom-Reihenschlussmotoren zeichneten sich durch ein für Wechselstrom-Kommutatormotoren spektakulär günstiges Verhältnis von Masse (3450 kg) zu Leistung (1060 kW) aus. Der Haupttransformator, ein Dreischenkeltrafo mit Ölkühler, leistete 4750 kVA für die Traktion, 720 kW für die Zugheizung und 100 kVA für die Hilfsbetriebeversorgung. Zur Entnahme der Energie aus der Fahrleitung bekamen die E 03 001 und 003 neue WSW-Einholmstromabnehmer. Auf die E 03 002 und 004 montierte man Scherenstromabnehmer der Einheitsbauart DBS 54 mit „Wanisch-Wippe" und dem mit 640 mm sehr großen Schleifleistenabstand. Zeitweilig war die E 03 001 (als 103 001) ebenfalls mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet, die E 03 003 kurioserweise mit einem Einholm- und einem Scherenstromabnehmer.

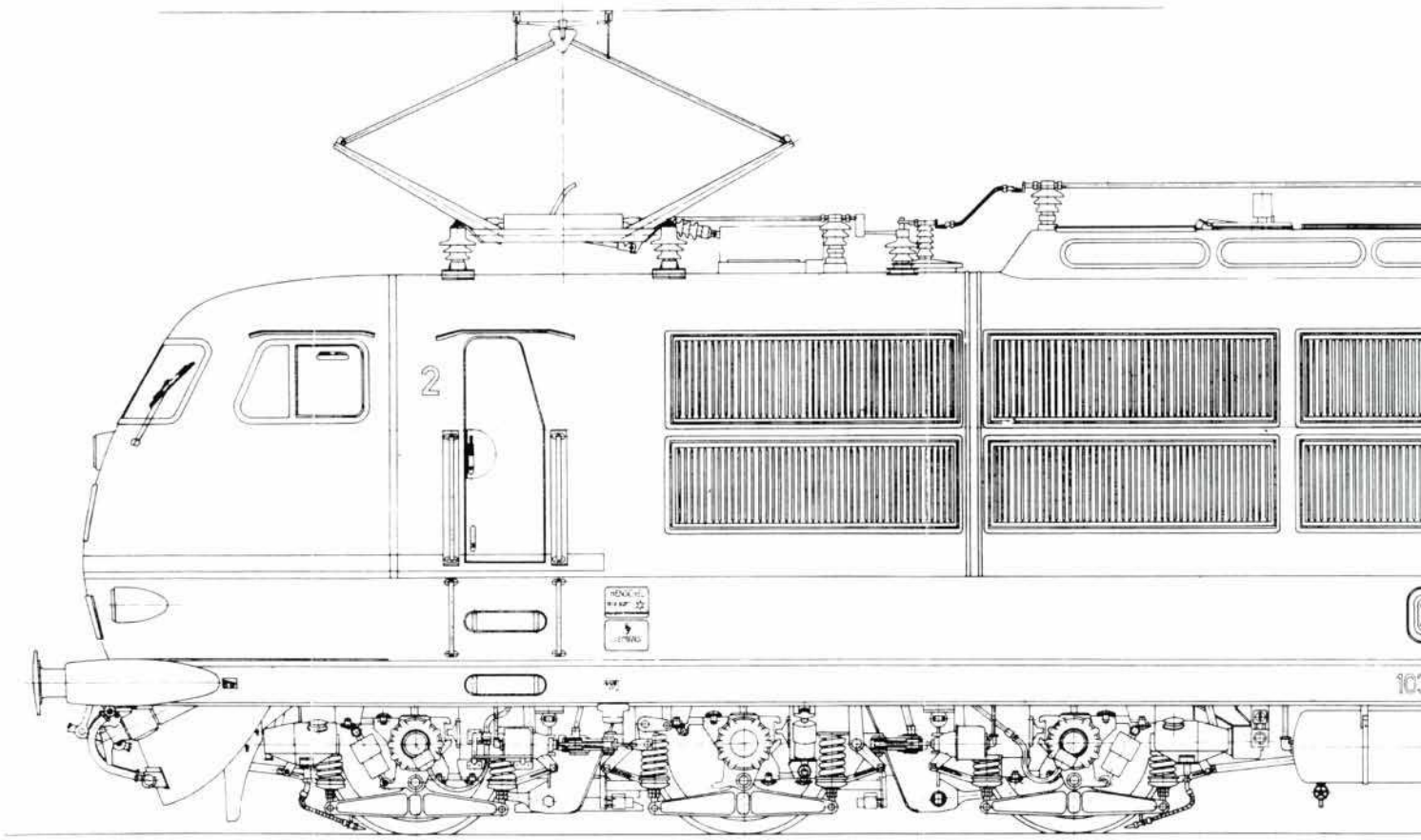
Bild 41: Zur Eröffnung des elektrischen Betriebs befördert E 03 003 am 20. März 1967 eine TEE-Garnitur von Gießen nach Kassel.

Bild 42: Ausnahmsweise schon am 1. Mai 1966 vor TEE 55 „Blauer Enzian" gespannt: E 03 001 (dahinter E 10 391), aufgenommen bei Obersinn. **Beide Abb.: Dr. R. Brüning**

Die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erforderte neben einer (fahrspannungsunabhängig fremderregten) elektrischen Bremse die Ausrüstung mit einer Hochleistungs-Druckluftbremse. Eine halbautomatische Fahr- und Bremssteuerung entlastete den Lokführer von Schalthandlungen. Außer mit den obligatorischen Sicherheitseinrichtungen Sifa und Indusi rüstete man die E 03 mit Geräten für die Zugbeeinflussung durch im Gleis verlegte Linienleiter (LZB) aus.

Zum Zeitpunkt des Erscheinens der E 03 war die LZB eine sensationelle Innovation, deren praktische Anwendung sich aber um Jahre verzögerte. Generell erlaubte das Bundesverkehrsministerium das planmäßige Fahren mit 200 km/h nur auf LZB-Strecken. Abgesehen von befristeten Genehmigungen für Abschnitte der Strecke München–Augsburg (wie erwähnt erstmals 1965 anlässlich der IVA), gab die Behörde erst 1977 „grünes Licht" für Tempo 200.

An ihre Leistungsgrenze stießen die Vorserienloks indes auch schon, ohne auf Tempo 200 aufdrehen zu dürfen. Bei Einsätzen vor 500 bis 600 Tonnen schweren D-Zügen erwärmten sich die Fahrmotoren und der Haupttransformator zu stark. Insbesondere trat dieses Problem auf der Geislinger Steige auf. Mit leichteren F- oder TEE-Zügen wie „Rheinblitz", „Rheinpfeil" und „Rembrandt" kamen die E 03 aber auch auf topografisch schwierigen Strecken zurecht. Mit dem TEE „Blauer Enzian" durften sie zwischen München und Augsburg abschnittsweise immerhin schon ab 1966 planmäßig 180 km/h schnell fahren. Tempo 200 erreichten die Vorserien-103 nach 1970 wieder im Versuchsdienst, die 103 003 schaffte 1985 sogar das Rekordtempo von 283 km/h.



Die Serie: 145 „runde Renner“

Als die E 03 001 bis 004 ihren Dienst antraten, waren die Pläne der DB für einen Schnellverkehr mit 200 km/h noch recht unausgegoren. Neben dem Einsatz lokbespannter Züge stand nach wie vor der von Triebwagen zur Debatte. Erst eine Ende 1968 vom DB-Vorstand beauftragte Arbeitsgruppe erarbeitete das Betriebskonzept für ein neuartiges rhythmisch bedientes Intercity-Netz, in dessen vier Linien die erstklassigen F- und TEE-Züge integriert werden sollten. Das Konzept sah ein so genanntes Blockzugsystem (also ohne Kurswagenübergänge) und die Verwendung lokbespannter Garnituren mit neuen klimatisierten 1.-Klasse-Wagen vor. Da die benötigten Lokomotiven und Wagen erst noch gebaut werden mussten, verschob die DB den Start ins IC-Zeitalter auf den Herbst 1971. Allerdings hatte sie schon im Winterfahrplan 1968/69 einige F-Züge mit dem Qualitätsbegriff „Intercity“ gekennzeichnet und den dafür überwiegend verwendeten Triebzügen der Baureihe 601 eine Blechtafel mit der Aufschrift „InterCity“ verpasst. Die 601er mischten auch noch ab 1971 im IC-Verkehr mit. Neben der Schnellfahrlokomotive der Baureihe 103.1 spielten sie aber nur noch eine marginale Rolle.

Selbstredend flossen in den Bau der Serien-103 die mit den Prototypen gewonnenen Erfahrungen ein und führten zu technischen Modifikationen. Dass sich die Serienloks von den ab 1968 als 103 001 bis 004 bezeichneten Maschinen deutlich unterschieden und deshalb als Baureihe 103.1 eingeordnet wurden, liegt aber auch am im Frühjahr 1969 neu definierten Betriebsprogramm. Die DB setzte die für bis zu 200 km/h schnelle TEE- und F-Züge (später IC-Züge) vorzusehende Anhängelast von 300 Tonnen auf 480 Tonnen herauf. Die Serien-103 sollte darüber hinaus 800 Tonnen schwere D-Züge noch mit 160 km/h befördern können, außerdem sollte sie sich für den Einsatz vor 1000 Tonnen schweren Schnellgüterzügen eignen.

Nachdem dieses Betriebsprogramm abgesteckt war, erteilte das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) München im Jahr 1969 den Auftrag zum Bau von 75 Serienloks in zwei Lieferlosen. Es folgten zwei weitere Bauaufträge für je 20 Fahrzeuge. Schließlich bestellte die DB 1972 noch 30 Maschinen in längerer Ausführung. Gefertigt wurden die insgesamt 145, ab der Betriebsnummer 103 101 fortlaufend nummerierten Serienlokomotiven von den Firmen Rheinstahl-Transporttechnik Henschel (RTH), Krauss-Maffei und Krupp im Mechanteil sowie von Siemens, AEG und BBC im elektrischen Teil. Der Lieferzeitraum erstreckte sich von Mai 1970 bis Mai 1974.

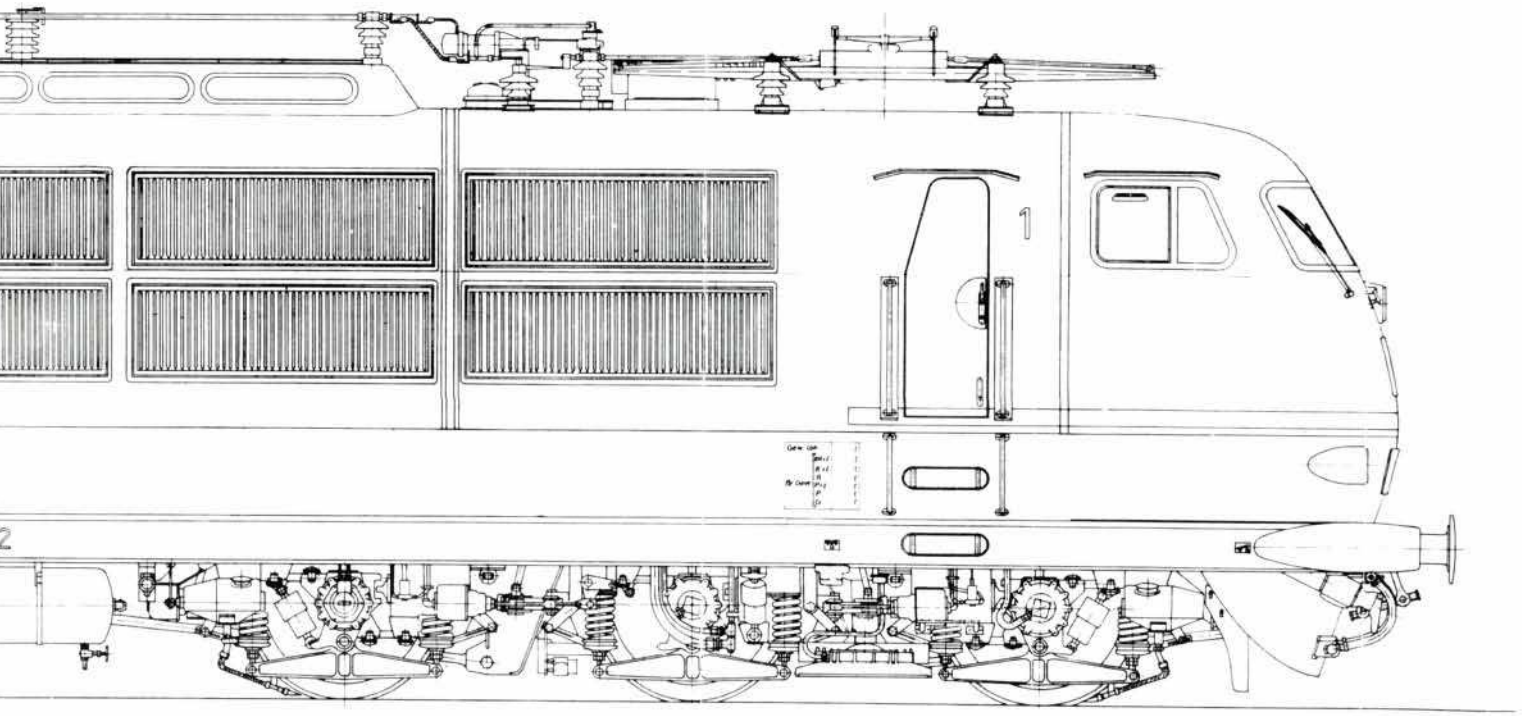
Zur Technik der 103.1

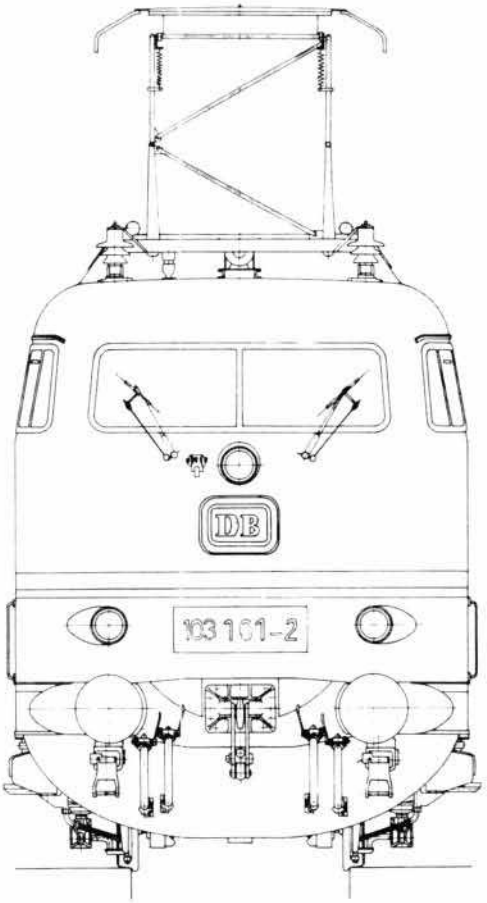
Der konstruktive Grundaufbau des Fahrzeugteils mit seinen Hauptbaugruppen Brückenrahmen, Lokkasten aus fünf Segmenten und dreiachsigen Drehgestellen entspricht dem der Vorserienlokomotiven. Die 103 216 bis 245, nachträglich auch die bei einem Unfall 1972 schwer beschädigte 103 173, haben jedoch längere Frontpartien erhalten, um die Führerräume vergrößern zu können; die Gesamtlänge über Puffer ist daher um 700 mm auf 20 200 mm angewachsen. Markant unterscheiden sich alle 103.1 von den 103.0 durch die zweite Lüftergitter-Reihe unterhalb der Seitenwandschrägen. Dadurch ist die Ansaugung von Kühlluft für die Ölkühler des Haupttransformators, für die Bremswechselrichter und für die Fahrmotoren verbessert worden (jedoch kann auch mehr Schmutz in den Maschinenraum eindringen).

