



zwischen Berlin-Grunewald und Dortmund standen auf dem Programm.

Der ab 1. Februar 1998 44 Tage umfassende 103-Plan des Betriebs hofs Frankfurt enthielt noch zahlreiche IC/EC-Züge vor allem auf den Strecken Dortmund–Stuttgart–München, Frankfurt–Leipzig und Frankfurt–Passau–Wien. Aber auch die Frankfurter Maschinen kamen verstärkt vor Interregios zum Einsatz: insbesondere auf der Linie 28 im Abschnitt Stuttgart–Karlsruhe und auf der Linie 23 Norddeich Mole–Ruhrgebiet–Karlsruhe mit einem Durchlauf bis/ab Freiburg. Auf der Route Stuttgart–Salzburg–Wien bespannten sie bemerkenswerterweise das Zugpaar D 263/262 „Orient-Express“.

Notabene *Betriebs hof* Frankfurt: Im neuen Bahndeutsch hieß das nun so und das alte Bw Hamburg-Eidelstedt (bzw. Hamburg 1) gehörte in seiner Eigenschaft als Einsatzstelle des Geschäftsbereichs Traktion zum Betriebs hof Hamburg-Langenhäuser, kurz auch Bh Hamburg genannt. Die Aufgaben der Instandhaltung hingegen wurden von den nunmehrigen *Werken* Frankfurt (M) Hbf 1 und Hamburg-Eidelstedt übernom-

men. Belassen wir es bei diesem Hinweis und halten uns im Folgenden wieder an die vertrauten Begriffe.

Ende Mai 1998 verfügte die DB AG über 88 abgenommene Lokomotiven der Baureihe 101. Gestartet hatte sie mittlerweile das Ausmusterungsprogramm für die Baureihe 103.1. Nachdem zuvor nur durch Unfälle oder Brände schwer beschädigte Maschinen ausgemustert worden waren, schießen von Ende April 1997 bis Mitte März 1998 neun Loks wegen Fristablaufs oder meist relativ kleiner, nicht mehr als reparaturwürdig angesehener Schäden aus dem Bestand. Angemerkt sei, dass es bereits seit Jahren „Invaliden“ gab, die aufgrund schlechter Fahreigenschaften bis zur nächsten Ausbesserung oder eben bis zur Z-Stellung nur noch maximal 160 km/h fahren durften, also für den IC-Verkehr nicht mehr in Betracht kamen.

Bestand sinkt, Bedarf steigt

Zum Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 zählten noch 128 Lokomotiven der Baureihe 103.1 sowie die in 750 003 ausgezeich-

nete 103 222 zum Bestand. Gleichwohl ging der Planeinsatz nicht etwa zurück, sondern stieg nochmals an. Die Kürzung der Frankfurter 103-Umläufe auf 32 Plantage wurde durch die Ausweitung der Hamburger 103-Umläufe auf 56 Plantage mehr als ausgeglichen. Hamburg-Eidelstedt disponierte nun viele bisher von Frankfurter Maschinen erbrachte Leistungen, unter anderem die nach Österreich.

Sowohl Frankfurt 1 als auch Hamburg-Eidelstedt setzten 103er vermehrt auf der Strecke Padborg–Flensburg–Hamburg ein: Mit EuroNight-Zügen beispielsweise im Durchlauf zwischen Padborg und Nürnberg sowie Köln, vor allem aber übernahmen die Schnellfahrloks Interregios der Linie 12 zwischen Padborg und Hildesheim. Völlig unerwartet erhöhte sich der Lokbedarf im Juni 1998 noch weiter. Nach der ICE-Katastrophe von Eschede mussten die 103.1 viele ICE-Ersatzzüge bespannen. Dabei befuhren sie die Neubaustrecken in voller Länge. Die häufigen Geschwindigkeitswechsel und zahlreichen Tunneln machten den Personalen zu schaffen, denn die Automatik-Steuerung (AFB) war inzwi-



Bild 102 (links): Ab Padborg mit 103 bespannt war im Sommer 1999 der Turnussonderzug DZ 13283 Kopenhagen–Kufstein. Mit 103 176 passiert er am 26. Juni 1999 den Block Hilperting. **Abb.: M. Hahmann**

Bild 105 (rechts): 103 231 durchfährt am 20. August 1999 mit dem Saisonschnellzug D 1189 Stuttgart–Lecce den Betriebsbahnhof Grünholz an der Gäubahn. **Abb. 104 und 105: J. Hund**



Bild 103: Ungewohntes Gespann am 29. September 2001: 181 220 und eine 103 treffen mit einem Oktoberfest-Sonderzug in München ein. **Abb.: A. Ritz**

Bild 104: 103 154 mit NZ 1599 aus Hamburg verlässt den Nebenweg-Tunnel bei Vaihingen/Enz (April 2000).

Bild 106 (rechts): Auf der Rückfahrt vom Taurus-Fest der Firma Roco in Linz bringt 103 233 am 2. September 2000 einen „City-Shuttle“ bis Salzburg (bei Weng). **Abb.: C. Kirchner**

schen ausgebaut worden und die Führerstände waren nicht druckertüchtig. Trotzdem gelang es, die durchaus straffen „Notfahrpläne“ weitgehend einzuhalten – es sei denn, die Züge mussten wegen fehlender Notbremsüberbrückung der Wagen über Altstrecken umgeleitet werden. Die nun schon rund ein Vierteljahrhundert alten Maschinen hielten sich wacker, wozu die hohe Einsatzbereitschaft des Werkstattdienstes wesentlich beitrug. Eigentlich sollte die Baureihe 103.1 bis zum Jahr 2000 ausscheiden. Da sich Zweifel an der Realisierbarkeit dieser Planung mehrten, trieb die DB AG bzw. die neu für die Fernverkehrsfahrzeuge zuständige DB Reise & Touristik AG (R & T) die Ausmusterung eher zaghaft voran. Immerhin wurde der Bestand von Ende Juli 1998 bis Ende April 1999 um weitere 13 Loks, durchwegs 103.1 der kurzen Bauform, vermindert. Danach galt bis zum Herbst ein Ausmusters-

stopp. Zeitweilig gab es Überlegungen, die Loks der Langversion (103 173, 103 216 bis 245) wieder zu untersuchen und bis 2005 zu erhalten. Jedoch bekam nur die 103 235 im Oktober 1999 eine so genannte Auslaufuntersuchung. Am 30. Oktober 1999 hob DB R & T den Ausmusterungsstopp kurzerhand auf; auf einen Schlag schieden nun nochmals 13 Maschinen aus, darunter auch die „langen“ 103 243 und 244. Klar war mittlerweile, dass man 103.1 im Jahr 2000 für den EXPO-Verkehr benötigen würde. Über die erforderliche Stückzahl herrschte Unsicherheit, auch wegen technischer Probleme mit den seit Juni 1999 vollzählig abgelieferten 145 Lokomotiven der Baureihe 101. Aufgrund des hohen Schadbestands bei der Baureihe 120.1 stieg der Planbedarf beim Bw Hamburg-Eidelstedt nach vorübergehender Reduzierung im Winter 1999/2000 erneut auf bis

zu 57 sechsachsige Renner an. Frankfurt 1 benötigte planmäßig wie im Sommer 1999 täglich 13 und vor allem am Wochenende zwei weitere 103.1. Die regulären Einsätze nach Österreich gehörten seit Ende Mai 1999 der Vergangenheit an. Auch die Route im Rheintal südlich von Karlsruhe wurde nicht mehr regelmäßig befahren (abgesehen von einer Frühleistung mit IR 2463 Baden-Baden–Stuttgart). Nach wie vor täglich unterwegs waren die „legendären“ Lokomotiven in einem von den Eckpunkten Padborg und München, Aachen und Dresden begrenzten Einsatzgebiet. Immer mehr Fotografen jagten in diesem riesigen „Revier“, am heißesten darauf erpicht, eine rot-beige Lok vor die Linse zu bekommen. Ende 1999 trugen noch 27 der 96 im Bestand geführten 103.1 das traditionelle Farbleid, außerdem die dem FTZ Minden zugeleitete 750 003.



Noch ließen sich im Winterfahrplan 1999/2000 reichlich 103er auf ihrer wohl populärsten Stammstrecke entlang des Mittelrheins ablichten – wenngleich jetzt meist mit blau-weißen Interregio-Wagen.

Nur wenig Geduld brauchte auch, wer die einstigen Flaggsschiffe der Bundesbahn im Häusermeer der Hauptstadt auf den Film bannen wollte. Seit 24. Mai 1998 befuhren sie die Berliner Stadtbahn in voller Länge, seit 27. September 1998 erreichten sie Berlin mit den Interregios der Linie 16 via Oebisfelde auf der Neubaustrecke und kamen somit durch die filigrane Halle des neuen Bahnhofs Berlin-Spandau. Aussicht auf „reiche Beute“ bestand zudem neuerdings entlang der Interregio-Linie 20 Aachen–Hamm–Kassel–Weimar, wo die 103er den 101ern (!) fast alle Interregios abgenommen hatten.

Recht selten geworden waren Einsätze der 103.1 im EC/IC-Verkehr, doch gab's hier

ein paar Highlights: zum Beispiel EC 11/10 „Mimara“ zwischen Leipzig und Nürnberg, also im Saaletal und im Frankenwald, oder EC 56 „Goethe“ im Abschnitt Dresden–Leipzig–Frankfurt/Main (mit Lokwechsel von 103 auf 103 im Leipziger Hauptbahnhof).

Umso häufiger erbrachten die Lokomotiven Sonderleistungen, für die DB Reise & Touristik bisher noch auf 110er oder 111er von DB Regio zurückgreifen musste. Dazu zählten zusätzliche Intercities und Entlastungsschnellzüge zu den Hauptreisezeiten, Ersatz-IC für ausgefallene oder stark verspätete Planzüge, zunehmend auch die Überführung von Leerwagenparks (Lr und FbZ = Fernverkehrszüge für besondere Zwecke).

Außerdem bespannten die Maschinen vermehrt Autoreisezüge bzw. die in Regie einer neuer DB-Tochtergesellschaft betriebenen „AutoZüge“.

Die EXPO 2000 endet, die 103 bleibt

Kommen wir zum Sommerfahrplanabschnitt 2000, der wegen der EXPO in Hannover bis zum 4. November dauerte und nach dessen Ablauf der Planeinsatz der Baureihe 103.1 eigentlich beendet sein sollte. Vorhanden waren am 28. Mai 2000, dem Tag des Fahrplanwechsels, noch 88 Maschinen, davon 26 in Frankfurt und 62 in Hamburg beheimatet, ferner die FTZ-Lok 750 003. Beim Bw Hamburg-Eidelstedt betrug der Planbedarf jetzt nur noch 20, beim Bw Frankfurt 1 unverändert 15 Loks.

