



weshalb diese ab 1971 vorrangig für Versuchs- und Messfahrten der BZA Minden und München verwendet werden konnten. Mehrmals kehrten die 103.0 zwar in den Plandienst zurück, in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre mussten sie sich jedoch mit Eil- und Nahverkehrszugleistungen im Großraum Hamburg begnügen.

Natürlich setzten die 103.1 auch Loks der Baureihe 112 (E 10¹²) für andere Aufgaben

frei. Schon wegen der Personalschulung lag es auf der Hand, dass die neuen Renner bereits im Winter 1970/71 die Strecken des künftigen Intercity-Netzes befuhren. Im Laufe des Sommers 1971 stieg der Bestand endabgegebommener 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

103 154 mit dem IC „Rheinpfel“ samt charakteristischem Buckelspeisewagen bei der Blockstelle Hain (1. Mai 1974). FOTO: R. HAU

103 152 mit IC 129 bei Witten kurz nach Einführung des Intercity-Systems (Oktober 1971). FOTO: H. BITTNER/SLG. SCHENK
Paralleleinfahrt in Würzburg am 30. September 1978: 103 209 mit IC 80 und Vorkriegs-Ellok 118 037 mit E 3402. FOTO: R. HAU

alle in IC umgewandelte oder neu als IC eingeführte Züge, außerdem die ins IC-System integrierten TEE-Züge. Jedoch fanden für fünf der anfangs 34 IC-Zugpaare die noch immer prestigeträchtigen TEE-Triebzüge der Baureihe 601 Verwendung (auf der Linie Bremen–München später auch die Elektrotriebzüge der Baureihe 403, genannt „Donald Duck“).

Das rein erstklassige System IC '71 umfasste vier im Zweistundenrhythmus 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

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



103 201 verlässt mit dem TEE „Rheingold“ am 6. August 1974 die damalige Bundeshauptstadt Bonn. FOTO: G. THOENES/SLG. DÖRSCHEL

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 mit Wanisch-Wippen gegen solche der Normalbauart.

Von Beginn an waren die Umlaufpläne der 103.1 sehr kilometerintensiv. Die Loks absolvierten Langläufe wie beispielsweise

Der TEE 87/86 bekam den Spottnamen „Prinz Eugen – der edle Reißer“

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 auch D-Züge, Eil- und Nahverkehrszüge, in Tagesrandlagen sogar Güterzüge beförderten. 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 lauffähig ein. Bis zum 31. Mai 1974 wurden alle 103.1 abgeliefert und mit Ausnahme der 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.



141 056 und die aufgebügelte 103 171 treffen mit D 618 in Frankfurt (M) Hbf ein (6.11.1972).



103 183 mit Eilzug zwischen Unterlüß und Eschede (Sept. 1974). FOTO: H.-H. HEIDENBLUTH



Die 103 144 fuhr am 15. Mai 1975 im Umlaufplan der Baureihe 110 mit und leistete der 117 112 mit E 3416 Vorspann (Ulm Hbf). FOTO: U. RUOPP



Frankfurter Berufsverkehr: 103 195 mit Umbau-Vierachser (8.7.1972). FOTOS: R. HAU (2)



194 036, 103 182 und 1042.534 (ÖBB) im Mai 1972 im Bw München Hbf. FOTO: G. STOFFL

Im Mai 1974 führte die DB eine Umbeheimatungsaktion durch, in deren Verlauf 15 der 16 Münchner Serienloks nach Frankfurt wechselten, nur die 103 182 wurde nach Hamburg umstationiert. 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 Seelze stationierten 103 002 und 003 ab Herbst 1974 auch über sämtliche Vorserienmaschinen. Die Instandhaltung der 103er oblag bis Ende 1974 den AW München-Freimann und Opladen, ab 1975 nur noch Opladen.

Vor den rein erstklassigen Intercitys mussten die Schnellfahrloks ihre Kraft nicht voll entfalten, denn die hatten anfangs meist nur vier bis fünf Wagen. Zudem blieb die Höchst-

Am 21. Juli 1971 entgleiste die 103 106 mit D 370 bei Rheinweiler

geschwindigkeit der Züge 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 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 die Automatische Fahr- und

weiter auf Seite 73

Bw, Bh oder Werk?

In der Einsatzgeschichte werden die Heimatdienststellen der 103er zunächst als Bahnbetriebswerke, dann als Betriebshöfe und schließlich als Werke bezeichnet. Die Abgrenzung sei hier erläutert: Mit Gründung der DB AG Anfang 1994 wurden die bisherigen Bahnbetriebswerke (Bw) neu gegliedert, wobei man die organisatorische Einheit von Betriebsdienst und Fahrzeugunterhaltung aufgab. Für den Betriebsdienst waren fortan die dem Geschäftsbereich Traktion zugeordneten Betriebshöfe (Bh) oder Einsatzstellen (Est) zuständig, im Falle der 103er der Bh Frankfurt (Main) 1 und die Est Hamburg-Eidelstedt des Bh Hamburg-Langenhof. Allerdings blieben die Hamburger Lokomotiven in Hamburg-Eidelstedt beheimatet, also ungewöhnlicherweise in einer Est. Der Einfachheit halber ist in diesem Heft, obwohl nicht ganz korrekt, etwas salopp vom „Bh Hamburg-Eidelstedt“ die Rede.

Die bisher für die Unterhaltung zuständigen Werkstattgruppen der Bw wurden 1994 dem Geschäftsbereich Werke zugeschlagen. Ende 1997 löste man den Geschäftsbereich Traktion auf und wies die Triebfahrzeuge direkt den Geschäftsbereichen Fernverkehr, Nahverkehr und DB Cargo zu. Diese organisierten nun den Einsatz. Mit Umwandlung der DB AG in eine Holding entstand 1999 unter anderem die DB Reise & Touristik AG (heutige DB Fernverkehr AG), welche sämtliche 103.1 und auch das Werk Hamburg-Langenhof einschließlich Hamburg-Eidelstedt übernahm, jedoch die Wartung der Frankfurter 103.1 dem nunmehrigen Regio-Werk Frankfurt (Main) 1 übertrug.

Der Begriff Betriebshof als Ort für die Fahrzeugdisposition mag formal noch existieren, mittlerweile verschwand er jedenfalls weitgehend aus dem Sprachgebrauch. Deshalb ist im Schlusskapitel über den 103-Einsatz generell von den Werken Frankfurt (Main) 1 und München West (Hbf) die Rede.





Lehrte Rbf Ostgruppe: 103 159 fährt von Hannover nach Lehrte, die 216 hat einen Güterzug nach Wolfsburg am Haken und die 050 249 hilft der 290 099 mit einem 4000-t-Erzzug nach Beddingen (17. März 1976).
FOTO: H. SCHEIBA

Bequemes Umsteigen in Mannheim Hbf: 103 189 mit IC 111 und 601 005 als IC 171 (31.8.1973).
LINKE SEITE UNTEN: 103 144 mit D 10574 am 1. Mai 1973 in Haltingen. FOTOS: J. CLAUS (2)



103 225 fährt am 15. Oktober 1978 mit einem Schnellzug die Geislinger Steige hinab.
FOTO: U. RUOPP



In Basel SBB war für die Baureihe 103 zu Zeiten des Planeinsatzes stets Schluss, Lokomotiven der SBB übernahmen hier die Züge zur Weiterfahrt Richtung Zürich oder Bern (10. April 1982).
FOTO: C.-J. SCHULZE



Mit einem Autoreisezug nach Norden wurde die 103 176 bei Haspelmoor am 23. Juni 1972 auf der „Rennstrecke“ München – Augsburg im Bild festgehalten.
FOTO: C.-J. SCHULZE

Überholung in Mainz Süd:
Die 103 245 zieht am 13. April 1980 mit dem IC 15612 an der vom Bahnsteigdach leicht verdeckten 103 155 samt TEE 26 vorbei.
FOTO: A. DUMJAHN



Zum 26. September 1971 wurde der TEE „Prinz Eugen“ Bremen–Wien eingeführt. Von 1976 bis 1978 fuhr er von Hannover über Köln nach Wien (im Westen Wiens, Februar 1978). FOTO: F. STRASSER

RECHTE SEITE UNTEN: 103 236 trifft mit dem „Rhein-Express“ in Stuttgart Hbf ein; rechts 112 488 und 111 117 mit dem „Hellas-Express“ aus Athen (Juli 1979). FOTO: J. KRANTZ

UNTEN: Weihnachtsmarkt 1980 am Eisernen Steg in Frankfurt:

Mit dabei war die 103 226. FOTO: R. HAU

GANZ UNTEN: 1981 rangierte in Heidelberg Hbf noch die Stangenlokok 160 003. Die 103 207 wartet mit dem IC 598 auf die Abfahrt. FOTO: R. HAHMANN







Leichte Fuhre: Mit vier Güterwagen hat die 103 143 aus Mainz kommend Wiesbaden Ost erreicht (28. April 1987).

FOTO: A. DUMIAHN

103 172 mit D 321 (Ostende–Berlin) am 20. Juni 1980 in Köln-Deutz. FOTO: R. HAU

UNTEN: Personalschulung: 103 107 im März 1980 als Vorspann vor einer 110er mit D 860 bei der Durchfahrt in Einsiedlerhof (bei Kaiserslautern). FOTO: F. ENGBARTH

RECHTE SEITE: Die Basaltverladung in Vollmerz an der Nord-Süd-Strecke südlich von Fulda ist ein schönes Fotomotiv für die 103 196 mit ihrem IC (14.3.1988).

FOTO: G. WILHELM

103er-Treffen in Frankfurt (Main) Hbf am 18. September 1988 mit 103 118 und 103 201. FOTO: E. PEMPELFORTH









103 129 passiert 1989 mit einem IC einen Bahnübergang in Remagen. FOTO: M. SCHENK
Finale für den „Rheingold“: 103 110 mit TEE 14 am 25. April 1987 in Boppard. Am 30. Mai 1987
endete die „Rheingold“-Ära. FOTO: E. PEMPELFORTH

In Oberwesel an der linken Rheinstrecke gibt es zahlreiche attraktive Fotostellen: Eine 103 ist 1988
mit dem EC 8 „Rheinpfel“ (Chur – Hannover) nach Köln unterwegs. FOTO: B. VATTEROTH

Bremssteuerung (AFB) eine falsche Soll-Geschwindigkeit vorgegeben. Die Benutzung der damals noch recht störanfälligen AFB wurde vorübergehend untersagt, Abschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen erhielten eine punktförmige Zugbeeinflussung.

Wesentlich langsamer als geplant rüstete die DB Strecken mit Linienleitern für die Zugbeeinflussung aus. Erst ab 1977/78 durften die 103er auf LZB-Abschnitten zwischen

Mit „IC '79“ voll gefordert: 500 t schwere Züge mit Tempo 200

München und Donauwörth (über Augsburg), Hannover und Uelzen sowie Hamburg und Bremen ihr Spitzentempo 200 ausfahren.

Ab Sommerfahrplan 1979 hieß das Motto auf allen Intercity-Linien: „Jede Stunde, jede Klasse.“ Deshalb schieden die luxuriösen TEE-Dieseletriebzüge und die ET 403 aus dem IC-Verkehr aus. Die 103er mussten

jetzt richtig ran, die Zeit der IC-Kurzzüge war passé, nur vorübergehend ergänzten innerdeutsche TEE-Kurzzüge das Intercity-Angebot. Nun galt es, 500 t schwere Züge mit elf Wagen auf Tempo 200 zu beschleunigen. Durch die Einführung des Stundentakts stieg zudem der Lokbedarf an. 117 Plantage enthielten vor allem IC-Leistungen, nachts standen auch 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 den ÖBB als Expresszug eingestuft „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“ befördert.)

Obwohl der Einsatz der 103.1 nun stärker denn je auf das IC-Netz fokussiert wurde,

weiter auf Seite 80



Lokwechsel in Braunschweig Hbf beim IC 601 „Rheinland“ (Berlin–Basel) von 132 354 auf 103 153 (12. August 1991). Foto: H.-H. HEIDENBLUTH
Endstation Berlin Zoo: 103 187 nach Ankunft mit IC 504 (4. April 1997). Foto: F. v. RÜDEN





Auf der ersten Interregio-Linie der Bundesbahn: 103 168 mit IR 1683 (Hamburg–Fulda) am 4. Mai 1989 südlich von Bad Sooden-Allendorf. FOTO: CH. WENGER

Die Garnitur für den D 456 von Frankfurt (Oder) nach Frankfurt (Main) stellte die Reichsbahn. Die Aufnahme mit der 103 138 ist am 28. Mai 1992 bei Wächtersbach entstanden. FOTO: R. HAU

103 188 rauscht am 11. Oktober 1995 mit dem IC 607 „Gambrinus“ nach Karlsruhe durch Borkheide (Strecke Berlin–Wiesenburg/Mark). FOTO: K. KOSCHINSKI





103 220 für den Touristik-Verkehr

Am 2. Oktober 1995 präsentierte die DB AG in Berlin den ersten von zwei neu kreierte Touristikzügen mit der, passend zu den Wagen, auffällig blau-grün-gelb gestrichenen 103 220. Die Züge (für die auch die 218 416 und 218 418 umlackiert worden waren) wollte die DB AG vor allem an Reisebüros und Privatkunden verchartern, doch das Chartergeschäft blieb hinter den Erwartungen zurück. Erst ab Sommer 1998 ließ sich wenigstens eine Garnitur kontinuierlich als von jedermann zu benutzender Urlaubsexpress (UEX) zwischen Düsseldorf und Wolgast Hafen mit Kurswagen nach Bergen auf Rügen einsetzen. Im Sommer 2000 verkehrte das Zugpaar samstags in der Relation Köln–Zinnowitz, ein Kurswagenflügel verband Köln mit Binz, wobei der Bh Hamburg-Eidelstedt für die Leistung zwischen Köln bzw. Düsseldorf und Binz planmäßig die 103 220 einteilte. Im Sommer 2001 beförderte die nach Frankfurt (Main) 1 umbeheimatete „Touristikzug-103“ an Wochenenden häufig Autozüge von Kornwestheim nach Sassnitz Fährhafen (Mukran) und zurück. Schließlich wurde sie gemeinsam mit den anderen Frankfurter 103.1 disponiert und schied am 14. Dezember 2002 aus dem Einsatzbestand aus. Seit Juli 2003 ist die 103 220 leihweise dem DGE-Museum Neustadt/Weinstraße überlassen.





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 Lufthansa-Farben lackierte 111 049. Um die Airport-Express-Züge über die Neubautrecke 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 Lufthansa-Anstrich versehen und außerdem mit einer ep-Bremse zur Notbremsüberbrückung ausgerüstet, bespannte sie ab 21. Mai 1991 planmäßig die LH-Züge zwischen Stuttgart und Frankfurt. 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. Seit Juni 2002 befindet sich die Lok als Dauerleihgabe der DB AG beim Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein.



103 220 mit dem Touristikzug auf der Fahrt von Hannover nach Offenburg am 22. Oktober 1995 im Rheintal bei Nierstein. FOTO: M. HAHMANN

KLEINE FOTOS OBEN: 103 101 mit dem Lufthansa-Airport-Express nach Frankfurt (Main) Flughafen in Stuttgart Hbf (1.9.1991) und beim Treffen mit dem 403 005 in Kelsterbach (13.4.1993). FOTOS: F. V. RUDEN (2)



103 188 mit einem Nachtzug der CityNightLine bei der Einfahrt in den Kölner Hauptbahnhof (5. August 1995).

FOTO: E. PEMPELFORTH

GANZ OBEN: 1994 startete die DB den InterCityNight. Die von Talgo in Spanien gebauten Gliederzüge mit Einachslaufwerken und passiver Neigetechnik verbanden anfangs Berlin mit Bonn bzw. München (103 151 bei Haspelmoor, 26. Juni 1994). FOTO: C.-J. SCHULZE

103 113 mit AE 1517 (Westerland/Sylt–Kornwestheim) am 24. Juli 1994 in Mainz-Kastel. FOTO: A. DUMJAHN



Der aus ÖBB-Wagen gebildete Euro-Night 490 von Wien nach Hamburg überquert in der Morgendämmerung des 12. August 1995 die Stahlgitterbrücke über die Werra bei Oberrieden.

Mit dem Nachtschnellzug D 353 nach Prag wurde die 103 180 am 9. August 1998 auf der Ruhrbrücke bei Duisburg-Kaiserberg im Bild festgehalten.

FOTOS: M. HUBRICH (2)







reichten die 144 Loks unter Berücksichtigung des Reserve- und Schadbestands nicht aus, um den Bedarf für die 152 Züge auf den vier Stammlinien abzudecken. So bespannten auch 110er Intercitys, 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

Durch den schweren Zugdienst ab 1979 stieg der Werkstattaufwand deutlich an

Fahren mit 160 km/h ermöglichten. Diese 111er übernahmen ab Sommer 1979 sämtliche IC-Züge der Linie 4 Bremen–München.

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 Getriebschäden, insgesamt stieg der Werkstattaufwand deutlich an – dabei war die Zeit für Wartungs- und Ausbesserungsarbeiten wegen der völlig ausgereizten Laufplangestaltung knapper bemessen denn je, von der äußeren Pflege gar nicht zu reden.

Wohl erschien es sinnvoll, die Loks mit für den schweren Zugdienst besser geeigneten Getrieben auszurüsten. Wie im Technikkapitel erwähnt, hatten die 103 245 sowie nachträglich die 103 161 und 167 versuchsweise für 160 km/h konzipierte Radsatzgetriebe erhalten. Um aus der 103.1 eine robuste Schnell-

zuglok 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 116 t schweren, den Oberbau malträttierenden Sechssachser 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 mehrere Jahre. Die Rolle der 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. Unterdessen waren in die 103-Laufpläne einige der 1983 neu eingeführten Fern-Express-Züge (FD) integriert worden. Dabei blieb es bis zum Ablauf des Winterfahrplan 1992/93, dann verschwand der FD 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 Konzepts „IC '85“ erweiterte sie das Intercity-Netz um eine fünfte Stammlinie und erhöhte die Zahl der täglich im Stammetz verkehrenden IC-Züge von zuletzt 156 auf 183. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit aller Züge 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 Prozent. Den 103.1 oblag nun die Beförderung fast aller Intercitys auf 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 SBB

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 1 (wie Hamburg-Eidelstedt von 1983 bis 1993 offiziell hieß) setzten zwar „nur“ noch etwa 115 Maschinen der Baureihe 103.1 planmäßig ein – in den Jahren 1982 bis 1984 waren es bis zu 120 gewesen –, aber die durchschnittliche Kilometerleistung



Zwischendurch durfte es auch mal ein Eilzug sein: 103 128 mit E 3517 in Ladenburg (29. April 1994).

FOTO: G. WILHELM
Mit einem Post-Expressgut-Zug verlässt die 103 153 am 21. Juni 1991 München Hbf.