Die Serienloks sind mit dem in den 103 002 und 004 bewährten Gummiring-Kardanantrieb mit einseitigem, leicht schrägverzahnten Radsatzgetriebe (Übersetzung 65:113) ausgerüstet worden. Wie bei der 103 004 sind auch die äußeren Radsätze der Drehgestelle querelastisch gelagert (ab 103 216 seit Lieferung, übrige Loks nachträglich umgebaut). Nachdem es bei starker Abbremsung zu einer übermäßig hohen Erwärmung der Radsätze und dadurch verursachter Verdrehung von Radreifen gekommen war, wurden alle 103.1 ab 1983/84 mit radreifenlosen Monobloc-Radsätzen ausgerüstet.

Die 103 118 erhielt ab Werk Drehgestelle mit geänderten, für 250 km/h ausgelegten Radsatzgetrieben. Zunächst diente die 103 118 für Versuchsfahrten im Hochge-

Bild 43 und 44: Seiten- und Frontansicht der 103-Serienausführung bis zur Betriebsnummer 103 215. **Beide Abb.: Rheinstahl Henschel AG, Slg. Hufschläger**





schwindigkeitsbereich. Als sie 1983 dringend für den Plandienst benötigt wurde, baute das AW Opladen die „superschnellen" Drehgestelle in die 103 003 ein. Nach Ausmusterung der in 750 002 umgezeichneten Vorserienlok wurden die Drehgestelle in die 103 222 (nunmehr 750 003) eingebaut.

Schlecht vertrugen die 103.1 die Verwendung vor langsamen, oft nicht einmal 150 km/h schnellen Zügen. Den nicht artgerechten Einsatz quittierten sie mit häufigen Fahrmotorschäden, an Kohlebürsten und Kommutatoren trat übermäßiger Verschleiß auf. Abhilfe sollte der Einbau von nur für 160 km/h ausgelegten Radsatzgetrieben (mit zusätzlichem Zwischenritzel) bringen. Die 103 245 wurde 1974 bereits mit einem solchen Getriebe geliefert, die 103 161 und 103 167 wurden im selben Jahr nachträglich damit ausgestattet. Bei geringerer Motorbelastung ergab sich nun aber ein höherer Zahnkranzverschleiß. Nachdem zwischenzeitlich bessere Bürstenkohle verfügbar war, entschied die DB im März 1976, die Versuche mit den Getrieben für 160 km/h abzubrechen und die drei Lokomotiven wieder für 200 km/h umzubauen – für das Tempo, das sie ab 1977/78 endlich regulär ausfahren durften.

Nun zum elektrischen Teil:

Die 103 101 bis 215 besaßen anfangs Stromabnehmer DBS 54a mit Oberscherendämpfung sowie Wanisch-Wippe. Da die Stromabnehmer dieser für 200 km/h ausgelegten Sonderbauart Fahrleitungsschäden verursachten, wurden sie interimsweise durch solche der nur für 160 km/h geeigneten Normalbauart DBS 54a ersetzt. Ab 1976 tauschte man die Scherenstromabnehmer gegen Einholm-Stromabnehmer SBS 65, die auf 103 216 bis 245 bereits seit Auslieferung montiert waren.

Das für die Serienloks neu definierte Betriebsprogramm erforderte stärkere Fahrmotoren und einen leistungsfähigeren Haupttransformator (deshalb auch die erwähnte Verbesserung der Kühlluftzufuhr). Zum Einbau gelangten zwölfpolige Wechselstrom-Reihenschlussmotoren des aus dem Typ WB 368/17 (103.0) weiter entwickelten Typs WBb 368/16f. Dessen Dauerleistung wurde durch die Verwendung von Isoliermaterial mit höherer thermischer Belastbarkeit und andere Modifikationen um 25,3% auf 1240 kW gesteigert. Somit erhöhte sich die Dauerleistung der Lokomotiven von 5940 kW auf 7440 kW. Dazu sei angemerkt, dass die DB gerne die „10 000 Pferdestärken" der 103.1 herausstellte, für den Lokführerberuf auch mal mit dem Slogan „Herr über 14 000 PS" warb. Letztere Angabe bezog sich auf die für zehn Minuten verfügbare Kurzzeitleistung, entsprechend 10 400 kW.

Die Serienlokomotiven erhielten einen (wie bei den 103.0) fremdbelüfteten und ölgekühlten Dreischenkel-Haupttransformator, dessen Traktions-Dauerleistung durch maximale Ausnutzung des Konstruktionsraums auf 6250 kVA gesteigert werden konnte (die Heizleistung auf 800 kW, die Hilfsbetriebeleistung auf 120 kVA). Die Gesamtmasse der Trafo-Einheit erhöhte sich um 4 t auf 18,6 t.

Der Haupttransformator entspricht in seinem Grundaufbau der in den neueren Einheitslokomotiven verwendeten Bauart. Auf

Bild 45: Komplett freigelegte 103 105 im AW Opladen: Zwischen den Gerätegerüsten für Hauptstromschaltgeräte und Hilfsbetriebe befindet sich der Haupttransformator. **Abb.: T. Feldmann**

Bild 46: 103 222 ebenfalls im Aw Opladen: Durch Abnahme der drei mittleren Hauben des Lokomotivkastens ist bei ihr nur der Maschinenraum freigelegt. **Abb.: J. Glöckner**

dem Außenschenkel des Eisenkerns liegen die Stufenwicklung, die Heizwicklung und die Hilfsbetriebewicklung. Der Mittelschenkel trägt die Leistungswicklung (Ober- und Unterspannungswicklung), der dritte Schenkel dient als magnetischer Rückschluss. Der Transformator hat 40 Anzapfungen für das Schaltwerk. Die Stufenwicklung mit 39 Fahrstufen ist so unterteilt, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten und hohen Zugkräften kleine Stufensprünge auftreten, die mit zunehmenden Fahrstufen größer werden.

Auf dem Deckel des Trafokessels ist ein ursprünglich vom Führerstand aus steuerbarer Umschalter angebracht. Er diente dazu, bei Bedarf 18% der Sekundärwicklung abzuschalten und dadurch das Übersetzungsverhältnis des Trafos so zu verändern, dass auch bei einer geringeren maximalen Ausgangsspannung die volle Traktions-Dauerleistung zur Verfügung stand, also die Zugkraft und damit das Beschleunigungsvermögen stieg. Der Umschaltpunkt lag bei 140 km/h. Bei richtiger Bedienung sollte die Fahrmotorspannung bis 140 km/h auf 580 V begrenzt bleiben und bei höheren Geschwindigkeiten maximal 645 V erreichen. In den letzten Jahren wurde der von Hamburger Personalen auch „Hamburger Hammer" genannte Trafo-Umschalter jedoch stillgelegt.

Der Hauptstromkreis für das Fahren und Bremsen ist von den 103.0 unverändert übernommen worden. An der Stufenwicklung des Transformators liegt die volle Fahrdrahtspannung an. Der Stufenwähler verbindet über Rollenkontakte auf einem kreisförmigen Kontaktfeld nacheinander die 40 Anzapfungen von 39 Fahrstufen mit der Oberspannungswicklung. Die Fahrstufenumschaltung erfolgt bei den Serienlokomotiven wie schon bei 103 003 und 004 mit Thyristor-Lastschaltern (in die 103 001 und 002 waren Sprunglastschalter mit Überschaltwiderstand eingebaut). Die parallel geschalteten Fahrmotoren liegen über Motortrennschütze, Richtungs- und Fahrbremswender an der Unterspannungswicklung. Das Schaltwerk wird von einem Stellmotor angetrieben. Mit dem Handrad des Fahrschalters lassen sich alle 39 Fahrstufen über eine elektronische Nachlaufsteuerung einzeln ansteuern.

Die anfangs eingebaute halbautomatische Fahr- und Bremssteuerung musste nach dem schweren Zugunglück bei Rheinweiler (1971 mit 103 106) außer Betrieb genommen werden. Später erhielten alle Serienloks eine verbesserte Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB) mit zusätzlicher Geschwindigkeitsüberwachung. Die neue AFB ermöglichte es dem Lokführer, mit dem Fahrschalter in Schritten von 5 km/h Geschwindigkeiten zwischen 30 und 210 km/h vorzuwählen. Die elektronische Geschwindigkeitsüberwachung sorgte dafür, dass die vorgewählten – ggf. auch die von der LZB vorgegebenen – Werte genau eingehalten wurden. Bei Gefälle-

Bild 47: 103 111 am 1. September 1970, noch vor ihrer endgültigen Abnahme in Hanau Hbf: Neue und frisch überholte 103er sind zum Einlaufen der Kommutatoren erst einmal im leichten Personenzug-Dienst mit häufigen Last-Drehzahlwechseln eingesetzt worden. **Abb.: Dr. R. Brüning**

fahrt bzw. zur Geschwindigkeitsabsenkung bewirkte die AFB das Einschalten der elektrischen Bremse. Um den Wartungsaufwand zu vermindern (und wegen Ersatzteilmangels), bauten die Werkstätten in den letzten Jahren die AFB aber aus. Die Lokführer regulieren die Geschwindigkeit der 103.1 also wieder rein manuell. Natürlich wird die Geschwindigkeit weiterhin durch die LZB oder an bestimmten Punkten durch die Indusi überwacht, doch müssen die Lokführer die Ist-Werte mit den Soll-Werten nun „per Hand" in Übereinstimmung bringen.

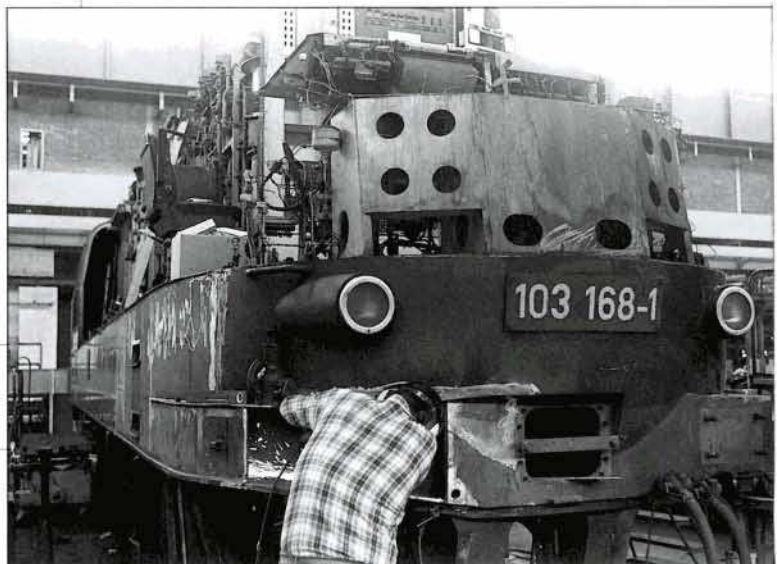
Ab 1987 wurden sämtliche 103.1 auf die voll elektronisch gesteuerte Linienzugbeeinflussung LZB 80 sowie auf die zeit- und wegabhängige Indusi 80 umgerüstet. Dies war eine Voraussetzung, um den bei Geschwindigkeiten über 140 km/h vorgeschriebenen Beimann einsparen zu können. Generell entfiel der Beimann erst mit der Vereinheitlichung der Fahrdienstvorschriften von DB und DR. Für den Einsatz auf Neubaustrecken bekamen die Lokomotiven eine elektropneumatische Bremssteuerung („ep-Bremse") mit Notbremsüberbrückung. Sie soll verhindern, dass ein Zug nach Ziehen der Notbremse im Tunnel oder auf einer Brücke stehen bleibt. Später wurde, um die Funkverbindung im Tunnel zu verbessern, auch noch das bisher verwendete Zugbahnfunksystem durch die mit der DR-Bauart MESA 2000 kompatible Bauform ZBF 90 ersetzt.

