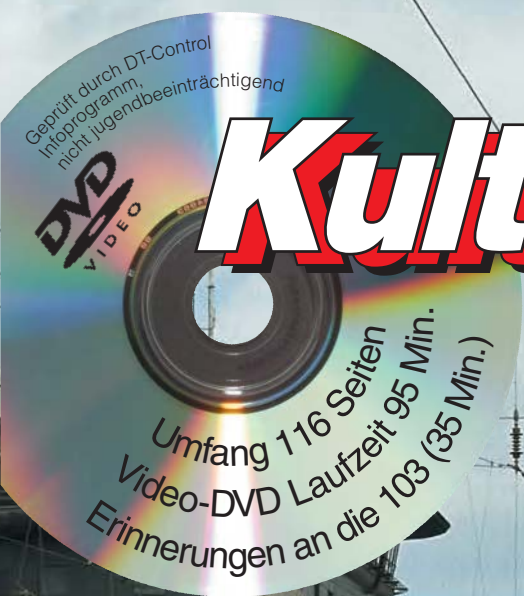


Kultlok 103

Konrad Koschinski



Technik & Einsatz • Aktuelle Statistik • Letzte Leistungen ab 2003
Chronik • Alle Farbvarianten

Best.-Nr. 70 06 01



4196675 015008

02

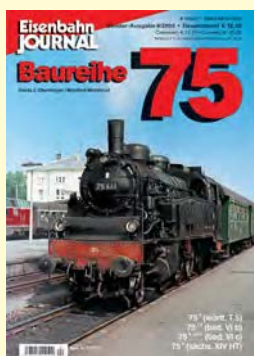
Vom „Wittfeld“ zur Limburger Zigarre



Die Geschichte der Speichertriebwagen in Deutschland begann 1894 in der Pfalz. Doch es sollte noch bis 1908 dauern, bis die Serienbeschaffung der legendären „Bauart Wittfeld“ dieser Antriebstechnik zum Durchbruch verhalf. Innerhalb kurzer Zeit wurden 163 Fahrzeuge in Dienst gestellt. Sie erfüllten alle Erwartungen und waren bis Anfang der 1960er-Jahre im Einsatz. Die noch junge Deutsche Bundesbahn griff die Idee bei der Entwicklung moderner Akkutriebwagen auf und ließ die Bauarten ETA 176 und ETA 150 bauen. Die letzten Speichertriebwagen wurden schließlich 1995 ausgemustert. Diese Sonderausgabe beschreibt Entwicklung, Technik und Einsätze der verschiedenen Akkutriebwagen. Über 150 Bilder und Zeichnungen – darunter zahlreiche seltene historische Aufnahmen und großformatige Farbfotos – illustrieren einen erschöpfenden Text, der sich auch auf bislang unzugängliches Archivmaterial stützt.

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen mit vielen Fahrzeugskizzen, Klammerheftung
Sonderausgabe 3/2006
Best.-Nr. 530603 • € 12,50

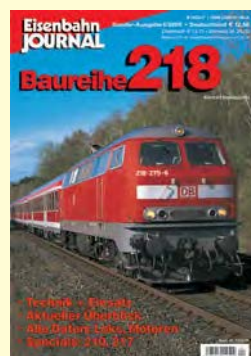
Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



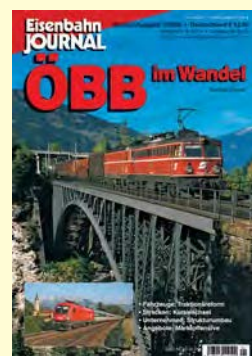
Baureihe 75
 75.0, 75.1-3, 75.4, 10-11, 75.5
 Sonder-Ausgabe 4/2005
 Best.-Nr. 530504 • € 12,50



Die 628-Familie
 627.0, 628.0, 627.1, 628.1, 628.2, 628.4, 628.9
 Sonder-Ausgabe 5/2005
 Best.-Nr. 530505 • € 12,50



Baureihe 218
 Technik, Einsatz, aktueller Überblick, 210, 217
 Sonder-Ausgabe 6/2005
 Best.-Nr. 530506 • € 12,50



ÖBB im Wandel
 Fahrzeuge, Strecken, Unternehmen, Marktoffensive
 Sonder-Ausgabe 1/2006
 Best.-Nr. 530601 • € 12,50



Legendäre BR 01
 Extra-Kapitel: Museumslokomotiven, Statistik
 Sonder-Ausgabe 2/2006
 Best.-Nr. 530602 • € 12,50

Die Legende lebt!

