

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

August 2003

B 8784 · 55. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Vorbild + Modell

Vorserien-E-03

Anlagenplanung

„Umzugsgut“ von Ivo Cordes

Modellbahn-Praxis

Modularer Weichenantrieb



MIBA-Schwerpunkt: Bahnübergänge

Danke, Schranke!



4 194038 206506 08

Neulich musste ein Bekannter von mir umziehen. Er ist Modellbahner und hat Familie – ein armer Kerl! Er klagte mir sein Leid: Über Handwerker und Umzugsfirmen, über Vermieter und Behörden, über die Telekom und die Post, über Kisten, Krempel und Kinder, über halb fertig gestellte Bausätze und Anlagenfragmente. Tage-

le füllten drei Kisten und die Anlagenfragmente drei Kleintransporter. Es gebe nun mal Wegschmeißer und Bewahrer und Modellbahner seien eindeutig Bewahrer: Sie bewahren Tradition und Technik, Nostalgie und Erinnerungen, vielleicht einen Teil der eigenen Lebensgeschichte. Und überhaupt bewahren sie alles auf in dem Glauben, es irgendwann noch mal brauchen zu können. Da verstand ich: Modellbahner dürfen niemals umziehen, außer die neue Wohnung ist dreimal so groß wie die alte. Mein Plan musste scheitern.

Bei dieser Gelegenheit fällt mir ein alter Sinnspruch meiner Oma ein. Vor vielen Jahren, als ich aus Gründen, die mit der Modellbahn rein gar nichts zu tun hatten, alle anderthalb Jahre umzog (umziehen musste), schüttelte sie ratlos den Kopf: „Jungejunge, dreimal umziehen ist einmal abgebrannt!“ Pekuniär betrachtet voll korrekt, aber die pure Lebenserfahrung kann das kaum gewesen sein, denn wo sie herstammte, wurde früher eher dreimal abgebrannt, bevor die Bewohner endgültig auszogen. Glücklicherweise haben sich die Zeiten geändert, wenigstens hierzulande: Solcherart erzwungene Ortsveränderungen sind selten geworden, dafür verlangt die „mobile Gesellschaft“ die jederzeitige Bereitschaft zum Standortwechsel.

Was tun? Modellbau-Torsi schreddern, Anlagenfragmente zerhacken, Modellbahnland abbrennen? Aufheben oder wegschmeißen? Existentielle Fragen, auf die es gilt vorbereitet zu sein – und zwar schon bei der Planung. Mit dem vieldeutigen Titel „Umzugsgut“ versah daher Ivo Cordes seinen Anlagenentwurf (ab S. 42). Zu Recht: Die „etwas tumb wirkende rechteckige Kleinanlage“ lässt sich beim Umzug nicht nur gut transportieren, sondern anschließend – auch bei veränderten Raumsituationen – wieder gut aufbauen und in Betrieb nehmen. Sogar ohne Organigramm.

Da fällt mir ein: Von meinem Bekannten habe ich merkwürdigerweise seit seinem Umzug nix mehr gehört ...
Thomas Hilge

Wegwerfen oder bewahren?

lang verbrachte er am Computer damit, den Ablauf des Umzugs und alle erdenklichen Details in ein Organigramm zu fassen. Verzweiflung, Schlaflosigkeit, Resignation!

Ich verstand ihn nicht. Ich machte mir Sorgen und wollte helfen, nicht gerade tatkräftig, aber mental. Jeder von uns kennt einen dieser Typen, die binnen einer halben Stunde ihr ganzes Hab und Gut im Kofferraum eines alten Peugeot versenken, zuletzt ihre Matratze auf dem Autodach festschnallen und in der leeren Wohnung nichts weiter hinterlassen als eine halb leere Flasche unverschämte teuren Rotwein und einen stinkenden Käse im Kühlschrank.

Ich habe dein Organigramm vereinfacht, emailte ich meinem Bekannten, dein Umzugsplan ist flachhierarchisch und hat nur noch fünf Stufen:

1. Jedes Familienmitglied hat eine Stunde Zeit, eine Umzugskiste zu packen.
2. Schuttmulde kommen lassen.
3. Rein mit dem ganzen Restplunder.
4. Umzugskisten und Familie in den Kombi laden.
5. Leere Wohnung beziehen und neuen Plunder sammeln (oder neue Familie).

