



# Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

DM	6,90
sfr	6,90
öS	55,—
hfl	8,40
bfr	120,—
Lire	3500,—

**Sonderausgabe · Baureihe 03** von Manfred Weisbrod  
und Horst Obermayer





**Bild 1 (Titelbild):** Am 8. Juli 1980 feierte sie ihren 50. Geburtstag. Die 03 001, eine der drei Baumusterlokomotiven von Borsig, wird von der Deutschen Reichsbahn als betriebsfähige Traditionslokomotive erhalten.

**Foto: M. Weisbrod**

**Bild 2:** Die 03 222 zählte im Sommer 1966 zum Einsatzbestand des Bw Ulm. Hier beim Nachfüllen der Vorräte.

**Foto: HJO**

# Die BR 03 im Buchlayout als Sonderausgabe

Autoren: Manfred Weisbrod  
Horst Obermayer  
Bearbeitung: Hermann Merker  
Layout: Gerhard Gerstberger  
Titelbild-Foto: M. Weisbrod  
Satz: Fotosatz Geiß, Puchheim  
Druck: Nuova Grafica Moderna  
Verona  
Copyright by H. Merker Verlag,  
Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck  
nur mit Genehmigung der Redaktion.  
Ausgabe: Mai 1981

Preise:  
DM 6,90 sfr 6,90 öS 55,—  
hfl 8,40 bfr 120,— Lire 3500,—

## Inhalt

	Seite
Die Entstehungsgeschichte	6
Baumusterlokomotiven und Serienausführung	8
Versuchsausführungen	22
Die 03 175 mit Lenz-Ventilsteuerung Weitere Versuchsmaschinen	
Betriebsmaschinendienst	29
Die Baureihe 03 bei der Deutschen Bundesbahn	40
Die Baureihe 03 bei der Deutschen Reichsbahn	43
Überlegungen zur Rekonstruktion Eine Zwischenlösung 03 — letzte Rekolok der DR	

Lokomotive 003 131 anlässlich einer Sonderfahrt im Bahnhof Schwäb. Hall. Inzwischen zählt die Maschine zum Bestand des Deutschen Dampflok-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg.

Foto: HJO



# Einleitung

Dem Eisenbahnfreund bietet sich heute auf dem Büchermarkt ein ungewöhnlich breites Spektrum an Fachliteratur, insbesondere auch zum Themenkreis »Dampfeisenbahn«. Es sind Bücher, deren jeder Interessierte und Engagierte bedarf, — Bücher sozusagen für »jeden Geschmack«, aber leider in vielen Fällen nicht zugleich auch »für jeden Geldbeutel«.