Mit dieser Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals halten Sie bereits die vierte EJ-Publikation zur Geschichte der Baureihe 103 in Händen. Dabei wurde aber keinesfalls kalter Kaffee wieder aufgewärmt. Mit unserer neuen 103-Ausgabe erhalten Sie vielmehr quasi frisch gebrühten, doppelten Espresso. Schließlich haben wir diese bislang umfassendste Publikation zum Top-Klassiker 103 nicht ohne Grund in einem Extra „verpackt“, wie es zuletzt der ICE-Familie und der DB in den 1970er Jahren gewidmet war, das Ihnen einige besondere Schmankerl bietet. Neben Technik und Einsatzgeschichte dürfen Sie vor allem auf die Darstellung der Einsätze in den letzten Jahren gespannt sein. Auch die gezeigten Bilder werden Sie – bis auf ganz wenige Ausnahmen – noch nicht gesehen haben.

Wie von den vorausgegangenen Extra-Ausgaben gewohnt, liegt auch dieser Publikation eine DVD mit vielen Filmszenen zur 103 bei. Von der Indienststellung bis hin zu den letzten Planeinsätzen wird die Geschichte der 103 hier dokumentiert.

Nach einer Welle von Verschrottungen ist es umso erfreulicher, dass trotz der DB-Richtlinie, keine 103 an Dritte zu verkaufen, doch immerhin 17 Lokomotiven bis zum heutigen Tag überlebt haben. Für eine Elektrolokomotive ist das schon eine stattliche Stückzahl. Klar, die 103 ist ja nicht irgendeine Lok, für manche ist sie *die* Lok schlechthin. Fast möchte man also meinen, die Qualität eines Eisenbahn-Museums wäre von der Tatsache bestimmt, ob dort eine 103 gezeigt wird oder nicht.

Für uns ist es geradezu eine Pflicht, Ihnen diese topaktuelle Ausgabe jetzt anzubieten. Wer weitere, großformatige Bilder als Ergänzung sucht, dem sei der bereits im sechsten Jahr erscheinende Kalender „Baureihe 103“ empfohlen, der ausschließlich Bilder von 103ern beinhaltet.

Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Veröffentlichung waren noch fünf Lokomotiven einsatzbereit: zwei bei den FTZ Minden und München, zwei beim DB Museum und eine bei DB Reise und Touristik, so dass man gar nicht mal so viel Glück braucht, eine davon im Einsatz erleben zu können. Fast möchte ich sagen: Man kann sich da ruhig etwas Zeit lassen, denn 103 222 vom FTZ in Minden erhielt kürzlich eine Hauptuntersuchung, nach der sie für die nächsten acht Jahre gerüstet ist. Auch 103 235 vom FTZ München scheint einer gesicherten Zukunft entgegenzusehen. Nach Ablauf der Achtjahresfrist soll auch sie eine Hauptuntersuchung in Dessau erhalten, anschließend aber in den Bestand des DB Museums wechseln. Dort hat man längst erkannt, dass die 103 in jeder Hinsicht noch heute ein starkes Zugpferd ist. Die Legende lebt!

CHRISTOPH KIRCHNER

Die Schönste und Stärkste

Ihre markante Form mit der kugeligen Kopfparte entwickelte sich zum Symbol für herausragendes Tempo. Lange Zeit blieben die rassigen Sechssachser die stärksten einteiligen Lokomotiven der Welt.

Kraft und Eleganz in Harmonie

• ab Seite 36

Geplant als E 01, gebaut als E 03

Die nagelneue E 03 anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung 1965 im Probeinsatz zwischen München und Augsburg.

Die Generalprobe

• ab Seite 14



103-Chronik

1963 erteilte die DB Henschel/SSW den endgültigen Bauauftrag für vier Schnellfahrlokomotiven der Baureihe E 03, Mitte 2006 sind noch vier E 03 aktiv im Einsatz, eine befindet sich in Revision.