Er verstand mich nicht. Das sei unmöglich, alleine seine Fahrzeugmodel-

Wo sich Straße und Schiene kreuzen, muss der Verkehr im Bedarfsfall beschränkt werden und zwar durch Schranken. Solche baute auch Bruno Kaiser auf seiner Anlage ein und postierte daneben einen preußischen Schrankenposten – ein Motiv, das uns uneingeschränkt titelwürdig erschien.





80 Einen Saller-Trecker im H0-Maßstab nach Lanz-Vorbild versah Thorsten Feuchter mit einer Funkfernsteuerung. Was der „Winzling“ alles kann, beschreibt er im Beitrag „Trecker fahrn ...“
Foto: Thorsten Feuchter

13 Die lange erwarteten preußischen Stahlwagen lieferte Brawa nun als H0-Modelle aus. Was es zu Vorbild und Modell zu sagen gibt, schildern Michael Meinhold und Martin Knaden. Foto: MK





38 Spur-2-Module von verschiedenen Erbauern gab es auf der Jahreshauptversammlung der IG Spur 2 zu sehen. Die „großspurigen“ Anlagenmodule wurden durchdacht geplant und stellten sich dem Wettbewerb. *Foto: gp*

28 Signale und Schranken baut Rolf Knipper in dieser Folge unserer Artikelreihe „Kottenforst“ ein. Dazu verlegt er vorbildentsprechende Drahtzugleitungen. *Foto: Rolf Knipper*



MIBA-SCHWERPUNKT Bahnübergänge

Danke, Schranke!	50
Preußisch beschränkt	56
Pfeifen, Läuten und rotes Blinklicht	60
Rot-weiß-rot, lautlos gedämpft	64
Einmal quer über die Gleise	68

VORBILD + MODELL

Elektro-Eleganz (Roco-E 03.0, H0)	8
Langlebige Preußen in schnellen Zügen (Brawa, H0)	13

NEUHEIT

Der dynamische Gleisstabilisator	18
Dampf im Werratal	86

BRANCHE INTERN

Fehlt Ihnen was?	21
------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Märklin-Anlage in U-Form Haupt- und Nebenbahn im Keller	24
Die Modellbahn im Meer	
Train City in Blankenberge	33

MODELLBAHN-PRAXIS

Modulprojekt Kottenforst, Teil 4 Signale, Schranken, Drahtzugleitung	28
Module für „2“	38
Wenn es einmal eilt ... (2)	70
Antrieb mit Konzept	74
Gartenbahn in H0	84

ANLAGEN-PLANUNG

Umzugsgut	42
-----------	----

MODELLBAU

Trecker fahrn ...	80
-------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	87
Bücher/Video	95
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	96
Kleinanzeigen	98
Impressum · Vorschau	112

Universeller Programmierer gefordert

Lokomotiven mit Geräusch machen nun die Anlage zum Multimedia-Erlebnis. Aber um die Geräusche optimal auf die Lokomotive abstimmen zu können, kommt man meiner Meinung nach um den Einsatz eines Programmers samt PC nicht herum. Ein Prüfstand folgt wahrscheinlich als nächster Schritt. Leider muss sowohl für die ESU- als auch für die Tran-Decoder ein eigener Programmierer gekauft werden. Ich fürchte, dass jeder zusätzliche Hersteller hier sein eigenes Süppchen kochen wird. Vielleicht einigt man sich ja doch auf ein einziges Verfahren zum Dateneinschreiben. Spezielle Software kann ja immer noch auf die Feinheiten der Produkte eingehen.

Ein universeller Programmierer wäre sowieso die optimale Sache. Also eine Hardware-Lösung für alle Produkte, verbunden mit individuellen Programmen. Meines Erachtens wird sich die „Geräuschkulisse“ zum Standard entwickeln, somit erscheint es immer vorteilhafter, die Fahrzeuge abseits der Anlage an einem eigenen Werkstattgleis digital zu warten.

Martin Beran, Linz (A)

MINA 6/2003, Vom Erdkauterweg ...