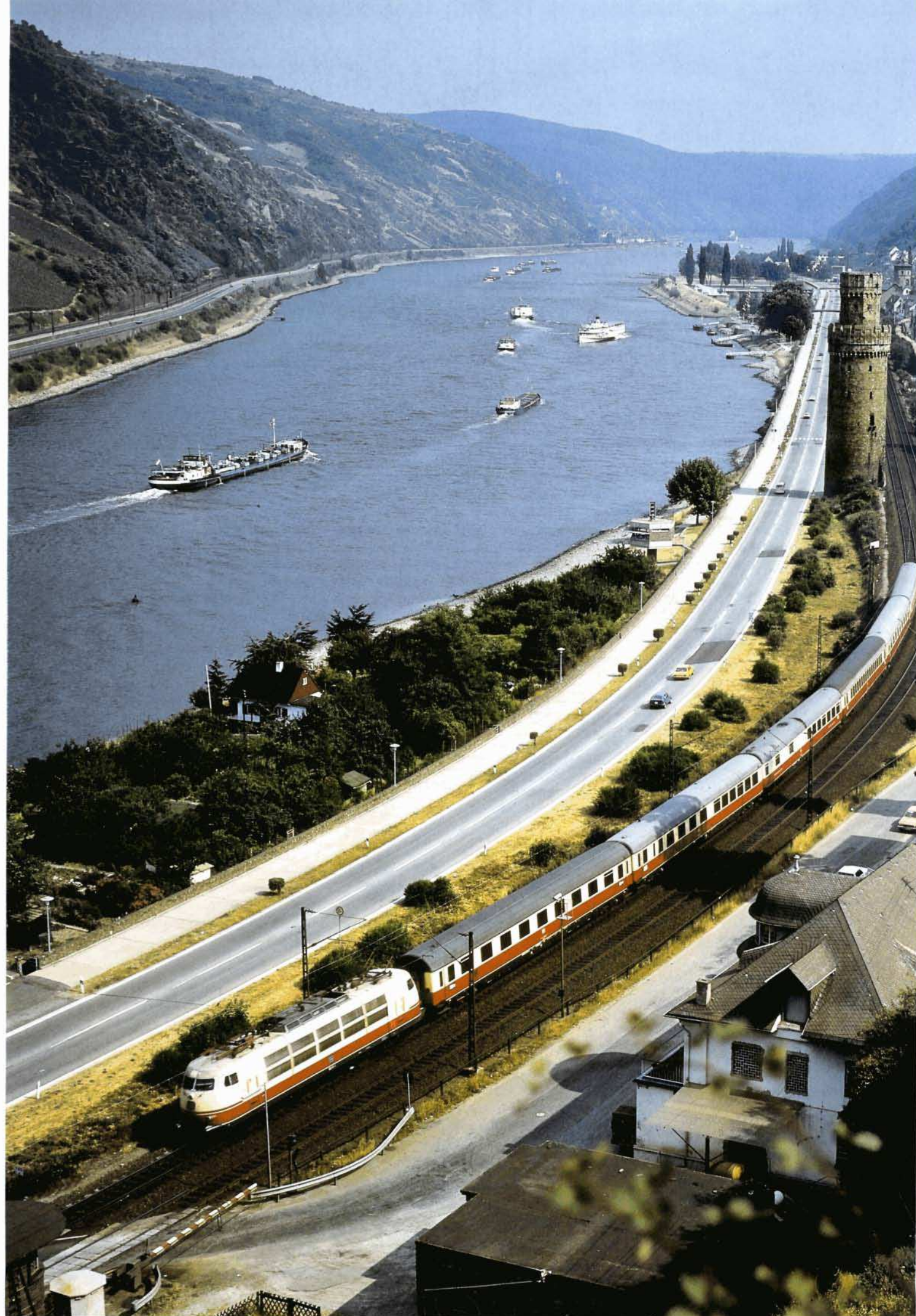
Technische Daten

Baureihe	bis 31.12.1967	E 03	–
	ab 1.1.1968	103.0	103.1
1. Baujahr		1965	1970
Achsformel		Co'Co'	Co'Co'
Treibraddurchmesser		1250 mm	1250 mm
Länge über Puffer		19500 mm	19500/20200 mm [1]
Drehgestellachsstand		4500 mm	4500 mm
Gesamtachsstand		14100 mm	14100 mm
Kleinster befahrbarer Radius		140 m	140 m
Dienstmasse		110 t	114 t
mittlere Radsatzlast		18,3 Mp	19 Mp
Transformator	Typ	WFUR 1223v/15	WFUR 1563v/15
	Traktionsdauerleistg.	4750 kVA	6250 kVA
Fahrmotoren	Anzahl	6	6
	Typ	WB 368/17	WBb 368/16f
	Nennleistung	1060 kW	1180 kW
	Dauerleistung	990 kW	1240 kW
Art des Antriebs		Henschel-Verzweigerantrieb [2]	SSW-Gummiring-Kardanantrieb
Höchstgeschwindigkeit		200 km/h	200 km/h
Leistung der Lokomotive			
– Nennleistung (1 Stunde)		6360 kW bei 198 km/h	7080 kW bei 182 km/h
– Dauerleistung		5940 kW bei 200 km/h	7440 kW bei 191 km/h
– Kurzzeitleistung (10 Min.)		9050 kW	10400 kW
Anfahrzugkraft		314 kN	312 kN
Dauerzugkraft		107 kN	140 kN
Zugkraft für 10 Minuten		204 kN	247 kN
maximale Bremskraft der elektrischen Bremse		177 kN	177 kN

Anmerkungen:
[1] 103 216 bis 245, nachträglich auch 103 173 mit längeren Frontpartien
[2] 103 002 und 004 mit SSW-Gummiring-Kardanantrieb

Bild 48: Bei der 103 168 ist am 24. September 1981 im AW Opladen auch eine Endhaube des Lokkastens demontiert, das Chassis des Führerpults jedoch belassen. **Abb.: J. Glöckner**





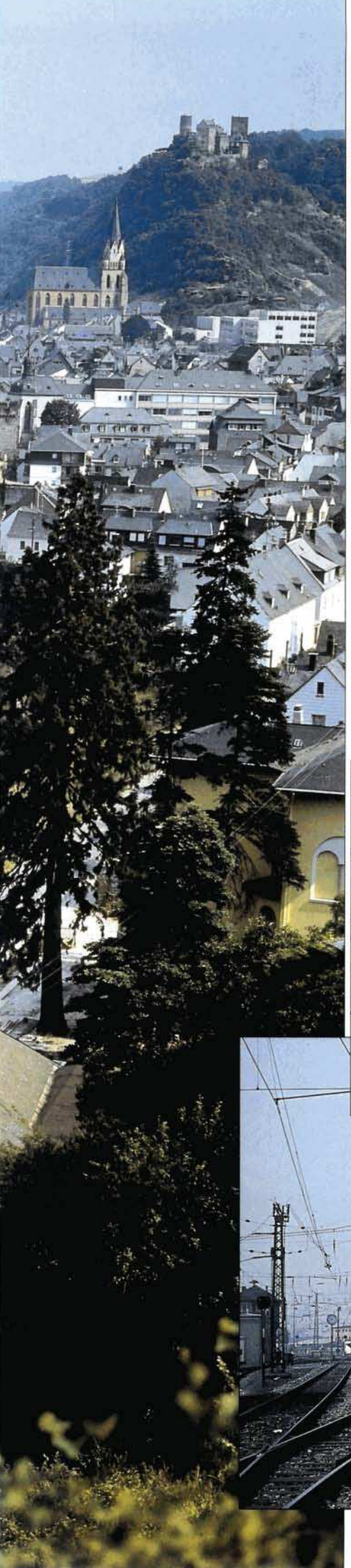


Bild 50: Betriebsalltag in Münster Hbf anno 1971: Am 15. August geben sich 103 120 mit D 531 nach Hamburg und 012 068 mit D 1337 nach Norddeich Mole ein Stelldichein. **Abb.: L. Rotthowe**

Bild 49 (links): Rheinblick in Oberwesel: Den Strom entlang schlängelt sich ein typischer DB-Spitzenzug der siebziger Jahre, komplett rot-beige, bespannt mit einer 103.1. **Abb.: R. Palm**

Über 25 Jahre lang Top-Stars

Als erste der neuen Schnellfahrloks für den Intercity-Verkehr kam die 103 109 zur Bundesbahn. Sie wurde am 27. Mai 1970 geliefert, beim Bw München Hbf beheimatet und durfte nach der am 20. Juli genehmigten vorläufigen Abnahme reguläre Züge bespannen. Ihr folgte die dem Bw Frankfurt/Main 1 zugeteilte, am 28. Juli 1970 vorläufig abgenommene 103 110. Beide Maschinen stammen von Henschel/Siemens. Die Auslieferung des ersten Bauloses von Krauss-Maffei/Siemens begann am 31. August 1970 mit der ebenfalls dem Bw Frankfurt 1 zugewiesenen 103 101. Ab Mitte 1971 bedachte die Bundesbahn auch das Bw Hamburg-Eidelstedt mit den fabrikneuen Rennern, zuerst mit der am 29. April 1971 von Krupp/AEG gelieferten 103 135.

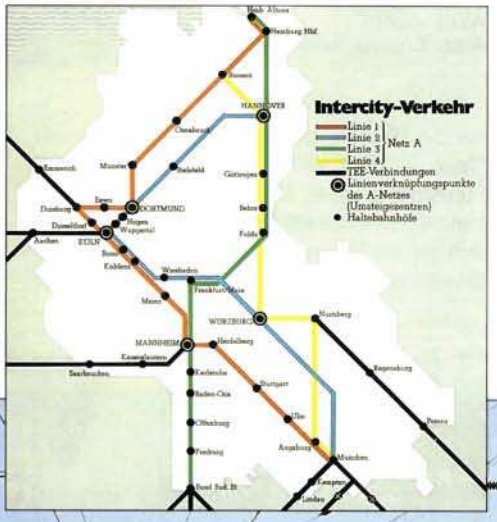


Bild 51: Liniennetz des rein erstklassigen Systems IC '71. **Abb.: Slg. Koschinski**

Bild 52: Die „blauen F-Züge" sind ins IC-System integriert worden. Das Foto vom 23.9.1971 zeigt 103 154 in Nürnberg Hbf vor dem „Gambrinus", damals noch F 122. **Abb.: Dr. R. Brüning**

Bild 53: Zur Erprobung vor der Abnahme gehören auch Vorspanndienste: 103 214 vor ÖBB-1042 am 17. Juli 1972 mit D 210 im Bahnhof Freilassing.

Bild 54: 103 235 verlässt am 23. März 1975 mit TEE 96 „Prinz Eugen" Wien Westbahnhof. **Abb.: C.-J. Schulze**

Bis zur endgültigen Abnahme wurden die 103.1 einige Wochen lang insbesondere auf die Funktionstüchtigkeit der elektronischen Komponenten hin überprüft. Dabei absolvierten sie überwiegend vor leichten Schnellzügen sowie vor Eil- und Nahverkehrszügen erste Planeinsätze. Schon ab September 1970 teilten sich die Serienlokomotiven mit den Vorserien-103 unter anderem die Bespannung der TEE-Züge „Blauer Enzian", „Rembrandt" und „Rheinpfeil" sowie der F-Züge „Gambrinus", „Hans Sachs" und „Rheinblitz". Bald verdrängten sie die 103.0 aus dem Plandienst, weshalb diese ab 1971 vorrangig für Versuchs- und Messfahrten der BZA Minden und München verwendet werden konnten. Mehrmals kehrten die Vorserienloks zwar in den Plandienst zurück, in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre mussten sie sich aber mit Eil- und Nahverkehrszugleistungen im Großraum Hamburg begnügen.

Natürlich setzten die 103.1 auch Lokomotiven der Baureihe 112 (also E 10.12) für andere Aufgaben frei. Und schon aus Grün-

Bild 55: Zwei 103.1 am 4. März 1971 bei Einfahrt mit F-Zug in München Hbf: Vorspann leistet die noch nicht endabgenommene 103 118. **Abb.: Dr. W. Abriel**

Bild 56: 103 160 braust am 6. Juli 1971 mit dem nur aus drei Wagen gebildeten F 155 „Münchner Kindl" durch Hanau. Im Zugverband ist ein so genannter Kakadu-Halbspeisewagen (ARümh 217) eingereiht. **Abb. 53, 56 und 57: Dr. R. Brüning**

den der Personalschulung liegt es auf der Hand, dass die neuen Renner bereits im Winter 1970/71 auch Strecken des künftigen Intercity-Netzes befuhren. Im Laufe des Sommers 1971 stieg der Bestand endabgenommener 103.1 auf rund 60 Maschinen an.

Mit Einführung des neuen IC-Systems übernahmen sie am 26. September 1971 jenes Aufgabengebiet, für das sie hauptsächlich beschafft worden waren. Sie bespannten fast alle in IC umgewandelte oder neu als IC eingeführte Züge, außerdem die ins IC-System integrierten TEE-Züge. Andere Lokomotiven mussten nur selten im rein erstklassigen IC-Verkehr einspringen. Jedoch fanden für fünf der anfangs 34 IC-Zugpaare die noch immer höchst prestigeträchtigen TEE-Triebzüge der Baureihe 601 Verwendung (auf der Linie Bremen–München später auch die 1973 gelieferten Elektrotriebzüge der Baureihe 403, genannt „Donald Duck").

Das rein erstklassige System IC '71 umfasste vier im Zweistunden-Rhythmus bediente Linien:

Linie 1
Hamburg-Altona–Dortmund–Essen–Köln–Mainz–Mannheim–Stuttgart–München

Linie 2
Hannover–Dortmund–Wuppertal–Köln–Frankfurt–Würzburg–München

Linie 3
Hamburg-Altona–Hannover–Frankfurt–Mannheim–Basel SBB

Linie 4
Bremen–Hannover–Würzburg–Nürnberg–München.

Bild 57: 103 102 durcheilt Hanau Hbf am selben Tag mit TEE 26 „Rheinpfeil". Dieser führt einen Aussichtswagen (ADümh 101) mit.

Bild 58: „Blendende" Fahrt über den Rhein: Intercity am 10. Juli 1988 auf der 1032 m langen Südbrücke Mainz zwischen Mainz-Gustavsburg und Mainz Süd.
Abb.: J. Seyferth

Bild 59: Beim Zwischenhalt mit TEE 90 „Blauer Enzian" in Würzburg Hbf kommt die 103 113 am 7. Juli 1971 neben der 220 001 zum Stehen.

Die vor TEE-Zügen eingesetzten 103.1 wendeten außerhalb des IC-Kernnetzes unter anderem in Emmerich („Rheingold", „Rembrandt"). Mit dem TEE „Prinz Eugen" liefen sie von Bremen bis Wien West durch, fielen auf der österreichischen Westbahn 1971/72 aber mehrmals unangenehm auf. Wegen offenbar durch die Stromabnehmer der 103.1 verursachter Fahrleitungsschäden bekam das Zugpaar TEE 87/86 den Spottnamen „Prinz Eugen – der edle Reißer" weg. Abhilfe schuf man kurzfristig durch den Austausch der Scherenstromabnehmer DBS 54a mit Wanisch-Wippen gegen solche der Normalbauart.

Von Beginn an waren die Umlaufpläne der 103.1 sehr kilometerintensiv. Die Loks absolvierten Langläufe wie beispielsweise 1107 km von Bremen nach Wien, 820 km von Hamburg-Altona nach München und 652 km von Emmerich nach Basel SBB. Die Monatslaufleistungen pro Lok betrugen zwischen 35 000 und 42 000 km, wobei sie (teils in Mischplänen mit 110ern) auch Leis-

Bild 60: Krokodil, Bügelfalten-E 10 und runder Renner: Typenvielfalt am 28. April 1972 in Aschaffenburg. **Abb. 59 und 60: J. Glöckner**

Bild 61: Göttingen im Extremwinter 1978/79: Um 15.10 Uhr trifft TEE 91 aus Hamburg ein, die Planabfahrt wäre um 10.11 Uhr gewesen! **Abb.: D. Luckmann**

tungen vor D-Zügen, Eil- und Nahverkehrszügen, in Tagesrandlagen sogar vor Güterzügen (z.B. Hamburg–Osnabrück) erbrachten. Die 103 157 erreichte an 31 Betriebstagen im Juli 1972 gar 50 251 km, mithin einen bis heute gültigen Rekord.