FOTO: F. v. RÜDEN



LINKE SEITE: Ab dem Sommerfahrplan 1992 waren die 103er auch auf der neuen Linie 8 über die Frankenwaldbahn im Einsatz (103 179 mit EC 11 „Mimara“ nach Zagreb in Ebensfeld, April 2000). FOTO: B. SCHMITT

in den Hauptumlaufplänen stieg um mehr als 100 km auf 1413 bzw. 1484 km je Tag 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 Baureihe 120.1 abtreten, weil diese Züge nun über die fertiggestellten Teilstücke der Neubaustrecke Hannover–Würzburg verkehrten. Wegen der zahlreichen Tunneln sollten dort nur druckertüchtigte Lokomotiven und Wagen zum Einsatz kommen. Allerdings ließ sich diese Vorgabe nicht konsequent einhalten. Um bei einer durch Reisende ausgelösten Notbremsung noch aus einem Tunnel herausfah-

halb 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-Intercitys, aber auch auf der Neubaustrecke Hannover–Würzburg waren sie immer wieder vor schnellfahrenden Reisezügen anzutreffen.

Obwohl die bis Dezember 1989 vollzählig abgelieferten 60 Loks der Baureihe 120.1 den 103ern nicht nur auf der Linie 4 IC/EC-Leistungen abnahmen, dominierten die weit aus imposanteren Co'Co'-Maschinen noch immer den IC/EC-Verkehr. Zudem erschloss sich ihnen seit Herbst 1988 ein neues Aufgabengebiet. Die Eröffnung der Interregio-Linie Hamburg–Göttingen–Kassel–Fulda bildete den Auftakt zur Schaffung des IR-Netzes; bald weitete sich der Einsatz der 103.1 vor IR-Zügen aus.

Schlecht bestellt schien es um die Zukunft der beige/roten und „neuroten“ Renner kurz vor dem Aufbruch ins Hochgeschwindigkeitszeitalter, in dem der ICE zum neuen Spitzenprodukt der DB avancierte. 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 wirkte sich auf die 103.1 wie ein Lebenselixier aus. Durch die Eröffnung der ICE-Linie 6 Hamburg–Frankfurt–Stuttgart–München

am 2. Juni 1991 wurden zwar viele Loks freigesetzt; 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

Sommer 1992: von München über die Frankenwaldbahn bis Probstzella

ab 31. Mai 1992 IC/EC-Leistungen auf der neuen Linie 8 München–Nürnberg–Leipzig–Berlin, zunächst nur im Abschnitt bis Probstzella. Die Schließung der Fahrdrähtlücke zwischen Helmstedt und Magdeburg ermöglichte ab 23. Mai 1993 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 (dem heutigen Ostbahnhof) übernahmen; der Fahrdraht reichte zwar schon bis zum neuen ICE-Endpunkt Berlin Zoo, dort konnte aber aus Kapazitätsgründen nicht umgespannt werden! Erst ab Sommer 1994 blieben die 103.1 auf dem 1138 km langen Laufweg von Basel SBB über Köln bis Berlin Zoologischer Garten am Zug, da dort nun wegen der bevorstehenden Stadtbahnsanierung auch Intercitys endeten. Nach Elekt-

Sommer 1994: Langlauf mit 1138 km von Basel über Köln bis Berlin Zoo

rifizierung 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 „Flaggschiffen“ im IC-Verkehr ab Sommerfahrplan 1997 durch die erstmals in eigenen Umläufen eingesetzten Drehstromloks der Baureihe 101. Zunächst mussten für die stör anfälligen 101er sehr oft 103er einspringen, der Planbedarf für die Baureihe 103 indes sank deutlich ab. Beim Betriebshof Frankfurt 1 galt ab 26. September 1997 ein 45-tägiger Laufplan, beim Betriebshof Hamburg-Eidelstedt waren zu Beginn der Winterfahrplanperiode 1997/98 noch 19 Maschinen in feste Umläufe eingebunden. Bereits angestimmte Abgesänge auf die „Schönste und Stärkste im Land“ erwiesen sich aber als verfrüht. □

Herbst 1988: Eröffnung der ersten Interregio-Linie Hamburg–Fulda

ren 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 des-



Fototermin für 103 195

Im Frühsommer 1978 erhielt ich einen Anruf von meinem Kollegen Franz Josef Rücker von den Wuppertaler Stadtwerken (WSW), der damals die Bild- und die Reprostelle der WSW leitete. Er regte ein Foto an der Sonnborner Brücke in Wuppertal an, das die Schwebebahn, die Straßenbahn und einen Gelenkbus gemeinsam mit einem modernen Zug der Bundesbahn zeigt. Es sollte eine spannende Angelegenheit werden, bis die Aufnahme im Kasten war. Ein Motiv aus der Fotoserie an der Sonnborner Brücke schmückte dann sogar die Titelseite des WSW-Fahrplans.

Dem Wunsch der WSW nach einer repräsentativen Zugeinheit auf der Brücke gedachten wir insoweit zu entsprechen, dass wir eine Lok der Baureihe 103 mit einem IC-Wagen orderten, da dieser „Kurzzug“ unserer Berechnung nach problemlos ausreichte, um den beabsichtigten Effekt zu erzielen. Die Schwierigkeit bestand nun darin, dass die Lok samt Wagen von Köln Bbf aus genau zur vorausgerechneten Zeit auf der Sonnborner Brücke eintreffen musste, denn die Schwebebahn und die Straßenbahn sollten nur möglichst kurz am Fotopunkt anhalten, damit der Fahrplan nicht zu sehr aus den Fugen geriet. Während dieser Zeit musste die von uns verständigte Ortpolizei den Verkehr auf der Straße regeln, denn die Straßenbahn und der Gelenkbus behinderten in der Fotoposition den Straßenverkehr nicht unerheblich.

Nachdem alles geregelt schien und ein Fahrplänenwurf für unseren „Fotozug“ erstellt worden war, verlangte das Fahrplanbüro der BD Köln für diese Sonderfahrt einer 103 mit einem IC-Wagen 1. Klasse plötzlich 5000,- Mark. Damit schien die Sache geplatzt. Die Wuppertaler Stadtwerke indes ließen nicht locker und setzten sich mit dem Kölner Direktionspräsidenten in Verbindung, der schließlich nach Rücksprache mit mir grünes Licht für die Aktion gab.

Als alle Absprachen getroffen worden waren, konnte man meinen, dass nun nichts mehr schiefgehen würde, doch weit gefehlt! Einen Tag vor dem Fototermin rief mich der Lokführer der 103 an, da er mit den Angaben im Sonderfahrplan nicht viel anzufangen wusste. Ich wies ihn entsprechend ein und bat ihn, neben einem pünktlichen Erscheinen auch an die Sauberkeit der Lok zu denken;

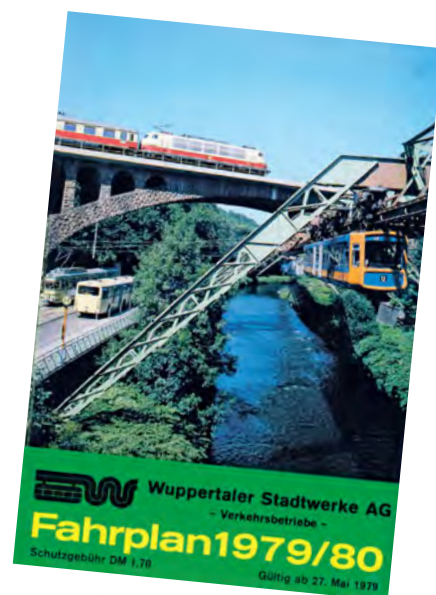
Spannung bis zum letzten Augenblick: Trifft die 103 195 mit dem IC-Wagen pünktlich zum Fototermin an der Sonnborner Brücke in Wuppertal ein? FOTO: H. SÄUBERLICH

schließlich wollten wir uns als DB vor den Wuppertaler Stadtwerken nicht blamieren!

Kaum zu glauben, was sich dann kurz vor dem Fototermin in Köln abgespielt hat. Aufgrund meines Wunsches nach einer sauberen Lok entschloss man sich im Betriebsbahnhof, die 103 durch die Waschstraße zu schicken. Diese befand sich jedoch auf der rechten Rheinseite in Deutzerfeld, so dass die 103 zunächst durch das Nadelöhr Köln Hauptbahnhof geschleust werden musste, um nach erfolgter Reinigung zwecks Aufnahme des Wagens nochmals auf die linke Rheinseite zurückzukehren. Im Betriebsbahnhof angekommen, ertönte ein Knall – totaler Kurzschluss! Vielleicht doch zu gründlich gewaschen? Bis zum Termin in Sonnborn verblieben ganze 30 Minuten. Im Laufschrift begab sich der Lokführer auf die Suche nach einer Ersatzlok, die mit ihrem Wagen schließlich zwar ungewaschen, dafür aber pünktlich auf der Brücke eintraf. Die Ehre der DB war gerettet!

Ich stand mit einem am Brückende postierten DB-Mitarbeiter über ein Sprechfunkgerät ständig in Verbindung, der dem Lokführer der 103 195 per Handzeichen signalisierte, an welcher Stelle der Zug exakt zum Stehen kommen sollte. Alles klappte vorzüglich und die WSW waren sehr zufrieden, zeigte das Foto doch wie gewünscht alle öffentlichen Verkehrsmittel Wuppertals auf einem Bild. Und auch die DB verwendete dieses außergewöhnliche Motiv in den darauffolgenden Jahre gerne in verschiedenen Publikationen. □

TEXT: HELMUT SÄUBERLICH



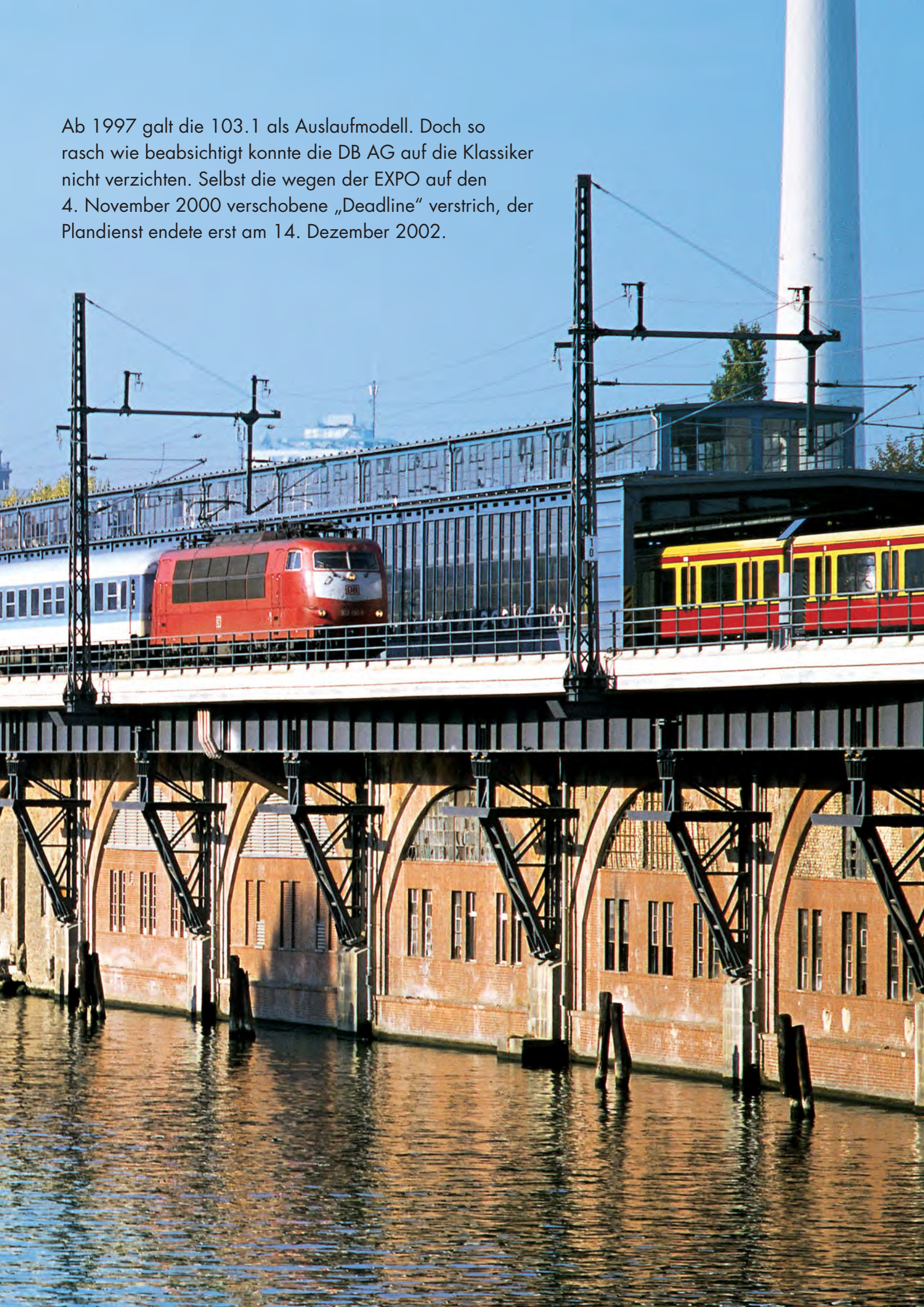
FAHRPLAN: SLG. REIMANN

Schon vor dem Ende legendär



Mit IR 2341 aus Schiphol rollt die
103 190 am 23. Oktober 2000
beim Bahnhof Janowitzbrücke
über die Berliner Stadtbahn.
Foto: K. KOSCHINSKI

Ab 1997 galt die 103.1 als Auslaufmodell. Doch so rasch wie beabsichtigt konnte die DB AG auf die Klassiker nicht verzichten. Selbst die wegen der EXPO auf den 4. November 2000 verschobene „Deadline“ verstrich, der Plandienst endete erst am 14. Dezember 2002.





Im Herbst zieht es die Weinseligen an die Mosel: 103 244 mit D 13182 bei Hatzenport (24.9.1999). FOTO: E. PEMPELFORTH

OBEN LINKS: ICE-Ersatz nach dem Unglück von Eschede: 103 110 mit SBB-Wagen in Mannheim Hbf (21.6.1998). FOTO: G. WILHELM
103 245 hat am 30. September 2000 den Verstärkungszug D 13183 aus Münster nach Mittenwald gebracht und kehrt nun als Lr nach Garmisch-Partenkirchen zurück. FOTO: F. RITZ

103 175 jagt am 1. Mai 1998 mit dem aus ungarischen Wagen gebildeten EC 25 (Dortmund–Budapest) über die Mainbrücke bei Nantenbach. FOTO: R. HAU

So wie Rockmusiker oder Fußballer heutzutage schon zu Lebzeiten zur „Legende“ erklärt werden, erging es der 103. Als sich das Ende ihrer Vorherrschaft im IC-Verkehr abzeichnete, wurde sie zur „Intercity-Legende“ hochstilisiert, obwohl sie noch längst nicht vollständig aus dem IC-Dienst verschwunden war und ansonsten im Fernverkehr weiterhin eine wichtige Rolle spielte. Anlass gab das Erscheinen der ab Fahrplanwechsel zum 1. Juni 1997 in eigenen Umläufen eingesetzten Baureihe 101. Außerdem büßten die Sechsscher wegen der Inbetriebnahme der zweiten ICE-Generation hochwertige Leistungen ein. Mit Einführung der ICE-Linie 10 Berlin–Köln entfielen die Langläufe zwischen Berlin und Basel über Köln. Die östlich von Magdeburg nun nach Leipzig–Dresden umgebogene IC-Linie 5 wurde auf Wendezüge umgestellt. Die generell nicht wendezugfähigen 103er befuhren die klassische Ost-West-Magistrale über Magdeburg fortan mit Interregios der Linie 17 Berlin–Aachen, ferner mit Interregios der Linie 16 Berlin–Bad Bentheim (–Schiphol) und mit Nachtschnellzügen wie D 242/243 Berlin–Paris (zwischen Berlin und Aachen).

Freilich wirkte sich die Aufnahme des Plandienstes der Baureihe 101 erst einmal weniger gravierend aus als erwartet. In drei der vier für die neu abgelieferten Maschinen aufgestellten Umlaufpläne dominierten wochenlang die 103er! Nachdem einige „Kinderkrankheiten“, z.B. den Funkbetrieb von Rangierloks beeinträchtigende Störströme, beseitigt waren, stabilisierte sich der Einsatz der 101er im Winter 1997/98. So lösten sie die 103er insbesondere vor den schweren IC-Zügen der Linie 1 zwischen Hamburg und Süddeutschland ab, auch vor den Eurocitys zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet 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 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 hochwertigen Nachtzügen (EuroNight) auf der Route über Passau nach Wien. Auch die „Rollende Raststätte“ genannten Intercitys mit Autobeförderung zwischen Berlin-Grunewald und Dortmund standen auf dem Programm.

Der ab 1. Februar 1998 insgesamt 44 Tage umfassende 103-Plan des Betriebshofs Frankfurt (Main) 1 enthielt noch zahlreiche IC/EC-Züge vor allem auf den Strecken Dortmund–

Mit dem „Orient-Express“ von Stuttgart bis Wien

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 das Zugpaar D 263/262 „Orient-Express“.

Ende Mai 1998 verfügte die DB AG über 88 abgenommene Lokomotiven der Baureihe 101. Mittlerweile hatte die planmäßige Ausmusterung der 103er begonnen. Nachdem zuvor nur durch Unfälle oder Brände schwer beschädigte Maschinen ausgemustert worden

waren, schieden von Ende April 1997 bis Mitte März 1998 neun Loks wegen Fristablaufs oder 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 – in Einzelfällen sogar nur höchstens 100 km/h – fahren durften. Deshalb hatte das Bw Hamburg 1 (Eidelstedt) beispielsweise 1992/93 Mischpläne mit der Baureihe 110.1 aufgestellt, die überwiegend Eil- und Nahverkehrszugleistungen enthielten.

Zum Fahrplanwechsel am 24. Mai 1998 zählten noch 128 Lokomotiven der Baureihe 103.1 sowie die in 750 003 umgezeichnete 103 222 des Forschungs- und Technologiezentrums (FTZ) Minden zum Bestand. Gleichwohl ging der Planeinsatz nicht etwa zurück, sondern stieg wieder 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 viele bisher von Frankfurter Maschinen erbrachte Leistungen, unter anderem die nach Österreich. Sowohl Frankfurt I 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 Bedarf im Juni 1998 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 Tunnels machten den Personalen zu schaffen, denn die Automatik-Steuerung (AFB) war inzwischen ausgebaut worden und die Führerstände waren nicht druckertüchtigt. Trotzdem gelang es, die durchaus straffen „Notfahrpläne“ weitgehend einzuhalten. 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 Exemplare, durchwegs 103.1 der kurzen Bauform, vermindert. Danach galt bis zum Herbst ein Ausmusterungsstopp. 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 noch die 103 235 im Oktober 1999 eine fristverlängernde Auslaufuntersuchung. Am 30. Oktober 1999 hob DB R & T den Ausmusterungsstopp kurzerhand auf; auf einen Schlag schieden 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 Bh Hamburg-Eidelstedt nach vorübergehender Reduzierung im Winter 1999/2000 erneut auf bis zu 57 sechssächsige 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 be-

Die regulären Einsätze nach Österreich endeten im Mai 1999

fahren (abgesehen vom frühmorgendlichen 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 750 003.