Einzeln um die Ecke

Ich erinnere mich noch aus meiner Schulzeit in den 60er-Jahren, dass ich auf dem Schulweg öfter am Werks Gelände von Bänninger vorbeigegangen bin. Die Zufahrt für Güterwagen lief in einem engen Bogen um die Gebäudecke, wobei sich das auf dem Luftbild (S. 48) gut dargestellte, schräg verlaufende Werkstor als Grenze des Lichtraumprofils darstellte. Diese sehr enge Werkszufahrt wies eine Besonderheit auf. Das kurvenäußere Gleis war keine normale Rillenschiene. Es war vielmehr aus zwei, in gehörigem Abstand verlegten, Einzelschienen gebildet, wobei in diese „Rille“ durchaus der Fuß eines Erwachsenen oder ein Motorradreifen gepasst hätte.

Da auf der Innenseite die Rille noch breiter geworden wäre, war eine Schiene mit etwa dreifach breitem Schienenkopf flach im Straßenplanum ver-

legt, worauf die Spurkränze mehr um die Kurve rutschten als fuhren, was mit einer enormen Geräuschentwicklung einherging.

Dieser enge Radius erklärt, warum auf den Bildern der Schöma-Lok (S. 52) trotz kuppelbarem Zustand ein deutlicher Pufferabstand besteht, denn Puffer an Puffer war diese Kurve nicht zu durchfahren. Bei genauem Hinsehen erkennt man auch, dass sich der Zughaken abweichend von normalen Loks in der Pufferebene oder sogar noch davor befindet, während das Pufferproblem mit dem Breuer-Lokmotor, der mir noch bekannt ist, dank langer Zugstange keine Rolle spielte. Aus dieser Pufferproblematik erklärt sich auch, dass damals jeder Wagen einzeln um die Ecke gebracht werden musste, da normale Kupplungen nicht so weit aufgedreht werden können, dass der Pufferabstand reichte. Diese länger dauernde Rangiertätigkeit führte schon zu dieser Zeit auf dem Erdkauterweg zu Staus, da es sich ja um eine öffentliche Straße handelte, über die der Zuliefererverkehr fast aller Anliegerfirmen abgewickelt wurde.

Helge Hofmann (E-Mail)

MIBA 6/2003, Neuheiten

Personen statt Güter

Bei der Vorstellung der Märklin-PA schrieben Sie, dass diese zuerst im Güterverkehr gelaufen sei und dann durch Getriebeumbau im Personenverkehr eingesetzt wurde. Dies ist nicht richtig. Die PA wurde, wie die Bezeichnung (P=Passenger, A= A-Unit) sagt, für den Personenverkehr gebaut. Für den Güterverkehr wurde die FA (Freight, A-Unit) gebaut. Die PA führt einen Heizkessel mit, daher ist sie länger und schwerer als die FA. Fa's, die man heute in den USA fahren sieht (Napa Valley Wine Train, Grand Canyon RR), sind eigentlich keine FA, sondern FPA aus Canada.

Peter Speiser (E-Mail)

MIBA 7/2003, Kö und Köf

Die Einzigartige

Es wäre noch erwähnenswert gewesen, dass die Köf II von Märklin/Trix als Einzige mit fahrtrichtungsabhängigem

Dreilicht-Spitzensignal ausgestattet ist. Ich bin analoger Gleichstrombahner und habe bis letztes Jahr warten müssen, bis die beleuchtete Märklin-Köf von Trix für Gleichstrom gebaut wurde.
G. Böhm (E-Mail)

Feines Maschinchen

In MIBA 7/2003 wird in der Marktübersicht für Kleinlokomotiven behauptet, bei Trix/Märklin gäbe es im Moment kein Modell einer Kleinlokomotive. Sowohl bei Trix als auch bei Märklin ist eine Köf II zu haben. Die von Trix sogar mit einem Multiprotokoll-Digitaldecoder! Das ist wirklich ein feines Maschinchen, denn das relativ hohe Gewicht sorgt für ausreichende Zugkraft, auch für etwas längere Wagenverbände. Außerdem ist es meines Wissens das einzige H0-Modell einer Kleinlok auf dem Markt, das über eine Beleuchtung verfügt, auch wenn diese viel zu gelb ist.