Der 16-tägige Hauptplan A1 des Bw Hamburg-Eidelstedt enthielt vor allem Interregios auf den Linien Bad Bentheim–Hannover–Berlin und Aachen–Kassel–Weimar, außerdem etliche Eurocities zwischen Köln und Emmerich und einzelne Intercities zwischen Hamburg und Köln. Ferner waren D-



Züge und „NachtZüge“ enthalten, zum Beispiel D 370/371 im Abschnitt Leipzig–Dortmund und NZ 1948/1949 auf dem gesamten Laufweg Berlin–Lichtenberg–Bonn–Bad Godesberg. Die durchschnittliche Tagesleistung betrug 1000 km. Darüber hinaus sah ein dreitägiger Plan A2 freitags und sonntags die Beförderung zusätzlich eingelegter IR-Züge zwischen Köln und Berlin bzw. Leipzig vor, ansonsten meist die Bereitschaft als EXPO-Reserve. Kernleistung des eigens für die Touristiklok 103 220 aufgestellten Plans A3 war das samstägliche UEx-Paar zwischen Köln und Binz.

Im 13-tägigen Hauptplan F1 des Bw Frankfurt 1 dominierten die IR-Züge der Relation Kassel–Hamburg–Flensburg–Padborg, zwischen München und Padborg (mit Lokwechsel in Nürnberg) war auch das EN-Paar 482/483 „Hans Christian Andersen“ zu befördern. Nachts wurde mit D 1904 von Nürnberg aus Dresden erreicht, dann mit

Bild 107: Zwischen Aachen und Köln waren die Schnellfahrloks mit belgischen Wagen anzutreffen, so mit D 423 Oostende–Köln (April 2001 bei Langerwehe). **Abb.: C. Gussmann**

Bild 108: Von Bahnfreunden initiierte Leistung auf dem Brenner 103 235 am 23. Juni 2001 mit EC unterhalb St. Jodok. **Abb.: M. Wohlfart**

Bild 109: 103 233 in 42 m Höhe auf der Rendsburger Hochbrücke: Am 9. Mai 2001 bringt sie IR 2181 von Padborg nach Kassel-Wilhelmshöhe.

Bild 110: 103 132 in der Einfahrt Fintentrop: Mit Funkmesszug 92422 passiert sie am 23. August das hübsche Stellwerk. **Abb. 109 und 110: J. Kempfling**

Bild 111: Und noch eine von Fans initiierte „Planleistung“, hier bei Hallthurm: 103 220 bespannte am 12. Mai 2001 den IC 718 Berchtesgaden–München. **Abb.: C. Kirchner**



IR-Zügen auf der Strecke Dresden–Leipzig gependelt, ehe es mit D 1905 wieder nach Nürnberg zurück ging. Aus dem übrigen Pensum ragten die Bespannung des EC 18 „Andreas Hofer“ von München bis Stuttgart und des EC 65 „Mozart“ von Stuttgart bis München heraus. Im Tagesdurchschnitt brachten es die im Frankfurter Hauptplan eingesetzten 103.1 noch auf beachtliche 1102 km. Daneben gab es für zwei Lokomotiven den Autoreisezug- und Wochenendzug-Plan F4, in dem als bemerkenswerteste Leistungen die Autotransportwagen führenden Züge UEx 1350 Stuttgart–Kornwestheim–Rostock–Sassnitz Fährhafen, UEx 1332 Sassnitz Fährhafen–Rostock und UEx 1351 Rostock–Kornwestheim enthalten waren.

Hoch angesetzt war zunächst mit bis zu ca. 15 Frankfurter und Hamburger 103.1 der Bedarf für den EXPO-Verkehr, doch das Fahrgastaufkommen blieb deutlich hinter den Erwartungen zurück, weshalb viele EX-Züge wieder gestrichen wurden. Hingegen pendelten zwei Loks längere Zeit mit Ersatzzügen für ICE-T zwischen Leipzig und Dresden, da man die neu auf ICE-T umgestellte Linie 9 Frankfurt/Main–Dresden aufgrund technischer Probleme in Leipzig brechen musste.

Der stattliche Reservepark schrumpfte im Laufe der Sommerfahrplanperiode 2000 drastisch. Von Ende Mai bis Ende Oktober traf 22 Maschinen das Ausmusterungsurteil. Die Fans der „Intercity-Legende“ liefen im milden Herbstlicht noch einmal zur Hochform auf, betrachteten sie doch den 4. November als „Deadline“ zumindest für den großräumigen Einsatz. Aber dann geschah

das Wunder: Für die Frankfurter 103.1 galt ab 5. November 2000 ein Umlaufplan, der sich wider Erwarten nicht auf einen kleinen Bereich konzentrierte, sondern 21 Plantage (mit durchschnittlich 1009 km/Tag) enthielt, die Leistungen fast im gesamten Bundesgebiet umfassten – von Aachen bis Dresden, von Padborg bis München. Problemlos abdecken ließ sich dieser Bedarf durch das Bw Frankfurt 1, nachdem es am 1. November die meisten der bisher in Hamburg beheimateten Loks erhalten hatte. Die restlichen wechselten am 25. Januar 2001 von der Elbe an den Main.

Wie schon gewohnt, beherrschten die 103.1 den IR-Verkehr auf den Linien 12 Padborg–Hamburg–Kassel und 16 Berlin–Hannover–Bad Bentheim. Unverändert standen die erwähnten Nachtschnellzüge zwischen München und Padborg sowie Nürnberg und Leipzig/Dresden auf dem Programm, auch einzelne IR-Leistungen auf der Strecke Leipzig–Dresden, des weiteren einzelne Interregios auf den Strecken Stuttgart–Nürnberg und in der Relation München–Würzburg–Frankfurt/Main (sowohl über Augsburg als auch über Ingolstadt).

Und was ihre Bewunderer in Ekstase versetzte: Wieder wetteiferten die angehimelten Schienenstars mit der Loreley darum, wer denn nun die Schönste im Lande sei. Neue Top-Leistungen auf der linken Rheinseite waren der von Stuttgart bis Münster mit 103.1 bespannte IC 118 und der von Dortmund bis Stuttgart mit 103.1 bespannte EC 13.

Damit nicht genug. Kurz nach Aufstellung des 21-Tage-Plans kam ein dreitägiger

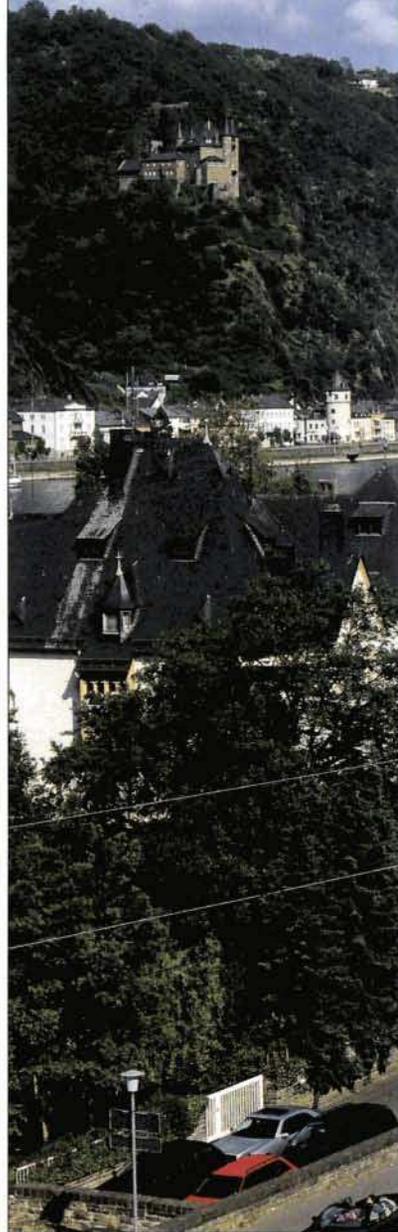
Umlauf mit abermals den 101ern abspensig gemachten Interregios auf der Linie 20 Aachen–Kassel–Weimar hinzu, Mitte Januar 2001 dann noch ein viertägiger Umlauf mit IR- und D-Zügen zwischen Dresden und Leipzig und EC/IC-Zügen in der Relation Kiel–Berlin–Dresden. Grund: Zahlreiche Lokomotiven der dafür vorgesehenen Baureihe 112.1 waren nach Schäden an den Schlingerdämpfern nur noch für 140 statt 160 km/h zugelassen.

Der Abschied nimmt kein Ende

Außer in den bis auf Weiteres gültigen Ersatzplänen sprangen die erstaunlich vitalen Renner nahezu täglich für kränkelnde 101er, 120er und 112er in die Bresche. Da fiel es schwer, an das trotzdem für den 9. Juni 2001 vorhergesagte Einsatzende zu glauben. Allerdings liefen unerbittlich die Revisionsfristen ab. Deshalb verminderte sich der Bestand im Laufe der Winterfahrplanperiode 2000/01 von 66 auf 50 Loks der Baureihe 103.1. Davon waren 38 orientrot und zehn noch rot-beige lackiert (nicht mitgerechnet die 750 003). Farblich aus der Reihe tanzte nach wie vor die Touristiklok 103 220 und erst seit Anfang August 2000 die 103 233. Letztere hatte auf Initiative des Eisenbahn-Journals ein von Roco (und dem Videoproduzenten Rio Grande) gesponsertes verkehrsrotes Farbleid erhalten.