Noch ließen sich im Winter 1999/2000 reichlich 103er auf ihrer wohl populärsten Stammstrecke entlang des Mittelrheins ablichten – wenngleich jetzt meist mit blau-weißen IR-Wagen. Nur wenig Geduld brauchte auch, wer die einstigen Paradepferde der DB im Häusermeer der Hauptstadt auf den Film bannen wollte. Seit 24. Mai 1998 befuhren sie die Berliner Stadtbahn bis zum Ostbahnhof, seit 27. September 1998 erreichten sie Berlin mit den Interregios der Linie 16 via Oebisfelde auf der Neubaustrecke und kamen somit durch die Halle des neuen Bahnhofs Berlin-Spandau. Aussicht auf „reiche Beute“ bestand zudem

entlang der IR-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. Umso häufiger erbrachten die Loks Sonderleistungen, für die DB Reise & Touristik bisher noch auf 110er oder 111er von DB Regio zurückgreifen musste. Dazu zählten zusätzliche Intercitys und Entlastungsschnellzüge zu den Hauptreisezeiten, Ersatz-IC für ausgefallene oder stark verspätete Planzüge, zunehmend auch die Überführung von Leerwagenparks. Außerdem bespannten die Maschinen vermehrt Autoreisezüge.

Kommen wir zum Sommerfahrplanabschnitt 2000, der wegen der Weltausstellung 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 noch 88 Maschinen, davon 26 in Frankfurt und 62 in Hamburg beheimatet, ferner die FTZ-Lok 750 003. Beim Bh Hamburg-Eidelstedt betrug der Planbedarf jetzt nur noch 20, beim Bh Frankfurt 1 unverändert 15 Maschinen.

Der 16-tägige Hamburger Hauptplan A1 enthielt vor allem Interregios auf den Linien Bad Bentheim–Berlin und Aachen–Kassel–Weimar, außerdem Eurocitys zwischen Köln und Emmerich und einzelne Intercitys zwischen Hamburg und Köln. Ferner waren D-Züge und „NachtZüge“ enthalten, z.B. D 370/371 im Abschnitt Leipzig–Dortmund und NZ 1948/1949 auf dem gesamten Laufweg Berlin-Lichtenberg–Bonn-Bad Godesberg.



Gelegentlich durfte die Museumslokomotive E 03 001 auch Planzüge bespannen. Am 16. April 1999 war es der D 1676 nach Gießen (aufgenommen in Frankfurt/Main Hbf). FOTO: F. V. RÜDEN

Die 103 103 schleppt am 18. August 2002 bei Mannheim die 181 217 samt EC 54 nach Paris.

FOTO: G. WILHELM

Planmäßig kamen sie bis nach Venlo: 103 226 am 2. September 1999.

FOTO: B. VISSER

GANZ RECHTS: Mit einem Sonderzug aus Bayreuth ist die 103 220 am 29. April 2001 in Sassnitz eingetroffen.

FOTO: B. SCHMITT

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 Bh Frankfurt 1 dominierten die IR-Züge der Relation Kassel–Hamburg–Padborg, zwischen München und Padborg war auch das EN-Paar 482/483 zu befördern. Nachts wurde mit D 1904 von Nürnberg aus Dresden erreicht, dann mit IR-Zügen auf der Strecke Dresden–Leipzig gependelt, ehe es mit D 1905 zurück nach Nürnberg 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 Loks den Autoreisezug- und Wochenendzug-Plan F4, in dem die Autotransportwagen führenden UEx 1350 Stuttgart–Kornwestheim–Sassnitz Fährhafen, UEx 1332 Sassnitz Fährhafen–Rostock und UEx 1351 Rostock–Kornwestheim herausragten.

Hoch angesetzt war zunächst mit bis zu ca. 15 Frankfurter und Hamburger 103.1 der Bedarf für den EXPO-Verkehr, doch das Fahrgastaufkommen blieb 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 auf ICE-T umgestellte Linie 9 Frankfurt/Main–Dresden aufgrund technischer Probleme in Leipzig brechen musste.

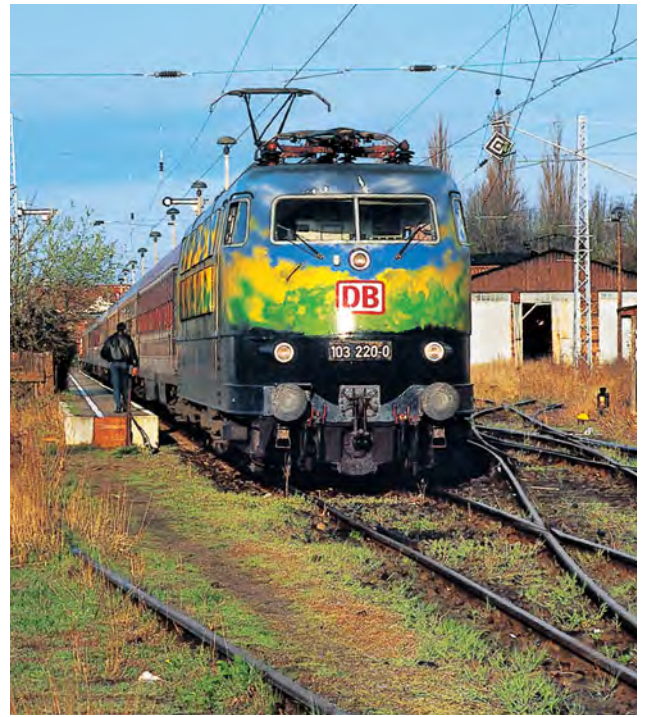
Der Reservepark schrumpfte im Laufe der Sommerfahrplanperiode 2000 drastisch. Von Ende Mai bis Ende Oktober traf 22 Maschinen das Ausmusterungsurteil. Die Fans der „Intercity-Legende“ liefen im milden Herbstlicht noch einmal zu Hochform auf, betrachteten sie doch den 4. November als „Deadline“. Aber 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 den Betriebshof Frankfurt 1, nachdem er am 1. November die meisten Hamburger Maschinen erhalten hatte. Die letzten betriebsfähigen Exemplare wechselten am 25. Januar 2001 von der Elbe an den Main.

Wie gewohnt beherrschten die 103.1 den IR-Verkehr auf den Linien 12 Padborg–Ham-



Mit ihrem Eurocity aus Wien wird die 103 171 bald Passau erreichen (bei Wernstein, 23. August 1997). FOTO: E. KABELKA



burg–Kassel und 16 Berlin–Hannover–Bad Bentheim. Unverändert standen die 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 angehimmelten Schienenstars mit der Loreley darum, wer denn nun die Schönste im Lande sei. Neue

Top-Leistungen auf der linken Rheinstrecke waren der von Stuttgart bis Münster mit 103,1 bespannte IC 118 und der von Dortmund bis Stuttgart mit ihnen bespannte EC 13.

Kurz nach Aufstellung des 21-Tage-Plans kam ein dreitägiger Umlauf mit abermals den 101ern abspenstig 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 Loks der dafür vorgesehenen Baureihe 112.1 waren nach Schäden an den

Schlingerdämpfern nur noch für 140 km/h zugelassen.

Außer in den bis auf Weiteres gültigen Ersatzplänen sprangen die 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 Einsatzen zu glauben. Allerdings liefen unerbittlich die Revisionsfristen ab. Deshalb verminderte sich der Bestand im Laufe der Winterfahrplanperiode 2000/2001 von 66 auf 50 Loks. Davon waren 38 orientrot und zehn rot-beige lackiert (nicht mitgezählt die 750 003). Farblich aus der Reihe tanzten nach wie vor die Touristik-





Letzte Fahrt: Die ausgemusterte 103 187 ist in Opladen eingetroffen (15.4.2000). FOTO: F. v. RÜDEN



Lokschilder-Versteigerung (2002). FOTO: A. RITZ

lok 103 220 und erst seit Anfang August 2000 die 103 233. Letztere hatte auf Initiative des Eisenbahn-Journals ein vom Modellbahnhersteller Roco und dem Videoproduzenten Rio Grande gesponsertes verkehrsrotes Farbkleid erhalten.

Tatsächlich verloren die eleganten Schnellfahrloks zum Fahrplanwechsel am 10. Juni

Auf nach Berlin zur Love Parade – auch die Touristik-103 220 war dabei

2001 ihre Planleistungen – vorübergehend, denn im August kehrten sie in den Plandienst 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. Ebenfalls in Berlin weilten zu dieser Zeit die 103 174, 103 184 (rot-beige) und 103 188. Ihre zutiefst demütigende Aufgabe war es aber, Reisezugwagen vorzuheizen ...

Der ab 5. August 2001 gültige neuntägige Laufplan FA enthielt neben den Interregios der Linie 16 Berlin–Bad Bentheim u.a. zwei IR-Paare der Linie 36 im Abschnitt Berlin–Frankfurt/Main und mehrere IR-Paare der Linie 15 im Abschnitt Münster–Koblenz, ferner das Nachtzugpaar NZ 1948/1949 zwischen Berlin und Dortmund. Ab 30. September umfasste der Plan FA bei fast unverändertem Einsatzgebiet zehn Tage (durchschnittlich 1258 km), hinzu kam ein eintägiger Plan FB mit IC 753 Frankfurt/Main–Halle (freitags) und IC 754 Leipzig–Frankfurt/Main (sonntags).

Außerdem wurden im Herbst bis zu sieben 103er für als „Säuerzüge“ verschriene Wochenend-D-Züge aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet 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 außerplanmä-

ßige Bespannung durch eine 103.1 waren die Eurocitys zwischen Stuttgart und München, wobei es sogar zu Einsätzen vor Wendezug-garnituren kam. Gegebenenfalls musste man die Lok dann dem Steuerwagen vorspannen.

Ab 9. November 2001 trat ein zusätzlicher, viertägiger Laufplan FX in Kraft, der bundesweit vor allem Leerreisezug-Überführungen (Fernreisezüge für besondere Zwecke = FbZ) enthielt. Im Rahmen dieses Plans übernahmen 103.1 an Wochenenden auch einige Interregios zwischen Flensburg und Berlin sowie Frankfurt/Main und Berlin.

Der zehntägige Hauptplan wurde ab 2. Januar 2002 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 Samstag-D-Züge zwischen Köln und Aachen integrierte. Außerdem wurde statt des früheren Wochenendplans ein neuer Plan FC für eine Lok 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 Heimatwerk Frankfurt 1 Tauschradsätze und einen rot-beigen Neuanstrich mit rotem Rahmen! Auch andere schadhaft abgestellte Lokomotiven wurden wieder repariert, darunter die im Werk Opladen mit Tauschdrehgestellen versehene bunte 103 220.

Fristverlängernde Revisionen allerdings gab es nach wie vor nicht mehr. So verminderte sich der Einsatzbestand bis zum 19. Juni 2002 auf 31 Maschinen:

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; 103 113, 132, 167, 184, 235 und 245 rot-beige;

750 003 (ex 103 222) rot-beige; 103 220 in den Farben des Touristikzuges; 103 233 verkehrsrot.

Neun weitere Maschinen befanden sich im z-Park, darunter die rot-beigen 103 224 (leihweise beim Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg) und 103 226 (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 die rot-beigen 103 136 (Umrichterlok im Werk München-Neuaubing) und 103 219 (Bremslok im Werk Opladen) vorhanden.

Die für fünf Loks aufgestellten Laufpläne behielten, mit geringen Änderungen, über den 15. Juni 2002 hinaus Gültigkeit. Anstelle der D 224, D 415, D 428 und D 225 zwischen Köln und Aachen wurden nun samstags die EC 13 von Dortmund bis Stuttgart und IC 118 von Stuttgart bis Münster bespannt. Mitte Juli 2002 kam es erneut zu einem Großeinsatz anlässlich der Love Parade in Berlin, außerdem spran-

Am 14. Dezember 2002 ging der Plandienst definitiv zu Ende

gen die „runden Renner“ im Herbst häufig für 101er auf der Rheinschiene in die Bresche.

Während die FbZ-Leistungen des Plans FX auf die Baureihen 112.1 und 113 übergingen, wurde für die 103.1 zum 4. November 2002 überraschend ein achttägiger Umlauf mit IR-Leistungen zwischen Berlin und Münster bzw. Bad Bentheim sowie zwischen Münster und Koblenz aufgestellt, außerdem war wieder das Nachtzugpaar NZ 1948/49 zwischen Berlin und Dortmund zu bespannen. Zu diesem Comeback verhalfen erneute Drehgestellprobleme bei der Baureihe 101, doch am 14. Dezember 2002 ging der Plandienst für die legendären Schnellfahrlokomotiven definitiv zu Ende. □

Countdown für Ihr Testpaket

3 lesen



2 bezahlen

nur
24,90*

1 Geschenk
kassieren



Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

* Nutzen Sie unser Testangebot: Genießen Sie pünktlich und frei Haus die nächsten 3 Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals (davon eine Extra-Ausgabe inkl. Video-DVD), bezahlen Sie aber nur 2 Ausgaben! Als Dankeschön erhalten Sie die Video-DVD „Die Baureihe 103 – Schnellfahrlok der DB“. Ein großartiges 40-Minuten-Filmporträt der eleganten Kultellok aus der Reihe „Stars der Schiene“, inklusive Aufnahmen von den Prototyp-Testfahrten.

Das sind Ihre Vorteile:

- über 35 % Ersparnis im Testabo
- Pünktliche Lieferung frei Haus
- Tolle Video-DVD als Geschenk
- Viel Inhalt, null Risiko

- Coupon ausfüllen und einsenden an PMS-Aboservice, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf
- Coupon faxen an 0211/69078980
- Abo-Hotline anrufen 0211/69078924
- Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de (Aktionsnummer vom Coupon angeben)

Ja – ich will die Sonderausgaben testen!

- ☐ Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für nur € 24,90 – und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Aktionsnummer SA0109S

Ich zahle bequem und bargeldlos per

- ☐ Bankeinzug
☐ Kreditkarte (Visa, Euro-/Mastercard, Diners)

Geldinstitut / Kartenart

BLZ / gültig bis

Kontonr. / Kartennr.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90. So spare ich € 12,60 zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön die Video-DVD „Die Baureihe 103 – Schnellfahrlok der DB“. Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,- im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 17 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe dem PMS-Aboservice, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe“ mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

103er-Event zur Love Parade

Unter dem Motto „Friede, Freude, Eierkuchen“ fing es an – und zwar äußerst bescheiden. An der ersten von DJ „Dr. Motte“ initiierten Love Parade im Juli 1989 beteiligten sich gerade mal 150 Leute. Beschallt von auf einem alten VW-Bus montierten Lautsprecherboxen zogen sie über den Berliner Kurfürstendamm. Bis 1999 aber wuchs die Zahl der Teilnehmer und mehr oder minder voyeuristisch gaffenden Zaungäste auf rund 1,5 Millionen! Damit avancierte das 1996 auf die Straße des 17. Juni verlegte Techno-Spektakel zur größten Tanzveranstaltung der Welt.

Der Jahr für Jahr zunehmende Sonderzugverkehr mit teils ungewöhnlichen Garnituren sorgte dafür, dass es sich auch zu einem Event für Eisenbahnfreunde entwickelte.

Im Jahr 2001 hatte die Love Parade mit noch einer Million Besuchern ihren Zenit bereits überschritten. Umso mehr lockte sie damals die 103er-Fans an. Fast 30 der 78 am 20./21. Juli eingesetzten Sonderzüge in die Hauptstadt wurden mit den kultigen Sechssachsern bespannt. So viele 103er auf einmal waren nie zuvor in Berlin gewesen, und so viele kamen auch nie mehr danach.

Ich muss gestehen, den Großeinsatz 2001 verpasst zu haben. Dummerweise machte ich nämlich zu dieser Zeit Urlaub in der niederbayerischen Provinz. Im Nachhinein wurmte mich dieser „Fauxpas“ gewaltig und ich schwor mir, einen ja vielleicht im nächsten Jahr erneut stattfindenden 103er-Event nicht mehr schnöde zu ignorieren. Nun, zum Glück mischten 2002 immerhin noch 17 „runde Renner“ im Sonderverkehr zur Love Parade mit: die 103 103, 113, 126, 135, 160, 166, 182, 184, 190, 220, 227, 228, 230, 232, 233, 240 und 245. Am 13. Juli trafen sie mit Zügen aus dem Norden, Westen und Süden Deutschlands ein, davon zwölf in Berlin-Spandau, drei in Berlin-Schönefeld Flughafen und zwei in Berlin-Lichtenberg. Außerdem wurde die 103 131 als Bereitschaftslokomotive in Berlin-Rummelsburg vorgehalten. Aus dem Internet ließen sich Bespannungen, Wagenreihungen, Laufwege, Ankunfts- und Abfahrtszeiten schon Tage im voraus präzise entnehmen, dito die Abstellbahnhöfe. Demnach sollten neun der in Spandau ankommenden 103er mit ihren Garnituren als Leerreisezüge weiter nach Berlin hinein und dann in einer Art Karussellfahrt über den Außenring zum kaum noch genutzten Rangierbahnhof Wustermark geleitet werden. Auf dem Weg dorthin lag der S-Bahnhof Heerstraße, den ich zunächst als Fotostandpunkt wählte. Als ich mich dann um die Mittagszeit in Wustermark einfand, herrschte auf der Fußgängerbrücke am



103 184 war für den DZ 18849 nach Ulm eingeteilt (in Berlin-Spandau).

103 113 brachte am 13. Juli 2002 Techno-Fans aus Köln an die Spree.



ehemaligen Bw erwartungsgemäß dichtes Gedränge kamerabehangener Fuzzis. Einige Züge waren bereits abgestellt, die meisten wurden jedoch erst jetzt von V 60 samt abgebügelter Ellok auf die teils verkrauteten Gleise bugsiiert. Schließlich gaben sich unter anderen die damals dunkelblau lackierte 111 030 („Tanz der Vampire“) und die orientrote 120 140 ein Stelldichein mit den versetzt daneben gruppierten orientroten 103 103 und 160, der verkehrsroten 103 233 und der rot-beigen 103 113. Wie geplant, standen noch fünf weitere 103er auf dem riesigen Areal.

Hinsichtlich des Betriebsablaufs klappte also die Regie, nur das Wetter wollte nicht recht mitspielen. Der Himmel verdüsterte sich zusehends, ein Gewitter lag in der Luft. Bei Sonnenschein hätte ich mich wohl noch wie in früheren Jahren ins Getümmel rund um die Siegestsäule gestürzt, auf der diesmal unter dem politischen Motto „Access Peace“ veranstalteten Love Parade mit gefeiert. Doch eine Party im Regen? Nee, da ruhte ich mich



lieber zuhause aus, um fit für die Nacht zu sein. Denn wieder ins Bett kommen würde ich frühestens im Morgengrauen, so viel war klar.

Bahnhof Berlin-Spandau in der Nacht zum 14. Juli 2002: Der Fahrplan sieht dort zwischen 23.53 und 4.35 Uhr die Abfahrt von zwölf 103-bespannten Sonderzügen vor. Los geht der Event programmgemäß mit der rot-beigen 103 113 vor dem DZ 18835 nach Köln. Wenige Minuten später hält neben ihr die 103 160 mit DZ 18851 nach Karlsruhe. Dazu kommen noch leicht geschürzte Raverinnen vor mir – und gut ein Dutzend Fuzzis hinter mir, die bereits ihre Stative postiert haben. Ey, da steigt der Blutdruck! Nur gut, einen starken Blitz dabei zu haben, das macht flexibler.