Bis Ende September 1973 stellte die DB 127 Lokomotiven der Baureihe 103.1 in Dienst. Im Winter 1973/74 setzten die Bw Hamburg-Eidelstedt, Frankfurt 1 und München Hbf insgesamt 104 Maschinen laufplanmäßig ein. Bis zum 31. Mai 1974 wurden alle 103.1 abgeliefert und bis auf die Hamburger 103 245, die erst am 12. Juli 1974 ihre endgültige Betriebszulassung erhielt, auch endabgenommen. Die 103 106 war nach dem schweren Zugunglück bei Rheinweiler am 4. Februar 1972 ausgemustert worden.

Im Mai 1974 führte die DB eine große Umbeheimatungsaktion durch, in deren Verlauf 15 der 16 Münchner Serienloks nach Frankfurt wechselten. Die 103 182 wurde von München nach Hamburg umbeheimatet. Damit waren Anfang Juni 1974 alle Serienloks etwa je zur Hälfte in den Bw Frankfurt 1 und Hamburg-Eidelstedt zusammengefasst. Hamburg-Eidelstedt verfügte nach Zuteilung der 103 001 und 004 aus München sowie der zwischenzeitlich in

Bild 62 (oben li.): 103 130 rauscht im Oktober 1973 mit IC 129 durch Kamen, vorbei an RAG-Lok 793 (ehemals 94 1595). **Abb.: L. Rotthowe**

Bild 63 (links): Bei Asperg begegnen sich 1974 eine 103 und ein 465. **Abb.: G. Gunzenhäuser**

Bild 64 (großes Foto): Am 29. Mai 1977 wurde in Gelsenkirchen-Bismarck der Abschied von der Dampflok gefeiert. 044 556 rangiert 104 019 und 103 181 aus dem Bw hinaus. **Abb.: Z. Pillmann**

Seelze stationierten 103 002 und 003 ab Herbst 1974 auch über sämtliche Vorserienmaschinen. Die Instandhaltung aller 103er verlagerte die DB im Jahr 1975 vom AW München-Freimann ins AW Opladen. Vor den rein erstklassigen Intercities mussten die Schnellfahrloks ihre Kraft noch nicht voll entfalten, denn die hatten anfangs meist nur vier bis fünf Wagen. Zudem blieb die Höchstgeschwindigkeit der Züge noch bis 1977 generell auf 160 km/h beschränkt. Bestrebungen, sie auf 200 km/h heraufzusetzen, hatten durch eine Serie schwerer Unfälle im Jahr 1971 einen herben Rückschlag erlitten. Zu nennen ist hier insbesondere die Entgleisung des D 370 am 21. Juli 1971 bei Rheinweiler wegen überhöhter Geschwindigkeit. 23 Menschen starben bei dieser Katastrophe. Die Zuglok 103 106 erlitt Totalschaden und musste noch an Ort und Stelle zerlegt werden. Warum der „Schweiz-Express" mit 140 km/h statt der erlaubten 75 km/h in den engen Gleisbogen einfuhr, ließ sich nicht zweifelsfrei klären. Wahrscheinlich hatte aber die Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB) aufgrund eines Defekts eine falsche Soll-Geschwindigkeit vorgegeben. Die Benutzung der damals noch recht störanfälligen AFB wurde vorübergehend un-

Bild 65: 103 204 im oberbayerischen Ruhpolding: 103er beförderten im Sommerfahrplan 1977 das IC-Paar 13680/13681 von/nach Hamburg, das im Abschnitt Rosenheim–Traunstein–Ruhpolding nur aus zwei Wagen bestand. **Abb.: C. Kirchner**

Bild 66: 103 163 mit halb blauem, halb TEE-farbenem Intercity am 28. September 1974 in München-Pasing. **Abb.: Dr. W. Abriel**

tersagt, Abschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen erhielten eine punktförmige Zugbeeinflussung.
Wesentlich langsamer als geplant rüstete die DB Streckenabschnitte mit Linienleitern für die Zugbeeinflussung aus. Erst ab 1977/78 durften die 103er auf LZB-Abschnitten zwischen München und Donauwörth (über Augsburg), Hannover und Uelzen sowie Hamburg und Bremen ihr Spitzentempo 200 ausfahren.

Voll gefordert erst mit „IC '79"

Ab Sommerfahrplan 1979 hieß das Motto auf allen Intercity-Linien: „Jede Stunde, jede Klasse". Deshalb schieden die luxuriösen TEE-Triebzüge und die ET 403 aus dem IC-Verkehr aus. Die 103er hingegen mussten jetzt richtig ran, die Zeit der IC-Kurzzüge war passé, nur vorübergehend ergänzten noch innerdeutsche TEE-Kurzzüge das Intercity-Angebot. Nun galt es, 500 Tonnen schwere Züge mit 11 Wagen auf Tempo 200 zu beschleunigen. Durch die Einführung des Stundentakts stieg zudem der Lokbedarf an. 117 Plantage enthielten vor

Bild 68 (ganz links): Am Morgen des 30. Mai 1991 strebt die 103 118 mit einem buntgemischten Expressgutzug München entgegen, aufgenommen bei Nannhofen. **Abb.: A. Enderlein**

Bild 69 (links): Vor grüne D-Zug-Wagen gespannt, durchfährt eine 103.1 am 27. April 1974 die Signalbrücke in Ludwigsburg. **Abb.: G. Gunzenhäuser**

Bild 70 (oben rechts): Zusammen mit D 439 Köln–Rostock hat 103 172 am 6. März 1982 auch 112 489 im Schlepp. Soeben passiert der Zug die Hochöfen des Schalker Vereins in Gelsenkirchen. **Abb.: W. Wölke**

Bild 71: Am 6. September 1986 befördert 103 132 den nur aus Autotransportwagen gebildeten Nachzug zum Autoreisezug „Christoforus" München–Düsseldorf, hier bei Dollnstein (Strecke Ingolstadt–Treuchtlingen). **Abb.: M. Wohlfart**

Bild 67 (unten): Und noch ein Einsatz außerhalb des IC-Geschäfts: 103.1 mit D 371 Kopenhagen–Konstanz, belichtet am 11. Mai 1980 bei Altenbrunslar (südlich von Kassel). Der Zug führt Schlaf- und Speisewagen. **Abb.: G. Wagner**

Bild 72: Ab 1979 dominiert im IC-Verkehr Ozeanblau-Beige. Auf der Nord-Süd-Strecke bei Salzderhelden begegnet die 103 241 mit IC 675 am 10. Juni 1982 einer 151 mit Güterzug. **Abb.: G. Wagner**

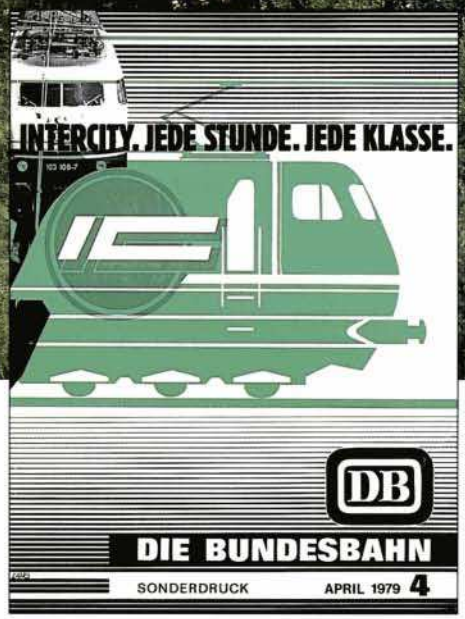


Bild 73: Sonderdruck der DB-Hauszeitschrift zur Einführung von „IC '79". **Abb.: v. Mitzlaff**

allem IC-Leistungen. Nachts standen auch besonders schnelle Post-Expressgutzüge (ExprIC) sowie Schlaf- und Liegewagenzüge auf dem Programm. Entfallen war mit Ablauf des Winterfahrplans 1978/79 die Leistung mit dem zuletzt als Intercity- bzw. bei der ÖBB als Expresszug eingestuften „Prinz Eugen" nach Wien. Auch mit anderen Zügen befuhren die 103.1 vorerst nicht mehr österreichische Strecken (Mitte der siebziger Jahre hatten sie zum Beispiel den „Donau-Kurier" nach Wien und zurück den „Wien-Holland-Express" bespannt).

Obwohl der Einsatz der 103.1 nun stärker denn je auf das IC-Netz fokussiert wurde, reichten die 144 Loks nicht aus, um den Bedarf für die 152 Züge auf den vier Stammlinien abzudecken. So bespannten auch 110er planmäßig Intercities, vornehmlich zwischen Wiesbaden und Frankfurt. Außerdem musste die DB immer wieder auf die 160 km/h schnellen 112er zurückgreifen. Eigens für den IC-Dienst wurden zunächst 40 Lokomotiven der Baureihe 111 mit Einholmstromabnehmern SBS 65 ausgerüstet, die auch in Doppeltraktion das Fahren mit 160 km/h ermöglichten. Diese 111er übernahmen ab Sommer 1979 sämtliche IC-Züge der Linie 4 Bremen–Würzburg–München, bedarfsweise fuhren sie im „Doppelpack".

Den formschönen Rennern der Baureihe 103.1 bescherte das System „IC '79" einerseits einen Aufschwung, andererseits forderte es seinen Tribut: In den Folgejahren häuften sich Motor- und Getriebeschäden, insgesamt stieg der Werkstattaufwand deutlich an – dabei war die Zeit für Wartungs- und Ausbesserungsarbeiten wegen der nun völlig ausgereizten Laufplangestaltung knapper bemessen denn je, von der äußeren Pflege gar nicht zu reden.

Wohl erschien es sinnvoll, die Loks mit für

Bild 74: 103 128 am 1. Juni 1991 mit Intercity bei Karlstadt: Lok und Wagen mit rotem Rahmen harmonieren farblich perfekt.

den schweren Zugdienst besser geeigneten Getrieben auszurüsten. Wie an anderer Stelle erwähnt, hatten die 103 245 sowie nachträglich die 103 161 und 167 versuchsweise schon für 160 km/h konzipierte Radsatzgetriebe erhalten. Um aus der 103.1 eine robuste Schnellzuglokomotive für 160 km/h zu machen, wären aber weitere konstruktive Änderungen nötig gewesen.

Doch an Tempo 200 hielt die DB unbeirrt fest und nahm dafür in Kauf, dass die noch recht jungen Lokomotiven „auf Verschleiß" gefahren wurden. Freilich: Technisch waren die 114 Tonnen schweren, den Oberbau malträtierenden Sechsachser ohnehin nicht mehr up to date. Seit 1980/81 erprobte die DB die vierachsigen 120 001 bis 005 mit Drehstrom-Antriebstechnik, die zwar nur 5600 kW leisteten, diese Leistung aber deutlich besser auf die Schienen brachten. Ehe die Baureihe 120 Serienreife erlangte, vergingen noch mehrere Jahre. Die Rolle des Top-Stars im IC-Verkehr spielte einstweilen unangefochten die „Hundertdrei". Nur den Part als TEE-Lokomotive strich die Regie 1987 ersatzlos aus dem Programm. Bis zum Finale am 30. Mai 1987 bespannten 103.1 den „Rheingold" zwischen Emmerich und Basel SBB.

(Fortsetzung auf Seite 56)

Bild 75: 1986 lebte der Österreich-Einsatz wieder auf: 103 140 am 31. Juli 1986 mit Ex 29 „Johann Strauß" bei Grieskirchen (zwischen Passau und Wels). **Abb. 74 und 75: C. Kirchner**

DB
103 150-9

Bild 76: „Austria-Nachtexpress“: 103 201 mit D 225 am 19. Juni 1991 bei Beratzhausen. **Abb.: B. Eisenschink**

Bild 77: Begegnung sechsachsiger Giganten: 103 150 mit IC 624 und 194 581 am 2. August 1981 in Laufach. **Abb.: B. Backhaus**

Bild 78: Nachtpost: 103 105 am 16. Februar 1989 in Heidelberg Hbf. **Abb.: H. Kraft**

Bild 79: Seit' an Seit' mit dem „Gläsernen“: 103 144 mit IC 592 neben 491 001 am 16. November 1985 in München Hbf. **Abb.: A. Enderlein**

Bild 80: „Rheingold“: auf der Geislinger Steige am 18. April 1987 mit 103 113. **Abb.: M. Wohlfart**