Zeittafel von 1963 bis 2006

• ab Seite 50

Paradepferde der Bundesbahn

Zwei Jahrzehnte lang beherrschte die 103 den Intercity-Verkehr, behielt auch gegen die neue Baureihe 120 die Oberhand. 1991 musste sie ihre Vorherrschaft allerdings an den ICE abgeben.

Einsatzgeschichte

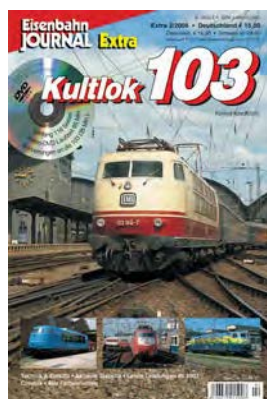
• ab Seite 56

Finale ohne Ende

Am 6. Januar 2003 fiel die Entscheidung, die letzten Vertreter der Baureihe 103 bis zum 15. Januar abzustellen. Von diesem Beschluss ausgenommen waren nur drei museal zu erhaltende 103.

Letzte Einsätze ab 2003

• ab Seite 90



TITELBILD: Paradeferd der Bundesbahn, edler Renner im hochwertigen Fernverkehr mehrerer Jahrzehnte, Kultlok der Jahrtausendwende. Ob in klassischer Erscheinung oder neuem Look später Einsatzjahre – kaum eine andere Lok der deutschen Eisenbahngeschichte erregte mehr Aufsehen als die „Hundertdrei“. Und sie tut es weiter ...

FOTOS: R. PALM, A. MEHNERT, CH. KIRCHNER, J. HUND



Beliebtes Testobjekt

Mannigfaltige Versuchseinsätze lieferten den Bundesbahn-Zentralämtern wichtige Erkenntnisse – zunächst für das planmäßige Fahren mit Tempo 200, jedoch auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit dem ICE.

Die Versuchseinsätze

• ab Seite 102

• Editorial		
Die Legende lebt!		3
• Galerie		6
103-Impressionen		
• Vorserie		14
Geplant als E 01, gebaut als E 03		
• Serien-103 – Technik		26
145 „runde Renner“ in Serie		
• Design		36
Die Schönste und Stärkste		
• Zeittafel		50
103-Chronik		
• Einsatz 1970 bis 1997		56
Paradeferde der Bundesbahn		
• Einsatz 1997 bis 2002		74
Schon vor dem Ende eine Legende		
• Einsatz ab 2003		90
Finale ohne Ende		
• Versuchseinsätze		102
Beliebtes Testobjekt		
• „103-Cocktail“		108
Gut fürs Image		
• Statistik		112
Fahrzeugstatistik 103 und Bestandsentwicklung 103.1		
• Vorschau & Impressum		114