Im Verlauf der Nacht kommt es immer wieder zu kleinen Reibereien zwischen den Fotografen. Da verhakeln sich die Beine der dicht an dicht stehenden Stative ineinander. Da stört es manche Langzeitbelichter, wenn ich in ihre Aufnahme reinblitze. Letzten Endes einigen wir uns aber immer gütlich.



103 126 mit DZ 18857 nach Frankfurt/Main und 103 182 mit DZ 18827 nach Düsseldorf stehen weit nach Mitternacht in Berlin-Spandau bereit.

Ein „Konkurrent“ hilft mir sogar großzügig mit Filmmaterial aus, weil meine Fujichromes alle sind. Die auf den Bahnsteigen campierenden Raver machen übrigens gar keinen Stress, nehmen vom hektischen Treiben der Eisenbahnfans kaum Notiz. Nein, die Techno-Fans wirken eher müde, viele sind sicher auch nicht mehr „clean“.

Uns halten die 103er ganz schön auf Trab. Zwar folgen auf die erwähnten Sonderzüge erst mal welche mit einer 101, mit der 120 140, einer 143 und einer von mir (im Nachhinein unverständlicherweise) ebenfalls nicht beachteten 110. Doch dann rollt um 1 Uhr die TEE-farbene 103 184 mit dem DZ 18849 nach Ulm in die Halle, der eine Viertelstunde später die verkehrsrote 103 233 mit DZ 18847 nach Stuttgart folgt. Zwischen 1.30 und 3 Uhr geht es Schlag auf Schlag, bis zu drei 103er stehen mit ihren Zügen auf den Gleisen 3, 4 und 5 gleichzeitig zur Abfahrt bereit – wegen der unterschiedlichen Zuglängen mal am Bahnsteigende, mal mittig. Das erfordert häufigen Standortwech-

sel, ein für den in die Jahre gekommenen Herrn ziemlich anstrengendes Hin- und Hergerenne mit dem schussbereiten Equipment aus zwei Kameras plus Stativ plus Blitz.

Nur wenig Verschnaufpausen bleiben zwischen 103 227 mit DZ 18825 nach Münster, 103 166 mit DZ 18829 nach Düsseldorf, 103 126 mit DZ 18857 nach Frankfurt (Main), 103 230 mit DZ 18803 nach Bremen, 103 182 mit DZ 18827 nach Düsseldorf, 103 103 mit DZ 18855 nach Frankfurt (Main) und 103 232 mit DZ 18837 nach Köln. Letztere hat wohl um 3.17 Uhr, vielleicht auch etwas später, den Bahnhof Berlin-Spandau verlassen. Neben ihr ist jedenfalls noch die 110 317 mit dem Sonderzug nach Kiel zum Halten gekommen. Bis zur Abfahrt der zwölften 103er, laut Plan um 4.35 Uhr die 103 240 mit DZ 18833 nach Köln, habe ich nicht mehr ausgeharrt. Die S-Bahn bringt mich zurück zum Bahnhof Bellevue. Am Spreuerfer schlafen Raver, die Vögel begrüßen zwischenernd den neuen Tag, die Party ist vorbei.

Es war der letzte 103-Großeinsatz zur Love Parade. Insgesamt verkehrten 65 Sonderzüge, deren Auslastung teilweise zu wünschen übrig ließ. Die Zahl der Besucher des Techno-Spektakels ging erneut zurück, laut Veranstalter auf 750 000, nach Polizeiangaben auf eine halbe Million. Im Jahr 2003 kamen noch weniger, die Fahrgastzahlen in den Sonderzügen brachen regelrecht ein. Beispielsweise beförderten die elf mit Loks der Baureihen 110/115 bespannten Züge aus West- und Süddeutschland gerade mal tausend Techno-Fans nach Berlin. 2004 und 2005 fiel die Love Parade komplett aus, 2006 fand sie ein letztes Mal in Berlin statt. Im darauffolgenden Jahr lebte sie in Essen wieder auf, 2008 wummerten die Bässe in Dortmund von den Trucks. Die für 2009 geplante Parade in Bochum wurde abgesagt. Als einen wesentlichen Grund dafür nannten die Veranstalter die mangelnde Kapazität des Bochumer Hauptbahnhofs. □

TEXT UND FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI

Finale? Nicht wirklich ...

Am 5. August 2003 verabschiedete die DB die Baureihe 103 offiziell aus dem IC-Einsatz. Doch es kam anders. Noch am Jahresanfang 2009 bespannte die 103 245 wegen der „ICE-Krise“ weiterhin fast täglich IC-Züge.



Gewiss markierte das Datum 14. Dezember 2002 eine Zäsur. Doch auch nach dem Ende des 103-Plandiens gab es für einige der noch aktiven Kultloks weiterhin Beschäftigung. So ersetzten sie ausgefallene 101, 120 und 181.2 oder kamen vor Sonderzügen zum Einsatz. Häufig wurde das IC-Paar 381/380 auf der Gäubahn Stuttgart–Singen befördert. Immerhin 17 Maschinen überstanden den Wechsel ins Jahr 2003 betriebsfähig: 103 103, 113, 126, 135, 148, 167, 176, 184, 217, 219, 221, 230, 232, 233, 235, 240 und 245, ferner die Bahndienstlok 750 003 (vormals 103 222).

Am 6. Januar entschied DB Reise & Touristik, dass die Baureihe 103.1 zum 15. Januar 2003 abzustellen sei. Ausdrücklich davon ausgenommen blieben nur die museal zu erhal-

tenden 103 184, 233 und 245, die als Bremslok im Werk Opladen dienende 103 219, die an DB Systemtechnik München vermietete 103 235 und die damals DB Netz für Messfahrten zugeteilte Mindener 750 003. Erklärtermaßen eine Gnadenfrist über die „Deadline“ hinaus erhielten auch die am 16. Januar dem Werk (AW) Nürnberg als Bremslok übergebene 103 221 und die als Ersatzteilspender für die 103 245 vorgesehene 103 240. Abgesehen von Bahndienstzwecken sollten nur die drei genannten Museumsloks und die schon länger dem DB Museum Nürnberg überlassene E 03 001 für Sonderleistungen verwendet werden dürfen – so lautete der Beschluss, doch es kam anders.

Von den noch zu Jahresbeginn 2003 betriebsfähigen Maschinen wurden lediglich

die 103 103, 126, 135, 176 und 230 im Januar abgestellt und ausgemustert. Nicht mehr zum Einsatz kamen die 103 148 und 103 232 sowie auch die eigentlich mit einer Gnadenfrist versehene 103 240, sie blieben als z-Loks vorerst aber im Bestand. Auch die Opladener Bremslok 103 219 wechselte wegen Fristablaufs im März in den z-Park.

Während die 103 235 und 750 003 weiterhin mit Messzügen unterwegs waren, erfreuten die mit musealen Weihen versehenen 103 184 und 103 245 die Fans auch nach dem 15. Januar mit Einsätzen vor Plan- und Ersatzzügen. Die 103 184 lief beispielsweise öfters zwischen Frankfurt (Main) und Leipzig oder Halle. Die seit Anfang 2003 in München beheimatete 103 245 machte sich ab und zu vor Nachtzügen auf der Strecke München–Nürnberg.



103 184 bespannte am 12. März 2006 den TEE 79825 (Köln–Dresden) und wurde hier auf dem Altenbekener Viadukt gekonnt in Szene gesetzt.
FOTOS: M. FÖHRING (2)

Auf einer Fahrzeugschau in Freilassing am 17. Juni 2006 konnte der interessierte Nachwuchs den Führerraum der 103 235 besichtigen.

FOTO: CH. KIRCHNER

GANZ UNTEN: Verschrottung 2003 in Opladen: Firma Bender in Aktion.



berg nützlich. Am 27. Februar überführte sie einen Leerwagenpark (FbZ) nach Stuttgart, unternahm tags darauf mit IC 381/380 einen Abstecher nach Singen und fuhr anschließend mit dem Zusatzzug IC 13178 von Stuttgart nach Köln. Danach rückte sie ins Werk Opladen ein, um eine vorfristige Hauptuntersuchung zu erhalten. Anders als 103 184 und 103 233 war die 103 245 nicht dem DB Museum übergeben worden, sondern blieb als „Traditionslok“ im Bestand der DB Reise & Touristik AG bzw. ab November 2003 der DB Fernverkehr AG.

Im März durften auch die entgegen der Planung weiterhin betriebsfähigen 103 167, 217 und 221 wieder im IC/EC-Dienst aushelfen. Im April und Mai griff DB R & T ebenfalls auf diese Maschinen zurück. So beförderten

sie von Frankfurt aus weiterhin gelegentlich IC/EC-Züge (u.a. nach Leipzig, München, Regensburg, Karlsruhe und Saarbrücken), außerdem auf der Gäubahn Stuttgart–Singen (IC 381/380) und im österlichen Entlastungsverkehr (IC 13164 Passau–Mainz). Ferner liefen die drei Loks öfters vor den Tagesauto-

103 113 und 233 werden dringend im Betriebsdienst benötigt

reisezügen AZ 1421/1420 Düsseldorf–München und zurück sowie im Messeverkehr zur Hannover-Messe (im April) und zur Frankfurter ACHEMA (im Mai). Dabei mischte im ACHEMA-Messeverkehr neben 103 167 und 103 221 auch die nach längerer Standzeit am 21. Mai reaktivierte 103 113 mit, auf der Stre-

cke Basel–Frankfurt bemerkenswerterweise mit SBB-Wagen.

Im Übrigen kam schon Anfang April die verkehrsrote 103 233 des DB-Museums wieder in Fahrt. Am 17. April sorgte ihr Einsatz vor zusätzlichen IC-Zügen zwischen Koblenz und Dortmund bzw. Hamburg für Aufsehen. Die 103 184 diente unterdessen meist als Reservelok in Düsseldorf – vor allem für die E 03 001, welche mit ihrer TEE-Garnitur ebenfalls zur Hannover-Messe eingesetzt wurde! Von den zahlreichen Nostalgie-Sonderfahrten ragte die mit 103 184 und historischen „Rheingold“-Wagen des „Freundeskreises Eisenbahn Köln“ (FEK) zum Märklin-Fest nach Göppingen (3./4. Mai) heraus.

Alle sechs wieder von DB Reise & Touristik genutzten 103.1 waren Ende Mai/An-



Begehrtes Fotoobjekt: 103 245 mit IC 2966 Nürnberg–Ingolstadt–München in Treuchtlingen (22. April 2005). FOTO: A. DOLLINGER

fang Juni 2003 am Sonderverkehr anlässlich des Ökumenischen Kirchentags (OEKT) in Berlin beteiligt: Mit einer belgischen Wagengarnitur gelangte die 103 167 von Basel in die Hauptstadt. Aus Worms kam die 103 113, aus Frankfurt (Main) die 103 233, schließlich aus Basel auch die 103 217. Der von 103 221 geführte OEKT-Sonderzug aus Mönchengladbach endete in Potsdam. Zudem reisten am 31. Mai Fußballfans mit einem von der 103 184 beförderten Sonderzug aus Homburg (Saar) zum DFB-Pokalendspiel Bayern München–1. FC. Kaiserslautern nach Berlin. Für den Rücktransport der Kirchentagsbesucher waren am 1./2. Juni die 103 113 (Potsdam–Unna), 103 167 (Berlin–Basel) und 103 184 (Berlin–Mönchengladbach) eingesetzt. Zuvor hatte die 103 184 den Sonderzug mit „Lautern-Fans“ zurück nach Homburg gebracht und Berlin wieder mit dem IC 2004 aus Frankfurt (Main) erreicht.

Für den IC/EC-Entlastungsverkehr zu Pfingsten zog DB R & T erneut 103er heran, dieses Mal auf Routen von Mainz nach Passau, Basel und Stuttgart. Die 103 167, 221 oder 233 surrten an sechs Tagen im Juni vor IC-Zügen auf der Gäubahn, letztmalig war hier am 21. Juni die 103 233 mit dem IC-Paar 381/380 unterwegs. Öfters mussten die Edellrenner im heißen Sommer 2003 auch für ausgefallene ICE einspringen. Hingegen spielten sie im Sonderverkehr zur Berliner Love Parade im Juli so gut wie keine Rolle mehr. Einzig die 103 167 gelangte aus diesem Anlass in die Hauptstadt, und zwar hinter einer 110er mit einem Sonder-IR aus München, um in Berlin als Reservelok zu dienen. Immerhin brachte sie am 13. Juli den AZ 13373 von Ber-

lin nach Basel und erreichte mit dem Gegenzug AZ 13372 am 15. Juli nochmals Berlin. Ihre letzten Einsätze absolvierte die 103 167 am 17. Juli mit dem IC 2650 von Bebra nach Frankfurt (Main) und einem Leerreisezugpaar zwischen Frankfurt und Köln, tags darauf wurde sie wegen Erreichens der Laufkilometergrenze z-gestellt.

Nachdem sie einen Leerwagenpark von Mainz nach Frankfurt überführt hatte, musste am 27. Juli auch die 103 217 den Dienst quittieren. Somit verfügte DB Reise & Touristik in Eigenregie noch über die 103 113 und 103 221, die weiterhin als Nothelfer vor regulären IC/EC-Zügen und für ausgefallene ICE einsprangen. Doch am 5. August sollte damit Schluss sein. Tatsächlich wurde die 103 221

5. August 2003: 103 113 soll den Schlusspunkt im IC-Einsatz setzen

nach letztmaligem Einsatz vor dem IC 2003 Halle–Frankfurt (Main) am 4. August abgestellt. Übrigens schieden mit der 103 217 und 103 221 die letzten orientroten 103er aus dem Betriebsbestand. Fortan waren nur noch rot-beige Loks sowie die verkehrsrote 103 233 aktiv (mal abgesehen davon, dass 103 217 am 25. September die 103 221 nach Ehrang brachte, wo beide zerlegt wurden). Am 5. August hatte 103 113 die Ehre, mit dem IC 2103 „Caspar David Friedrich“ von Stralsund nach Frankfurt (Main) den offiziell letzten 103-bespannten Intercity zu befördern. Auf der letzten Etappe um den für Mitglieder des DB-Vorstands beige-stellten „Kanzlerwagen“ WGMz 853 verstärkt, traf der Abschiedszug pünktlich auf die Minute um 19.53 Uhr in Frankfurt ein. Allerdings war

es kein wirkliches Finale, denn ebenfalls am 5. August brachte die 103 184 den IC 435 von Köln nach Emden (an 21.25 Uhr). Die 103 113 wurde am 6. August z-gestellt und rückwirkend zu diesem Datum im September dem DB Museum übergeben.

Damit hatte sich DB R & T (ausgenommen die in Untersuchung befindliche 103 245) zwar von der Baureihe 103 verabschiedet, doch griff sie weiterhin auf die 103 184 und 103 233 des DB Museums zurück. Beide Loks fuhren nach wie vor mit Plan-, Ersatz- und Sonderzügen durch die Republik. Ende Oktober stellte man die 103 184 wegen Erreichens des Laufkilometergrenzwerts im Museum Koblenz-Lützel ab. Dafür wurde überraschend die 103 113 erneut reaktiviert und schon am 11. November vor einen Ersatz-IC Hannover–Frankfurt sowie den IC 2276 zurück nach Hannover gespannt. Am 24. November überführte sie die 103 245 von Opladen ins Werk München West (Hbf), wo wegen der bevorstehenden Schließung des Werks Opladen die Restarbeiten der Hauptuntersuchung erledigt werden sollten. Unterdessen erhielt die 103 184 eine Fristverlängerung um ein Jahr und leistete ab Dezember wieder für die nunmehrige DB Fernverkehr AG Dienst. Ebenso wie 103 113 mischte sie im Entlastungsverkehr zu Weihnachten mit. Die 103 233 zog am 4. Adventssonntag den traditionell mit besonderen Lokomotiven bespannten Zusatz-RE Augsburg–Salzburg (zum Salzburger Christkindlmarkt). Zunehmend kamen die kultigen Sechssachser nun im Rahmen von Mehrtagesfahrten vor nicht immer stilechten F- und TEE-Zügen zum Einsatz. Die 103 113 beförderte am 29. Dezember einen Silvestersonderzug



103 245 mit CNL 319 kurz vor Garmisch-Partenkirchen (7.4.2007). FOTOS: M. FÖHRING (2)



Letzte Reise für 103 135, 160, 163, 131 und 166 nach Ehrang (22.1.2003). FOTO: CH. KNÖGEL



Mit drei Vorkriegs-„Rheingold“-Wagen unterwegs nach Göppingen (4.5.2003). FOTO: G. WILHELM



Die Führerstandsmitfahrten auf der 103 219 am 8. März 2003 in Witten waren sehr gefragt.

von Dortmund nach Salzburg und blieb bis zur Rückfahrt am 2. Januar 2004 samt Garnitur in Bischofshofen abgestellt.

Die Einsätze der 103 113, 184 und 233 für DB Fernverkehr dauerten im Jahr 2004 an. Beispielsweise seien das CNL-Paar 319/318 im Abschnitt zwischen München und Garmisch-Partenkirchen (am 3.1. mit 103 233), IC 328 von Mittenwald nach München (am

Die 103 245 erweitert nach HU im Februar 2004 das Trio zum Quartett

25.1. mit 103 233), EC 24/25 zwischen Frankfurt und Köln (am 25./26.1. mit 103 184), EC 85/82 zwischen München und Brenner (am 30.1. mit 103 233) sowie EC 114 von Stuttgart nach Dortmund (am 6.2. mit 103 113). Nach am 14. Februar abgeschlossener Hauptuntersuchung erweiterte die 103 245 das Trio zum Quartett. Anders als ihre drei vom Werk Frankfurt (Main) 1 unterhaltenen Schwestern des DB Museums gehörte sie wie schon vor der HU zum Werk München West (Hbf) und diente dort als „Edelreservistin“.

Auch 2004 und darüber hinaus war das 103er-Geschehen derart abwechslungsreich, dass es unmöglich ist, es hier vollständig aufzuzeigen. Martin Hahmann hat die Einsätze bis Sommer 2006 im Eisenbahn-Journal Extra 2/2006 („Kultlok 103“) detailliert beschrieben. Auch dieser Beitrag, der die weitere Entwicklung schon aus Platzgründen nur grob skizzieren kann, stützt sich auf Hahmanns Fleißarbeit. Weitgehend außen vor bleiben müssen die Sonderzugeinsätze der E 03 001, ebenso die Versuchs- und Messfahrten mit 103 235 und 750 003.

Zu den Höhepunkten im Jahr 2004 zählte die Deutschland-Tournee der 103 184 vom 15. März bis 1. April. Dabei gastierte die Maschine mit einem Ausstellungszug in Düsseldorf, Hannover, Bremen, Hamburg, Kiel, Ludwigslust, Berlin, Dresden, Magdeburg, Potsdam, Weimar, Wiesbaden, München, Stuttgart, Saarbrücken und Mainz. Im Mai/Juni bereiste die 103 184 erneut fast ganz Deutschland, wobei sie mit dem „Knorr-Bastel-express“ auch die Schwarzwaldbahn, die Gäubahn und das sächsische Dreieck Leipzig–Dresden–Zwickau befuhr. Ende September erreichte die wegen ihrer DB-Gussschilder besonders attraktive Frankfurter Starlok mit einem Sonderzug Binz auf Rügen. Schließlich rückte sie am 22. November zur Hauptuntersuchung ins Werk Dessau ein.