103 101 für den LH-Airport-Express

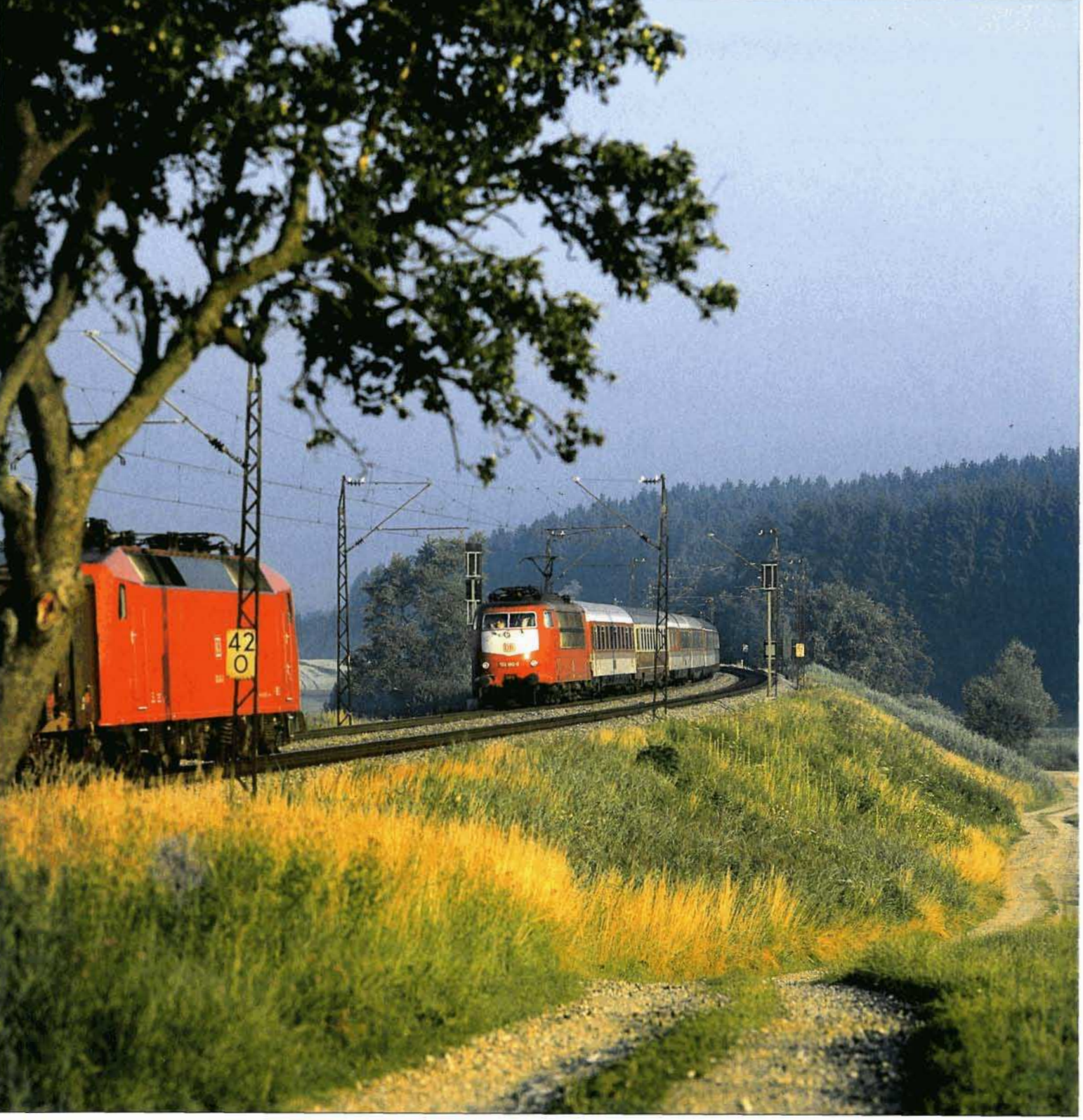
Im Rahmen ihrer Kooperation mit der Deutschen Lufthansa richtete die DB 1989 eine Airport-Express-Verbindung zwischen Stuttgart Hbf und Frankfurt (Main) Flughafen ein. Als Zuglok fungierte zunächst die in gelb-grauen Lufthansafarben lackierte 111 049. Um die Airport-Express-Züge über die Neubaustrecke Stuttgart–Mannheim leiten zu können, wurde neben druckertüchtigten Wagen eine 200 km/h schnelle Lokomotive benötigt. Die Wahl fiel auf die 103 101. Ebenfalls mit dem gelb-grauen Sonderanstrich versehen und außerdem mit einer ep-Bremse (zur Notbremsüberbrückung) ausgerüstet, bespannte sie ab 21. Mai 1991 planmäßig die LH-Züge zwischen Stuttgart und Frankfurt, gelegentlich sprangen andere 103.1 ein. Der Dienst für die Lufthansa währte bis zum 23. Mai 1993. Danach kehrte die 103 101 in den regulären Einsatz zurück und wurde orientrot lackiert.

Bild 81: 103 167 mit IC 886 am 19. Januar 1991 bei Mering: Durch Linientauscher bedingt, gab es zwischen München und Nürnberg von 1985 bis 1991 Kurz-IC-Züge. **Abb.: A. Enderlein**

Bild 82: Ebenfalls bei Mering am 13. Juli 1994: 103 180 mit IC nach München begegnet einer 120.1 mit Güterzug. **Abb.: A. Ritz**

Bild 83: Begegnung von 103 218 und ICE am 19. August 2000 in Köln Hbf: Auch der ICE machte die 103.1 nicht arbeitslos. **Abb.: C. Gussmann**

Bild 84: 103 220 in Gesellschaft von ÖBB-Elloks am 28. September 2001 in Innsbruck: Das Foto entstand anlässlich Lokführer Horst Büttners Abschiedstour (siehe Kasten). **Abb.: M. Karell**



103 220 für den Touristik-Verkehr

Am 2. Oktober 1995 präsentierte die DB AG in Berlin den ersten von zwei neu kreierten Touristik-Zügen mit der, passend zu den Wagen, auffällig blau-grün-gelb gestrichenen 103 220. Die Züge (für die auch 218 416 und 218 418 entsprechend umlackiert worden waren) wollte die DB AG vor allem an Reisebüros und Privatkunden verchartern. So geschah es auch, doch das Chartergeschäft blieb hinter den Erwartungen zurück. Erst ab Sommer 1998 ließ sich wenigstens eine Garnitur kontinuierlich einsetzen. Sie verkehrte planmäßig mittwochs und samstags als von jedermann zu benutzender Urlaubsexpress (UEx) zwischen Düsseldorf und Wolgast Hafen mit Kurswagen nach Bergen auf Rügen. Im Sommer 1999 liefen die Kurswagen nach/von Ostseebad Binz. Im Sommer 2000 verkehrte das Zugpaar nur noch samstags, der Stammlauf UEx 1060/1061 nunmehr in der Relation Köln–Zinnowitz, der Kurswagenflügel in der Relation Köln–Binz (ab/bis Stralsund als UEx 1062/1063). Zwischen Düsseldorf bzw. Köln und Binz setzte der Betriebshof Hamburg-Eidelstedt 103.1 ein, eigens für die 103 220 stellte er im Sommer 2000 einen „Touristikzugplan" auf. In der folgenden Sommersaison löste ein nicht mehr regulär mit 103.1 bespanntes, als Interregio qualifiziertes Zugpaar namens „Urlaubsexpress Mecklenburg-Vorpommern" zwischen Köln und Seebad Heringsdorf das bisherige Angebot ab. Die nach Frankfurt 1 umbeheimatete 103 220 beförderte im Sommer 2001 an Wochenenden häufig Autozüge von Kornwestheim nach Sassnitz Fährhafen (Mukran) und zurück. Am 28. September 2001 bespannte sie anlässlich der Verabschiedung eines Lokführers in den Ruhestand die RE 5407/5422 zwischen München und Innsbruck; ansonsten wurde und wird sie noch wie die anderen Frankfurter 103.1 disponiert.

Zahlreiche Versuchsfahrten

Sowohl die E 03 001 bis 004 als auch mehrere Serienlokomotiven waren häufig vor Messwagen gespannt. Mannigfaltige Versuchseinsätze lieferten den Bundesbahn-Zentralämtern (BZA) Minden und München wichtige Erkenntnisse – zunächst natürlich für das planmäßige Fahren mit Tempo 200, jedoch auch für die Entwicklung des ICE sowie den Betrieb auf Hochgeschwindigkeitsstrecken.
Aus der Fülle der Versuche hier ein paar Beispiele:
– Die anfangs als E 03 001 beschilderte E 03 002 absolvierte im Frühjahr 1965 Schnellfahrten auf dem Streckenabschnitt Bamberg–Forchheim. Deren erfolgreicher Verlauf war die Voraussetzung für den Einsatz der E 03 vor 200 km/h schnellen D-Zügen zwischen Augsburg und München anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung 1965.
– Mit den E 03 002, E 03 004 und 103 105 wurden Versuchsfahrten zum Testen der einfachen bzw. (bei 103 105) doppelreihigen Lüftungsgitter auf Wasserdurchlässigkeit durchgeführt. Dabei versorgte ein Heizwagen an den Loks angebrachte Sprüheinrichtungen mit Wasser.
– Schnellfahrversuche auf dem Streckenabschnitt Gütersloh–Neubeckum dienten unter anderem der Erforschung des Zusammenwirkens zwischen Fahrzeug und Fahrweg, der Schallemission und der Strömungsverhältnisse im Hochgeschwindigkeitsbereich. Während dieser Versuchsserie erreichte die mit Radsatzgetrieben für 250 km/h ausgerüstete 103 118 am 12. September 1973 zwischen Gütersloh und Oelde die Rekordgeschwindigkeit von 252,9 km/h. Die später mit den „superschnellen" Radsatzgetrieben ausgerüstete 103 003 schraubte am 14. Juni 1985 die deutsche Ellok-Rekordmarke auf 283 km/h hoch.
– Zur Verminderung der Schallemission erhielten die 103 238 (im Jahr 1975) und 103 242 (im Jahr 1978) unterschiedliche Seitenschürzen am Laufwerk. Die Messergebnisse kamen schallmindernden Maßnahmen am ICE und an den Elloks der Baureihe 101 zugute.
– Ab 1986 durchgeführte Versuche auf dem Neubaustreckenabschnitt Fulda–Würzburg lieferten Erkenntnisse über das Zusammenspiel Stromabnehmer/Fahrdraht bei angehobenen Stromabnehmern an der Zugspitze und am Zugschluss von ICE-Garnituren, außerdem

Bild 85: 120 001 und 103 003 auf Messfahrt mit Mittelwagen eines TGV in Bielefeld (4. September 1985). **Abb.: W. Wölke**

Bild 86: „Wettfahrt" zwischen 103 190 und Eurosprinter ES 64 P-001 auf der NBS Köln–Rhein/Main bei St. Augustin (12. Februar 2002). **Abb.: T. Meyer-Eppler**

Bild 87: Lauftechnische Abnahme eines Eurosprinters für Griechenland mit 750 003 auf der NBS Würzburg–Hannover (1997). **Abb.: Siemens AG**

Bild 88 (unten): 103 220 bei Radldorf (Niederbayern) auf Messfahrt mit EG 3106: Untersucht wurde, ob von der DSB-Lok Störströme ausgehen (14. Juni 2002). **Abb.: M. Niedt**

unter anderem über die Druckverhältnisse bei Zugbegegnungen im Tunnel. An diesen Versuchen nahm auch die 103 003 teil.

– Die 103 233 weilte im September 1977 in der Schweiz. Mit ihr wurden Druckmessungen bei Begegnungsfahrten mit 200 km/h im Heitersberg-Tunnel (Strecke Zürich–Olten) durchgeführt. Dazu hatte ein Stromabnehmer der Lok das für SBB-Strecken nötige schmalere Schleifstück erhalten.

– Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) liehen sich mehrfach 103.1 aus, um Eurocity-Wagen mit 200 km/h zu erproben.

– Oft waren 103er bei Bremsversuchen eingesetzt, im Februar 2002 sogar noch auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main. Dabei schleppten bzw. drückten 103 190 (an der Zugspitze) und 103 226 (am Zugschluss) mehrmals einen aus 15 Bm-Wagen gebildeten Zug von Siegburg bis zum Scheitelpunkt der 40‰-Steigung bei Bockeroth. Die eigentlichen Bremsversuche fanden talwärts mit 103 226 statt.

– Die noch mit Pufferverkleidungen ausgerüstete rot-beige 103 226 stand seit September 1999 vor allem dem Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ) München zur Verfügung. Am 30. April 2002 absolvierte die Lok ihre letzte Fahrt mit dem planmäßigen FbZ 75005 von Hamburg-Langenfelde nach Frankfurt (Main) Hbf. Am 31. Mai 2002 wurde sie z-gestellt, soll aber erhalten bleiben und leihweise dem Wuppertaler „Lokomotivclub Baureihe 103 e.V." überlassen werden.

Umzeichnung in Baureihe 750

Aus abrechnungstechnischen Gründen erhielten drei Maschinen der Baureihe 103 Bahndienstnummern und wurden pro forma den BZA in München und Minden zugeteilt.

– *103 001, ab 28.4.1989: 750 001*
am 30.4.1997 ausgemustert, erhalten als Museumslok

– *103 003, ab 28.4.1989: 750 002*
ab Frühjahr 1983 mit Getrieben der 103 118 (für 250 km/h)
am 30.9.1989 ausgemustert, 1990 verschrottet

– *103 222, ab 2.12.1989: 750 003*
ab Herbst 1989 mit Getrieben aus 103 118 bzw. 103 003
derzeit noch dem FTZ Minden zugeteilt.

Bild 89: Auf den Nord-Süd-Routen waren die 103.1 auch mit Fern-Express-Zügen (FD) unterwegs. Am 31. März 1990 überquert 103 181 mit FD 1971 „Schwarzwald" bei Kragenhof die Fulda.

Bild 90: Der 103-Einsatz auf der IR-Linie Kassel–Aachen lockte Fotografen vor allem an das berühmte Altenbekener Viadukt, hier im Mai 1992 mit IR 2155. **Abb. 89 u. 90: G. Wagner**

Unterdessen waren in die 103-Laufpläne allerdings einige der 1983 neu eingeführten Fern-Express-Züge (FD) integriert worden. Dabei blieb es bis zum Ablauf des Winterfahrplans 1992/93, dann verschwand der FD wieder in der Versenkung.

Trotz erhöhten Instandhaltungsaufwands mutete die DB ihren nach wie vor stärksten Lokomotiven ab Sommer 1985 noch kilometerintensivere Laufpläne zu. Im Rahmen des neuen Konzepts „IC '85" erweiterte sie das Intercity-Netz um eine fünfte Stammlinie und erhöhte die Zahl der täglich im Stammnetz verkehrenden IC-Züge von zuletzt 156 auf 183. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aller Züge des Stammnetzes wurde von 100 km/h auf 108 km/h gesteigert, der Anteil der für 200 km/h zugelassenen Schnellfahrabschnitte (zusammen 450 km Streckenlänge) betrug mittlerweile rund 20%. Von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, oblag den 103.1 nun die Beförderung aller Intercities auf den folgenden fünf Linien:

Linie 1
Hamburg-Altona–Dortmund–Essen–Köln–Wiesbaden–Frankfurt
Linie 2
Hannover–Dortmund–Essen–Köln–Mannheim–Stuttgart–München
Linie 3
Hamburg-Altona–Hannover–Göttingen–Frankfurt–Basel
Linie 4
Hamburg-Altona–Hannover–Göttingen–Würzburg–München
Linie 5
Dortmund–Wuppertal–Köln–Frankfurt Flughafen (neu!)–Frankfurt Hbf–Nürnberg–München

Auch auf den Anschlussstrecken nach Emmerich und Passau wurden sämtliche IC-Züge mit 103.1 bespannt, die der neu eingerichteten Ergänzungslinie 4A Hannover–Bremen–Oldenburg/Bremerhaven jedoch mit Loks der Baureihe 112. Die Bahnbetriebswerke Frankfurt 1 und Hamburg-Eidelstedt setzten zwar „nur" etwa 115 Maschinen der Baureihe 103.1 planmäßig ein (gegenüber bis zu ca. 120 in den Jahren 1982 bis 1984), die durchschnittliche Kilometerleistung in den Hauptumlaufplänen stieg aber um mehr als 100 km auf 1413 bzw. 1484 km an. Ab 1. Juni 1986 erreichten die „runden Renner" wieder planmäßig Wien West, via Passau unter anderem erneut mit dem IC/Ex „Prinz Eugen", den man 1987 in den Rang eines Eurocity erhob. Außerdem kamen sie mit D- bzw. Ex-Zügen via Salzburg in die österreichische Hauptstadt. Die zweite Periode des planmäßigen 103-Einsatzes in Österreich währte bis zum 29. Mai 1999.

Zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1988 mussten die 103.1 die IC/EC-Züge der Linie 4 Hamburg–München an die seit Anfang 1987 gelieferten Serienloks der Baureihe 120.1 abtreten, weil diese Züge nun über die fertig gestellten Teilstücke der Neubaustrecke Hannover–Würzburg verkehrten. Wegen der zahlreichen Tunnels sollten dort nur druckertüchtigte Lokomotiven (und Wagen) zum Einsatz kommen. Allerdings ließ sich diese Vorgabe nicht konsequent einhalten. Um im Falle einer durch Reisende ausgelösten Notbremsung noch aus einem Tunnel herausfahren zu können, wurden alle 103.1 bis 1994 mit der elektropneumatischen Bremssteuerung (ep-Bremse) für die Notbremsüberbrückung nachgerüstet. Die damit ausgestattete 103 101 befuhr schon ab Mai 1991 regelmäßig die Neubaustrecke Stuttgart–Mannheim. Sie hatte die Bespannung des „Lufthansa-Airport-Express" zwischen Stuttgart und Frankfurt (Main) Flughafen übernommen und deshalb auch ein Outfit in den Lufthansa-Farben Gelb/Lichtgrau erhalten. Ab Ende Mai 1993 bespannten 103.1 in der genannten Relation planmäßig die nunmehrigen Airport-Intercities, aber auch auf der Neubaustrecke Hannover–Würzburg waren sie immer wieder vor schnellfahrenden Reisezügen anzutreffen.

Die bis Dezember 1989 vollzählig abgelieferten 60 Lokomotiven der Baureihe 120.1 nahmen den 103ern zwar nicht nur auf der Linie 4 IC/EC-Leistungen ab, eine bedrohliche Konkurrenz stellten sie aber nicht dar. Insgesamt gesehen dominierten die weitaus imposanteren Co'Co'-Lokomotiven noch immer den IC/EC-Verkehr, zudem erschloss sich ihnen seit November 1988 ein neues

Bild 91: Erst ab 24. Mai 1998 war die Stadtbahn in Berlin durchgehend für Elektroloks befahrbar (IR 2545 im Mai 2001 an der Jannowitzbrücke).

Bild 92: Kurz nach Abfahrt im Bahnhof Berlin Zoo schwenkt 103 155 mit IC 540 auf das Ost-West-Ferngleis der Stadtbahn (18. Juni 1996).
Abb. 91 u. 92: K. Koschinski

Aufgabengebiet. Die Eröffnung der Interregio-Linie Hamburg–Göttingen–Kassel–Fulda bildete den Auftakt zur Schaffung des Interregio-Netzes, entsprechend weitete sich der Einsatz der 103.1 vor IR-Zügen bald aus.

Zäsur durch den ICE – doch neue IC-Linien nach Osten

Schlecht bestellt schien es um die Zukunft der beige/roten und „neuroten" Renner allerdings kurz vor dem Aufbruch ins ICE-Zeitalter. Die für 1991/92 geplante Einführung dreier ICE-Linien sollte den Bedarf an Schnellfahrlokomotiven drastisch verringern. Bisher hatte die DB nur zwei 103.1 nach schweren Unfällen ausgemustert (1972 die 103 106, 1981 die 103 125), nun erwog sie, systematisch mit der Ausmusterung der zunehmend reparaturanfälligen Maschinen zu beginnen.

Doch die Wiedervereinigung Deutschlands, ergo das Zusammenwachsen beider deutschen Bahnen, wirkte sich auf die 103.1 gleichsam wie ein Lebenselexier aus. Durch die Eröffnung der ICE-Linie 6 Hamburg–Frankfurt–Stuttgart–München am 2. Juni 1991 wurden zwar zahlreiche Loks frei gesetzt. Dafür fuhren 103.1 nun auf der nach Berlin verlängerten IC-Linie 5 von Basel über Köln bis Helmstedt (später verlegte man den Wechsel auf DR-Dieselloks nach Braunschweig). Ferner bespannten sie bis Bebra Züge der neu eingerichteten IC-Linie 9 Saarbrücken–Frankfurt–Leipzig–Dresden.

Mit der weiteren Anlieferung von ICE-1-Garnituren für die Linie 4 Hamburg/Bremen–Nürnberg–München und die Linie 3 Hamburg/Berlin–Frankfurt–Karlsruhe wurden neben 120.1 wiederum 103.1 für neue Aufgaben frei. Loks beider Baureihen übernahmen ab 31. Mai 1992 IC/EC-Leistungen auf der neuen Linie 8 München–Nürnberg–Leipzig–Berlin, zunächst nur im Abschnitt bis Probstzella (solo über die Rampen des Frankenwaldes!). Die Schließung der Fahrdrahtlücke zwischen Helmstedt und Magdeburg ermöglichte ab 23. Mai 1993 Ellok-Durchläufe über Magdeburg–Güterglück bis Berlin.

Anfangs wendeten die auf der IC-Linie 5 eingesetzten 103.1 in Beelitz Heilstätten oder Seddin, ab 4. Juli 1993 in Berlin-Wannsee, wo Dieselloks die IC-Züge zur Weiterbeförderung bis Berlin Hauptbahnhof übernahmen (elektrisch bis Berlin Zoo fuhr ab 3. Juli 1993 nur der ICE!). Erst ab Sommer 1994 blieben die 103.1 von Basel SBB bis Berlin Zoologischer Garten am Zug, was einen neuen Langlaufrekord von 1138 km bedeutete. Nach Elektrifizierung der Abschnitte Bebra–Neudietendorf und Probstzella–Camburg liefen 103er ab 28. Mai 1995 auf der Linie 9 (über die Berliner Kurve bei Bebra) und auf der Linie 8 bis Leipzig durch.

Ernsthafte Konkurrenz erwuchs den Top-Stars im IC-Verkehr erst ab Ende 1996 in Gestalt der neuen Drehstromloks der Baureihe 101. Diese erhielten ab 1. Juni 1997 eigene Umläufe, die schon im Laufe des Sommers 1997 von zehn auf insgesamt 31 Plantage erweitert wurden. Zunächst mussten für die störanfälligen 101er sehr oft 103er einspringen. Der Planbedarf für die Baureihe 103 indes sank deutlich ab. Beim Betriebshof Frankfurt galt ab 26. September 1997 noch ein 45-tägiger Laufplan, beim Betriebshof Hamburg waren zu Beginn der Winterfahrplanperiode 1997/98 lediglich 19 Loks in feste Umläufe eingebunden. Bereits angestimmte Abgesänge auf die „Schönste und Stärkste im Land" erwiesen sich aber als deutlich verfrüht.

Rheindämmerung

Von Joachim Seyferth

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Und wenn dabei nichts, aber auch gar nichts Außerplanmäßiges passiert – dann erst recht! So wie an jedem Tag rauschte der IC 738 „Teutoburger Wald" auch am 2. Juli 1992 auf der linken Rheinschiene von Bonn gen Mainz, selbstverständlich bespannt mit einer 103. Hier noch fast Tag, dort schon fast Nacht. Und dazwischen – Rheindämmerung!

Der Schaffner war schon da. Kein Anfänger, kein alter Hase, sondern einer von denen, die cool, ein wenig lässig und dennoch verbindlich mit einem Blick Fahrkarte und Zuschlag prüfen und entwerten. Mit einem knappen „Danke schön" schaltet das bärtige Mitglied eines „IC-Teams" die Deckenbeleuchtung wieder aus und strebt zu den nächsten Abteilen – meist vergebens, denn die sind fast alle unbesetzt. Das ist normal, denn auch Fahrgäste sind berechenbar:

Bild 93: *Abendstimmung in Bonn Hbf 1992.* ***Abb.: W. Clössner***

Bild 94: *Achtzehn IC-Minuten vor Bonn kommt Köln (Hohenzollernbrücke mit 103 118, aufgenommen am 7. August 1988).* ***Abb.: T. Wunschel***

Bild 95: *Einhundertvierzehn Minuten nach Bonn erreicht der IC den Frankfurter Hauptbahnhof (wo über 103 163 am 30. Januar 1991 der Vollmond scheint).* ***Abb.: T. Schwade***

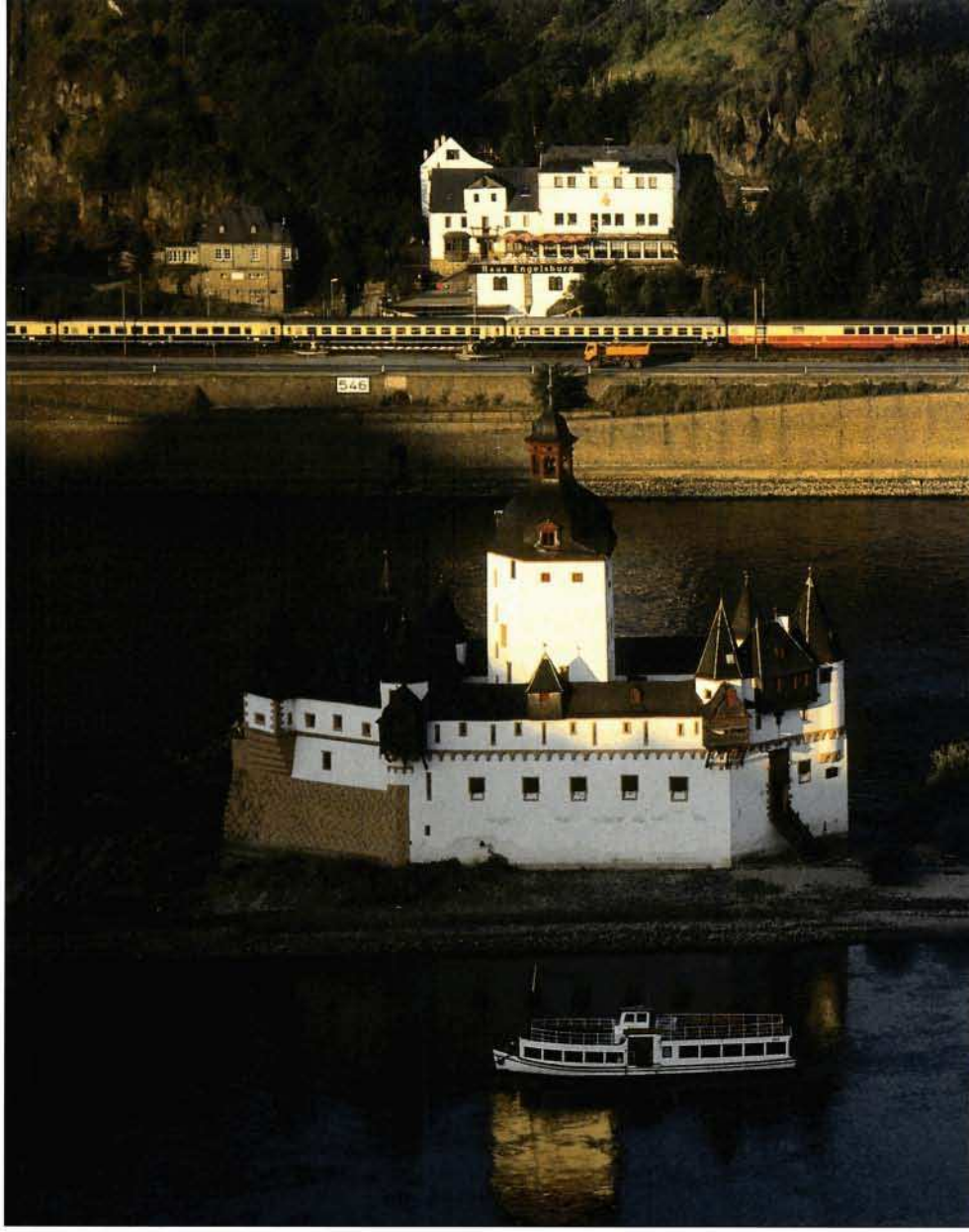


Bild 96: Mitten im Strom bei Kaub steht die Festung „Pfalz", drüben zieht der Früh-IC 631

sie fahren meist am Tage, meist freitags bis montags und meistens (immer noch) in der Zugmitte. Also – was soll sich schon an einem Donnerstagabend 190 Kilometer vor dem Endbahnhof im ersten Wagen hinter der obligatorischen 103 abspielen? Und so dauert es auch gar nicht lange, bis der Schaffner wieder in entgegengesetzter Richtung am Abteil vorbeieilt, den Kopf vermutlich schon voller Feierabendgedanken.