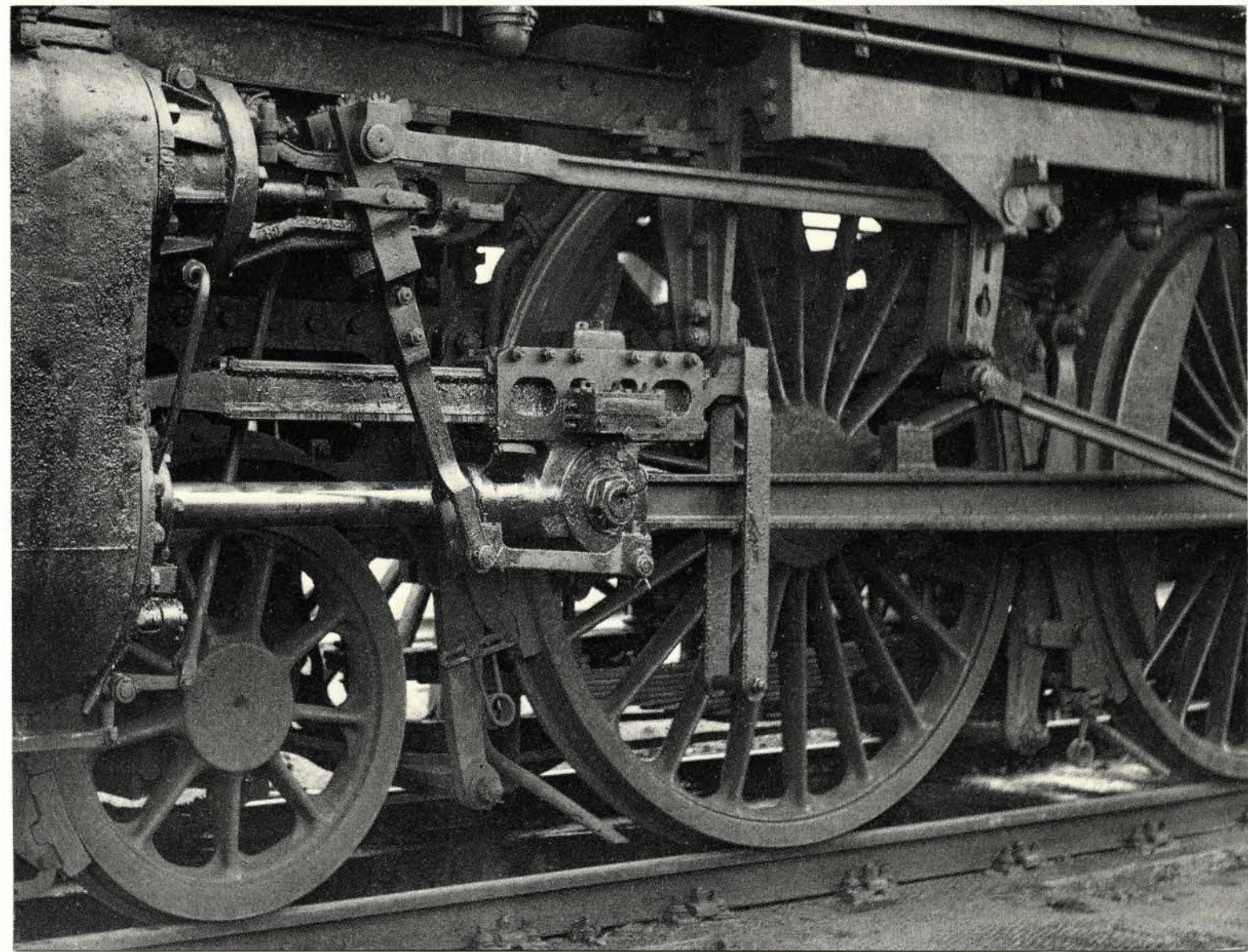
Der Hermann Merker Verlag hat mit dieser Sonderausgabe des »Eisenbahn Journals« den sicherlich gelungenen Versuch unternommen, kompakte, fachliche Information, zusammen mit gutem Bildmaterial dem Leser zu sehr günstigem Preis zu offerieren.

Das war nur möglich, da der Verlag durch seine ständigen Berichte im »Eisenbahn Journal« zum einen bereits über ein umfangreiches Bild- und Lithographie-Archiv verfügt, zum anderen aber auch von seinen Bildautoren weiteres historisches Material erhalten konnte. Dem Herausgeber ist es ein Anliegen, alte Quellen, verbunden mit neuen, in schwieriger Kleinarbeit gewonnenen Daten, dem fachlich interessierten Leserkreis zugänglich zu machen.

Da wir wissen, daß unsere Leser gute Arbeit schätzen, sind wir sicher, daß die hiermit begonnene Sonderjournal-Serie Ihren Beifall finden wird.

**Hermann Merker Verlag**

Triebwerk der BR 03.



# Vorwort

Mit der Einstellung des Dampflokbetriebes bei der Deutschen Bundesbahn am 26. Oktober 1977 sind in Europa nur noch zwei Dampflok-Paradiese geblieben: Polen und die DDR. Auch dort vollzieht sich der Wandel der Struktur der Zuförderung, ein Wandel, der bei uns nach 145 Jahren zum Abschluß kam.

Geblichen ist allerdings das Interesse unzähliger Freunde der Eisenbahn an den alten Dampflokomotiven. Die vielfältigen, meist privaten Bemühungen, einzelne Exemplare, die als rostende Denkmale zwar noch ihr Dasein fristen, vor der Verschrottung zu bewahren, machen dies besonders deutlich.

Mit dem Ausscheiden der kohle- und ölgefeuerten Maschinen aus dem Betriebsdienst wuchs die Zahl der Publikationen aus verschiedenen Verlagen über die unvergessenen Dampflokomotiven. Zum Teil handelt es sich um ausführliche Bauartbeschreibungen mit umfangreichem Bildteil und mit nahezu lückenlosen statistischen Daten. Bei anderen, kürzer gefaßten Dokumentationen bleiben aber mitunter der Text und die Bildqualität hinter den Erwartungen zurück. Als periodisch erscheinende Publikation hat das »Eisenbahn Journal« einen anderen Weg der Berichterstattung über das große Vorbild gewählt und damit die Verbindung zu den vielen erstklassigen Modellbahnerzeugnissen geschaffen. Seit der ersten Ausgabe hat das »Journal« kurze und informative Beiträge über viele Dampflokbaureihen veröffentlicht und jene Berichte noch durch aktuelle Nachträge ergänzt.