Tatsächlich verloren die eleganten Schnellfahrloks zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 ihre Planleistungen – vorübergehend, denn im August kehrten sie in den Planendienst zurück! Am 20./21. Juli hieß es erst





einmal: Auf nach Berlin! Fast 30 der 40 noch voll einsatzfähigen Maschinen brachten Sonderzüge aus der „Provinz“ zur Love Parade in die Hauptstadt, darunter die rot-beigen 103 113, 103 132, 103 235, 103 145 und – wow! – die E 03 001. Auch die bunte 103 220 war zu beobachten. Während die Techno-Fans durch den Tiergarten ravelten, fanden sich die 103er zum großen Lok-Event im aus seinem Dämmerzustand erwachten Rangierbahnhof Berlin-Pankow ein. Sie mussten dabei jedoch von Dieselloks in die Abstellgruppe geschoben werden. Ebenfalls in Berlin, dies sei hier eingefügt, weilten zu dieser Zeit die 103 174, 103 184 (rot-beige) und 103 188. Ihre zutiefst demütigende Aufgabe war es, Reisezugwagen vorzuheizen! Im September wurden sie von dieser Aufgabe wieder befreit, die 103 188 musste bald danach aber zum „Schrott-Bender“ in Opladen. Der ab 5. August 2001 gültige neuntägige Laufplan FA enthielt neben den Interregios der Linie 16 Berlin–Hannover–Bad Bentheim unter anderem zwei IR-Paare der Linie 36 im Abschnitt Berlin–Halle–Frankfurt/Main und mehrere IR-Paare der Linie 15 im Abschnitt Münster–Duisburg–Köln–Koblenz; ferner das Nachtzugpaar NZ 1948/

1949 zwischen Berlin und Dortmund. Ab 30. September umfasste der Plan FA bei im Wesentlichen unverändertem Einsatzgebiet zehn Tage (mit durchschnittlich 1258 km), hinzu kam noch ein eintägiger Wochenendplan FB mit IC 753 Frankfurt/Main–Halle (freitags) und IC 754 Leipzig–Frankfurt/Main (samstags). Außerdem wurden im Herbst bis zu sieben 103er für als „Säuerzüge“ verschrieene Wochenend-D-Züge aus dem Rhein-Ruhrgebiet in die Weingegenden an Rhein und Mosel, aber auch nach Norddeich benötigt. Darüber hinaus gab's weiterhin bundesweite Einsätze vor Sonder-, Entlastungs- und Autoreisezügen. „Heiße Kandidaten“ für die außerplanmäßige Bespannung durch eine 103.1 waren auch die Eurocities zwischen Stuttgart und München, wobei es sogar zu Einsätzen vor Wendezug-Garnituren kam. Gegebenenfalls musste man die Lok dann natürlich dem Steuerwagen vorspannen. Ab 9. November 2001 trat ein zusätzlicher, viertägiger Laufplan FX in Kraft, der bundesweit vor allem Leereisezug-Überführungen (Fernreisezüge für besondere Zwecke = FbZ) enthielt. Im Rahmen dieses Plans übernahmen 103.1 auch bisher von 112.1

bespannte Interregios: freitags IR 2731 Flensburg–Berlin, samstags IR 2101 Berlin–Frankfurt/Main, sonntags IR 2104 Frankfurt/Main–Berlin und IR 2730 Berlin–Flensburg, montags IR 2085 Flensburg–Hamburg. Vorübergehend betrug der Planbedarf somit 14 Maschinen. Ab 2. Januar 2002 jedoch wurde der zehntägige Hauptplan schrittweise aufgegeben, die Leistungen gingen wieder auf die Baureihen 101 und 112.1 über. Den 103.1 verblieb der viertägige Plan FX, in den man neu an Samstagen D-Züge zwischen Köln und Aachen integrierte (D 224 und D 428 nach Aachen, D 415 und D 225 von Aachen). Außerdem wurde statt des bisherigen Wochenendplans ein neuer, eine Lok erfordernder Plan FC aufgestellt. Zu den erwähnten IC 753 (freitags Frankfurt/Main–Halle) und IC 754 (sonntags Leipzig–Frankfurt/Main) kamen hinzu: montags bis donnerstags und sonntags NZ 1950 Frankfurt/Main–Fulda sowie montags NZ 1957 bzw. dienstags bis freitags NZ 1951 Fulda–Frankfurt/Main. Im Januar 2002 rückte die 103 184 in den Mittelpunkt des Interesses der Fangemeinde. Die zuvor für Heizdienste in Berlin-Rummelsburg verwendete Lok erhielt im



Bild 112: Mit Lr 76015 durchfährt 103 245 am 24. Mai 2001 Flörsheim. Es handelt sich um eine tschechische Nachtschnellzuggarnitur, die morgens von Frankfurt zum Waschen nach Wiesbaden und abends wieder zurückgebracht wird.

Bild 113 und 114: Am 5. März 2002 zieht die frisch lackierte 103 184 den als FbZ 75016 bezeichneten Leerreisezug durch den Rheingau (bei Hattenheim, Foto links). Am 20. Mai 2002 durchheilt sie mit dem Zusatz-IR 13108 St. Goar (oben rechts).

Bild 115: Die am Silvestertag 2001 entstandene Winteraufnahme zeigt 103 240 vor DZ 92906 beim Schlüchternner Tunnel. **Alle Abb.: J. Kempfling**





103er-Event zur Loveparade

17 der 29 noch für DB Reise & Touristik verfügbaren 103er waren Mitte Juli 2002 am Loveparade-Sonderverkehr nach Berlin beteiligt. „Events der runden Renner“ gab es in Berlin-Spandau, wo am 13. Juli zwölf 103er eintrafen und in der folgenden Nacht wieder abfuhr, sowie in Wustermark Rbf, wo neun 103er mit Sonderzug-Garnituren abgestellt waren. Hier

die Nummern aller Maschinen (jeweils von/nach): 103 103 und 126 (Frankfurt/M); 103 113, 232 und 240 (Köln); 103 135 und 245 (Basel Bad Bf); 103 160 (Karlsruhe); 103 166 und 182 (Düsseldorf); 103 184 (Ulm); 103 190 (Leipzig); 103 220 (Aachen); 103 227 (Münster); 103 228 (Nürnberg); 103 230 (Bremen); 103 233 (Stuttgart).

Bilder 117 und 118: 103 103, 160, 233 und 113 mit Sonderzug-Garnituren am 13. Juli 2002 in Wustermark Rbf, von „V 60“ auf die Abstellgleise rangiert (unten 103 113). **Abb.: K. Koschinski**



Heimatwerk Frankfurt 1 Tauschratsätze und einen Neuanstrich in ihrer klassischen rot-beigen Farbgebung mit rotem Rahmen! Nachdem schon entfernte Teile, u.a. die LZB-Einrichtung, wieder eingebaut worden waren, unternahm die Lok am 18. Januar ihre erste Probefahrt. Auch andere schadhaf abgestellte Lokomotiven wurden wieder repariert, darunter die im Werk Opladen mit Tauschdrehgestellen versehene bunte 103 220.

Fristverlängernde Revisionen allerdings wurden bei der Baureihe 103.1 nach wie vor nicht mehr durchgeführt. So verminderte sich der Einsatzbestand bis zum 19. Juni 2002 auf 31 Maschinen:

103 113, 132, 167, 184, 235 und 245 rot-beige (103 235 vermietet an FTZ München); 750 003 (ehemals 103 222) rot-beige; 103 103, 122, 126, 131, 135, 144, 148, 160, 166, 174, 176, 182, 190, 217, 221, 223, 227, 228, 230, 232, 237 und 240 orientrot; 103 220 in den Farben des Touristikzuges; 103 233 verkehrsrot.

Neun weitere Loks befanden sich im Z-Park, darunter die rot-beigen 103 224 (z seit 1.3.2002, leihweise dem Dampflok-museum Neuenmarkt-Wirsberg überlassen) und 103 226 (z seit 31.5.2002, vorgesehen für Lokomotivclub Baureihe 103 e.V. in Wuppertal), ferner die orientrote 103 101 (als Dauerleihgabe beim Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein). Die – neben der betriebsfähigen E 03 001 – als DB-Museumslok auserkorene rot-beige 103 245 befand sich noch im Einsatzbestand. Für besondere Aufgaben waren bei der DB AG Mitte Juni 2002 außerdem noch die rot-beigen 103 136 (Umrichterlokomotive im Werk München-Neuaubing) und 103 219 (Bremslokomotive im Werk Opladen) vorhanden.

Die für fünf Lokomotiven aufgestellten Lauf-



Bild 119: Manchmal ist ein ICE-Triebkopf ohne 103 hilflos: 402 011 im Schlepp der 103 176, am 18. Mai 2002 bei Biederitz (Strecke Magdeburg–Berlin). **Abb.: O. Sydow**

pläne behielten, mit geringen Änderungen, über den 15. Juni 2002 hinaus Gültigkeit. Anstelle der D 224, 415, 428 und 225 zwischen Berlin und Aachen wurden nun samstags die EC 13 von Dortmund bis Stuttgart und IC 118 von Stuttgart bis Münster bespannt. Weiterhin setzte DB R & T die 103.1 rege vor Entlastungs- und Sonderzügen ein, ICE-Ersatzzüge oder IC-Zusatzzüge sollten jedoch möglichst mit 101 gefahren werden. Am 13. Juli 2002 kam es erneut zu einem 103-Großeinsatz anlässlich der Love Parade in Berlin. Zur herbstlichen Weinsaison war wiederum die Bespannung zusätzlicher Schnellzüge in der Relation Münster–Koblenz–Trier vorgesehen.

Nach Z-Stellung von 103 122, 166, 182 und 228 am 2. August 2002 sank der Einsatzbestand auf 27 Maschinen. Bei maximaler Ausschöpfung der Fristen ließen sich 20 Loks auch über das Jahr 2003 hinaus vorhalten, sieben sogar noch bis ins Jahr 2005 hinein, schließlich die 750 003 (103 222) bis zum 26. Februar 2006 und die 103 235 bis zum 25. Oktober 2007! Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 indes wird der Fernverkehr tiefgreifend umstrukturiert. Durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit ICE-3-Garnituren werden insbesondere Lokomotiven der Baureihe 101 für andere Aufgaben frei. Zudem hat sich die Verfügbarkeit der Baureihe 120.1 nach durchgeführten Hauptuntersuchungen wieder erhöht. Andererseits sind einige Interregio-Linien, teils umgewandelt in IC-Linien, länger als ursprünglich geplant mit lokbespannten Zügen zu bedienen. Neigetechnik-Triebzüge im Rahmen der TEE-Allianz mit SBB und ÖBB beschafft die DB AG wider Erwarten nicht und die 28 bestellten ICE-T sollen erst ab Juni 2004 ausgeliefert werden.



Soweit bei Redaktionsschluss abzuschätzen, wird die DB AG die 103.1 zumindest bis Ende 2002 als „Rückfallebene“ behalten. Doch weil Revisionen nicht mehr zur Debatte stehen, sinkt die Zahl der verfügbaren Maschinen selbst im günstigsten Fall im Jahr 2004 drastisch ab. Spätestens dann dürfte das lange Abschiednehmen von den „runden Rennern“ ein Ende finden.

Bild 120: 103 167 mit FbZ 92470 Gremberg–Kufstein am 2. Juni 2002 in Kaub: Die Lok überführt den aus Containertragwagen gebildeten Siemens-Messezug „Exider“. **Abb.: R. Fritsche**
Bild 116 (l.o.): Im Bh Frankfurt (Main) 1 posieren die E 03 001 und vier 103.1 am 13. April 2002 für Fotofreunde. Fast alle derzeitigen Anstrichversionen sind vertreten. **Abb.: J. Kempfling**
Bild 121: Am 19. Juli 2002 rollen die kraftvolle 103 132 und eine in diesem Fall kraftlose ICE-3-Einheit durch Frankfurt (M) Süd. **Abb.: J. Sieger**



Otto und die 103

Lokführer-Erinnerungen von Thomas Schwade

Als ich im Juni 1980 im Bw Frankfurt 1 meine Lokführerausbildung begann, hatten die Lokomotiven der Baureihe 103 ihre Blütezeit. Ausgenommen 103 106 waren noch alle im Bestand und der Hochgeschwindigkeitsverkehr mit dem ICE sollte erst rund zehn Jahre später beginnen. Wir jungen Lokführer träumten natürlich davon, eines Tages auf den Maschinen zu fahren, aber vorerst hieß es andere Etappenziele der Ausbildung zu erreichen. Um die Pointe vorweg zu nehmen: Unmittelbar im Anschluss an unsere reguläre Ausbildungszeit folgte für unseren Lehrgang die Schulung auf der 103. Das war ein seltener Zufall, war doch die Baureihe 103 ansonsten eher den älteren Semestern unter den Lokführern vorbehalten. Ein Erlebnis mit einem „alten Hasen“ ist mir, eng verbunden mit der 103, bis heute in Erinnerung geblieben.