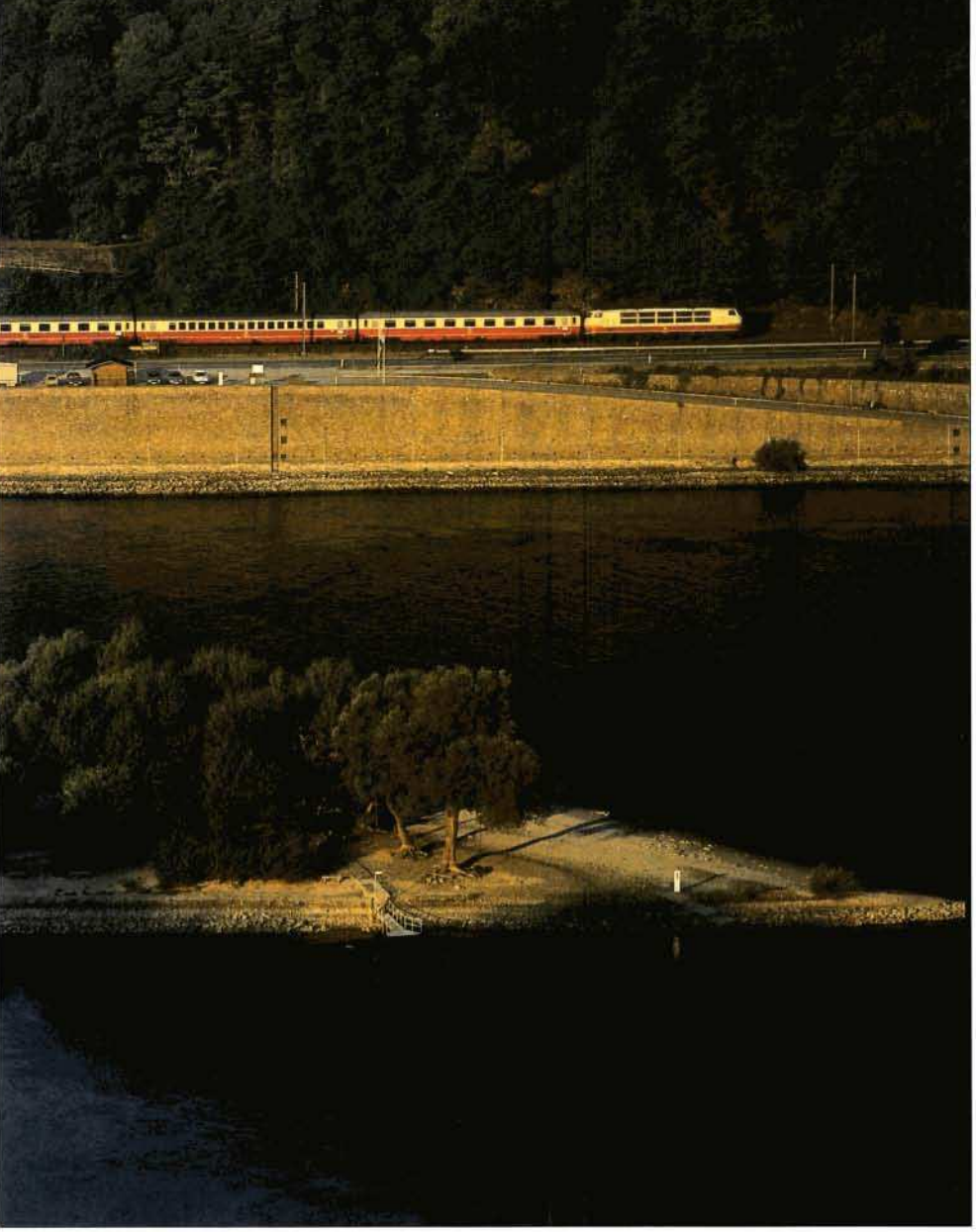
Das Abteil ist schön. Eines jener klassischen IC-Abteile 2. Klasse mit den typisch orangenen Sitzpolstern, den breiten braunen Armlehnen, den verschiebbaren Kopfstützen und den gemütlichen Leselämpchen. Unter dem zu öffnenden Fenster die beiden Klapptischchen, an den Wänden die klassischen (und einzig vernünftigen) Gepäckablagen, vier Reklametäfelchen und zwei Spiegel. Nichts fehlt, nichts ist überflüssig, nichts ist unpraktisch – ein schon fast zeitloses Interieur. Doch – früher haben oft die kleinen Glühbirnen der Leselämpchen gefehlt: Irgendwelche Rowdys haben sich eine Gaudi daraus gemacht, die armen Lichtkugeln aus dem Fenster zu werfen oder sie zu zertreten. Dass sich die kleinen Lampen sogar heute noch auf so mancher Modellbahn wiederfinden lassen, ist allerdings nur ein böses Gerücht. Seit sie ein ausbruchsicheres kleines Plastikgitter schützt, waren sie nie mehr vermisst und erhellen zuverlässig des Reisenden Lektüre.

Im Abteil verstreut liegen zwei, drei Modekataloge der Firma „Alba Moda" sowie einige Zugbegleiter. Offiziell „IZB – Ihr Zugbegleiter" genannt, belehrt er uns, dass der Teutoburger Wald ein Höhenzug des Weserberglandes ist, dass der IC 738 auf dem Gesamtlauf von Kiel bis Frankfurt (Main) ein Zugrestaurant sowie ein Münz-Zugtelefon führt und dass zwischen den beiden Halten Hamburg Dammtor und Hamburg Hbf nur zwei Streckenkilometer liegen. Jetzt ist es 21.20 Uhr – vor genau sechs Stunden war Abfahrt in Kiel, vor einhundertsieben Minuten war Ankunft in Dortmund Hbf und in einhundertacht Minuten werden die Lokpuffer dem Prellbock im Frankfurter Hauptbahnhof zu Leibe rücken. Dort gibt es noch Anschlüsse nach Herzenslust: Durch die Nacht nach Wien (an 7.40 Uhr). Zur Geisterstunde in Butzbach (an 0.00 Uhr). Oder dorthin, wo nicht nur die Nächte schwarz sind: Fulda an 1.02 Uhr. Zwischen Bonn und Koblenz muss es unterschiedlich geregnet haben: mal sind die Straßen nass, mal trocken. Die Wolken verlieren an Biss und zerlaufen mit dem Horizont. Mit bis zu Tempo 160 und sanften Fliehkräften rast das Abteil an Reihenhäusern, kleinen Bahnhöfen und Stromleitungen vorbei. So ruhig wie im Wagen scheint es auch draußen zu sein: kaum Menschen, nur wenige fahrende Autos. Donnerstagabendlich. Breit und ruhig auch der Rhein, der sich jetzt immer öfter blicken lässt. Noch ist es relativ hell, das Rheintal gestattet noch weite Ausblicke, aber viele Schiffe liegen schon positionsbeleuchtet in Ufernähe: Für heute ist's genug! Ein Motorradfahrer kommt entgegen; für Sekundenbruchteile dringt das Knattern der Motorradkolben durch das leicht geöffnete Abteilfenster. Hinter Andernach dominiert Flachlandschaft mit Feldern und verstreuten Industrieanlagen. Rheinstrecke?

Die Bahnsteiglampen der Zwischenstationen sind befördert worden und leuchten jetzt dezent in Orange. Das unterstreicht die anbrechende Dämmerung und passt zu den Sitzen. Huch! – in Koblenz-Lützel huscht ein Dinosaurier in Form einer vorübergehend abgestellten polnischen Dampflok am Abteilfenster vorbei. „Meine Damen und Herren! Wir erreichen Koblenz!", spricht die Abteildecke. Auf dem kleinen Ablaufberg thront eine V 60 in ihrem neuroten Kleid und schubst einen Wagen zu Tal.

Plötzlich geht die Rheinstrecke fremd und überquert die Mosel. Die Fassaden des Koblenzer Konsumtempels „Löhr-Center" ziehen vorbei. Der Blick geht hinab auf breite, aber schwach befahrene Stadtstraßen. An einer Kreuzung warten zwölf rote Rücklichter. Die Stunde der Leselämpchen ist gekommen. Ich erlaube mir den Luxus, auch zwei gegenüberliegende einzuschalten – ihre Aufgabe besteht einzig und allein darin, eine gemütliche Atmosphäre im Abteil zu schaffen. Weichen klappern, das Fenster ist dank der Langsamfahrt wieder ganz geöffnet, eine türkis-beige Bügelfalten-110 poltert mit einem Opel-Ganzzug entgegen. Von rechts grüßt die Konkurrenz – auf irgendeinem hohen Gebäude dreht sich ein beleuchteter Mercedes-Stern: Bahn fahren, Autos sehen.

Der Bahnsteig ist links. Unter dem C-Würfel steht eine Reisegruppe, unter dem E-Würfel palavern Postler. Mit dem für IC-Züge typischen gedämpften Quietschen kommt der „Teutoburger Wald" sanft zum Stehen. Im Nachbarabteil rumort es, ein Fenster wird geschlossen. Ansonsten sieht man mehr Züge als Menschen: Rechts lugt ein 628 hinter einer beleuchteten Abfahrtstafel hervor, links rauscht ein Interregio nach Köln vorbei, wohl der letzte des Tages. Es



„Theodor Storm" von Frankfurt nach Westerland vorbei (18. August 1988). **Abb.: J. Seyferth**

wird ruhig; ins Fenster strömt Koblenzer Luft. Wie schön doch so ein naturverbundenes Frischluft-Abteil ist! Kaum vorstellbar, dass in absehbarer Zeit alle Reisezüge klimatisierte Kapseln sein werden: Zum Lüften braucht man dann Strom! Die Lüfter der 103 heulen auf, wir fahren. Vor uns liegt das Kernstück der Linken Rheinstrecke. Einzige Legitimation für diese kühne Behauptung ist – die Landschaft! War das Rheintal zwischen Bonn und Koblenz noch breit und für die Augen des Reisenden oft gar nicht präsent, so zwingt es bis Bingerbrück die Eisenbahn zu kurvenreichen Kompromissen. Ob die Loreley weiß, dass sie Besuch vom „Teutoburger Wald" bekommt? Sie ist den Anblick von Zügen mit ortsfremden Namen ja gewohnt, denn auf dieser internationalen Verkehrsachse gibt es nicht nur den „Rheinland" oder den „Rheinfels", sondern beispielsweise auch den „Mont Blanc" oder den „Bodensee". Einer neuzeitlichen Sage nach soll sie exakt mittags um 12.12 Uhr und abends um 19.50 Uhr ihr goldenes Haar kämmen – dann nämlich, wenn die IC-Züge 727/726 „Loreley" durch den gegenüberliegenden Bett-Tunnel dröhnen. Dass die Deutsche Bundesbahn ihr mit jedem Fahrplanwechsel neben dem aktuellen Kursbuch einen neuen Kamm schenkt, ist allerdings nur eine Spinnerei und darf schnell vergessen werden, zumal selbst die ‚Neue Bahn' diesen Grad an Kundenfreundlichkeit noch nicht erreicht hat.

Mit zunehmender Geschwindigkeit streicht die Luft wieder durchs Fenster, die Akustik des eisernen und weichenbestückten Fahrwegs dringt glasklar ins Abteil. Ein Postzug lärmt entgegen – aha! – deswegen die Postler unter dem E-Würfel! Wir unterqueren hässliche Straßenbrücken auf dünnschmutzigen Stelzen und nehmen Tempo auf; der flatternde Rollladen bittet darum, das Fenster zu schließen. Rechter Hand die „Königsbacher"-Brauerei, deren am Boden versteckte Flutlichter nicht irgendein Gemäuer, sondern hochgestapelte Bierkästen bestrahlen. Links ein alter Bekannter mit einem einsamen Kahn – der Rhein. Seine Oberfläche hat sich jetzt in ein schwachwelliges mattes Grausilber verwandelt, selbst die neonfarbenen Bojen leuchten nicht mehr wie am Tage. Über dem Strom ein wolkenloser Abendhimmel, dessen müdes weißes Licht den Boden nur noch farbtötend erreicht: Bahndammhecken werden zu grauen Schatten, das rote Auto wird dunkelgrau und Schiffe werden zu schwarzen Silhouetten. Dafür wird das Licht der Leselämpchen wärmer und man staunt, wie hell die kleinen Dinger werden können. Noch erlaubt die Linke Rheinstrecke Tempo 140; der Wagen wummert mit leichten Fliehkräften nach links und rechts vorwärts. Das Gegengleis verschwimmt zu zwei silbrigen Fäden und weicht uns nicht von der Seite. Momente, in denen die Sinne und Gedanken sowohl angeregt als auch beruhigt werden und man die Zugfahrt um Stunden verlängern möchte. Trotz banaler Bahndammhecken. Warum eigentlich banal?

Ausgleich muss sein: War's eben noch eine Brauerei, taucht jetzt links eine Sprudelfabrik mit ihrem versammelten Lastwagen-Fuhrpark auf. Hellgrün ist die Hausfarbe und „Rhenser" heißt das Wasser. Nass sind hier auch wieder die Straßen, und am Horizont sind die Täter auszumachen: Flache Wolken und tiefhängende Nebel bedrängen die Schieferberge beiderseits des Stroms. Ein Gegen-IC kracht vorbei. Auf der anderen Seite thront die Marksburg; im Gegensatz zu vielen anderen Rheinburgen klebt sie nicht am oberen Drittel des Berghanges, sondern hebt sich auf dem „Gipfel" stehend mit ihren markanten Umrissen vom Abendhimmel ab. Im Vordergrund ziehen Eigenheime mit glücklichen Familien und fernsehbestrahlten Wohnstuben vorüber.

Ein verlassener Haltepunkt fegt vorbei. In einer weiten Linkskurve bohrt ein weithin erkennbares Vorsignal am Gegengleis (Gleiswechselbetrieb) sein glühendes Orange in die Augen des Fensterguckers. Flache Nebel über dem Rhein ziehen dorthin, wo wir herkommen und künden eher vom Herbst als von einem warmen Sommerabend. Ab jetzt begleitet uns die leere Bundesstraße hartnäckig. Der Blick auf das Rheintal wird nochmals offener, zwischen langgezogenen Wolken schimmert schwaches Abendrot. Ein tiefliegender Lastkahn arbeitet sich gen Koblenz, abermals eine Linkskurve, der Blick schweift auf die lange Uferpromenade von Boppard mit ihren beleuchteten Altbaufassaden. Trotzdem wirkt die ganze Szenerie einsam, ein touristenloser Donnerstag. Eine Latz-103 mit dem nächsten Gegen-IC nähert sich in der Kurve; wenig später brausen wir am neuen Verbundpflasterbahnsteig von Boppard vorbei. Das Tempo des „Teutoburger Wald" hat sich jetzt gleichmäßig auf rund hundert Stundenkilometer eingependelt. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem nächsten vorbeiknallenden Gegen-IC und uns beträgt immer