Die 103 233 war zunächst überwiegend von München aus eingesetzt, so auch am 24. März vor einem IC-Zusatzzug nach Frankfurt (Main), wobei sie schon am Folgetag mit dem CNL 319 „Pollux“ nach München zurückkam. Am 1. April gelangte sie mit einem Sonderzug von Passau bis Berlin, im Mai befuhr sie mehrfach die Rheintalstrecke bis Freiburg und erreichte im Juni von Ludwigshafen aus erneut Potsdam bzw. Berlin. Meist handelte es sich um Sonderfahrten mit Privatwagen des Bahn-Touristik-Express. Im Oktober beförderte die 103 233 den „Säuerzug“ von Rheine nach Hetzerath im Moseltal, im November und Dezember absolvierte sie gelegentlich Messzug-Einsätze (anstelle der zeitweise nicht fahrtüchtigen 103 235 und 750 003). Am 16. Dezember unternahm die verkehrsrote Einzelgängerin von Köln nach Berlin ihre letzte Sonderzug-Tour. Am 18. Dezember 2004, zwei Tage vor Fristablauf, fuhr sie von Köln ins Museum Koblenz-Lützel.

Am 18. Dezember 2004 fuhr die 103 233 ins Museum nach Koblenz-Lützel

Für die 103 113 gab es im Frühjahr 2004 eher unspektakuläre Aufgaben wie die Überführung von Museumsfahrzeugen oder von Unfall-120ern. Am Ostermontag konnte sie jedoch vor IC-Entlastungszügen zwischen Köln und Hamburg beobachtet werden. Im dann wieder recht umfangreichen Sonderfahrtenprogramm ragte am 11. September der Ausflug mit einem TEE-Sonderzug von Dortmund bis Villach heraus. Auf der Rücktour am 18. September beförderte die 103 113 den Zug bereits ab Pörschach am Wörthersee. Nachdem sie im November mal wieder vor Messzügen zum Einsatz gekommen war, brachte die zu diesem Zeitpunkt einzige aktive Serien-103 des DB Museums am 29. Dezember erneut den beliebten Silvester-Sonderzug „Mozart-Express“ von Dortmund nach Salzburg (wie im Vorjahr bis



Der D 1280 „Großglockner“ bringt an Samstagen Wintersportler von Zell am See nach München.

103 245 bespannte ihn am 22. März 2008 (bei Brixen im Thale). FOTO: M. KIEFER

GANZ OBEN: Schweiz-Premiere: 103 184 auf der Lötschbergbahn bei Frutigen (11.6.2008). FOTO: U. JOSSI

zur Rückfahrt am 2. Januar mit Abstellung in Bischofshofen).

Von der Münchner 103 245 sind die ab Juli jeweils freitags erfolgten Einsätze vor dem IC-Paar 2365/2366 in der Relation München–Nürnberg zu vermelden. Dieses Zugpaar blieb über den Jahreswechsel 2004/2005 hinaus ihre Stammleistung, nur die Nummer des Zuges aus Nürnberg änderte sich in IC 2368. Außerdem half die 103 245 im November im Messe-Sonderverkehr von Salzburg und Augsburg nach Hannover aus.

Anfang 2005 zählten insgesamt sechs 103er zum Betriebsbestand:

- 103 113 DB Museum, Frankfurt (M) 1
- 103 184 zur HU im Werk Dessau
- 103 245 DB Fernverkehr, München West
- 750 003 DB Systemtechnik Minden
- 103 235 DB Systemtechnik München
- E 03 001 DB Museum, Frankfurt (M) 1

Mittlerweile bespannte nur noch 103 245 fallweise planmäßige Fernreisezüge. Neben den Freitagseinsätzen zwischen München und Nürnberg absolvierte sie bis März an Samstagen gelegentlich Fahrten mit CNL 319/318 „Pollux“ von München nach Garmisch-Partenkirchen und zurück. Außergewöhnlich war die Beförderung eines DB-Konferenzzuges

von Freilassing nach Frankfurt (Main) am 4. Mai. Das angestammte IC-Paar nach bzw. von Nürnberg wurde zum kleinen Fahrplanwechsel im Sommer 2005 auf ICE umgestellt. Stattdessen übernahm die „Edel-Reservistin“ ab 15. Juni fast jeden Mittwoch bis Ende September zwischen München und Salzburg die Traktion des von Narbonne kommenden Autoreisezuges AZ 1367, abends ging es mit dem AZ 1486 zurück nach München Ost. Im Herbst erhielt die 103 245 ebenfalls mittwochs Auslauf vor dem IC 2369 München–Nürnberg (zurück als Lr).

Die 103 113 kam gegen Ende ihrer Karriere zu Spielfilm-Ehren. Hierzu begab sie sich zum Monatswechsel Januar/Februar nach Salzburg und Freilassing und unternahm sogar einen Ausflug auf die Nebenbahn Rosen-

103 113 und E 03 001 kommen Anfang 2005 zu Spielfilm-Ehren

heim–Rohrdorf. Angemerkt sei bei dieser Gelegenheit, dass vom 17. bis 22. Februar auch die E 03 001 in Dreharbeiten involviert war, wobei sie über Selzthal bis zum steirischen Erzberg gelangte. Kurz vor Fristablauf surrte die 103 113 am 14. Mai nochmals vor einer



In illustrier Gesellschaft befindet sich die 103 235 am 9. September 2007 im Bh Köln Bbf: links 110 325 (mit Ameropa-Werbung), rechts 110 243 und die Museumslok E 10 121. FOTO: R. KOLLIG
GANZ OBEN: 103 245 mit DZ 13223 Utrecht – Ljubljana bei Breyell (1. April 2006). FOTO: M. FÖHRING

nahezu stilreinen TEE-Garnitur von Düsseldorf nach Heidelberg. Zwei Wochen später wurde die Lok zusammen mit der E 10 121 ins Museum Koblenz-Lützel gebracht, ihre z-Stellung erfolgte am 29. Mai.

Glücklicherweise kehrte einen Monat nach dem Ausscheiden der 103 113 die per 29. Juni 2005 hauptuntersuchte 103 184 in den aktiven Dienst zurück. Schon am 30. Juni beförderte sie (mit 103 222 im Schlepp) einen TEE-Sonderzug von Leipzig nach Hamburg. Zahlreiche weitere Einsätze folgten: beispielsweise im Juli vor einem belgische Wagen führenden Pseudo-TEE von Düsseldorf über Hamburg nach Frankfurt (Oder), im August mit täglichen Fahrten anlässlich des Weltjugendtages in Köln (meist Basel–Dortmund), Ende August wiederum vor einem diesmal sogar PKP-Wagen mitführenden TEE Richtung Polen und im Oktober vor dem aus belgischen Wagen gebildeten TEE „Chianti-Express“ aus dem Münsterland nach Basel. Schließlich unternahm die 103 184 auch die traditionelle Silvesterfahrt mit dem stilecht zusammengestellten TEE „Mozart-Express“ auf der Route Düsseldorf–Salzburg.

Im Juni 2005 stieg auch die soeben von 750 003 in 103 222 rückumgezeichnete

Schnellfahrlök der DB Systemtechnik München ins Charterzug-Geschäft ein. Am 23. Juni brachte sie einen TEE von Bonn-Bad Godesberg nach Bremen (zwei Tage später retour). Anlässlich des Zugspitzbahnjubiläums am 9. Juli beförderte sie gar einen Regionalzug von

Venlo – Passau – Spielfeld-Straß: 1341 km am Stück

München nach Mittenwald. Im September rückte die Maschine jedoch zur Reparatur eines Schadens ins Werk Dessau ein, wo man nach längerer Standzeit die im Februar 2006 ohnehin fällige Hauptuntersuchung durchführte. Die ansonsten ebenfalls im Messdienst beschäftigte 103 235 beförderte an allen vier Adventstagen die üblichen Zusatz-Regionalzüge zwischen München und Salzburg (am 10.12. mit einer Extrafahrt nach Berchtesgaden).

Für die Münchner Reservelök 103 245 gab es gleich nach dem Jahreswechsel 2005/2006 einen anspruchsvollen Dienst: Am 2. Januar beförderte sie den aus 14 Wagen gebildeten EC 89 von München zum Brenner, wobei ihr ab Innsbruck eine ÖBB-1116 Schubhilfe leistete. Regelmäßig stand für sie dann bis zum 25. März immer samstags das Zugpaar CNL 319/318

zwischen München und Garmisch auf dem Programm. Am 1./2. April zog sie einen Sonderzug Utrecht–Ljubljana von Venlo über Passau und den Semmering zum österreichisch-slowenischen Grenzbahnhof Spielfeld-Straß – über eine Distanz von 1341 km! Der aus acht blauen Privatwagen bestehende Zug fuhr zur europäischen Fahrplankonferenz. Bis zur Rückfahrt nach Venlo am 7. April blieb die Lok in Graz (Zuführung Venlo und Rückfahrt von dort als Lz). Ab Ende Mai bespannte die 103 245 mittwochs wieder den AZ 1367 von München nach Salzburg (zurück AZ 1486). Zwischendurch kam sie am 16. Juni als Vorspann vor dem Tago-Nachtzug 1400 „Pluto“ bis Berlin, führte dort einen Tag lang für DB Netz Signalsicht-Kontrollfahrten durch und kehrte mit NZ 1401 sogleich nach München zurück.

Wie 103 245 musste auch die 103 184 im Januar 2006 mal wieder ihre geballte Kraft aufbieten: Am 28.1. befuhr sie mit 13 Wagen (davon zehn rot-beige) als TEE Mannheim–Hamburg die Neubaustrecke. Gemächlicher konnte sie es angehen lassen, als sie an drei Februar-Wochenenden und Anfang März die für andere Fahrten bestellte E 03 001 vor dem „Hetzerather“ von Rheine/Münster ins Moseltal vertrat. Die rasanten Tagesfahrten vom Januar wurde am 29. April wiederholt, diesmal mit einem langen TEE „Diplomat“ zwischen Stuttgart und Hamburg plus Abstecher nach Kiel. Am 5. Juli brachte die Lok mexikanische Fußballfans von Düsseldorf Flughafen nach Berlin-Spandau (zum vier Tage später stattfindenden WM-Finale Italien–Frankreich, denn Mexiko war ja im Achtelfinale ausgeschieden). Am 18. August überführte sie einen Leerpark von München nach Berlin, um am Folgetag den „Comfort-Express“ nach Polen bis Cottbus zu bringen. Ansonsten war 103 184 das ganze Jahr über gut beschäftigt, meist mit den „Rheingold-Fahrten“ von Köln, Dortmund oder Münster aus, wobei sie natürlich wieder nach Basel (17./22.6. und 18./23.10.), u.a. aber auch nach Kiel (24.6.), Villach (10./17.9.), Dresden (10./13.12.) sowie nach Binz (24.9./1.10. und 27.12./2.1.) gelangte. Die traditionelle Tour von Dortmund nach Salzburg und zurück unternahm sie 2006 schon zur Adventszeit, und zwar am 3./7. Dezember (wie immer mit Abstellung in Bischofshofen).

Die noch an DB Systemtechnik vermietete 103 235 brachte am 27. Mai einen DGEG-Sonderzug von Bochum zum neu eröffneten Hauptbahnhof in Berlin. Übrigens reiste auch die E 03 001 mit einer TEE-Garnitur an und gastierte mit dieser im Tiefgeschoss des Eisenbahndrehkreuzes. Bleibt in der Chronik des Jahres 2006 noch zu erwähnen: Die Mindener 103 222 stand ab 17. Juli nach in Dessau vollzogener HU wieder für Messfahrten zur Verfügung. Andererseits kam die Münchner 103 235 nach Schallmessenfahrten im Raum Berlin am 23. September zur HU nach Dessau, um nach deren Abschluss

Die 103 226 und „ihr“ Verein

Als sich das Ende der bisherigen Starloks des Fernverkehrs immer klarer abzeichnete, wurde im Dezember 2001 der Lokomotiv-Club 103 e.V. Wuppertal gegründet. Vereinsziel: Erhalt und Pflege einer 103 im Lieferzustand. Bereits am 26. Juni 2002 übergab die DB AG dem Club im AW Opladen die noch wenige Wochen zuvor in Dienst stehende 103 226.

Diese erhielt im Sommer 2003 als letzte Lokomotive im AW Opladen überhaupt eine komplette Neulackierung in den klassischen TEE-Farben Rot/Beige. Gebaut von Krauss-Maffei/Siemens im fünften Baulos, zählt sie zu den so genannten „langen“ Maschinen, die um 35 cm verlängerte Führerstände aufweisen. Seit Indienststellung am 21. September 1973 beim Bw Hamburg-Eidelstedt war sie bis zum 31. Oktober 2000 durchgehend dort beheimatet. Anschließend gehörte die Lok bis zu ihrer Außerdienststellung wie alle noch verbliebenen 103er zum Bw Frankfurt (Main) 1.

Vom Frühjahr 1999 bis Anfang 2002 war die 103 226 an das FTZ München vermietet und mit Messfahrten im gesamten DB-Netz beschäftigt. Hervorzuheben sind die Fahrten auf der Naubaustrecke Frankfurt–Köln zusammen mit der 103 190 und 15 Reisezugwagen, wobei man die Bremsabstände ermittelte, um bei Ausfall der Zugsicherung auf der Strecke den Betrieb aufrechterhalten zu können. Ein ungewöhnliches Messprogramm erfüllten auch die Fahrten auf der Geislinger Steige im August 2001 als Bremslok zusammen mit 753 001 (217 001) und einer ICE 3-Garnitur.

Bis zur Außerdienststellung absolvierte die 103 226 eine Laufleistung von ca. 9,3 Millionen Kilometer.

Nach der Neulackierung und Aufarbeitung wurde sie am 12./13. Oktober 2003 beim Barbarafest in Betzdorf (Sieg) zum ersten Mal der Öffentlichkeit präsentiert. An den Museumstagen 2004 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen nahm der Lokomotiv-Club 103 e.V. mit seiner 103 226 ebenfalls teil.

Im Jahr 2007 standen dann gleich vier Veranstaltungen auf dem Programm:

Am 30. Juni und 1. Juli war die 103 226 zum Fest „35 Jahre S-Bahn München“ eingeladen. Daran schloss sich am 14./15. Juli die Teilnahme an der Fahrzeugausstellung in Lindau anlässlich des dortigen Stadtfestes an – übrigens auch ein „Statement“ für den Inselbahnhof Lindau. Am 19. August weilte die 103 226 als typische Vertreterin des Lokomotivbaus aus den Häusern Krauss-Maffei/Siemens beim Tag der offenen Tür im Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath. Und am 14./15. September wirkte sie an der DB-Fahrzeugparade anlässlich des Stadtfestes „1000 Jahre Fürth“ mit. Das Jahr 2008 verlief für die 103 226 etwas ruhiger, denn die Vereinsaktivitäten konzentrierten sich nun auf einen Neuzugang: die „Rheingold“-Lok E 10 1239. Was das Jahr 2009 dem Verein und seinen beiden Lokomotiven bringt? Man darf gespannt sein. Über Veranstaltungstermine informiert die Homepage www.lokomotiv-club103.de.

TEXT: GERD WILHELM



Gewöhnungsbedürftig sah die 103 197 in der blauen Lackierung aus. Die Museumslok 103 226 trägt die klassische Farbgebung (Lindau, Juli 2007). FOTOS: CH. KIRCHNER, G. WILHELM
GANZ OBEN: 103 245 mit D 2497 (ICE-Ersatz) bei Steinbach am Wald; 29.11.2008. FOTO: P. PFISTER

Erhaltene E 03 und 103.1

Betriebsfähig

103 184	rot-beige	DB Museum, Werk Frankfurt (Main) 1, Einsatzort Köln
103 222	rot-beige	DB Systemtechnik Minden, Werk Frankfurt (Main) 1
103 235	rot-beige	DB Museum, Werk Frankfurt (Main) 1, Einsatzort Köln
103 245	rot-beige	DB Fernverkehr, Werk München West (Hbf)

Nicht betriebsfähige Museumsloks

E 03 001	rot-beige	DB Museum, Exponat in der Fahrzeughalle 2 Nürnberg
E 03 002	rot-beige	DB Museum, Dauerleihgabe an DDM Neuenmarkt-Wirsberg seit Pfingsten 2006 Exponat im Spatzenpark, Herrnried
E 03 004	rot-beige	DB Museum, abgestellt im ehemaligen Bw Lichtenfels
103 101	orientrot	DB AG, Dauerleihgabe an Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, soll wieder Lufthansa-Lackierung erhalten
103 113	rot-beige	DB Museum, Standort Koblenz-Lützel
103 132	rot-beige	DB AG, zunächst museal erhalten in Garmisch-Partenkirchen, jetzt Ersatzteilsponder für 103 245, Standort Werk München West (Hbf)
103 136	rot-beige	war nach Ausmusterung Umrichterlok im Werk München-Neuaubing, heute Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen
103 167	rot-beige	DB AG, Dauerleihgabe an Deutsches Museum München, ausgestellt in „Lokwelt Freilassing“
103 197	rot-beige	ausgeschlachtet, sollte Konferenzraum für Werk Opladen werden, 2003 blau lackiert, dann an Privatmann in Köln verkauft, seit Dezember 2006 Spatzenpark Herrnried, jetzt wieder rot-beige
103 220	Touristik	DB AG, Dauerleihgabe an DGEG-Museum Neustadt/Weinstraße
103 224	rot-beige	DB AG, Dauerleihgabe an DDM Neuenmarkt Wirsberg, seit September 2007 bei IG 58 3047 in Glauchau
103 226	rot-beige	DB AG, Dauerleihgabe an Lokomotiv-Club 103 e.V. Wuppertal
103 233	verkehrsrot	DB Museum, Standort Koblenz-Lützel



Die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt, die 18 201, war am 25. Mai 2003 zu Gast im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein und traf dort auf die 103 101. FOTO: H. SCHEIBA

die E 03 001 des DB Museums zu ersetzen. Die E 03 001 absolvierte am 10. November wegen Fristablaufs ihre letzte Tour und wurde ins Museum Koblenz-Lützel überführt.

Zum Jahreswechsel 2006/2007 waren also nur drei 103er betriebsbereit: 103 184, 222 und 245. Letztere beförderte an den Samstagen bis 14. April wieder die CNL 319/318 „Pollux“ zwischen München und Garmisch. Danach fuhr sie, wie in den beiden Vorjahren, mittwochs meist mit dem Autoreisezug AZ 1367 von München nach Salzburg und mit dem AZ 1486 zurück. Vom 9. November bis 7. Dezember war sie an Freitagen mit EC 114/IC 1017 in Stuttgart anzutreffen.