Ein Programmpunkt im ersten Abschnitt der Ausbildung war damals der so genannte Vorprüfungslehrgang auf der Eisenbahnfachschule. Dieser Lehrgang diente dazu, die Lokführeranwärter mit Hauptschulabschluss in technisch-physikalischen Fächern nachzuschulen. Einige von uns hatten den Schulabschluss der mittleren Reife und brauchten an diesem Lehrgang nicht teilzunehmen; dazu zählte auch ich. Das Schöne daran war, dass

wir in dieser Zeit (acht Wochen) bei altgedienten Lokführern mitfahren durften, um das bisher erlernte Wissen mit der Praxis „draußen“ zu vergleichen. Allerdings sollten wir nur im Sinne eines Begleiters mitfahren, da wir noch keine Fahrausbildung durchlaufen hatten. Für die Koordination der Ausbildungsabschnitte war der so genannte Tagesdienstleiter zuständig. Bei uns im Bw 1 war das ein gutmütiger ehemaliger Lokführer namens Karl-Heinz. Er rief mich vor Beginn meiner „Mitfahrzeit“ zu sich, um mir einiges zu erklären.

In diesen Monaten waren viele Auszubildende unterwegs und die Ausbildungslokwührer gut ausgelastet. Da Karl-Heinz wusste, dass wir jungen Kerle natürlich lieber in die „weite Welt“ als auf der Rangierlok durch den Hauptbahnhof hobeln wollten, kam er in Schwierigkeiten, uns auf die zur Verfügung stehenden Kollegen zu verteilen.

„Bub, ich weiß nicht mehr so recht, wo ich Dich hinstecken soll. Übrig bleibt da eigentlich nur noch der Otto – aber das ist ein ziemlicher Brummbar, der zudem an sich keine Stifte mitnehmen will. Aber dafür fährt er viel auf der 103, das wird Dir sicher gefallen. Probier' es halt mal mit ihm und stell' Dich anständig vor und sag' nicht gleich Du zu ihm!“ Mit wurde gar nicht besser, hatten wir doch am Anfang ohnehin noch Respekt vor den „Alten“.

Ich bekam meinen Einsatzplan, d.h. ich fuhr einfach acht Wochen in Ottos Dienstplan mit, sämtliche Touren, aber auch seine Ruhetage. Sicher kann sich jeder vorstellen, dass diese Wochen zur Hölle werden können, wenn auf dem Führerstand „dicke Luft“ herrscht. So erschien ich denn zum vereinbarten Termin pünktlich auf der Lokleitung. „Der Otto hat sich schon gemeldet und nach seiner Lok gefragt. Geh' nach Gleis 238-1, da solltest Du ihn finden!“ Ich marschierte los, etwas mulmig war mir. Von Weitem sah ich ihn auf dem Führerstand hantieren. Brav klopfte ich unterhalb des Seitenfensters auf das Blech. Das Fenster wurde geöffnet, ein grauhaariger Mann von Mitte Fünfzig mit Schlips kam zum Vorschein, der alles andere als unsympathisch aussah. „Wass'n los?“, rumpelte

er von oben herunter. Ich stellte mich vor und erklärte ihm, dass ich in den nächsten acht Wochen mit ihm fahren sollte.

„Ach, du Sch...“, das hat mir gerade noch gefehlt!“ Dann wurde das Fenster barsch zugeknallt. Ich wusste noch nicht, dass man das Seitenfenster bei der 103 zumachen muss, um über den Maschinenraum in den Führerstand zu kommen. Dann tat sich nichts mehr, ich stand dumm da. Kurz darauf ging das Fenster wieder auf: „Soll ich Dich auch noch hochtragen oder kriegste Deinen Hintern auch alleine hier rauf?“ Rumms – Fenster wieder zu! Also steige ich auf und schiebe mich mühsam auf dem engen Führerstand der kurzen 103 an Otto vorbei auf die linke Seite – und reiße ihm beinahe seine Krawatte ab ...

Als nächstes raunt er mich an: „Und lass gefälligst das blöde ‚Sie‘, habt Ihr noch nicht gelernt, dass man auf der Lok ‚Du‘ sagt? Bin der Otto!“ Na ja, das kann ja heiter werden. Auf unserem Dienstplan steht zweimal Mannheim, vor der Eröffnung der westlichen Riedbahn zwischen Mannheim-Waldhof und Hauptbahnhof ein typischer Frankfurter 103-Dienst. Seinerzeit mussten die Züge Frankfurt-Basel in Mannheim Kopf machen, verbunden mit Lokwechsel. Das bedeutete viermal 40 Minuten Fahrzeit mit jeweils einer Stunde Wartezeit zwischen den Zügen in Frankfurt bzw. Mannheim.

Für uns Auszubildende waren diese Schichten ganz lehrreich, beinhaltete doch jeder Dienst zwei Einfahrten auf den Prellbock im Frankfurter Hauptbahnhof, viermal Beifahren zum Anhängen, aber auch Fahrt mit 160 km/h auf der Riedbahn. Der raubeinige Otto taute bereits während dieses Dienstes etwas auf. Nachdem er mich erstmal richtig ausgefragt hatte, schien es mir, als könne er sich langsam mit mir Störenfried arrangieren. Spätestens nach drei, vier Tagen war er wie ein Vater zu mir, und bald hatte ich verstanden, dass unter seiner rauen Schale eine Seele von Mensch verborgen war. Unsere Touren führten uns mit der 103 über die alte Nord-Süd-Strecke nach Hannover, linksrheinisch nach Dortmund, nach Nürnberg und, wie schon erwähnt, nach Mannheim. In den Kantinen musste ich mein Geld stecken lassen, einige Male brachte er mir



DB Lokführer Jetzt können Sie es werden!

Wir suchen ein:
Maschinen- oder Elektrofacharbeiter:
Inuitätlich arbeitswilligen Berufliche mit Facharbeiter- oder Gesellenstatus
Hochschulabschluss

Für eine Ausbildung zum Lokführer bei folgenden Betriebsstellen:
Bw 1 Frankfurt (Main),
Camberger Straße 17, 6000 Frankfurt (Main) 1, Tel. (069) 11 265-5025,
Bw 2 Frankfurt (Main),
Am Conradsplatz 3, 6000 Frankfurt (Main) 90, Tel. (069) 11 265-5563,
Bw Mainz-Bischheim,
Alte Germer Weg 1A, 55044 Bismbheim, Tel. (06544) 8215-376.

Wir können Fahrpläne (z. B. als Wagenführer) und andere Eisenbahnerarbeiten (z. B. als Dienstführer, Rangierer, Unfallschlichter, Schienenwärter, Zugbegleiter) weitere Arbeitsplätze mit Aufstiegschancen anbieten. Die Einarbeitung erfolgt auf Kosten der Deutschen Bundesbahn.

DB
Mit der Bahn
in eine sichere Zukunft
als LOKFÜHRER –

Ein Beruf für's Leben
vielerlei
interessant

Postkarte

Bundesbahndirektion
Frankfurt (Main)
– P 812 –

Frankfurt-Eisen-Anlage 36
8000 Frankfurt (Main) 1

Bild 123: Die 103 lockt Lokführer ...
Abb.: Slg. Schwade

selbstgebackenen Kuchen von seiner Frau mit. So vergingen die Wochen wie im Flug und ich lernte viel von Otto. Er schärfte mein Verantwortungsbewusstsein. Wenn man als Lokführer mit den Jahren einen siebten Sinn für Gefahrenmomente entwickelt, so legte er den Grundstock dazu. Er vermittelte mir das erste Gefühl für's Bremsen und nahm mir die Angst vor dem Prellbock. Vieles für's Lokführerleben lernte ich von ihm und viel von der 103, das meiste davon steht in keinem Lehrbuch. So sind für mich die ersten Wochen auf der 103 untrennbar mit Otto verbunden.

Einige Monate später machte ich, wie bereits gesagt, direkt im Anschluss an meine Lokführerprüfung als erste Zusatzausbildung die für die Baureihe 103. Bald darauf fuhr ich meine ersten hochwertigen Züge. Ohne Otto, der im Zweifelsfall immer wusste, was zu tun war. Oft hatte man damals aber einen anderen erfahrenen Kollegen neben sich, denn es war ja noch die Zeit der Beimänner, die fast immer voll ausgebildete Lokführer waren.

Aber auch heute, nach vielen Jahren auf der Lok, sitzt man auf neuen Fahrzeugen immer etwas wie auf „heißen Kohlen“. Nach erfolgreicher ICE-3-Prüfung fuhr ich meine ersten Expo-Sonderzüge. Und da nutzt die ganze Erfahrung nichts, man überlegt sich jeden Handgriff und hofft, dass einen keine Störung kalt erwischt. Wenn man mit Kollegen spricht, erfährt man meistens, dass es fast jedem so geht.