Frank Stahl (E-Mail)

MIBA 7/2003, Kohlenstaub-Transporter

Fundstelle

Wie ich in MIBA 7/2003 gelesen habe, steht im Bericht „Kohlenstaub-Transporter“ etwas über den Tenderumbauersatz von der Firma „Sächsischer Eisenbahnmodellbau“. In diesem Zusammenhang wird auf Heft 9/2001, S. 18 Bezug genommen. Dort geht es zwar auch um eine Reichsbahn-Lokomotive, aber eben um den Umbau einer Roco-50er auf eine Öllok. Der „richtige“ Artikel steht in MIBA 10/2000, S. 94.

Rene Makarow (E-Mail)

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.



E 03 – DB-Ellok und Roco-Modell in H0

Elektro-Eleganz

Sie war d a s Zugferd der Deutschen Bundesbahn in Werbung und Betrieb – schnell, stark und elegant zeugte die windschnittige E 03 von einem modernisierten Eisenbahnunternehmen, das die Nachkriegszeit endgültig hinter sich lassen wollte. Zum Erscheinen des Roco-Modells der Vorserien-E-03 erinnern Martin Knaden und Michael Meinhold an die ersten Jahre des „Einreihers“.

Schon 1939 waren die Elektrolokomotiven der Baureihen E 19/E 19.1 für Geschwindigkeiten bis 225 km/h ausgelegt, jedoch nie so schnell eingesetzt worden. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kam die Entwicklung (nicht nur) der Elloks zum Stillstand. Sie wurde erst von der Deutschen Bundesbahn mit dem Programm der Einheitseloks weiter fortgesetzt.

Deren Krönung fährt in Gestalt der E 10.12 mit immerhin 160 km/h durch die Lande – dennoch eine Geschwindigkeit, die angesichts des anhaltenden Wirtschaftswunders auf Dauer nicht konkurrenzfähig zu Auto und Flugzeug ist. Im März 1961 beauftragt die Hauptverwaltungsbehörde (HVB) daher die deutsche Lokindustrie, Entwürfe für eine neue Ellok einzureichen.

Für den Entwurf mit der Projektbezeichnung E 01 bestehen unter anderem folgende Vorgaben:

- Leistung 5000 kW
- Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
- max. Achslast 18 t

Noch 1961 reichen jeweils für den mechanischen und elektrischen Teil Krauss-Maffei und SSW, Krupp und AEG sowie Henschel und BBC (BBC mit einem eigenen Vorschlag) ihre Entwürfe ein. Allen Entwürfen ist die sechsachsige Ausführung der Lok gemeinsam, da damals die installierte Leistung unter Einhaltung des Achsdruckes nicht anders unterzubringen ist.