FOTOS DIESER DOPPELSEITE: R. PALM, J. HUND, CH. KIRCHNER, A. RITZ, M. HAHMANN, S. ASMUS



Mehrere
Abfahrt
Westheim

GLEIS 1 GLEIS 2

Schnellzug
Stuttgart
Albstadt

Mehrere
Abfahrt
Albstadt

Kraft und Eleganz

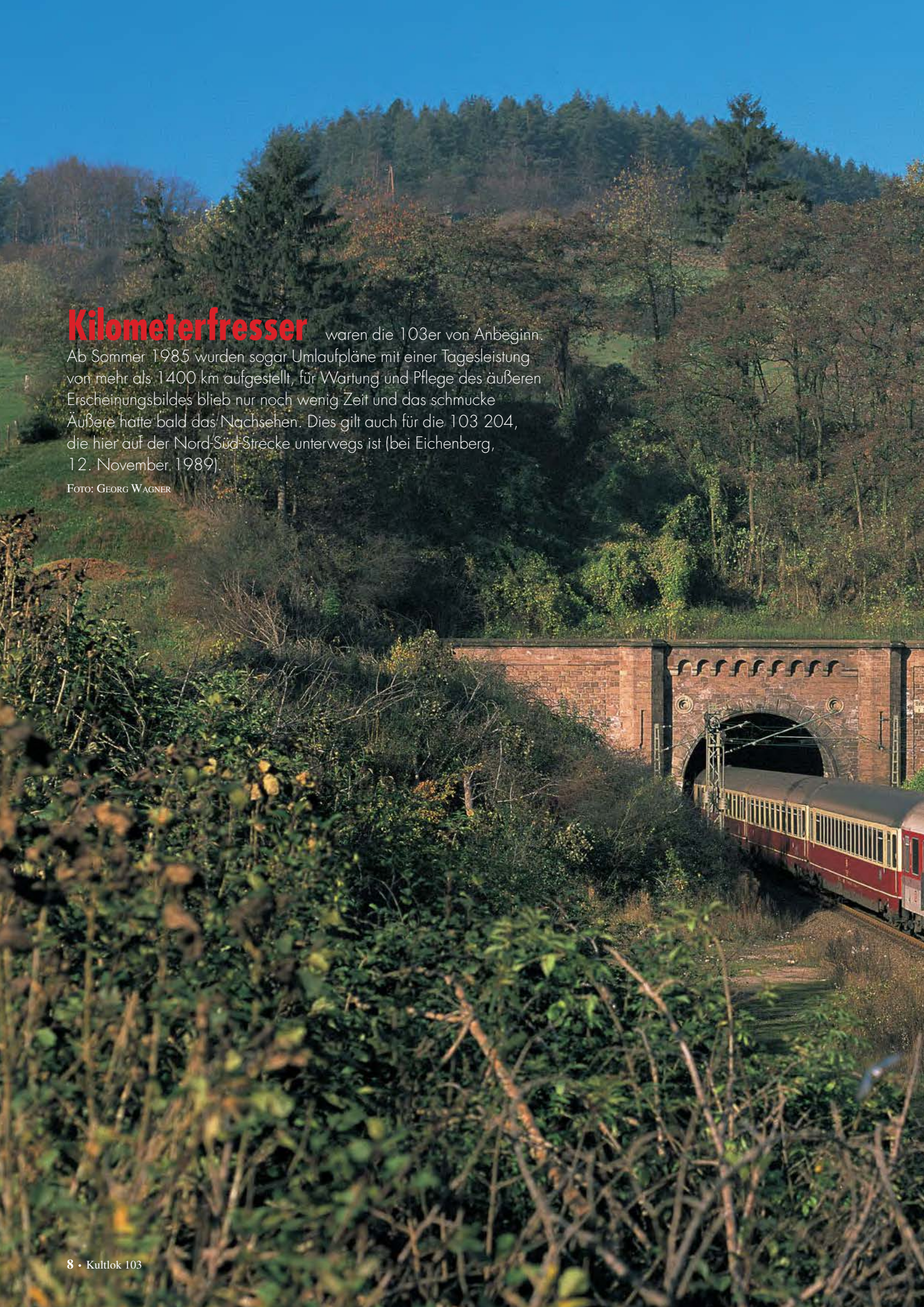
harmonierten bei der Baureihe 103 perfekt. Die markante Kopfform entwickelte sich zum Symbol für herausragendes Tempo und zum Werbeobjekt Nummer eins der DB. Bis die IC-Renner allerdings ihre Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf besonders ausgerüsteten Strecken regulär ausfahren durften, sollte es noch etwas dauern.

In den 1970er Jahren waren sie häufig auch mit Schnellzügen unterwegs, wie hier in Lauda im Jahre 1977. FOTO: DIETER KEMPF



Kilometerfresser waren die 103er von Anbeginn. Ab Sommer 1985 wurden sogar Umlaufpläne mit einer Tagesleistung von mehr als 1400 km aufgestellt, für Wartung und Pflege des äußeren Erscheinungsbildes blieb nur noch wenig Zeit und das schmutzige Äußere hatte bald das Nachsehen. Dies gilt auch für die 103 204, die hier auf der Nord-Süd-Strecke unterwegs ist (bei Eichenberg, 12. November 1989).

FOTO: GEORG WAGNER





222
4

103 204-4

DB

Glückstreffer

waren für Fotografen bei der richtigen Wetterlage immer mal drin, denn auf manchen Streckenabschnitten waren die Sechssachser bis zu dreimal pro Stunde und Richtung im Taktverkehr unterwegs. Doch eine solche „Theaterbeleuchtung“ wie am Abend des 5. Oktober 1994 bei Braunschweig mit einer 103 im Bild festhalten zu können, darf getrost als einmalig bezeichnet werden.

FOTO: DIRK MIELKE