Also war damals dieses Gefühl von Stolz einerseits, Herzklopfen und Respekt andererseits wohl das normalste der Welt für einen jungen Mann, der die hochwertigsten Züge der DB fahren durfte. Aber mit der Zeit wurde auch das zur Routine und man dachte nicht mehr darüber nach, ob man mit einem „Erdferkel“ (so hieß die 141 in Frankfurt) um den Kirchturm fuhr oder rund 800 km auf der 103 runterschubbte, zum Weißwurst-Frühstück nach München und wieder retour. So verstrichen die Jahre des Lokführerlebens ohne einen Gedanken daran, dass der Stern der 103 langsam zu sinken begann. Im Jahr 1991 gingen die ICE-Züge an den Start und nahmen der 103 viele Leistungen weg. Aber noch konnte sie sich gegen die weiße



Bild 124 und 125: Junglokfürer auf der 103: links Vincent auf 103 220, rechts ein zumindest jugendlich Gebliebener auf 103 118. **Abb. 124: M. Falk, Abb. 125: J. Seyferth**

Konkurrenz behaupten. Erst die Baureihe 101 machte ihr endgültig das Leben schwer. Ein tragischer Anlass bescherte der mittlerweile schon als „legendär“ bezeichneten 103 nochmals Langläufe, die an alte Zeiten erinnerten: Eschede. Nachdem die ICE-Flotte aufgrund der Katastrophe stillgelegt worden war, mussten neben der 101 auch die alten 103 zeigen, dass sie die ICE-Ersatzzüge ohne nennenswerte Verspätung zu befördern in der Lage waren. Wenn man dann einen solchen Zug von Frankfurt nach Hamburg und zurück mit einer 103 zu fahren hatte, was mir Gott sei Dank nur einmal passierte, wünschte man sich schnellstmöglich den ICE zurück. Nach über 1000 km kam ich in Frankfurt an und war am Ende meiner Kondition. Ohne automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB) hatte man auf der Neubaustrecke mit ihren wechselnden Neigungen alle Hände voll zu tun, um die Geschwindigkeit zu halten. Stundenlanges Dröhnen der Lüfter, in jedem Tunnel Druckstöße auf die Ohren und oft defekte Klimaanlage machten einen bei diesen Fahren müde. Aber sicher waren fast alle von uns in den Wochen nach Eschede bereit, einige Unzulänglichkeiten in Kauf zu nehmen, um unseren (meist sehr verständnisvollen) Reisenden nicht noch mehr zuzumuten. Und irgendwann war es dann soweit: Ich fuhr, eher ohne mir dessen bewusst zu sein, meinen letzten Intercity mit einer 103 von Frankfurt nach Nürnberg und zurück. Dann gab es noch einige Monate die von uns so

genannten Waschzüge zwischen Frankfurt und Wiesbaden, die bald auch bei vielen Fotografen Beachtung fanden. Bei den Zügen handelte es sich um die Gamituren aus zwei Nachtschnellzügen, die zum Waschen morgens nach Wiesbaden und abends wieder zurück nach Frankfurt gebracht wurden. Ein Zug hatte französische und italienische, der andere tschechische Wagen. Wenige Jahre vorher wäre es undenkbar gewesen, die 103 mit einem Tagwerk von 82 km zu beschäftigen ...

Die wenigen Sonderleistungen, die ich in letzter Zeit mit der 103 fuhr, ließ ich bewusst auf mich wirken. Öfter denke ich an Otto, der mich vor über 20 Jahren die ersten Handgriffe lehrte und mir die 103 näherbrachte. Nun heißt es langsam Abschied nehmen, bei den Lokführern genauso wie bei den Fans rechts und links der Strecke. Bei meinem derzeit letzten Dienst hatte ich mit der 103 224 zwei defekte Schlafwagen abzuholen, die der Lokführer eines Nachtschnellzuges aus Wien in Aschaffenburg aussetzen musste. Selbst bei einer solchen völlig unvorhersehbaren Fuhre standen einige Eisenbahnfans „Gewehr bei Fuß“. Jedes Mal überlege ich aufs Neue, welche 103-Tour wohl als „meine Letzte“ in die persönlichen Annalen eingeht. Wenn ich einen Wunsch frei hätte, sollte es nur keine Überführungsfahrt zu den Schneidbrennern der Firma Bender in Opladen werden. Todeskandidaten zum Schafott zu führen möchte ich mir denn doch ersparen ...





Olav Kettner

Schicht 708 – oder wie man 2571 auch erleben kann

Heute hatte ich um 10.12 Uhr Dienstbeginn in der Lokleitung von R&T in Hamburg Hbf. Der übliche Kram vorweg: La berichtigen, Schichtabweichungen einsehen, kleiner Klönschnack mit den Kollegen. Schicht 708 ist eine schöne „Alte-Herren-Tour“, einmal Kassel-Wilhelmshöhe mit BR 101 und zurück mit der BR 120, dann noch ein bisschen Kleinkram hinterher. Ideal, um mit der Familie noch frühstücken zu können. Also warte ich auf den 2571 an Gleis 13 im Hamburger Hauptbahnhof. Die Lautsprecher kündigen die Fernzüge aus Richtung Süden mit hoher Verspätung an. Die Ursache ist ein Stellwerksausfall im Bahnhof Uelzen. Na, das kann ja noch was werden. Der ICE fährt auf Gleis 14 ein, der 2571 wird von Gleis 13 nach Gleis 14 verlegt, kommt also schon mal später. Der ICE macht sich vom Acker, der 2571 wird am Zugzielanzeiger angezeigt. Ja, da kommt er um die Kurve aus der Halle rausgefahren. Ich staune, schlucke:

103 220! Der Kollege, der den Zug von Hamburg-Altona bis zum Hauptbahnhof gebracht hat, sagt: „Hoffentlich kommst Du mit so einer altmodischen Lok noch zu-recht“ und lacht. „Die vorgesehene 101 hatte ausgehaucht, da musste Ersatz her“, erklärt er noch und grinst. Ich beschrifte schnell noch den LZB-Schreibstreifen, und mit dem typischen Gerassel in den Drehgestellen geht die Reise los. Auf dem Hafengleis bis Hamburg-Harburg gelangt, hole ich den vorausfahrenden ICE dort am Bahnsteig ein. Nun machen sich die Folgen des Stellwerksausfalls in Uelzen aber schon bemerkbar, die Fahrt wird stockender. Die Transportleitung teilt mir mit, dass der 2571 in Winsen/Luhe erstmal „an die Seite“ genommen wird. Vor mir stehen schon sieben Züge. Aber wie es eben ist: nichts ist so alt, wie die Nachricht von gestern. In Winsen fahren wir nämlich noch flott mit 160 durch, dafür geht es in Bienenbüttel an den Bahnsteig. Hier sollen



wir nun auf die Dinge warten, die da kommen sollen.

Nach gut fünf Minuten geht es dann doch schon weiter, mit „Stop and Go“ erreichen wir Lüneburg, haben jetzt bereits gut 20 Minuten Verspätung eingefahren. Zwei Schulklassen steigen ein, scheinbar hat der Zug nur eine Tür, aber das spielt nun auch keine Rolle mehr. Aus Lüneburg raus mit 110, dann erstmal auf 160 hochziehen. Da macht die 103 dann doch wieder Musik, die Fahrmotoren singen. Der Oberstrommesser klettert auf 600 Ampere hoch. Die Lage in Uelzen scheinen die Techniker vom Netz wieder in den Griff bekommen zu haben, die Tachonadel kann nochmal auf 200 klettern. Die Fahrt von Uelzen bis



Bild 126: Wie man aus Lokführerperspektive eine Spiegelung in Hamburg Hbf fotografieren kann ... (11. März 2002).

Bild 127: ... oder die „Roco-103“, ausfahrend aus Hamburg-Dammtor (2001).

Alle Abb.: O. Kettner

Hannover verläuft unspektakulär mit der gewohnten Geschwindigkeit.

In Hannover Hbf legt dann ein Fotograf einen flotten Sprint hin, total überstürzt, weil er sich gerade intensiv mit dem Ablichten von Werbeloks beschäftigt hat – das kommt davon ...

Hinter Hannover Messebahnhof geht es auf die Altbaustrecke, wo die 103 jahrzehntelang zu Hause war und viel schwerere Züge zog. Das habe ich allerdings nur als Beimann erlebt, denn zu dieser Zeit war die V 60 und der Ablaufberg in Hamburg-Rothenburgsort mein täglich Brot. Vor Alfeld stehen wir dann wieder gute fünf Minuten. Der Nahverkehr mit einer 110 kommt entgegen, und weiter geht's auf

Hp 2 in den Bahnhof hinein. Von Alfeld bis Freden fahren wir nun auf dem Gegengleis mit 70, da auf dem Regelgleis gebaut wird. In Alfeld steht ein Lokzug mit zwei 232ern und einer V 200 Ost, vor dem Bauzug auf der Strecke macht sich eine V 180 nützlich – bunte Bahn! Die Fahrt verläuft bis Göttingen auch ohne besondere Vorkommnisse, unsere Verspätung beträgt inzwischen aber 30 Minuten. Während des Halts in Göttingen wird die Lok ausgiebig fotografiert. In Göttingen wechselt der 2571 auf die Neubaustrecke. Hier muss die 103 alles geben, damit die Tachonadel sich nicht zu weit von der Zahl 200 entfernt. Tunnel rein, Tunnel raus, ratzfatz ist Kassel-Wilhelmshöhe erreicht, wo mein Ablöser schon

wartet. Einer der am Bahnsteig stehenden Zugbegleiter, welche die Kollegen „hintendrin“ hier ablösen, zückt schnell die Kamera und macht ein Foto. Der Ablöser staunt zwar auch, er erzählt mir allerdings, dass er durch ein Fax aus Hamburg schon „vorgewarnt“ war. „Wegen Lokmangel verkehrt 2571 heute von AA bis FF mit BR 103“. Tja, Lokmangel könnte manchmal öfter sein, sage ich im Stillen zu mir, als sich 103 220 mit dem 2571 wieder in Bewegung setzt. Die 103 ist eben doch eine lebendige Lok, nicht ein steriler Kasten. Eine ganz normale Schicht mal ganz anders, sehr schön war sie. Die Rückfahrt mit Steuerwagen nach Hamburg lasse ich hier gerne weg.



Bild 128: Gelegentlich bespannt die Museumslok E 03 001 auch Planzüge. Am 29. Januar 1999 verlässt sie mit D 1676 nach Gießen den Frankfurter Hauptbahnhof. **Abb.: T. Schwade**

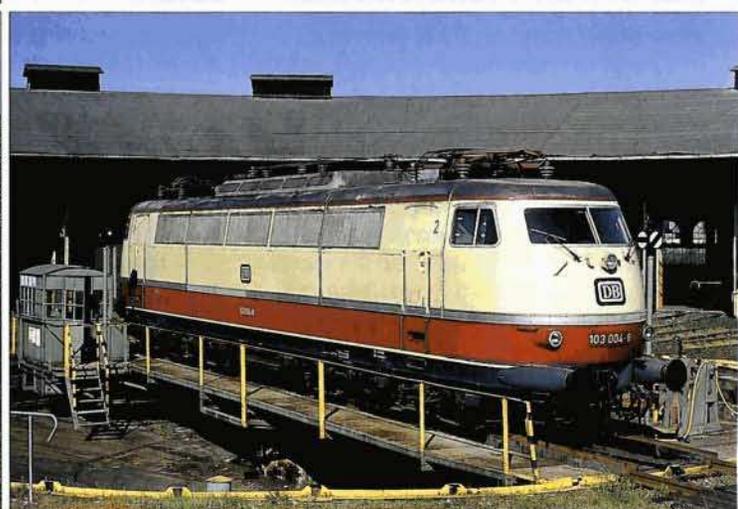
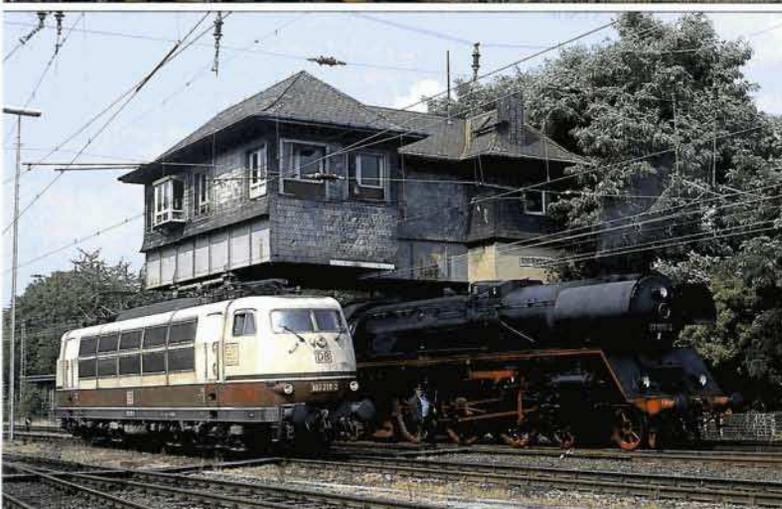
Bild 129: Die lange Standzeit im Freien setzte der 103 002 (hier am 13. Mai 2001 im Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg) mächtig zu. Mittlerweile wird sie museal aufgearbeitet.