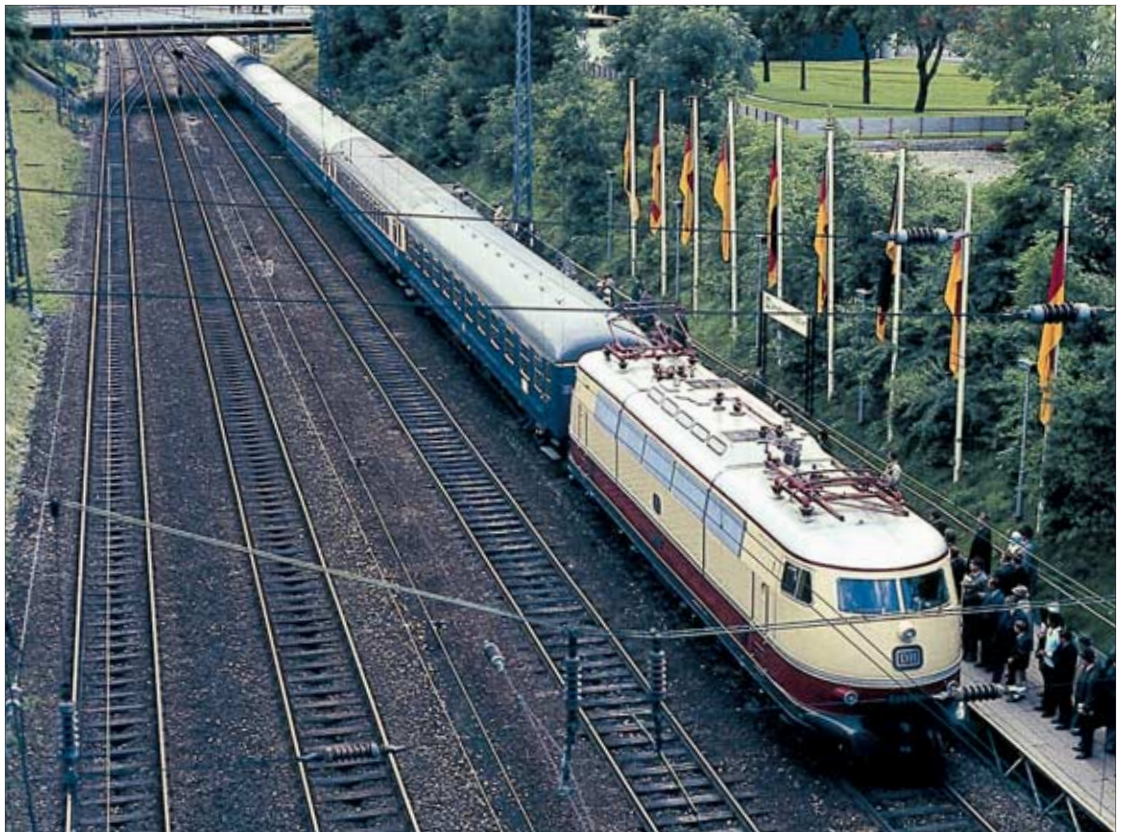
Abgesehen von der äußeren Gestaltung gibt es auch große technische Unterschiede. Der von SSW vorgeschlagene Gummiringfederantrieb „ver-

spricht“ angesichts seiner schlechten Zugänglichkeit erhöhte Wartungskosten. Der Verzweigerantrieb der Bauart Alstom aus dem Krupp/AEG-Entwurf, der sich in E 10 001 bewährt hat, zeigt nicht die erforderliche Drehelastizität. Erst der Henschel-Entwurf ersetzt den „tanzenden Ring“ des Alstom-Antriebs durch zwei gummielastische Ringe und überzeugt damit das Bundesbahnzentralamt.

In der Folgezeit modifizierten die Anbieter ihre Entwürfe. Der Fachausschuss für elektrische Triebfahrzeuge nimmt schließlich den drehelastischen Verzweiger-Antrieb Bauart Alstom von Henschel und den drehelastischen Kardan-Hohlwellenantrieb von BBC in die Endauswahl für die inzwischen als E 03 bezeichnete Lok. Mangels näherer Erfahrungen mit Pantographen kann diesbezüglich noch keine Entscheidung gefällt werden. Es wird daher der Entschluss gefasst, Einzelkomponenten in Versuchsfahrten zu erproben.

In den Jahren 1962 bis 1964 kommen alle Unterbauarten der E 10 mit verschiedenen Drehgestell-Versuchsbauarten zum Einsatz. Aus der laufenden Produktion nimmt man E 10 299 und 300 heraus und versieht sie mit Henschel-Drehgestellen, sodass sie als erste deutsche Elektrolokomotiven Geschwindigkeiten bis 200 km/h erreichen können. E 10 1270 dient als Erprobungsträger für verschiedene Strom-

Links: Unter regem Interesse der Bevölkerung – man beachte die dicht besetzte Brücke am Ausstellungsgelände der IVA 1965 – begibt sich E 03 004 auf die Schnellfahrt von München nach Augsburg. Der große Publikumsandrang bei den Schnellfahrten zwingt sogar zum Einsatz eines Aüm als Verstärkungswagen.



Rechts: Quasi der „Gegenschuss“ – von der Brücke herab hat man einen guten Blick auf den provisorisch errichteten Mesebahnsteig und die Dachrüstung der Vorserien-E-03.