Besondere Aufmerksamkeit schenkte der Herausgeber stets dem eingesandten Bildmaterial, einer bunten Mischung aus wertvollen historischen Fotos und beeindruckenden Bildern der Gegenwart. Die Auswahl geeigneter Abbildungen war oft eine schwierige und zeitraubende Prozedur, bei der die Interessen der Leser einerseits und die technischen Probleme bei der Reproduktion andererseits zu berücksichtigen waren.

Aus Kostengründen mußte sich der Verlag zunächst mit dem Abdruck von Schwarzweiß-Fotos bescheiden, stets wurden aber große Bildformate angestrebt. Im Lauf der Jahre gelang es allmählich, in zunehmendem Maße auch Farbproduktionen einzustreuen und so schließlich zu einem

umfangreichen und richtungsweisenden Farbteil zu gelangen.

Diese Entwicklung beflügelte unsere Autoren, weiteres, eindrucksvolles Bildmaterial aufzuspüren. Mit den eingegangenen Farbdias konnten nun endlich die von den Lesern so sehr geschätzten Beschreibungen von Dampflokomotiven optisch aufgewertet werden.

Trotz einer stetig steigenden Auflage sind inzwischen leider viele Ausgaben vom »Journal« vergriffen. Ein zunächst ins Auge gefaßter Nachdruck erwies sich jedoch wegen der zu hohen Kosten als nicht realisierbar.

Nach eingehender Prüfung der Gegebenheiten bot sich eine andere Lösung an, die sich nun mit vertretbarem Aufwand verwirklichen läßt. In zwangloser Folge sollen Sonderausgaben des »Eisenbahn-Journals« erscheinen, die bei einem vernünftigen Preis die Beschreibung einer bestimmten Baureihe enthalten. Bestandteile dieser Sonderausgaben sind viele der gesammelten großformatigen Abbildungen und ein von sachkundigen Autoren verfaßter neuer Textteil, der auf authentischen Unterlagen basiert. In einer übersichtlichen Gliederung wird ein umfassender Überblick über die Entstehung und das Schicksal der behandelten Baureihe gegeben.

Es bleibt zu hoffen, daß diesen informativen und preiswerten Baureihenbeschreibungen ein guter Erfolg beschieden sein möge.

**Horst J. Obermayer**



# Die Entstehungsgeschichte

Im Typisierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1923/1924 war als Einheits-Schnellzuglokomotive lediglich die Baureihe 01 mit 20 t Achslast vorgesehen. Die mit 10 Stück gebaute Versuchsserie der Vierzylinder-Verbund-Variante der Baureihe 02 hatte bei den Erprobungen nicht die Erwartungen erfüllt und wurde daher nicht weiter gebaut.

Infolge der schlechten Finanzlage der DRG konnte der Ausbau der Strecken für 20 t Achslast nicht in vorgesehenem Maße erfolgen, so daß bis zum Ende der 20er Jahre vor allem in den norddeutschen Direktionen noch keine 01-Maschinen zum Einsatz kommen konnten. Auch die versuchsweise eingesetzte Baureihe 39<sup>0-2</sup> (pr. P 10) mußte sofort wieder von den nur für 17,5 t Achslast zugelassenen Strecken abgezogen werden, weil wegen des zu schwachen Oberbaus ernsthafte Schäden an Gleisen und Brücken zu befürchten waren. Den norddeutschen Direktionen standen deshalb nur die 2 C'-Maschinen der Baureihen 17<sup>0</sup>, 17<sup>2</sup> und 17<sup>10-12</sup> zur Verfügung, die mit Zugmassen von 500—600 t weit überfordert waren. Die Hauptverwaltung der DRG konnte sich deshalb dem Drängen des Maschinendienstes der norddeutschen Direktionen nicht länger verschließen und bestellte mit der Verfügung 31 Fkl 110 vom 20. Februar 1929 Entwürfe für eine „leichte“ Schnellzuglok mit 17,5 t Achslast. Alle bis 1930 entworfenen Einheitslokomotiven stammten vom Vereinheitlichungsbüro (VB). Jetzt

erging die Aufforderung an die Firmen Henschel-Maffei und Schwartzkopff, Projekte einer 2'C 1'-Schnellzuglokomotive mit 17,5 t Achslast, einem Kessel mit 6800 mm Rohrlänge, Vierzylinder-Verbund-Triebwerk und einer baulichen Länge vorzulegen, die das Wenden auf 20 m-Drehscheiben zuließ.