Bild 131: 103 004 sonnt sich am 12. Mai 2001 auf der Drehscheibe des Bw Lichtenfels.

Bild 132 (rechts): 103 136 dient im Werk München-Neuaußing als Umrichterlok (14. Juli 2001).

Abb. 129, 131 und 132: M. Karell

Bilder 130 und 133: In Hagen-Eckesey kam es am 31. Juli 2001 zu einem Treffen der 03 1010 mit der Opladener „Bremslok“ 103 219. Das Foto unten links zeigt die Loks auf dem Areal des letzten Heimat-Bw der DB-03.10, das Foto unten rechts die an der 103 219 angebrachte „Protestnote“ gegen die Schließung des Werks Opladen. **Beide Abb.: W. Wölke**



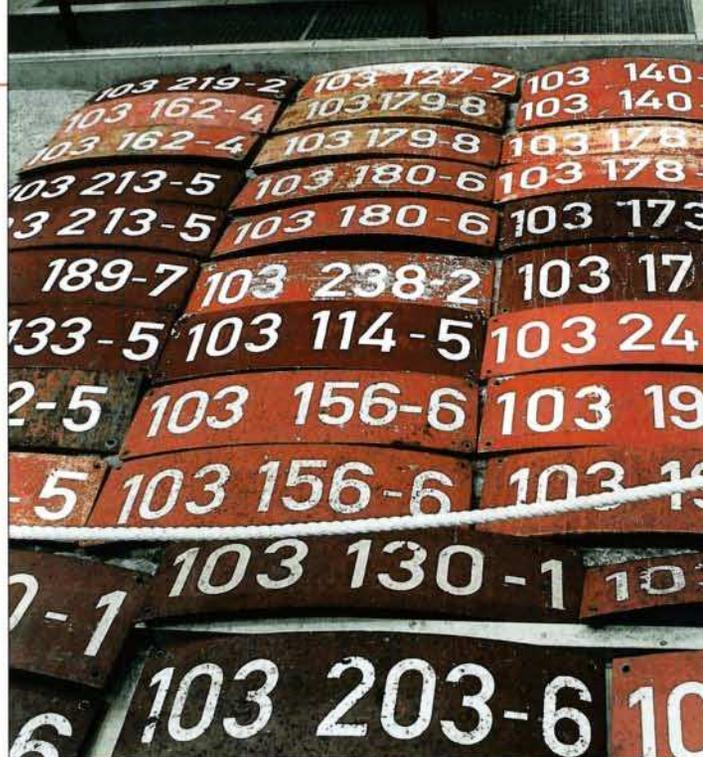
Baureihe 103

Stand: 31. August 2002



Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr. ¹⁾	Endabnahme	erstes Bw	letztes Bw	Ausgemustert ¹⁾
001 ¹⁾	He/SSW	30715	26.03.65	MH	H-E	30.04.97 ¹⁾
002	He/SSW	30716	28.05.65	MH	H-E	15.12.86 ²⁾
003 ¹⁾	He/SSW	30717	19.11.65	MH	H-E	30.09.89
004	He/SSW	30718	22.06.65	MH	H-E	30.08.88 ³⁾
101	KM/Sie	19461	07.01.71	F 1	F 1	(z 15.03.02) ⁴⁾
102	KM/Sie	19462	22.01.71	F 1	F 1	31.07.00
103	KM/Sie	19463	08.02.71	F 1	F 1	
104	KM/Sie	19464	05.03.71	F 1	F 1	19.12.98
105	KM/Sie	19465	26.03.71	F 1	F 1	31.07.00
106	KM/Sie	19466	08.04.71	F 1	F 1	29.02.72
107	KM/Sie	19467	12.05.71	F 1	F 1	15.10.00
108	KM/Sie	19468	07.05.71	F 1	H-E	30.10.00
109	He/Sie	31427	08.09.70	MH	F 1	31.07.00
110	He/Sie	31428	25.09.70	F 1	F 1	18.09.98
111	He/Sie	31429	18.09.70	F 1	F 1	15.08.01
112	He/Sie	31430	25.11.70	MH	F 1	30.04.97
113	He/Sie	31431	02.10.70	MH	F 1	
114	He/Sie	31432	02.12.70	F 1	F 1	30.10.99
115	He/Sie	31433	02.02.71	F 1	F 1	31.05.00
116	He/Sie	31434	22.12.70	F 1	F 1	28.02.01
117	He/Sie	31435	26.01.71	MH	F 1	15.11.98
118	He/Sie	31436	10.03.71	MH	F 1	21.10.97
119	He/AEG	31437	10.03.71	F 1	F 1	21.10.97
120	He/AEG	31438	08.04.71	F 1	H-E	30.11.99
121	He/AEG	31439	04.05.71	F 1	F 1	02.03.01
122	He/AEG	31440	06.05.71	F 1	F 1	(z 02.08.02)
123	Kr/AEG	5067	13.11.70	F 1	H-E	15.10.00
124	Kr/AEG	5068	15.01.71	F 1	F 1	30.10.99
125	Kr/AEG	5069	01.02.71	F 1	F 1	24.09.81
126	Kr/AEG	5070	16.03.71	F 1	F 1	
127	Kr/AEG	5071	24.03.71	F 1	F 1	30.10.99
128	Kr/AEG	5072	02.04.71	F 1	F 1	30.10.99
129	Kr/AEG	5073	04.05.71	F 1	F 1	30.10.00
130	Kr/AEG	5074	06.05.71	F 1	F 1	19.12.99
131	Kr/AEG	5088	27.05.71	F 1	F 1	
132	Kr/AEG	5089	24.06.71	F 1	F 1	
133	Kr/AEG	5090	25.06.71	F 1	F 1	31.07.00
134	Kr/AEG	5091	30.06.71	F 1	F 1	20.11.94
135	Kr/AEG	5092	15.07.71	H-E	F 1	
136	Kr/AEG	5093	30.07.71	H-E	F 1	30.10.99 ⁵⁾
137	Kr/AEG	5094	05.08.71	H-E	F 1	(z 28.10.01)
138	Kr/AEG	5095	03.09.71	H-E	F 1	31.07.98
139	Kr/AEG	5096	20.08.71	H-E	F 1	15.03.98
140	Kr/AEG	5097	16.09.71	H-E	F 1	31.07.00
141	Kr/AEG	5098	16.09.71	H-E	F 1	06.12.99
142	Kr/AEG	5099	07.10.71	H-E	F 1	31.07.98
143	Kr/AEG	5100	21.09.71	H-E	F 1	15.09.97
144	Kr/AEG	5101	14.10.71	H-E	F 1	
145	Kr/AEG	5102	26.11.71	H-E	F 1	31.07.98
146	He/AEG	31497	28.05.71	F 1	F 1	21.10.97
147	He/AEG	31498	07.07.71	H-E	F 1	09.03.02
148	He/AEG	31499	23.08.71	H-E	F 1	
149	He/Sie	31500	07.05.71	MH	F 1	21.10.97
150	He/Sie	31501	14.05.71	F 1	F 1	21.10.97
151	He/Sie	31502	18.05.71	F 1	F 1	30.10.99
152	He/Sie	31503	08.06.71	F 1	F 1	01.03.00
153	He/Sie	31504	28.07.71	MH	F 1	31.01.01
154	He/Sie	31505	27.07.71	MH	F 1	18.05.01
155	He/Sie	31506	18.08.71	MH	F 1	01.07.00
156	He/Sie	31507	08.09.71	F 1	F 1	20.11.00
157	He/Sie	31508	13.10.71	F 1	F 1	28.02.01
158	He/Sie	31509	20.10.71	F 1	F 1	27.04.99
159	He/Sie	31510	29.11.71	F 1	F 1	30.10.99
160	KM/Sie	19501	23.06.71	F 1	F 1	
161	KM/Sie	19502	14.06.71	F 1	F 1	15.11.99
162	KM/Sie	19503	24.06.71	H-E	F 1	20.11.00
163	KM/Sie	19504	01.07.71	MH	F 1	(z 17.01.02)
164	KM/Sie	19505	15.07.71	MH	F 1	03.08.98
165	KM/Sie	19506	29.07.71	MH	F 1	30.10.99
166	KM/Sie	19507	16.08.71	H-E	F 1	(z 02.08.02)
167	KM/Sie	19508	15.09.71	MH	F 1	
168	KM/Sie	19509	22.09.71	MH	F 1	20.11.00
169	KM/Sie	19510	20.10.71	MH	F 1	05.11.01
170	KM/Sie	19511	05.11.71	H-E	F 1	09.03.02

Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr. ¹⁾	Endabnahme	erstes Bw	letztes Bw	Ausgemustert ²⁾
171	KM/Sie	19512	18.11.71	H-E	F 1	20.11.00
172	KM/Sie	19513	16.12.71	H-E	F 1	(z 13.03.02)
173	He/BBC	31511	14.12.71	H-E	H-E	30.11.99
174	He/BBC	31512	07.01.72	H-E	F 1	
175	He/BBC	31513	10.02.72	H-E	H-E	30.10.00
176	He/BBC	31597	18.02.72	F 1	F 1	
177	He/BBC	31599	23.02.72	F 1	H-E	19.03.99
178	He/BBC	31600	14.03.72	F 1	H-E	15.10.00
179	He/BBC	31602	11.04.72	F 1	H-E	30.10.00
180	He/BBC	31603	23.05.72	F 1	H-E	30.10.00
181	He/BBC	31605	16.05.72	F 1	H-E	15.08.00
182	KM/Sie	19547	05.01.72	MH	F 1	(z 02.08.02)
183	KM/Sie	19548	08.02.72	H-E	H-E	15.09.97
184	KM/Sie	19549	04.02.72	H-E	F 1	
185	KM/Sie	19550	01.03.72	H-E	F 1	28.02.01
186	KM/Sie	19551	07.03.72	H-E	H-E	15.10.00
187	KM/Sie	19552	07.03.72	H-E	H-E	30.10.99
188	KM/Sie	19553	21.03.72	H-E	F 1	13.11.01
189	He/Sie	31598	19.01.72	H-E	F 1	01.03.00
190	He/Sie	31601	16.02.72	H-E	F 1	
191	He/Sie	31604	24.03.72	H-E	F 1	31.03.01
192	He/AEG	31606	29.03.72	H-E	F 1	30.09.01
193	Kr/AEG	5163	23.02.72	F 1	H-E	29.12.98
194	Kr/AEG	5164	29.02.72	F 1	H-E	30.11.98
195	Kr/AEG	5165	14.03.72	F 1	F 1	26.08.01
196	KM/Sie	19566	10.04.72	H-E	H-E	15.10.00
197	KM/Sie	19567	20.04.72	H-E	F 1	01.07.01 ⁶⁾
198	KM/Sie	19568	26.04.72	H-E	H-E	30.03.93
199	KM/Sie	19569	09.05.72	H-E	H-E	19.03.99
200	KM/Sie	19570	04.05.72	H-E	H-E	01.03.97
201	KM/Sie	19571	22.06.72	H-E	H-E	31.05.00
202	KM/Sie	19572	21.08.72	H-E	H-E	15.04.99
203	Kr/AEG	5166	30.03.72	F 1	H-E	30.04.00
204	Kr/AEG	5167	19.04.72	F 1	H-E	31.07.96
205	Kr/AEG	5168	03.05.72	F 1	H-E	30.10.99
206	Kr/AEG	5169	30.05.72	F 1	F 1	12.12.00
207	Kr/AEG	5170	07.06.72	F 1	H-E	15.10.00
208	Kr/AEG	5171	13.06.72	H-E	H-E	15.10.00
209	Kr/AEG	5172	19.06.72	H-E	F 1	28.02.01
210	He/AEG	31670	11.07.72	H-E	F 1	(z 15.03.02)
211	He/BBC	31668	09.06.72	H-E	H-E	30.11.94
212	He/BBC	31669	20.06.72	H-E	F 1	(z 04.04.02)
213	He/BBC	31671	03.07.72	H-E	H-E	30.04.00
214	He/BBC	31672	24.07.72	H-E	F 1	(z 10.06.02)
215	He/BBC	31673	23.08.72	H-E	H-E	30.10.99
216	KM/Sie	19629	19.06.73	H-E	H-E	30.12.99
217	KM/Sie	19630	13.06.73	H-E	F 1	
218	KM/Sie	19631	25.06.73	H-E	F 1	31.01.01
219	KM/Sie	19632	19.06.73	H-E	F 1	(z 21.07.00) ⁷⁾
220	KM/Sie	19633	24.06.73	H-E	F 1	
221	KM/Sie	19634	04.07.73	H-E	F 1	
222 ¹⁾	KM/Sie	19635	16.07.73	H-E	FTZ	
223	KM/Sie	19636	31.07.73	H-E	F 1	
224	KM/Sie	19637	13.08.73	H-E	F 1	(z 25.02.02) ⁸⁾
225	KM/Sie	19638	05.09.73	H-E	F 1	28.02.01
226	KM/Sie	19639	20.09.73	H-E	F 1	(z 10.06.02) ⁹⁾
227	KM/Sie	19640	25.09.73	H-E	F 1	
228	KM/Sie	19641	15.10.73	H-E	F 1	(z 02.08.02)
229	KM/Sie	19642	24.10.73	H-E	H-E	13.12.00
230	KM/Sie	19643	05.12.73	H-E	F 1	
231	He/BBC	31778	08.10.73	H-E	H-E	30.10.00
232	He/Sie	31779	07.10.73	H-E	F 1	
233	He/BBC	31780	08.11.73	H-E	F 1	
234	He/Sie	31781	23.10.73	H-E	F 1	15.11.01
235	He/BBC	31782	27.11.73	H-E	F 1	
236	He/BBC	31783	10.12.73	H-E	H-E	20.03.00
237	He/BBC	31784	08.01.74	H-E	F 1	
238	He/Sie	31785	14.01.74	H-E	H-E	15.08.00
239	He/BBC	31786	05.02.74	H-E	H-E	30.04.00
240	He/Sie	31790	28.04.74	H-E	F 1	
241	He/BBC	31787	04.03.74	H-E	H-E	30.04.00
242	He/BBC	31788	13.03.74	H-E	H-E	30.03.00
243	He/BBC	31789	27.03.74	H-E	H-E	30.10.99
244	He/Sie	31791	21.05.74	H-E	H-E	30.10.99
245	He/Sie	31792	11.07.74	H-E	F 1	¹⁰⁾



Anmerkungen:

^{*)} 103 001 am 28.04.89 umgezeichnet in 750 001
103 003 am 28.04.89 umgezeichnet in 750 002
103 222 am 02.12.89 umgezeichnet in 750 003

^{*)} In der Spalte Fabriknummern:

Genannt sind die Fabriknummern der Hersteller des Mechanteils.
AEG vergab für den E-Teil folgende Fabriknummern:

103 119 bis 130	8689 bis 8700
103 131 bis 148	8703 bis 8720
103 192 bis 195	8751 bis 8754
103 203 bis 210	8811 bis 8818

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

^{*)} In der Spalte Ausgemustert:

In Klammern genannt sind letzte bekannte Z-Stellungen.
30 Loks der Baureihe 103.1 zählten Ende Juni 2002 noch zum Einsatzbestand, außerdem die dem FTZ Minden zugeteilte Bahndienstlok 750 003.

¹⁾ E 03 001 betriebsfähige DB-Museumslok im Bw Frankfurt 1

²⁾ E 03 002 abgestellt im DDM Neuenmarkt-Wirsberg

³⁾ E 03 004 abgestellt im ehemaligen Bw Lichtenfels

⁴⁾ 103 101 Dauerleihgabe an Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein

⁵⁾ 103 136 Umrichterlok im Werk München-Neuaubing

⁶⁾ 103 197 Denkmal im Werk Opladen (ausgeschlachtet, als Tagungsraum)

⁷⁾ 103 219 reaktiviert als Bremslok für Abnahmefahrten im Werk Opladen

⁸⁾ 103 224 leihweise dem DDM Neuenmarkt-Wirsberg überlassen

⁹⁾ 103 226 vorgesehen für Lokomotivclub Baureihe 103 e.V., Wuppertal

¹⁰⁾ 103 245 vorgesehen als DB-Museumslok (noch im Einsatzbestand)

Abkürzungen:

AEG	Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft, Berlin
BBC	Brown Boverie & Cie, Mannheim
He	Henschel AG, Kassel
KM	Krauss-Maffei, München
Kr	Friedrich Krupp AG, Essen
Sie	Siemens AG, Berlin und München
SSW	Siemens-Schuckert Werke (ab 1967: Siemens AG)
F 1	Bw Frankfurt/Main 1
H-E	Bw Hamburg-Eidelstedt
MH	Bw München Hbf
FTZ	Forschungs- und Technologiezentrum Minden (Westfalen)



Bei einer Versteigerung von 103-Lokschildern am 8. September 2001 wurden folgende Preise erzielt:

103 102-0	420,00 DM	103 179-8	260,00 DM
103 105-3	430,00 DM	103 179-8	300,00 DM
103 105-3	620,00 DM	103 180-6	300,00 DM
103 114-5	390,00 DM	103 180-6	350,00 DM
103 127-7	180,00 DM	103 189-7	450,00 DM
103 130-1	450,00 DM	103 192-1	360,00 DM
103 130-1	520,00 DM	103 196-2	280,00 DM
103 133-5	360,00 DM	103 203-6	410,00 DM
103 140-0	300,00 DM	103 203-6	420,00 DM
103 140-0	310,00 DM	103 206-9	250,00 DM
103 152-5	220,00 DM	103 206-9	330,00 DM
103 152-5	240,00 DM	103 208-5	570,00 DM
103 156-6	310,00 DM	103 213-5	360,00 DM
103 156-6	460,00 DM	103 213-5	400,00 DM
103 161-6	390,00 DM	103 219-2	400,00 DM
103 162-4	100,00 DM	103 229-1	290,00 DM
103 162-4	410,00 DM	103 229-1	310,00 DM
103 173-1	460,00 DM	102 238-2	180,00 DM
103 173-1	500,00 DM	103 239-0	380,00 DM
103 175-6	230,00 DM	103 242-4	420,00 DM
103 178-0	210,00 DM	103 242-4	500,00 DM
103 178-0	290,00 DM	103 244-0	390,00 DM



Bilder 134 u. 138: Schilderversteigerung und Umzeichnung eines Volkswagens am 8. September 2001 in Nürnberg. **Abb.: M. Sauer**

Bild 135 (o.r.): Am 15. Juni 2002 kamen erneut Schilder unter den Hammer. **Abb.: A. Ritz**

Bild 136 (rechts Mitte): Ersatzteilspeicher im Werk Opladen (23. März 1997). **Abb.: J. Hund**

Bild 137: Insektenfriedhof 103 194. **Abb.: W. Clössner**



Vermischtes

Bild 138: Liebe zur Eisenbahn! 103 250 auf einem Garagenter in Menden (1991). **Abb.: W. Clössner**

Bild 139 (links): Signet der DB-Schrebergärten aus den siebziger Jahren. **Abb.: A. Ritz**

Bild 140 (unten links): Eine lobenswerte Aktion: Wolfgang Pischek besserte Ende Mai 2001 das Farbleid der 103 220 in Eigeninitiative aus und spendierte ihr neue DB-Kekse. **Abb.: Slg. Pischek**

Bild 142: Kontraste in Berlin: Stadtbahnbögen, Interregio und Trias-Gebäude. **Abb.: K. Koschinski**

Bild 141 (unten): Kornwestheim, 2002. **Abb.: J. Hund**







Quellenangaben

Bäzold/Fiebig: Deutsches Lokarchiv – Elektrische Lokomotiven.
Transpress, Berlin 1992

Bäzold/Rampp: Die E 03. EJ-special 3/95.
Merker, Fürstenfeldbruck 1995

Dostal: Baureihe 103 – Die erste Schnellfahr-Elektrolokomotive der
Deutschen Bundesbahn. GeraMond, München 2002

Klee: 25 Jahre IC-Verkehr. EJ-Sonderausgabe I/96. Merker, Fürsten-
feldbruck 1996.