Am 28. Februar 2007 schloss das Werk Dessau die Hauptuntersuchung der 103 235 ab. Die an den Stirnfronten und seitlich am Rahmen mit DB-Gussschildern versehene Museumslokomotive steht seitdem für die „Rheingold-TEE“ der AKE Eisenbahntouristik und andere Charterzüge zur Verfügung. Kurz nach der HU ging's voll zur Sache: Am 5. April brachte sie den TEE Münster–Domodossola

April 2007: Schweiz-Zulassung für 103 184 und 103 235 erteilt

bis Basel. Auf der Rücktour am 10. April begegnete sie der 103 222, die mit einem Messzug nach Basel Badischer Bahnhof unterwegs war. Von Bonn aus fuhr die 103 235 am 22. April mit einem TEE nach Dresden (zurück 25.4.). Am 28. April absolvierte sie eine TEE-Tagesfahrt Köln–Berlin und am 2. Juni eine solche von Wuppertal nach Heidelberg. Dazwischen tourte sie am 6. Mai mit dem TEE Münster–Pörschach bis Kärnten in Österreich, am 13. Mai kehrte sie zurück. Diese Beispiele sollen nur einen Eindruck vom intensiven Einsatz der Maschine vermitteln. Auch im weiteren Jahresverlauf war sie wie die 103 184 ins beliebte „Rheingold-Fahrtenprogramm“ eingebunden. Hierzu gehörten

auch die im Dezember mit 103 235 bespannten TEE-Sonderzüge Dortmund–Nürnberg (am 1.12. zum Christkindlesmarkt) und Münster–Salzburg (3./7.12. zum „Adventszauber“).

Auf Initiative von DB Nostalgereisen, Kooperationspartnerin der AKE Eisenbahntouristik und anderer Reiseveranstalter, erteilte das Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft am 24. April 2007 der 103 184 und der 235 die Schweiz-Zulassung. Einen dem Schweizer Profil entsprechenden Stromabnehmer mit schmaler Schleifleiste erhielt aber im Juni zunächst nur die 103 184. Damit konnte sie am 19. Juni erstmals einen stilistischen TEE inklusive „Rheingold“-Aussichtswagen von Dortmund bis Chur befördern. Am 24. Juni fuhr der Zug leer über die Lötschbergbahn nach Brig, um anschließend die Teilnehmer der Schweiz-Rundreise von Visp und Montreux aus wieder nach Deutschland zu bringen. Den Abschluss der mit 103 184 veranstalteten „Rheingold-Fahrten“ bildete 2007 die Silvestertour Koblenz–Dresden (29.12./2.1.).

Am 20. März 2008 gelangte die 103 184 abermals weit in die Schweiz hinein, ja sogar durch diese hindurch. Sie blieb vor dem „Rheingold“-TEE aus Dortmund auf der Route über die Lötschbergbahn und durch den Simplontunnel bis zum Systemwechselbahnhof Domodossola in Italien am Zug, der dort bis zur Rückfahrt am 25. März abgestellt blieb. Im Juni, Juli und Oktober fanden mit der gleichen Lok und der „Rheingold“-Garnitur weitere Mehrtagesfahrten in die Schweiz statt.

Ansonsten teilte sich die 103 184 erneut mit der 103 235 die Besspannungsaufgaben im Rahmen des Sonderfahrtenprogramms der AKE Eisenbahntouristik, das unter anderem die alljährlichen Ziele Basel, Heidelberg, Hamburg, Binz und Dresden sowie im Dezember Nürnberg (Christkindlesmarkt), Salzburg („Adventszauber“) und zu Silvester wieder mal Dresden enthielt. Vor dem TEE Hamm–Heidelberg ließen sich am 12. April

sogar beide Museums-103er erleben, denn bis Darmstadt lief die 103 235 vor der abgebügelten 103 184, die dann die Weiterbeförderung übernahm. Auch vor dem TEE nach Binz liefen am 21. September abschnittsweise beide Maschinen, bis Binz fuhr aber nur die 103 184. Hervorgehoben sei auch der am 7. September wieder von 103 235 absolvierte Langlauf von Münster nach Pörschach am Wörthersee respektive am 14. September in der Gegenrichtung. „Aus dem Rahmen“ fiel am 26. September der Einsatz der 103 235 vor einem Sonderzug Bonn–Berlin zur Großdemonstration der Gewerkschaft ver.di. Außerdem erwähnenswert: Mit einem TEE aus Bonn kam 103 184 am 20. Dezember 2008 erstmals in das neuer Elektrotraktion erreichbare Lübeck.

Die 103 245 erhielt zum Jahreswechsel 2007/2008 einen bis 22. März gültigen Samstags-Umlauf mit einer Leerzugfahrt von München nach Zell am See und zurück mit D 1280 „Großglockner“, den sie weitgehend einhielt. Danach wurden sporadisch wie schon 2007 wieder die EC 81 und IC 88 zum und vom Brenner bespannt. Im Sommer stand die Lok längere Zeit beschäftigungslos im Heimat-Werk München. Dann aber verhalf

Wegen der „ICE-Krise“ ist die 103 245 fast täglich im Planeinsatz

ihr die „ICE-Krise“ zu äußerst reger Aktivität. So sprang sie am 22. Oktober im Abschnitt München–Stuttgart mit einem Ersatzzug für die ausgefallene ICE 3-Garnitur des ICE 512 nach Münster ein. Nachdem wegen eines auch an einem ICE-T entdeckten Radsatzanrisses fast alle Neigetechnik-ICE außer Betrieb gesetzt werden mussten, beförderte die Traditionslokomotive ab 30. Oktober fast täglich Ersatzzüge zwischen München und Nürnberg, an manchen Tagen sogar bis Leipzig. Mitte Dezember stellte man einen geänderten Umlaufplan auf, der montags bis freitags zwei Ersatz-IC-Paare München–Augsburg–Nürnberg, samstags und sonntags jeweils eines enthielt. Gemäß diesem Plan war die 103 245 auch über den Jahreswechsel 2008/2009 hinaus fast jeden Tag eingesetzt. Nach Informationsstand bei Redaktionsschluss sollten die Ersatz-Intercitys noch bis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2009 verkehren. Wie lange noch mit der 103 245, ließ sich freilich nicht absehen.

Die Frist bis zur nächsten HU lässt den Einsatz der 103 245 bis zum 13. Februar 2012 zu. Bei der 103 184 reicht die Frist bis zum 28. Juni 2013, bei der 103 235 bis zum 27. Februar 2015; beide Loks des DB Museums sind weiterhin in Frankfurt (Main) 1 beheimatet, werden aber meist von Köln aus eingesetzt. Die 103 222 der DB Systemtechnik Minden darf noch bis 16. Juli 2014 laufen. Eigentlich keine schlechten Aussichten ... □





Teamwork: 103 003 und 120 001 stehen am 31. Oktober 1988 in Gütersloh. Gut zu erkennen ist die provisorische Hochspannungsleitung über den Führerräumen. FOTO: M. SCHENK

750 003 (ex 103 222) am 16. April 2003 mit einem Messzug auf der Rollbahn bei Ostercappeln (nördlich von Osnabrück). FOTO: J. HÖRSTEL

Beliebtes Testobjekt

Sowohl die E 03 001 bis 004 als auch diverse Serienlokomotiven waren oft vor Messwagen gespannt. Mannigfaltige Versuchseinsätze lieferten den Bundesbahn-Zentralämtern Minden und München wichtige Erkenntnisse – zuerst natürlich für das planmäßige Fahren mit Tempo 200, später für den ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr.



103 105 mit Wassersprüheinrichtung zum Testen der Lüftungsgitter auf Wasserdurchlässigkeit (um 1971). FOTO: DB (VERSA M-FREIMANN)/SLG. ANDREAS



Am 22. Oktober 1965 fanden Berieselungsversuche mit E 03 004 statt.



Demonstration im Stand. FOTOS: ARCHIV HENSCHEL/SLG. BUCHHOLZ (2)

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 München und Augsburg anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung 1965.

Wie im einleitenden Kapitel geschildert, erreichten die Vorserienmaschinen danach nur im Versuchsdienst wieder die 200-km/h-Marke. Jedoch absolvierten sie und mehrere Serien-103er neben Schnellfahrversuchen eine Fülle anderer Test- und Messfahrten, von

denen nur einige beispielhaft genannt werden können. Auch an verschiedene Sonderausrüstungen sei erinnert.

- Mit den E 03 002 und E 03 004 wurde getestet, ob auch bei Starkregen im Maschinenraum noch genügend Kühlluft ohne das Eindringen von Wasser ankam. Dabei versorgte ein Heizwagen die an den Loks angebrachten Sprüheinrichtungen mit Wasser.

- Da man die Kühlluftmenge für leistungsfähigere Transformatoren und Fahrmotoren als nicht ausreichend erachtete, erhielten die Serienloks statt der einreihigen nun doppelreihige Lüftungsgitter. Deren Wasserdurchlässigkeit wurde 1971 bei Versuchsfahrten

ebenfalls mittels Sprüheinrichtungen an der 103 105 getestet.

- Schnellfahrversuche auf dem Streckenabschnitt Gütersloh–Neubeckum dienten der Erforschung des Zusammenwirkens zwischen

103 118 stellte am 12. September 1973 mit 252,9 km/h einen neuen Rekord auf

Fahrzeug und Fahrweg, der Schallemission und der Strömungsverhältnisse im Hochgeschwindigkeitsbereich. Während dieser Versuchsserie erreichte die mit Radsatzgetriebene 103 118 am 12. September 1973 zwischen Rheda und Oelde die



103 118 donnert am 20. März 1974 in Rheda für Schallmessungen mit 240 km/h über einen festen Betonoberbau Typ „Rheda“. FOTO: C.-J. SCHULZE



Die 103 238 erhielt 1975 versuchsweise Schallschürzen (I. Bauart).



103 118 mit Messzug in Minden (Mai 1975). FOTO: D. HOLZ/SLG. DÖRSCHEL



103 242 mit Schallschürzen der II. Bauart (1978). FOTOS: H. D. ANDREAS (2)



Alltag für 103 222: unterwegs mit dem Gleissmesszug. FOTO: D. DETTELBACHER



Am 18. März 2008 überführte die 103 222 den Testgüterzug des Forschungsprojekts „Unrunde Räder“ nach Basel (bei Ladenburg). FOTO: G. WILHELM

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 eine Geschwindigkeit von 283 km/h hoch.

• Zur Verminderung der Schallemission erhielten die 103 238 (1975) und 103 242 (1978) unterschiedliche Seitenschürzen am Laufwerk. Die Messergebnisse kamen schallmindernden Maßnahmen am ICE und an den Elloks der Baureihe 101 zugute.

• Im Hinblick auf die geplante europaweite Einführung der Automatischen Kupplung (AK) rüstete das AW Opladen 1976 (neben der 151 090 und 181 207) die 103 147 mit einer AK aus, um Erkenntnisse über ggf. notwendige konstruktive Änderungen zu gewinnen.

„Um-An-Lokomotive“ 202 003

Auf der Strecke Gütersloh–Neubeckum wurde auch die Drehstromantriebstechnik im Hochgeschwindigkeitsbereich erprobt. Als Testfahrzeug diente die 202 003, eine der drei von Rheinstahl-Henschel/BBC gebauten diesel-elektrischen DE 2500. Sie erhielt eine Verkleidung mit strömungsgünstig gewölbter Stirnfront, wobei unverkennbar die 103 Pate stand. Die Frontscheiben entsprachen vollkommen jenen der Baureihe 103. Die Bezeichnung „Um-An-Lokomotive“ wies auf das neu entwickelte vordere Drehgestell hin, das eine steuerbare Umkopplung der Antriebsmassen besaß, wobei die Aufhängung der Fahrmotoren und Getriebe geschwindigkeitsabhängig vom Drehgestellrahmen auf den Fahrzeugrahmen verlagert werden konnte. Dank kräftiger Unterstützung durch die 103 118 erreichte die 202 003 im Oktober 1982 mit einem Messzug Geschwindigkeiten zwischen 250 und 255 km/h.



103 118 hilft der „Um-An-Lokomotive“ 202 003 auf der Strecke Gütersloh–Neubeckum bei Avenwedde Tempo 250 zu erreichen (20. Oktober 1982). FOTO: J. HÖGEMANN



Bremsversuche auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main bei Birlinghoven am 21. Februar 2002 mit 103 226 und 103 190. FOTO: E. PEMPELFORTH

nen. Allerdings besaß die 103 147 die AK nur sehr kurze Zeit, zu Probefahrten soll es nie gekommen sein.

- Ab 1986 durchgeführte Versuche auf dem Neubaustreckenabschnitt Fulda–Würzburg lieferten Erkenntnisse über das Zusammen-

Auch nach Österreich und in die Schweiz wurden Serien-103er verliehen

spiel Stromabnehmer/Fahrdraht bei angeordneten Stromabnehmern an der Zugspitze und am Zugschluss von ICE-Garnituren, außerdem unter anderem über die Druckverhältnisse bei Zugbegegnungen im Tunnel. An diesen Versuchen nahm 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 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-Promille-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 31. Mai 2002 wurde sie z-gestellt, blieb aber als Leihgabe der DB AG an den „Lokomotiv-Club 103 Wuppertal“ museal erhalten. Als Ersatz für die 103 226 mietete das FTZ bzw. die DB Systemtechnik München die 103 235 an, welche ebenfalls ihre Pufferverkleidungen behielt und bis September 2006 Mess- und Versuchszwecken diente.

- Die seit Dezember 1989 als Bahndienstlok 750 003 geführte vormalige 103 222 (siehe auch Umzeichnungen) kam Ende Juni 2004

103 222 steht nach wie vor in Diensten der DB Systemtechnik Minden

über die planmäßig nie von 103ern befahrene Schwarzwaldbahn bis Konstanz. Dabei wurde ein neuer Messwagen auf seine Eignung für besonders bogenreiche Strecken getestet.

- Am 7. Dezember 2007 war die mittlweile wieder als 103 222 bezeichnete Mindener Messzuglok auf der steigungsreichen Neu-

baustrecke Köln–Rhein/Main dem dreiteiligen Schienenprüfzug 719 001/720 001/719 501 vorgespannt. Da der Triebzug nicht über zwei voneinander unabhängig wirkende Bremssysteme verfügt, musste eine Bremslokomotive beige gestellt werden.

- Im März 2008 kam 103 222 auf verschiedenen Strecken vor dem Testgüterzug des Forschungsprojekts „Unrunde Räder“ zum Einsatz. Am 18. März überführte sie den aus Schweizer Güterwagen diverser Bauarten gebildeten Zug auf der Rheintalbahn zurück in die Schweiz.

Drei Maschinen erhielten als Bahndienstloks neue Nummern

Drei Maschinen der Baureihe 103 erhielten Bahndienstnummern und wurden den BZA in München und Minden zugeteilt.

- **103 001**, ab 28.4.1989: **750 001**

am 30.4.1997 ausgemustert, erhalten als DB-Museumslok E 03 001

- **103 003**, ab 28.4.1989: **750 002**

ab Frühjahr 1983 mit Getrieben der 103 118 (für 250 bzw. später 280 km/h)

am 30.9.1989 ausgemustert, 1990 verschrottet

- **103 222**, per Revisionsdatum 6.12.1989: **750 003**; ab Herbst 1989 mit Getrieben aus 103 118 bzw. 103 003 ausgestattet, seit 20.5.2005 wieder 103 222, weiterhin DB Systemtechnik Minden. □