Fotos: Dr. Rolf Brüning

abnehmerbauarten bis 180 km/h, die beiden 200-km/h-Elloks erproben die Stromabnehmer später auch bei noch höherem Tempo.

Während die technische Entwicklung Stück für Stück voranschreitet, macht auch die Gestaltung des Lokkastens weitere Fortschritte. In Windkanalversuchen und bei Streckenfahrten wird insbesondere die Bugwelle schnell fahrender Züge ermittelt. Verschiedene Kopfformen werden getestet und so kristallisiert sich die elipsoide Kopfform heraus, die das Erscheinungsbild der E 03 so charakteristisch prägt.

Die HVB erteilte schließlich am 24. September 1963 den Auftrag zum Bau von vier Vorserien-Lokomotiven – jeweils zwei mit den beiden Antriebsvarianten und zwei (001 und 003) mit den neuen Einholmstromabnehmern SBS 65. E 03 002 und 004 erhalten den bewährten DSB 56.

Im Februar 1965 wird im Rahmen eines Festaktes als erste Maschine die E 03 002 – beschildert als 001! – an die DB übergeben. Ist die Bedeutung der neuen Lokomotive jetzt schon den Fachleuten klar, sollte die Bevölkerung nur wenig später den neuen Star in Augenschein nehmen können. *MK*

Einsätze der E 03

Sie ist die ungekrönte Königin der IVA, der Internationalen Verkehrsausstel-

lung München 1965, und die Schnellfahrten mit 200 km/h zwischen München und Augsburg sind die eigentliche Attraktion dieser Veranstaltung. Auch der Chronist hat die 200-km/h-Fahrkarte bis heute im Allerheiligsten seines Archivs aufbewahrt, ebenso die mit der E 03 werbenden Prospekte von Henschel und Deutscher Bundesbahn.

Diese Deutsche Bundesbahn prüft die Maschinen nach der IVA auf Herz und Nieren – vor allem diverse Stromabnehmertypen und die Linienzugbeeinflussung (LZB) –, bevor sie zum Sommerfahrplan 1966 erstmals im Plandienst eingesetzt werden. Das Bw München Hbf bespannt mit den E 03 die re-

präsentativen Züge TEE 55/56 „Blauer Enzian“ zwischen München und Hamburg (seinerzeit mit einer Reisegeschwindigkeit von 106 km/h der schnellste Zug der DB) und TEE 21/22 „Rheinpfeil“, F 33/34 „Gambrinus“ und F 37/38 „Hans Sachs“ zwischen München und Nürnberg; außerdem stehen D 53/54 und D 90 auf dem Laufplan. Dabei wird eine durchschnittliche tägliche Laufleistung von 1228 km erreicht.

Die Züge des Sommerfahrplans 1966 reizen denn auch besonders zur Nachbildung, denn in diesem Jahr beginnt die EDV-gerechte Umzeichnung der Reisezugwagen nach UIC-Standard, die sich zunächst auf die international ein-

Auch der aus blauen F-Zug-Wagen gebildete „Hans Sachs“ wurde zwischen München und Nürnberg von der E 03 bespannt. Roco-Puristen müssten für die Nachbildung des Zuges in diesem Abschnitt lediglich mit dem Schürzen-WR bei Liliput oder Märklin/Trix fremdgehen; der blaue Ds (Einzelstück) kam erst in Frankfurt/M dazu. Archiv Michael Meinhold

F 37 Hans Sachs					
1. West	München (16.00) (–Ingolstadt)–Nürnberg–Frankfurt (M)–Wiesbaden (–Bingen)–Bonn–Köln–Wuppertal–Hagen (23.52)				
	⚡ *** 143% 200 t, ab Nür 250 t, ab Ffm 300 t				
	▲ ab München u Frankfurt				
1) Sa	Ds Frankfurt–Hagen	33	38	Ffm	303
Bd Fr	Am	3+	„	„	293
	Am	4	München–	„	Wt 3280
	WR	„	„	„	DSG 3661
2)	Am	5	„	„	Wt 3280
	Am	6	„	„	„
	Am	7+	Nürnberg–	„	„ Nür 2687
	▼ ab Nürnberg u Wiesbaden				
		*) 10/907 8 m ² (1 Achse), ohne Gepäckbeförderung			
		**) Abt 10 Dst			