Münchschwander (Hrsg.): 150 Jahre Wettlauf mit der Zeit.
Decker's/Schenck, Heidelberg 1989

Obermayer/Andreas/Kirchner: 103 – Technik, Einsatz, Abschied.
EJ-Sonderausgabe III/2000. Merker, Fürstenfeldbruck 2000



Bild 143:
Winterliche
Impression bei
Nannhofen:
Intercity auf der
Fahrt von
Augsburg nach
München
(Februar 1988).
Abb.: A. Ritz

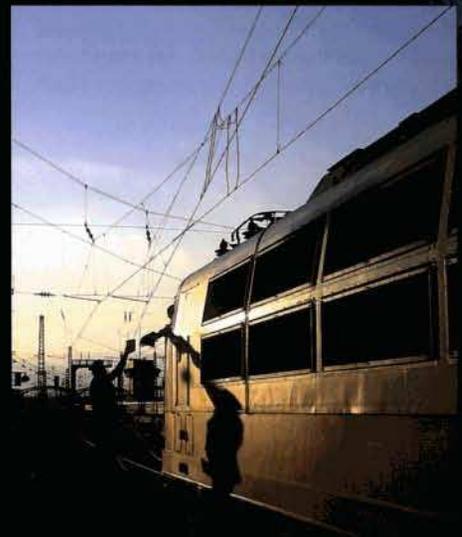
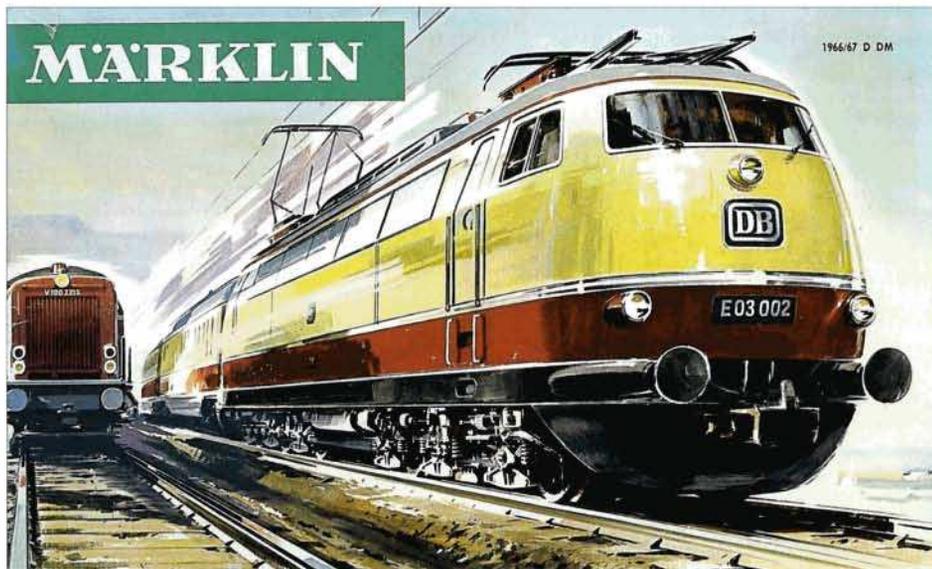


Bild 144: IC-
Chef des IC 594
und Lokführer
der 103 101 bei
der Bremszettel-
übergabe
in München Hbf
(25. September
1990). **Abb.:**
B. Eisenschink

Wolf: Adieu, Baureihe 103 – EK-special 61. EK, Freiburg 2001

Informationsquellen zum Betriebseinsatz, insbesondere seit dem Jahr 1999:

- Zeitschriften Bahn-Report, Drehscheibe, Eisenbahn-Journal, Eisenbahn-Kurier und Lok-Report
- Internetseiten www.103er.de und www.103online.de



Modelle der E 03/103

Bereits zur Nürnberger Messe 1966 erschien das erste Modell einer Lokomotive der Baureihe E 03. Hersteller war Märklin. Die Nachbildung der Vorserienlok 002 in 1:87 war leicht verkürzt, ansonsten aber sehr gut ausgeführt. Zur Lok mit Kunststoffgehäuse und schwerem Rahmen aus Metalldruckguss für 52 Mark wurden vier verkürzte TEE-Wagen zum Preis von je 8,50 Mark angeboten. Zum Jahreswechsel 2001/02 legten die Schwaben im Rahmen der Märklin-Händler-Initiative ein völlig neues Modell der Vorserienlok auf: E 03 004. Sie war mit einem Metallgehäuse ausgerüstet, digitalisiert und wurde vom C-Sinus-Motor angetrieben.

Schon 1967, also nur ein Jahr nach Märklin, wartete Minitrix mit dem zweimotorigen Modell der E 03 003 in N auf. Die Lok aus Druckguss besaß allerdings noch ausschwenkende Pufferbohlen und aus Kunststoff gefertigte Mittelradsätze. Zur Lok für 49,50 Mark wurden fünf stark verkürzte TEE-Wagen mit Preisen von 7 und 8 Mark angeboten. Dritter im Bunde der Hersteller wurde die Firma Arnold, die im Herbst 1967

die E 03 004 zum gleichen Preis und dazu auch unverkürzte TEE-Wagen anbot. Das Modell, von dem es u.a. auch eine Version als Touristik-103 gab, wurde 2002 von Lima durch eine Neukonstruktion ersetzt. Diese soll den Neustart der Marke beflügeln helfen.

Ebenfalls die E 03 004 war das Vorbild der ersten TT-Nachbildung. Die Firma Rokal fertigte es anno 1968 fast ganz aus Metalldruckguss und verlangte dafür 54 Mark. Bereits kurz nach Indienstellung der ersten Serienlok bei der DB wartete Märklin 1971 mit einem entsprechenden H0-Modell auf. Auch bei Fleischmann erschien Ende 1971 eine sehr gute Nachbildung der 103 118, nun schon im exakten H0-Maßstab von 1:87. Deren jüngster Ableger, die 103 110, war 2001 Bestandteil einer sehr schnell ausverkauften Zugpackung „30 Jahre Intercity“. Zusammen mit drei Wagen präsentierte sich die Lok darin in klassischer Ausführung mit Schürzen und Scheinstromabnehmer.

Wie meist mit einjährigem Abstand zum H0-Modell folgte von Fleischmann 1972

die N-Lok. Jüngster Spross war 2002 die 103 150 mit rotem Rahmen. Arnold präsentierte die erste Serienlok ebenfalls 1972, Minitrix kurz darauf die 103 133.

Natürlich durfte die markante Maschine auch in Märklins damals ganz neuem Mini-Club-Sortiment nicht fehlen. Ganze 88 mm lang ist die 220-fache Verkleinerung, erstmals produziert Jahre. Inzwischen sind auch Varianten in den Farben der Lufthansa und in Orientrot erschienen.

Die erste „lange“ 103 gab es erst 1984 von Roco. Als Vorbild diente die 103 216 mit Schürzen und Pufferverkleidungen. Im Laufe der Zeit entstanden Varianten nach allen beim Vorbild verwirklichten Farbkonzepten und Bauartänderungen – die Touristik-Lok ausgenommen. Jüngste Sprossen waren die im Jahre 2000 erschienene 103 109 mit silberner Dekorfläche auf beiden Längsseiten, die auf EJ-Initiative in Verkehrsrot lackierte und von Roco gesponserte 103 233, die 132 mit rotem Rahmen und „Neukeks“ sowie in einer Sonderserie die orientrote 103 172 mit „Lätzchen“.

Im Jahre 1991 löste Lima mit einer Neukonstruktion das nicht mehr zeitgemäße ältere H0-Modell ab und startete die Fertigung von Fahrzeugen aller Bauausführungen und Farbgebungen. Der derzeit noch gültige Katalog von 2001 weist zwei Vorserien-Varianten (Epochen III und IV) sowie die Touristik-103 aus.

Ebenfalls Anfang der 90er Jahre versorgte Lemaco mit fünf H0-Kleinserien der 103 den Markt der Messingmodell-Sammler. Zuvor hatte es einige dieser begehrten Preziosen in der Baugröße 0 gegeben, zum Teil noch besonders aufgerüstet und durch Markscheffel & Lennartz vertrieben. Die 1:32-Fahrer hatten bereits 1985 von Wilgro die 103 130 angeboten bekommen, später auch eine Ausführung im Lufthansa-Look. Beckmann TT stellte die Lok dann auch noch im Maßstab 1:120 vor.

Zum Schluss sei noch ein Einzelstück erwähnt, etwa im Maßstab 1:5. Es dient – der Vorserien-E 03 nachgebildet – seit über 30 Jahren auf Volksfesten, so beispielsweise dem Münchner Oktoberfest, als Zuglokomotive einer Kindereisenbahn.

Horst Obermayer, Christoph Kutter



Bild 145: Das erste E 03-Modell zierte 1966 die Titelseite des Märklin-Katalogs – zusammen mit der damals ebenfalls neuen V 100.

Bild 146: 2001 wurde die E 03⁹ von Märklin als MHI-Sonderserie komplett neu wieder aufgelegt.

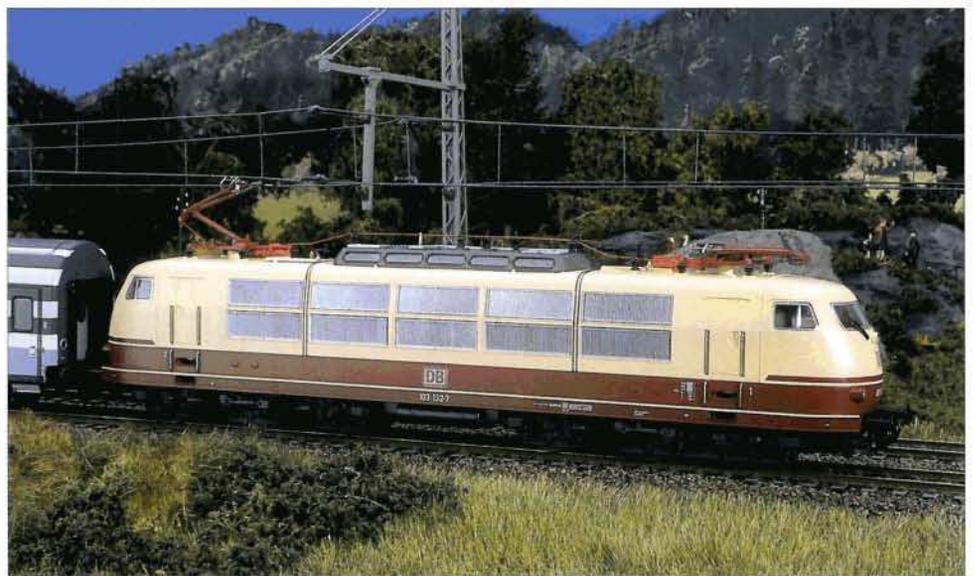


Bild 147: Das Vorbild von Roco's 103 233 in Verkehrsrot entstand auf Initiative unseres Kollegen Christoph Kirchner.

Bild 148: Neue Arnold-103 von 2002.

Bild 149: 103 132 mit rotem Rahmen von Roco.

Bild 150: Auf dem Münchner Oktoberfest erfreut diese E03-Nachbildung seit Jahrzehnten die Kinder.

Bild 151: Zum 30-Jährigen von Intercity und E 03-Modell bot Fleischmann 2001 eine schöne Zugpackung mit 103 110 und drei IC-Wagen an.