Bild 97: *Den Bahnhof Bingerbrück passiert die 103 mit verminderter Geschwindigkeit, um dann bis Mainz auf das gewohnte IC-Tempo aufzuschalten (22. Mai 1989).* ***Abb.: J. Seyferth***

noch über 200 km/h. Am Rande des Stroms legen sich gleich vier Lastkähne schlafen.
Die langgezogene Linkskurve von Hirzenach erlaubt wieder einen weiten Blick ins Rheintal und auf die an Straße und Schiene Spalier stehenden Häuschen, aufgereiht wie an einer Perlenschnur und einer Theaterkulisse nicht unähnlich. Das architektonische Verbrechen einer betongroben und mehrere hundert Meter langen Straßenüberführung füllt die Leinwand des Abteilfensters für einige unästhetische Sekunden. Noch immer Linkskurve, dem Zug voraus taucht unser nächstes Signal auf – Grün! Der „Gasthof zum Landsknecht" zieht vorbei, daneben eine Mercedes-Filiale. Gegenüber taucht der stationslose Flecken Wellmich mit den beleuchteten Gemäuern der Burg Maus auf; wenig später erscheint das Weichbild der beiden Namensvettern St. Goar und St. Goarshausen. Tiefhängende Wolken, mehr Nebelfetzen, hängen im Rheintal und verdüstern stellenweise den verblassenden Abendhimmel. Die künstlichen Lichter der beiden Städtchen gewinnen an Oberhand und zunehmend ihre Existenzberechtigung. Der einsame Mittelbahnsteig des Bahnhofs St. Goar oder dem, was davon übriggeblieben ist, zieht vorbei. Hält hier heute überhaupt noch ein Zug? Der Blick schweift wieder durchs Abteil und aus dem Gangfenster hinaus, wo meist Fels und Gebüsch als unscharfe Schatten vorbeihuschen. Ein Hoch auf die zunehmend Behaglichkeit verbreitenden Leselämpchen.
Jetzt geht alles ein wenig zu schnell: Der gegenüberliegende weiße Zollturm von St. Goarshausen blitzt zwischen den letzten Häuserlücken von St. Goar auf, über der historisch anmutenden Szenerie die angestrahlte Burg Katz. Dann plötzlich Dunkel, die Leselämpchen tauchen die Sitzpolster in ein sattes Orange: Wir befinden uns im Bank-Tunnel. In der engen Rechtskurve zwängende Räder hallen von den Tunnelwänden wider, ein schwacher Lichtschein streicht übers Fenster, und schon sind wir wieder draußen. Der jetzt folgende, knapp einen Kilometer lange Streckenabschnitt ist wohl der Teil der Linken Rheinstrecke, wo zumindest tagsüber die meisten Fahrgäste ihre Hälse aus dem Fenster recken oder, wo dies nicht möglich ist, die Scheiben der Großraumwagen mit ihren Nasen einfetten. Dabei ist dort eigentlich „nur" der Loreleyfelsen zu sehen, der jetzt im letzten Licht des Tages immerhin bedrohlicher erscheint als an einem Touristentag mit Schönwetterwolken. Aber der in der Rheindämmerung fahl gewordene und an seinem Fuß von der engen Bundesstraße eingegurtete Klotz, der von unserem „Teutoburger Wald" in gebührendem Abstand gewissermaßen umrundet wird, ist zu sagenbehaftet und zu sehr zu einer Metapher für das Deutschlandbild schlechthin hochstilisiert worden, um ihn zu einer einfachen geologischen Engstelle herunterzuspielen. Seine millionenfach geknipste Berühmtheit hat der erotische Felsen wohl auch in erster Linie dem Umstand zu verdanken, dass sich europäische Hauptverkehrsadern an ihm vorbeizwängen müssen – ein Glücksfall, der zum Beispiel den ungleich imposanteren Donaufelsen oder dem Rotenfels bei Bad Münster am Stein verwehrt geblieben ist.
Der Film „Rheindämmerung" zeigt uns jetzt mit rund 120 Stundenkilometern und einer zu öffnenden Panorama-Leinwand das dämmrige Kaub mit den noch jeder Dunkelheit trotzenden weißen Mauern der Festung „Pfalz" mitten im Strom. An diesem ruhigen Abend wird jede Bewegung registriert: Zuerst begegnen uns zwei Radfahrer, dann zum Greifen nahe ein rumpelnder Güterzug. Im Bruchteil einer Sekunde war an den gesickten Seitenwänden gerade noch eine türkisbeige 151 als Zuglok zu erkennen. Auch auf der rechten Seite fährt jetzt ein Güterzug rheinabwärts, fast sind nur noch die hellen Wagen auszumachen. Nirgendwo ein Licht; die fortschreitende Dämmerung hat längst sämtliche Farben gefressen und die Landschaft präsentiert sich in düsteren Silhouetten unter einem fahlen Abendhimmel. Im Fenster nimmt die Spiegelung des schwach beleuchteten Abteils langsam Konturen an und saust als Doppelgänger scheinbar über dem Gegengleis mit, unverrückbar treu und hartnäckig wie ein Schatten.
Bei Trechtingshausen begegnet der Schatten einem leeren Nahverkehrszug nach Koblenz (in St. Goar hält also heute doch noch ein Zug!); die schaltwerkknallende 141 muss gerade am Haltepunkt abgefahren sein. Die letzten Kilometer im engen Tal liegen vor uns, ein letztes Mal wird der „Teutoburger Wald" seine Geschwindigkeit in der Bingerbrücker Bahnhofskurve vermindern, um dann bis Mainz auf das gewohnte IC-Tempo aufzuschalten. Die Lichterkette von Assmannshausen spiegelt sich langgestreckt im glatten Wasser und vermittelt eine letzte Impression von dem in die Nacht fließenden Strom. Die (noch) typischen Formsignale von Bingerbrück tauchen auf, ein dunkler Kasten huscht über uns hinweg: das Reiterstellwerk. Der beleuchtete gelbe Mäuseturm lugt durch die Bäume, wenig später neigt sich das Abteil in besagter Bahnhofskurve und überquert die letzten Meter der Nahe. In Bingen dominieren weinselige Lampionlokale und von Straßenlaternen bespiegelte Autodächer, selbst auf dem Bahnsteig der Gegenrichtung fegt eine nutzlos eingeschaltete Armada von Leuchtstofflampen vorbei und peinigt die Augen, so wie jetzt fast alle Lichter mit zunehmender Dunkelheit zu blenden anfangen. Der Zug beschleunigt merklich, das Laufgeräusch des Wagens wird ein wenig lauter, ein paar neue kleine Vibrationen gesellen sich dazu und dennoch hat man das Gefühl, ruhiger und gleichmäßiger als bei Tempo 80 bis 100 zu fahren. Der Loktacho wird sich jetzt in der Nähe der ‚160' angesiedelt haben. Und wieder Reihenhäuser und „Eigenheime". Heidesheim. Das Wäldchen von Uhlerborn. Die beiden Schienen des Gegengleises spiegeln und weichen keinen Millimeter von der Stelle. Bis Mainz-Mombach ist Rennstrecke. Kleine und schlanke, noch nicht ausgewachsene Hochspannungsmasten begleiten uns. Noch ein Gegenzug, ein EuroCity, meist mit roten ÖBB-Wagen, knallt in ganzen fünf Sekunden vorbei: Diesmal beträgt die Geschwindigkeitsdifferenz über 300 km/h! Über dem Industriegebiet Mombach liegen flache Wolkenbänke, das Tempo flacht ab. Und es wird dunkel. Wenige Minuten später stehe ich auf dem Bahnsteig 1 in Mainz Hbf und erwarte meinen Anschlusszug. Drüben auf Gleis 4 fährt gerade fast lautlos der „Teutoburger Wald" ab, manch leeres Abteil ist hell erleuchtet, in manchen glimmen die Leselämpchen. Wie war das noch? Dort noch fast Tag, hier schon fast Nacht. Und dazwischen – Rheindämmerung!

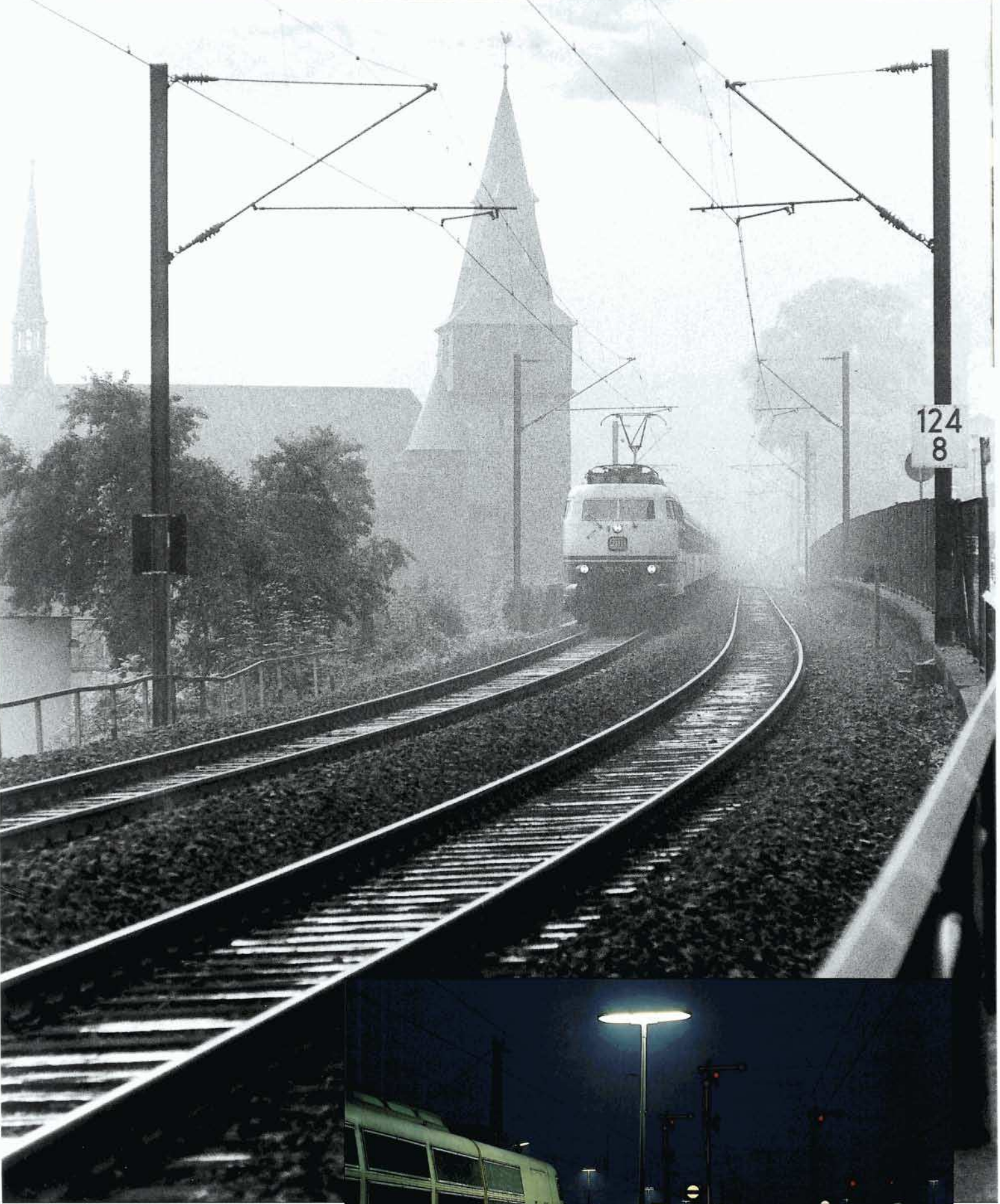


Bild 98: *Nebelfetzen hängen im Rheintal während der beschriebenen Fahrt. Am 9. Oktober 1978 durcheilt 103 134 mit IC 166 „Friedrich Schiller" Stuttgart–Hamburg das von Nebelschwaden durchzogene Städtchen St. Goar.* ***Abb.: L. Rotthowe***

Bild 99: *Zum Abschluss noch eine nächtliche Impression, wenngleich – nun ja – aus dem fern des Rheins gelegenen Bahnhof Regensburg (12. April 1984).* ***Abb.: J. Seyferth***

Schon vor dem Ende legendär

Lange ist's her, da waren Legenden *fromme Sagen*. Dann bürgerte sich der Begriff „Legende" auch für berühmte Persönlichkeiten ein – vorausgesetzt, sie waren tot. Heute muss ein populärer Rockmusiker oder Fußballer nur in die Jahre kommen, schon wird er noch zu Lebzeiten zur *Rock-Legende* oder *Fußball-Legende* verklärt. Ähnlich ergeht es Schiffen, Autos und Lokomotiven. Da schippert der *legendäre* Luxusliner Queen Elizabeth 2 über den großen Teich, läuft in Mexiko der *legendäre* Käfer vom Band, rollt die *legendäre* Hundertdrei durch's Land – alles noch gegenwärtig, trotzdem *legendär* genannt! Wird da nicht ein Attribut allzu leichthin gebraucht? Zumindest mal nachdenkenswert ...

Bild 100: Mit Sonderzügen kamen die 103 schließlich auf planmäßig nie oder selten befahrene Strecken: 103 245 am 5. November 2000 auf die Strecke Rosenheim–Freilassing (hier bei Teisendorf). **Abb.: C. Kirchner**

Bild 101: Planmäßig beförderten sie Interregios zwischen Berlin und Bad Bentheim, so 103 218 am 19. Oktober 2000 den IR 2342 (hier in Stendal). **Abb.: K. Koschinski**

Die 103 stilisierte man, als sich das Ende ihrer Vorherrschaft im IC-Verkehr abzeichnete, flugs zur „Intercity-Legende" hoch. Anlass gab das Erscheinen der Baureihe 101. Doch zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1997 büßten die pfeilschnellen Sechsachser nicht nur wegen des Ersteinsatzes der neuen Bo'Bo'-Drehstromloks hochwertige Leistungen ein. Mit Einführung der ICE-Linie 10 von Berlin nach Köln entfielen die 103-Langläufe zwischen Berlin und Basel über Köln. Die östlich von Magdeburg nun nach Leipzig–Dresden „umgebogene" IC-Linie 5 wurde auf Wendezuggarnituren umgestellt.

Die nicht wendezugfähigen 103er befuhren die klassische Ost-West-Magistrale über Magdeburg aber weiterhin zweistündlich mit Interregios der Linie 17 Berlin–Aachen, außerdem mit Interregios der Linie 16 Berlin–Bad Bentheim(–Amsterdam) und mit Nachtschnellzügen wie D 242/243 Berlin–Paris–Berlin (zwischen Berlin und Aachen mit 103.1 bespannt).

Rückzug aus dem IC-Verkehr beginnt

Die Aufnahme des Plandienstes der Baureihe 101 wirkte sich erst einmal weniger gravierend aus als erwartet. In drei der vier für die neuen Loks aufgestellten Umlaufplänen (24 von 31 Plantagen) dominierten wochenlang die 103er! Lediglich im Plan 1, der unter anderem die IC-Wendezüge Berlin–Hamburg–München enthielt, konnten ersatzweise nur die Loks der Baureihe 120 einspringen.

Nachdem einige „Kinderkrankheiten", z.B. den Funkbetrieb von Rangierlokomotiven beeinträchtigende Störströme, beseitigt worden waren, stabilisierte sich der Einsatz der 101er im Winter 1997/98 allerdings. So lösten sie die 103er insbesondere vor den schweren Intercity-Zügen der Linie 1 zwischen Hamburg und Süddeutschland ab, ebenso vor den Eurocities zwischen dem Rhein-/Ruhrgebiet bzw. Magdeburg und Basel SBB.

Dennoch wurden die schon auf 19 Tage reduzierten Hamburger 103-Pläne wieder ausgeweitet, ab 1. Februar 1998 umfassten sie insgesamt 36 Plantage. Das Haupteinsatzgebiet verlagerte sich immer stärker auf den Interregio-Verkehr. Neben den schon erwähnten Linien 16 und 17 war die Linie 15 Bremerhaven/Hamburg–Ruhrgebiet–Koblenz zu bedienen.

An die Blütezeit der 103 erinnerten IC/EC-Leistungen in der Relation Hamburg–Ruhrgebiet–Frankfurt und Einsätze vor EC-Zügen sowie vor hochwertigen Nachtzügen (EuroNight) auf der Route über Passau nach Wien. Auch die „Rollende Raststätte" genannten Intercities mit Autobeförderung