Lok-Nr. ¹⁾	Hersteller	Fabrik-Nr. ¹⁾	Endabnahme	erstes Bw	letztes Bw	ausgemustert ¹⁾		Lok-Nr. ¹⁾	Hersteller	Fabrik-Nr. ¹⁾	Endabnahme	erstes Bw	letztes Bw	ausgemustert ¹⁾	
103 001 ¹⁾	He/SSW	30715	14.06.65	MH	H-E	30.04.97	M	103 155	He/Sie	31506	18.08.71	MH	F 1	01.07.00	
103 002	He/SSW	30716	28.05.65	MH	H-E	15.12.86	M	103 156	He/Sie	31507	08.09.71	F 1	F 1	20.11.00	
103 003 ¹⁾	He/SSW	30717	16.04.66	MH	H-E	30.09.89		103 157	He/Sie	31508	13.10.71	F 1	F 1	28.02.01	
103 004	He/SSW	30718	22.06.65	MH	H-E	30.08.88	M	103 158	He/Sie	31509	20.10.71	F 1	F 1	27.04.99	
								103 159	He/Sie	31510	29.11.71	F 1	F 1	30.10.99	
103 101	KM/Sie	19461	07.01.71	F 1	F 1	(z 15.03.02)	M	103 160	KM/Sie	19501	23.06.71	F 1	F 1	27.01.03	
103 102	KM/Sie	19462	22.01.71	F 1	F 1	31.07.00		103 161	KM/Sie	19502	14.06.71	F 1	F 1	15.11.99	
103 103	KM/Sie	19463	08.02.71	F 1	F 1	28.01.03		103 162	KM/Sie	19503	24.06.71	H-E	F 1	20.11.00	
103 104	KM/Sie	19464	05.03.71	F 1	F 1	19.12.98		103 163	KM/Sie	19504	01.07.71	MH	F 1	27.01.03	
103 105	KM/Sie	19465	26.03.71	F 1	F 1	31.07.00		103 164	KM/Sie	19505	29.07.71	MH	F 1	03.08.98	
103 106	KM/Sie	19466	08.04.71	F 1	F 1	04.02.72 ¹⁾		103 165	KM/Sie	19506	29.07.71	MH	F 1	30.10.99	
103 107	KM/Sie	19467	12.05.71	F 1	F 1	15.10.00		103 166	KM/Sie	19507	16.08.71	H-E	F 1	27.01.03	
103 108	KM/Sie	19468	07.05.71	F 1	H-E	30.10.00		103 167	KM/Sie	19508	15.09.71	MH	F 1	(z 18.07.03)	M
								103 168	KM/Sie	19509	22.09.71	MH	F 1	20.11.00	
103 109	He/Sie	31427	08.09.70	MH	F 1	01.07.00		103 169	KM/Sie	19510	20.10.71	MH	F 1	05.11.01	
103 110	He/Sie	31428	25.09.70	F 1	F 1	18.09.98		103 170	KM/Sie	19511	05.11.71	H-E	F 1	09.03.02	
103 111	He/Sie	31429	18.09.70	F 1	F 1	15.08.01		103 171	KM/Sie	19512	18.11.71	H-E	F 1	20.11.00	
103 112	He/Sie	31430	25.11.70	MH	F 1	30.04.97		103 172	KM/Sie	19513	17.12.71	H-E	F 1	31.10.02	
103 113	He/Sie	31431	02.10.70	MH	F 1	(z 29.05.05)	M								
103 114	He/Sie	31432	02.12.70	F 1	F 1	30.10.99		103 173	He/BBC	31511	15.12.71	H-E	H-E	30.11.99	
103 115	He/Sie	31433	02.02.71	F 1	F 1	31.05.00		103 174	He/BBC	31512	07.01.72	H-E	F 1	28.01.03	
103 116	He/Sie	31434	22.12.70	F 1	F 1	28.02.01		103 175	He/BBC	31513	11.02.72	H-E	H-E	30.10.00	
103 117	He/Sie	31435	26.01.71	MH	F 1	15.11.98		103 176	He/BBC	31597	18.02.72	F 1	F 1	14.01.03	
103 118	He/Sie	31436	10.03.71	MH	F 1	21.10.97		103 177	He/BBC	31599	23.02.72	F 1	H-E	19.03.99	
103 119	He/AEG	31437	10.03.71	F 1	F 1	21.10.97		103 178	He/BBC	31600	14.03.72	F 1	H-E	15.10.00	
103 120	He/AEG	31438	08.04.71	F 1	H-E	30.11.99		103 179	He/BBC	31602	12.04.72	F 1	H-E	30.10.00	
103 121	He/AEG	31439	04.05.71	F 1	F 1	02.03.01		103 180	He/BBC	31603	24.05.72	F 1	H-E	30.10.00	
103 122	He/AEG	31440	06.05.71	F 1	F 1	12.12.02		103 181	He/BBC	31605	17.05.72	F 1	H-E	15.08.00	
103 123	Kr/AEG	5067	13.11.70	F 1	H-E	15.10.00		103 182	KM/Sie	19547	05.01.72	MH	F 1	02.12.02	
103 124	Kr/AEG	5068	18.12.70	F 1	F 1	30.10.99		103 183	KM/Sie	19548	08.02.72	H-E	H-E	15.09.97	
103 125	Kr/AEG	5069	01.02.71	F 1	F 1	24.09.81 ²⁾		103 184	KM/Sie	19549	04.02.72	H-E	F 1		M
103 126	Kr/AEG	5070	16.03.71	F 1	F 1	28.01.03		103 185	KM/Sie	19550	01.03.72	H-E	F 1	28.02.01	
103 127	Kr/AEG	5071	24.03.71	F 1	F 1	30.10.99		103 186	KM/Sie	19551	07.03.72	H-E	H-E	15.10.00	
103 128	Kr/AEG	5072	02.04.71	F 1	F 1	30.10.99		103 187	KM/Sie	19552	07.03.72	H-E	H-E	30.10.99	
103 129	Kr/AEG	5073	04.05.71	F 1	F 1	30.10.00		103 188	KM/Sie	19553	21.03.72	H-E	F 1	15.11.01	
103 130	Kr/AEG	5074	06.05.71	F 1	F 1	19.12.99									
103 131	Kr/AEG	5088	27.05.71	F 1	F 1	27.01.03		103 189	He/Sie	31598	19.01.72	H-E	F 1	01.03.00	
103 132	Kr/AEG	5089	24.06.71	F 1	F 1	(z 13.12.02)	M	103 190	He/Sie	31601	16.02.72	H-E	F 1	01.01.04	
103 133	Kr/AEG	5090	25.06.71	F 1	F 1	31.07.00		103 191	He/Sie	31604	24.03.72	H-E	F 1	31.03.01	
103 134	Kr/AEG	5091	30.06.71	F 1	F 1	20.11.94		103 192	He/AEG	31606	29.03.72	H-E	F 1	30.09.01	
103 135	Kr/AEG	5092	15.07.71	H-E	F 1	28.01.03									
103 136	Kr/AEG	5093	30.07.71	H-E	F 1	30.10.99	M	103 193	Kr/AEG	5163	23.02.72	F 1	H-E	29.12.98	
103 137	Kr/AEG	5094	05.08.71	H-E	F 1	31.10.02		103 194	Kr/AEG	5164	29.02.72	F 1	H-E	30.11.98	
103 138	Kr/AEG	5095	03.09.71	H-E	F 1	31.07.98		103 195	Kr/AEG	5165	14.03.72	F 1	F 1	26.08.01	
103 139	Kr/AEG	5096	20.08.71	H-E	F 1	15.03.98									
103 140	Kr/AEG	5097	16.09.71	H-E	F 1	31.07.00		103 196	KM/Sie	19566	11.04.72	H-E	H-E	15.10.00	
103 141	Kr/AEG	5098	16.09.71	H-E	F 1	06.12.99		103 197	KM/Sie	19567	21.04.72	H-E	F 1	01.07.01	M ³⁾
103 142	Kr/AEG	5099	07.10.71	H-E	F 1	31.07.98		103 198	KM/Sie	19568	27.04.72	H-E	H-E	30.03.93	⁴⁾
103 143	Kr/AEG	5100	21.09.71	H-E	F 1	15.09.97		103 199	KM/Sie	19569	10.05.72	H-E	H-E	19.03.99	
103 144	Kr/AEG	5101	14.10.71	H-E	F 1	01.01.04		103 200	KM/Sie	19570	05.05.72	H-E	H-E	01.03.97	
103 145	Kr/AEG	5102	26.11.71	H-E	F 1	31.07.98		103 201	KM/Sie	19571	23.06.72	H-E	H-E	31.05.00	
								103 202	KM/Sie	19572	22.08.72	H-E	H-E	15.04.99	
103 146	He/AEG	31497	28.05.71	F 1	F 1	21.10.97									
103 147	He/AEG	31498	07.07.71	H-E	F 1	31.10.02		103 203	Kr/AEG	5166	30.03.72	F 1	H-E	30.04.00	
103 148	He/AEG	31499	23.08.71	H-E	F 1	01.01.04		103 204	Kr/AEG	5167	20.04.72	F 1	H-E	31.07.96	
103 149	He/Sie	31500	07.05.71	MH	F 1	21.10.97		103 205	Kr/AEG	5168	04.05.72	F 1	H-E	30.10.99	
103 150	He/Sie	31501	14.05.71	F 1	F 1	21.10.97		103 206	Kr/AEG	5169	31.05.72	F 1	F 1	12.12.00	
103 151	He/Sie	31502	18.05.71	F 1	F 1	30.10.99		103 207	Kr/AEG	5170	07.06.72	F 1	H-E	15.10.00	
103 152	He/Sie	31503	08.06.71	F 1	F 1	01.03.00		103 208	Kr/AEG	5171	14.06.72	H-E	H-E	15.10.00	
103 153	He/Sie	31504	28.07.71	MH	F 1	31.01.01		103 209	Kr/AEG	5172	20.06.72	H-E	F 1	28.02.01	
103 154	He/Sie	31505	27.07.71	MH	F 1	18.05.01									

Lok-Nr. ^{*)}	Hersteller	Fabrik-Nr. ^{*)}	Endabnahme	erstes Bw	letztes Bw	ausgemustert ^{*)}	Anmerkungen:
103 210	He/AEG	31670	12.07.72	H-E	F 1	31.10.02	*) In der Spalte Loknummern: 103 001 am 28.04.89 umgezeichnet in 750 001 103 003 am 28.04.89 umgezeichnet in 750 002 103 222 am 06.12.89 umgezeichnet in 750 003, am 20.05.05 umgez. in 103 222
103 211	He/BBC	31668	09.06.72	H-E	H-E	30.11.94	
103 212	He/BBC	31669	21.06.72	H-E	F 1	15.09.02	
103 213	He/BBC	31671	04.07.72	H-E	H-E	30.04.00	*) 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.
103 214	He/BBC	31672	25.07.72	H-E	F 1	25.11.02	
103 215	He/BBC	31673	24.08.72	H-E	H-E	30.10.99	
103 216	KM/Sie	19629	20.06.73	H-E	H-E	30.12.99	*) In der Spalte ausgemustert: M Museumslok (siehe gesonderte Übersicht auf Seite 100)
103 217	KM/Sie	19630	14.06.73	H-E	F 1	01.01.04	
103 218	KM/Sie	19631	26.06.73	H-E	F 1	31.01.01	
103 219	KM/Sie	19632	20.06.73	H-E	F 1	26.11.03 ⁵⁾	1) 103 106 ausgemustert nach Unfall am 21.07.71 in Rheinweiler 2) 103 125 ausgemustert nach Unfall am 06.03.81 in Tauberfeld 3) 103 197 war Denkmal im Werk Opladen (sollte als Tagungsraum dienen) und vorübergehend blau lackiert, heute Spatzepark Herrnried (rot-beige lackiert) 4) 103 198 ausgemustert nach Unfall am 04.08.92 bei Neuwied 5) 103 219 diente nach ihrer z-Stellung ab Anfang 2001 als Bremslok im Werk Opladen 6) 103 222 ist DB Systemtechnik Minden zugeteilt 7) 103 235 war 2002 bis 2006 an FTZ bzw. DB Systemtechnik München vermietet; seit Hauptuntersuchung Ende Februar 2007 DB-Museumslok
103 220	KM/Sie	19633	25.06.73	H-E	F 1	(z 14.12.02) M	
103 221	KM/Sie	19634	05.07.73	H-E	F 1	01.01.04	
103 222 ^{*)}	KM/Sie	19635	17.07.73	H-E	FTZ	⁶⁾	Abkürzungen: AEG Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft, Berlin BBC Brown Boveri & Cie, Mannheim He Henschel AG, Kassel, bzw. Rheinische Stahlwerke Transporttechnik Henschel KM Krauss-Maffei AG, München Kr Friedrich Krupp AG, Essen Sie Siemens AG, Berlin und München SSW Siemens-Schuckert-Werke (ab 1967: Siemens AG)
103 223	KM/Sie	19636	01.08.73	H-E	F 1	01.01.04	
103 224	KM/Sie	19637	14.08.73	H-E	F 1	(z 01.03.02) M	
103 225	KM/Sie	19638	06.09.73	H-E	F 1	28.02.01	F 1 Bw bzw. Bh/Werk Frankfurt (Main) 1 H-E Bw bzw. Werk Hamburg-Eidelstedt (ab 1994 Est. des Bh Hamburg-Langenfelde) MH Bw München Hbf bzw. Bh/Werk München West FTZ Forschungs- und Technologiezentrum Minden (Westfalen)
103 226	KM/Sie	19639	21.09.73	H-E	F 1	(z 31.05.02) M	
103 227	KM/Sie	19640	26.09.73	H-E	F 1	14.01.03	
103 228	KM/Sie	19641	16.10.73	H-E	F 1	05.12.02	
103 229	KM/Sie	19642	25.10.73	H-E	H-E	13.12.00	
103 230	KM/Sie	19643	06.12.73	H-E	F 1	28.01.03	
103 231	He/BBC	31778	09.10.73	H-E	H-E	30.10.00	
103 232	He/Sie	31779	08.10.73	H-E	F 1	01.01.04	
103 233	He/BBC	31780	09.11.73	H-E	F 1	(z 20.12.04) M	
103 234	He/Sie	31781	24.10.73	H-E	F 1	23.04.01	
103 235	He/BBC	31782	28.11.73	H-E	F 1	M ⁷⁾	
103 236	He/BBC	31783	11.12.73	H-E	H-E	20.03.00	
103 237	He/BBC	31784	09.01.74	H-E	F 1	14.01.03	
103 238	He/Sie	31785	15.01.74	H-E	H-E	15.08.00	
103 239	He/BBC	31786	06.02.74	H-E	H-E	30.04.00	
103 240	He/Sie	31790	29.04.74	H-E	F 1	01.01.04	
103 241	He/BBC	31787	28.02.74	H-E	H-E	30.04.00	
103 242	He/BBC	31788	14.03.74	H-E	H-E	20.03.00	
103 243	He/BBC	31789	28.03.74	H-E	H-E	30.10.99	
103 244	He/Sie	31791	22.05.74	H-E	H-E	30.10.99	
103 245	He/Sie	31792	12.07.74	H-E	MH		

Bestandsentwicklung 103.1 (Betriebsbestand zuzüglich z-Loks)		
01.01.1972	73	01.01.2006 3 + 1 DB Museum (dazu 8 z)
01.01.1973	114	01.01.2007 2 + 2 DB Museum (dazu 8 z)
01.01.1974	135	01.01.2008 2 + 2 DB Museum (dazu 8 z)
01.01.1975	144	01.01.2009 2 + 2 DB Museum (dazu 8 z)
01.01.1982	143	
01.01.1994	142	Anmerkungen:
01.01.1995	140	In den Bestandsangaben ab 01.01.1994 ist die 750 003 (seit 20.5.2005 wieder 103 222) enthalten.
01.01.1997	139	Die Bestandsangaben ab 01.01.1998 enthalten auch schon für das DB Museum vorge-
01.01.1998	130	sehene Lokomotiven. Ab 2002 wurden zum Teil bereits zerlegte Loks zunächst weiter im
01.01.1999	120	z-Park geführt. Bis heute enthält der z-Park als Dauerleihgaben bei privaten Museen/
01.01.2000	97	Vereinen befindliche 103.1 (siehe gesonderte Übersicht auf Seite 100) sowie die nicht
01.01.2001	60 (dazu 1 z)	mehr betriebsfähigen DB-Museumsloks 103 113 und 103 233.
01.01.2002	43	<i>Betriebsbestand am 01.01.2009:</i>
01.01.2003	18 (dazu 18 z)	103 222 DB Systemtechnik, 103 245 DB Fernverkehr, 103 184 und 103 235 DB
01.01.2004	3 + 3 DB Museum (dazu 18 z)	Museum
01.01.2005	3 + 2 DB Museum (dazu 11 z)	

Themen der nächsten Vorbild-Sonderausgaben



Baureihe 218

1968 bis 2009 • mit BR 210 • komplett neu illustriert

EJ-Sonderausgabe 2/2009 erscheint am 1. Juli 2009



Gotthardlok Ae 6/6

Porträt eines SBB-Klassikers

EJ-Specialausgabe 2/2009 erscheint am 1. September 2009

Eisenbahn-Journal

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:

Gerhard Zimmermann (Durchwahl -18)

REDAKTION:

Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -27)
Tobias Pütz (Durchwahl -17)
Andreas Ritz (Durchwahl -32)

AUTOR DIESER AUSGABE:

Konrad Koschinski

MITARBEIT:

Helmut Säuberlich

REDAKTIONELLE BETREUUNG:

Andreas Ritz

LAYOUT:

Gerhard Gerstberger

TECHNISCHE HERSTELLUNG:

Regina Doll (Durchwahl -26)

Verlagsgruppe Bahn GmbH

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33

GESCHÄFTSFÜHRUNG:

Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

VERLAGSLEITUNG:

Thomas Hilge (Durchwahl -30)

ANZEIGENLEITUNG:

Elke Albrecht (Durchwahl -15)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:

Evelyn Freimann (Durchwahl -19)

VERTRIEBSLEITUNG:

Elisabeth Menhofer (Durchwahl -11)

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:

Petra Schwarzenfelder (Durchwahl -35), Petra Willkomm
(Durchwahl -28), Ingrid Haider (Durchwahl -36),
Karlheinz Werner (Durchwahl -34)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

AUSSENDIENST & MESSEN:

Christoph Kirchner (Durchwahl -31), Ulrich Paul

VERTRIEB EINZELVERKAUF:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,
Breslauer Straße 5, D-85386 Eching/München,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE:

PMS Presse Marketing Services GmbH & Co. KG,
Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-0, Fax 0211/69 07 89-80

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:

2009 erscheinen zwei Sonder- und zwei Special-Ausgaben
pro Ausgabe € 12,50 (D), € 13,75 (A), sfr 25,00
Jahresabonnement (einschließlich zwei Extra-Ausgaben)
€ 66,00 (Inland), 76,80 (Ausland)
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG:

Deutsche Bank Essen Konto 2860112,
BLZ 360 700 50

LITHO:

WASO PPS, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf

DRUCK:

WAZ-Druck, Theodor-Heuss-Str. 77,
47167 Duisburg-Neumühl

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 vom 1.1.2009. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Off-line-Produkten und in Lizenzausgaben.



Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

Extra 1/2009
ISBN 978-3-89610-305-5

Die Spezialisten



Eine Modellbahn macht besonders dann viel Freude, wenn der darauf mögliche Betrieb sehr abwechslungsreich ist – eine Binsenweisheit, die gleich bei der Anlagenplanung berücksichtigt werden muss. Die MIBA-Redaktion hat unter dieser Prämisse etliche Vorschläge zusammengestellt, die sich gerade in Räumen kleiner und mittlerer Größe realisieren lassen. Der renommierte Anlagenplaner Reinhold Barkhoff hat sich die Parodiestrecke schlechthin zum Vorbild für einen Anlagenentwurf genommen: die linke Rheinstrecke mit ihren hochwertigen Reisezügen und dem Bahnhof St. Goar als Mittelpunkt. Ivo Cordes präsentiert einen Trennungsbahnhof, der trotz seiner umfangreichen Gleisanlagen in ein kleines Zimmer passt – „Kammer-Spiele“ at its best! Eigene Kapitel sind besonders modellbahntauglichen Spitzkehren-Bahnhöfen gewidmet. Neben diesen Entwürfen zeigt das aktuelle Spezial auch Kompakt- und Kleinstanlagen, die notfalls in die sprichwörtliche „Besenkammer“ passen.

104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 240 Abbildungen

Best.-Nr. 120 88009 • € 10,-

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,-



MIBA-Spezial 68/2006
Stadt-Bahn
Best.-Nr. 120 86806



MIBA-Spezial 70/2006
Anlagen mit Konzept
Best.-Nr. 120 87006



MIBA-Spezial 71/2007
Modellbahn: So läuft's rund
Best.-Nr. 120 87107



MIBA-Spezial 72/2007
Bahn-Knoten in Vorbild und Modell
Best.-Nr. 120 87207



MIBA-Spezial 73/2007
Besser planen, schöner wohnen
Best.-Nr. 120 87307



MIBA-Spezial 74/07
Eingleisige Hauptbahnen
Best.-Nr. 120 87407



MIBA-Spezial 75/08
Anschließer und Werksbahnen
Best.-Nr. 120 87508



MIBA-Spezial 76/08
Bahn, Betrieb und viel Bewegung
Best.-Nr. 120 87608



MIBA-Spezial 77/08
Klassische Konzepte
Best.-Nr. 120 87708



MIBA-Spezial 78/08
Module und Segmente
Best.-Nr. 120 87808



MIBA-Spezial 79/09
Anlagen mit Attraktionen
Best.-Nr. 120 87909

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

MGC Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft •  Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01445 Radebeul

**MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH**

Hauptstr. 22
 Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
 www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

22083 Hamburg

MODELLBAHNKISTE

Von-Axen-Str. 1 / Ecke Imstedt
 Tel.: 040 / 2206428 / 2208712 • Fax: 040 / 2203903
 www.modellbahnkiste.de
 modellbahnkiste@t-online.de
FH/RW/A/B

33102 Paderborn

MODELLBAU SESTER

Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
 Tel.: 05251 / 27782 • Fax: 05251 / 21122
 www.modellbau-sester.de
 webmaster@modellbau-sester.com
FH/RW/A/B

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH

Heckinghauser Str. 218
 Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
 www.modellbahn-apitz.de
FH/RW 

04109 Leipzig

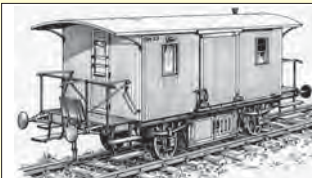
bahnundbuch.de
 Versandhandel für Fachliteratur,
 Videos, DVDs, CDs
 Gustav-Mahler-Str. 31

Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

24558 Henstedt-Ulzburg

www.Flexgleise.de
GT-GLEIS-EUROPAVERTRIEB
 Inh. Stephan Krause
 Lindenstr. 11

Tel.: 04193 / 9036951 • Fax: 04193 / 9036957
FH/H



44141 Dortmund

**DER LOKSCHUPPEN
DORTMUND GMBH**

Märkische Str. 227
 Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
 www.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN®

06667 Weißenfels

MODELLBAHN EHRHARDT

Beuditzstr. 2a
 Eingang Rudolf-Götze-Straße
 Tel.: 03443 / 302509 • Fax: 03443 / 341847
 www.modellbahn-ehrhardt.de
FH/RW EUROTRAIN®

24955 Harrislee

**SPIELWAREN & MODELLBAHNEN
Lutz Trojaner**

Süderstr. 79
 Tel.: 0461 / 9001797 • Fax: 0461 / 71592
 Trojaner@t-online.de
FH/RW EUROTRAIN®

34123 Kassel

RAABE'S SPIELZEUGKISTE

Leipziger Str. 153
 Tel.: 0561 / 85771
 www.raabes-spielzeugkiste.de
FH/RW/A

45359 Essen

TTM FUNKTIONSMODELLBAU e.K.