Am 13.7.1966 ist E 03 001 mit TEE 55 „Blauer Enzian“ in Würzburg unterwegs. Der Reihungsplan zeigt die gleiche Zahl von Abteilwagen Avüm und Großraumwagen Apüm; in der Mitte Speisewagen und Barwagen. Foto: Dr. Rolf Brüning, Plan: Archiv Michael Meinhold

TEE 55 Blauer Enzian

1. Süd **München (15.00)–Augsburg–Würzburg–Hamburg (–Hamburg-Altona (23.26))**

☘ *** 145% 390 t

nicht 24., 31. XII., 1. I., 9. und 10. IV.

Avüm	3	München–Hamburg–Altona	56	56	Mü 2350
Apüm	4	„	„	„	„
Avüm	5	„	„	„	„
WRÜn:	1	„	„	„	DSG 3632
1) ARDüm	6+	„	„	„	Mü 2350
Apüm	7+	„	„	„	„
a) { Avüm	8+	„	„	„	„
Apüm	9+	„	„	„	„

a) 29. IV.–8. V. sonst Ed *) Abt 6 Schreibabteil
Abstellb Pasing 11055

gesetzten Wagen erstreckt. Der Modellbahner kann die E 03 also sowohl mit Modellen der Epoche III wie auch mit solchen der Epoche IV kuppeln – für Roco-Puristen nicht ganz ohne Bedeutung, denn der aktuelle Katalog zeigt außer den D-Zug-Wagen der Bauarten -üm-61 und -üm-63 in Epoche III keine passenden „Anhängsel“ für die E 03.

Im Fahrplan 1967/68, dem letzten vor der Umzeichnung der vier Maschinen in 103.0, bespannen die E 03 erneut mit „Rheinfeil“, „Rheinblitz“, „Blauer Enzian“ und „Rembrandt“

TEE-Züge sowie F 34 „Gambrinus“; hinzu kommen im Interesse optimaler Umlauf-Kupplungen auch mehrere D- und Eilzüge zwischen München und Stuttgart. Die durchschnittliche Tagesleistung beträgt 1191 km.

Neben den dichten Plan-Einsätzen werden weiterhin Versuchsleistungen gefahren, so z.B. im Sommer 1967 von E 03 004 zusammen mit E 10 300 Schnellfahrten mit 200 km/h auf der Strecke Köln–Aachen zur Messung von Strömungen und Druckwellen im Tunnelbereich.

Der Erfolg der Vorserienmaschinen mündet in der Beschaffung von zunächst 30 Serien-103.1 ab Mai 1970, die alsbald die nunmehrige 103.0 aus ihren angestammten Diensten zu verdrängen beginnen; ab Herbst 1970 setzt das Bw München Hbf nur noch zwei 103.0 zusammen mit den neuen 103.1 ein.

Zum Sommerfahrplan 1974 kommen die vier Vorserien-103 zum Bw Hamburg-Eidelstedt, das nur noch wenige Eilzugleistungen zwischen Hamburg, Hannover und Bremen mit ihnen fährt. Dafür setzt das BZA Minden die Maschinen nun regelmäßig für Versuchsfahrten ein, z.B. vor neuen Fahrzeugen oder für LZB-Messfahrten im gesamten IC-Netz. Doch der Stern der einstigen Star-Loks beginnt unaufhaltsam zu sinken: Als erste wird, noch während der Testfahrten auf den Neubaustrecken, am 16.11.1986 die 103 002 z-gestellt und ein Jahr später ausgemustert. Ihr folgt am 30.8.1988 die 103 004. im Sommer 1989 werden 103 001 und 103 003 zu den Bahndienstfahrzeugen 750 001 und 750 002 umgezeichnet. Letztere wird bald darauf verschrottet, während die anderen drei Vorserien-Maschinen als Museums- bzw. Ausstellungsloks überlebt haben. mm



Anlässlich der Eröffnung des Neubaustreckenabschnitts Fulda–Würzburg ist am 15.9.1989 103 002 parallel neben ihrer Nachfolgerin 120 003 aufgestellt. Foto: MK