Frintroper Str. 407-409
 Tel.: 0201 / 3207184
 Fax: 0201 / 608354
 www.ttm-shop.de


10318 Berlin

**MODELLBAHNBOX
KARLSHORST**

Treskow-Allee 104
 Tel.: 030 / 5083041
 www.modellbahnbox.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN

Reichenstr. 24
 Tel.: 04123 / 6706
 Fax: 04123 / 959473
 Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN®

34134 Kassel

**ZWEHRENER MODELLBAU-
LÄDCHEN**

Leuschnerstr. 13
 Tel.: 0561 / 46753
FH/RW

46045 Oberhausen

RAD & SCHIENE

Inh. H. Wanner
 Friedrich-Karl-Str. 27
 Tel.: 0208 / 800051
 Fax: 0208 / 853292
FH/A EUROTRAIN®

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH

Mierendorffplatz 16
 Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
 Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
 www.Modellbahnen-Berlin.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

**Erfolgreich werben
und trotzdem sparen:**

**Eisenbahn
JOURNAL**

Tel.: 0 81 41 / 5 34 81 15

37081 Göttingen

**HOBBY-CENTER
Das Modellbahn-Fachgeschäft**

Maschmühlenweg 40
 Tel.: 0551 / 48284 • Fax: 0551 / 43232
 www.hobby-center.de
FH/RW/B

47058 Duisburg-Duisern

**BUCHHANDLUNG
Jürgen Donat**

Ottilienplatz 6 (Eingang Keetmanstr.)
 Tel.: 0203 / 31738-20 • Fax: -44
 info@buchhandlung-donat.de
B

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG

Lietzenburger Str. 51
 Tel.: 030 / 2199900
 Fax: 030 / 21999099
 www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

28237 Bremen

ROLAND MODELLBAHNSTUDIO

Gröpelinger Heerstr. 165
 Tel.: 0421 / 613078
 roland.modellbahnstudio@ewetel.net
FH/RW/B

37213 Witzenhausen

MODELL-BAHNHOF-BAHNBAU

Kespermarkt 3
 Tel.: 05542 / 5981
 Fax: 05542 / 507929
 www.gelstertalbahn.de
FH/RW/B/SA

48145 Münster

**WIE-MO MODELLBAHN-
FACHMARKT**

Warendorfer Str. 21
 Tel.: 0251 / 135767 • Fax: 0251 / 135769
 www.wiemo.com
FH/RW

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH

Prühßstr. 34
 Tel./Fax: 030 / 7067777
 www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN®

28865 Lilienthal

**MODELLBAHNSPEZIALIST
HAAR**

Hauptstr. 96
 Tel.: 04298 / 916521
 Fax: 04298 / 916527
FH/RW

38228 Salzgitter

www.train24.de

Die ganze Welt der Eisenbahnen
 Tel.: 05341 / 1887700
 info@train24.de
FH/B

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE

Lotter Str. 37
 Tel.: 0541 / 433135
 Fax: 0541 / 47464
 www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN®

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN

Kaiserdamm 84
 Tel./Fax: 030 / 3016784
 info@breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

30159 Hannover

TRAIN & PLAY

Modelleisenbahnen • Modellautos
 Breite Str. 7 • Georgswall 12
 Tel.: 0511 / 2712701
 Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

40217 Düsseldorf

**MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH**

Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
 Tel.: 0211 / 373328
 www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW/A MGC EUROTRAIN®

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG

Markt 11-15
 Tel.: 0241 / 33921
 Fax: 0241 / 28013


20099 Hamburg

MODELLBAHNKISTE

Kirchenallee 25 • Nähe Hauptbahnhof
 Tel.: 040 / 244936 • Fax: 040 / 2802633
 www.modellbahnkiste.de
 modellbahnkiste@t-online.de
FH/RW/A/B

31177 Harsum

**MODELLBAHNZUBEHÖR
RUPERT KREYE**

Kaiserstr. 49
 Tel.: 05127 / 5425 • Fax: 05127 / 931664
 www.modellbahn-kreye.de
FH/RW/H

40723 Hilden

**MODELLBAHNADEN HILDEN
Klaus Kramm**

Hofstr. 12
 Tel.: 02103 / 51033 • Fax: 02103 / 55820
 www.modellbahn-kramm.com
FH/RW EUROTRAIN®

52372 Kreuzau-Stockheim

**DRÜGH'S
MODELLEISENBAHNEN**

Kreuzauer Str. 59
 Tel.: 02421 / 54397 • Fax: 02421/500355
 www.modellbahn-druegh.de • Druegh@t-online.de
FH/RW EUROTRAIN®

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

53111 Bonn

**MODELLBAHNSTATION
BONN**

Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420

FH EUROTRAIN®

67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST

Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de

FH/RW

75339 Höfen

**DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
+ ELEKTRONIK**

Hindenburgstr. 31
Tel.: 07081 / 6757
www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de

FH/H

86199 Augsburg

**AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH**

Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de

FH/RW

55576 Sprendlingen

FRÄNKI'S BAHNLADEN

Gertrudenstr. 17
Tel.: 06701 / 204314
Fax: 06701 / 1204315

FH

67346 Speyer

SCHMITT MODELLTECHNIK

Kämmererstr. 24
Tel.: 06232 / 629212
www.schmitt-modelltechnik.de

FH/RW EUROTRAIN®

76227 Karlsruhe

www.dampfbahnshop.de

DVDs, Videos, Literatur + Erlebnisfahrten
Zehntstr. 2
Tel.: 0721 / 4765705 • Fax: 0721 / 4765706
Neuerscheinungen: www.dampfbahnshop-aktuell.de

FH/B

87600 Kaufbeuren

MODELLBAHN FENGER

Sudetenstr. 98
Tel.: 08341 / 600435 • Fax: – / 68607
modellbahn.fenger@t-online.de
www.modellbahn-fenger.de

FH/RW

56564 Neuwied

MODELLBAHN-TREFF

Kurt Nesselhauf
Heddesdorfer Str. 50
Tel.: 02631 / 21875

FH/RW

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMANN

Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de

FH/RW EUROTRAIN®

79098 Freiburg

SPIEL + HOBBY HANK GMBH

Bernhardtstr. 12
Tel.: 0761 / 39194
Fax: 0761 / 286620
www.spiel-hobby-Hank.de

FH/RW EUROTRAIN®

90419 Nürnberg

RITZER MODELLBAHN

Inh. Knoch
Bucher Str. 109
Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
www.modellbahnritzer.de

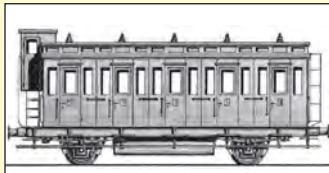
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

57076 Siegen-Weidenau

KESSLER'S ECKE

Inh. Stefan Kober
Siegstr. 24
Tel.: 0271 / 76853
Fax: 0271 / 79733

FH/RW EUROTRAIN®



79286 Glottertal

– DIE BÄHNLEWERKSTATT –

WEINERT/Höpur®-Fertigmodelle
Decoderservice, RP 25 Radsatzarbeiten
Tel.: 0172 / 9287602
www.baehnlewerkstatt.de

FH/RW

90459 Nürnberg

MODELLBAHNTREFF

Gump & Härtel
Wölkernstr. 34
Tel.: 0911 / 4398750

FH/RW EUROTRAIN®

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE

Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de

FH/RW

71032 Böblingen

EISENBAHN UND MODELLBAU

B. Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 07031 / 225677

FH/RW/B

80992 München

MODELLBAHNPROFIS

Riffler & Ruhland OHG
Feldmochinger Str. 35
Tel.: 089 / 1403031 • Fax: 089 / 1404845
www.modellbahnprofis.de

FH/RW EUROTRAIN®

90461 Nürnberg

LOKWERKSTATT G. BAUM

Ingolstädter Str. 261
Tel.: 0911 / 453075 • Fax: 0911 / 446211
www.lokwerkstatt-baum.de
info@lokwerkstatt-baum.de

RW

59348 Lüdinghausen

DAMPFZEIT

Modelleisenb., Neu + 2. Hand
Münsterstr. 42
Tel.: 02591 / 980998 • Fax: 02591 / 78576
www.dampfzeit.de

FH/RW/A

71334 Waiblingen

EISENBAHN-TREFFPUNKT

Schweickhardt GmbH
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151 / 93 79 31 • Fax: 07151 / 34076
ets@modelleisenbahn.com

FH/RW/A/B EUROTRAIN®

82110 Germering

HÖDL MODELLBAHN

Untere Bahnhofstr. 50
Tel.: 089 / 89410120
Fax: 089 / 89410121
www.hoedl-linie8.de • info@hoedl-linie8.de

FH/RW/H

90478 Nürnberg

MODELLBAHN

Helmut Sigmund
Schweiggerstr. 5
Tel.: 0911 / 464927

EUROTRAIN®

59425 Unna

RAISS-PRÄZISIONSMODELLE

Micro-Metakit • Pein Spur I
Zum Osterfeld 2B
Tel.: 02303 / 41527 + 0172 / 2323285
raiss-praezision@online.de
www.raiss-praezisions-modellbahnmodelle.de

71636 Ludwigsburg

MODELLBAHN – MODELLAUTO

Peter R. Weizenhöfer
Möglinger Str. 17
Tel.: 07141 / 260001 • Fax: 07141 / 200319
www.modellbahn-modellauto.de

FH/RW EUROTRAIN®

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN

B. Maier
Traunsteiner Str. 4
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108

FH/RW EUROTRAIN®

Diese Anzeige kostet nur

€ 13,- pro Ausgabe

Infos unter Tel.: 0 81 41/5 34 81 15

Fax: 0 81 41/5 34 81 33

e-mail: anzeigen@vgbahn.de

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK

Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de

FH

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER

Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611

FH

83410 Laufen

KKW MODELLEISENBAHN-

REPARATURSERVICE GbR
Froschham 2
Tel.: 08682 / 953938 • Fax: 08682 / 954433
www.KKW-modellbahn-reparaturservice.de

RW

93455 Traitsching-Siedling

MARGARETE V. JORDAN

Inh. Neudert Lina
Am Berg 12
Tel.: 09974 / 524 Fax: • 09974 / 7256
www.jordan-modellbau.de

FH

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK

RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628

FH EUROTRAIN®

73614 Schorndorf

EISENBAHN-TREFFPUNKT

Schweickhardt GmbH
Neue Straße 9
Tel.: 07181 / 257814
www.modelleisenbahn.com

FH/RW/A/B EUROTRAIN®

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z

Roland Steckmaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckmaier.de

steckmaier@steckmaier.de

FH/RW EUROTRAIN®

94161 Ruderting bei Passau

MODELLBAHNHAUS

Rocktäschel GdbR
Attenberg 1
Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de

FH/RW/A EUROTRAIN®

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

MLC Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft •  Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

94474 Vilshofen an der Donau

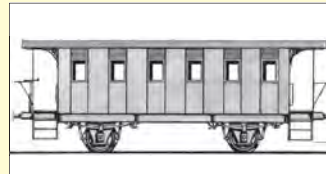
GIERSTER
Fa. Ursula Gierster-Wittmann
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

CH-4051 Basel

BERCHER & STERNLICHT AG
 Spalenberg 45
 Tel.: 0041 / 61 / 2612550
 Fax: 0041 / 61 / 2613083
 www.berchersternlicht.ch
FH



96103 Hallstadt

MODELLBAHNZUBEHÖR
Kuhnke
 Hutstr. 15
 Tel.: 0951 / 75650 • Fax: 0951 / 9750483
 www.modell-und-spiel.de
FH

Europäisches Ausland

CH-8640 Rapperswil

MODELLBAUSTUDIO BORN
 Kluggasse 12
 Postfach 1704
 www.modellbaustudio.ch
FH/RW/H

CH-8712 Stäfa

OLD PULLMAN AG
 P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
 Tel.: 0041 / 44 / 9261455
 Fax: 0041 / 44 / 9264336
 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

Schwerer Kult

Es spricht für die Qualitäten der leistungsfähigsten Güterzug-Ellok der Reichsbahn, dass die junge DB 43 Exemplare der Baureihe E 94 nachbeschaffte. Die insgesamt 124 Maschinen blieben bis 1976 vollzählig und bildeten somit für Jahrzehnte das Rückgrat des Güterzugdienstes unter Draht. Erst zehn Jahre später ging es rapide bergab: Ende Mai 1988 endete der Einsatz bei der DB, über zwei Jahre später quitierten die letzten E 94 der DDR-Reichsbahn den Dienst. Die ÖBB dagegen ließ ihre Loks der Reihe 1020 umfassend modernisieren und setzte sie sogar bis Frühjahr 1995 ein. Die aktuelle Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe dokumentiert den Werdegang dieses Ellok-Dinosauriers mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos, wobei auch die aktuellen Einsätze von Museums- und Privatbahnmaschinen gewürdigt werden.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung
Sonder-Ausgabe 1/2009: Best.-Nr. 530901 · € 12,50



**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
 Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VCB
 [VERLAGSGRUPPE BAHN]

QUELLEN

Dieter Bätzold/Brian Rampp: Die E 03.
 EJ-Special 3/95. Hermann Merker Verlag,
 Fürstenfeldbruck 1995

Michael Dostal: Baureihe 103 – Die erste
 Schnellfahr-Elektrolokomotive der Deut-
 schen Bundesbahn. Verlag GeraMond,
 München 2002

Anton Joachimsthaler u.a.: Die elektrische
 Lokomotive Baureihe 103 der Deutschen
 Bundesbahn. Vermögensverwaltung der
 GDL, Frankfurt (Main) 1972

Wolfgang Klee: 25 Jahre IC-Verkehr. EJ-
 Sonderausgabe I/96. Hermann Merker Ver-
 lag, Fürstenfeldbruck 1996

Peter Münchschwander (Hrsg.): 150 Jah-
 re Wettlauf mit der Zeit. Verlag Decker's/
 Schenck, Heidelberg 1989

Horst J. Obermayer, Hans Dieter Andreas,
 Clemens Kirchner: 103 – Technik, Einsatz,
 Abschied. EJ-Sonderausgabe III/2000.
 Hermann Merker Verlag, Fürstenfeldbruck
 2000

Andreas Stange: Die Triebfahrzeuge
 der Deutschen Bahn AG und ihre Hei-

matbetriebshöfe. Diverse Ausgaben bis
 1.1.2009. Röhr-Verlag, Krefeld

Christian Wolf, Christian Ernst: Die Bau-
 reihe 103 – Die Geschichte der berühmten
 Intercity-Ellok. EK-Verlag, Freiburg 2002

Diverse Ausgaben der Zeitschriften Bahn-
 Report, Drehscheibe, Eisenbahn-Journal,
 Eisenbahn-Kurier und LOK Report

Internet:
 www.103er.de (betreut von Ringo Berge-
 mann)
 www.zugindianer.de (betreut von Stefan
 Gigl)

Die Ellok-Jumbos vom Polarkreis



Die schwedischen Ellok-Jumbos der Gattung Dm3, die noch heute am Polarkreis lange Erzzüge befördern, sind inzwischen weltweit bekannt. Auch in Deutschland gibt es viele Fans dieser riesigen Stangenloks, die vor rund 50 Jahren für die schwedische Statens Järnvägar (SJ) gebaut wurden. Grund genug, dieser eindrucksvollen Lokkonstruktion ein ausführliches Filmporträt in der Reihe „Die Stars der Schiene“ zu widmen. Besonders faszinierend ist das Zusammenspiel von markanter Technik und herrlichen Landschaftsbildern aus den einsamen Berg- und Tundraregionen zwischen Narvik und Kiruna. Schon bald werden die betagten Ungetüme endgültig durch Neubauloks ersetzt, aber in diesem großartigen Streifen der RioGrande-Filmprofis leben sie weiter.

DVD-Video, Laufzeit 55 Minuten

Best.-Nr. 6365 • € 16,95

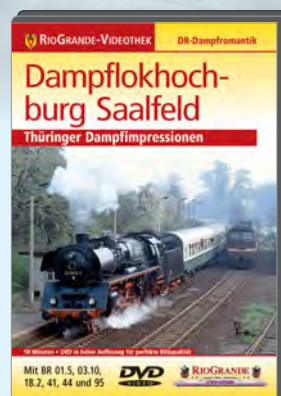
Weitere RIOGRANDE-Neuheiten auf DVD:



Best.-Nr. 6364 • € 16,95



Best.-Nr. 6363 • € 16,95



Best.-Nr. 6013 • € 22,95



Best.-Nr. 6016 • € 22,95

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 81 0 • Fax 081 41/5 34 81 33 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Oder im gut sortierten Fachhandel

Kompetenz in Vorbild und Modell



Seit mehr als 25 Jahren ist das Eisenbahn-Journal die Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – Monat für Monat, über 100 Seiten stark, hochwertig illustriert und in großzügiger Aufmachung. Hier finden Sie historische Bilddokumente und Wissenswertes aus der Blütezeit des Dampfbetriebs ebenso wie Berichte und Fotoreportagen aus dem Bundesbahn-Alltag der 50er- bis 80er-Jahre, Porträts klassischer Bahnfahrzeuge, Modellneuheiten und Tests, tolle Modellbahn-Anlagen, wertvolle Tipps für die Modellbahn-Praxis und vieles mehr. Als Eisenbahn-Journal-Leser sind Sie stets bestens informiert über die Welt der großen und der kleinen Bahnen – lassen Sie sich überzeugen!

Das Eisenbahn-Journal gibt's jeden Monat neu beim Fach- und Zeitschriftenhändler, im Bahnhofsbuchhandel oder direkt beim Verlag: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

Jetzt testen und Geschenk kassieren: Schnupperabo + Werkzeugbox = € 14,40

Sie erhalten drei Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben für zusammen nur € 14,40 statt € 22,20 beim Einzelkauf – und als Dankeschön das praktische 25-teilige Werkzeugset in der stabilen Metallbox. Wenn Ihnen das Eisenbahn-Journal gefällt, erhalten Sie anschließend ein Jahresabonnement über 12 Ausgaben plus Messe-Sonderausgabe zum Abo-Vorzugspreis von nur € 84,50 (statt € 96,80 bei Einzelkauf).

Hier gibt's das Schnupperabo:

- Gleich 02 11 / 69 07 89 24 anrufen
- Fax an 02 11 / 69 07 89 80
- E-Mail an bestellung@pms-abo.de
- Bestellung an PMS-Aboservice, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf schicken