Die Forderung nach einer Verbundlokomotive, überraschte, da bereits in den Jahren 1926/1927 beim Vergleich der Baureihen 01 und 02 die Entscheidung eindeutig zugunsten der Zwillingmaschine 01 gefallen war. Als die Ausschreibung erfolgte, gab es erst 76 Lokomotiven der Baureihe 01. Alle anderen Schnellzuglokomotiven in Deutschland waren, von den Baureihen 17<sup>0</sup>, 17<sup>2</sup> und 18<sup>0</sup> abgesehen, Maschinen mit Vierzylinder-Verbund-Triebwerk.

Als der Ausschuß für Lokomotiven am 7. März 1929 auf seiner 14. Beratung über die Entwürfe zu befinden hatte, lagen folgende Projekte vor:

Vereinheitlichungsbüro:

2'C 1' h4v (Zweiachsantrieb)

2'C 1' h2

Henschel-Maffei:

2'C 1' h4v (Zweiachsantrieb)

2'C 1' h4v (Einachsantrieb)

2'C 1' h2

Schwartzkopff:

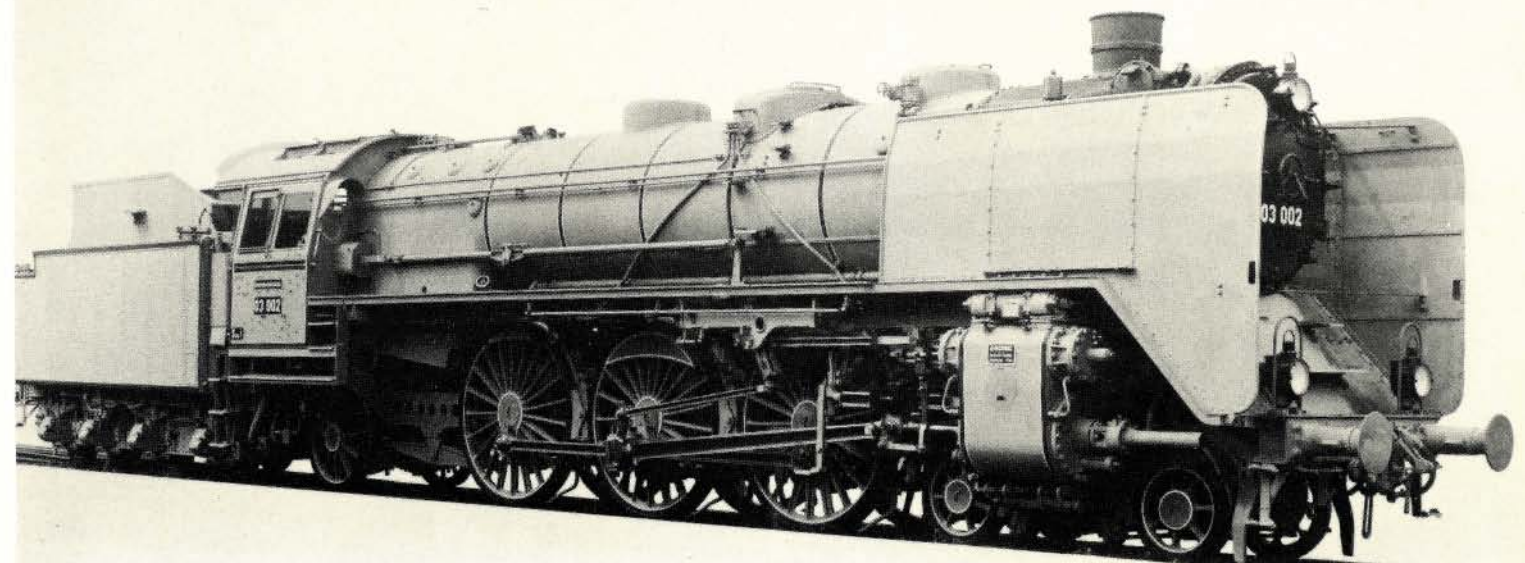
2'C 1' h4v (Zweiachsantrieb)

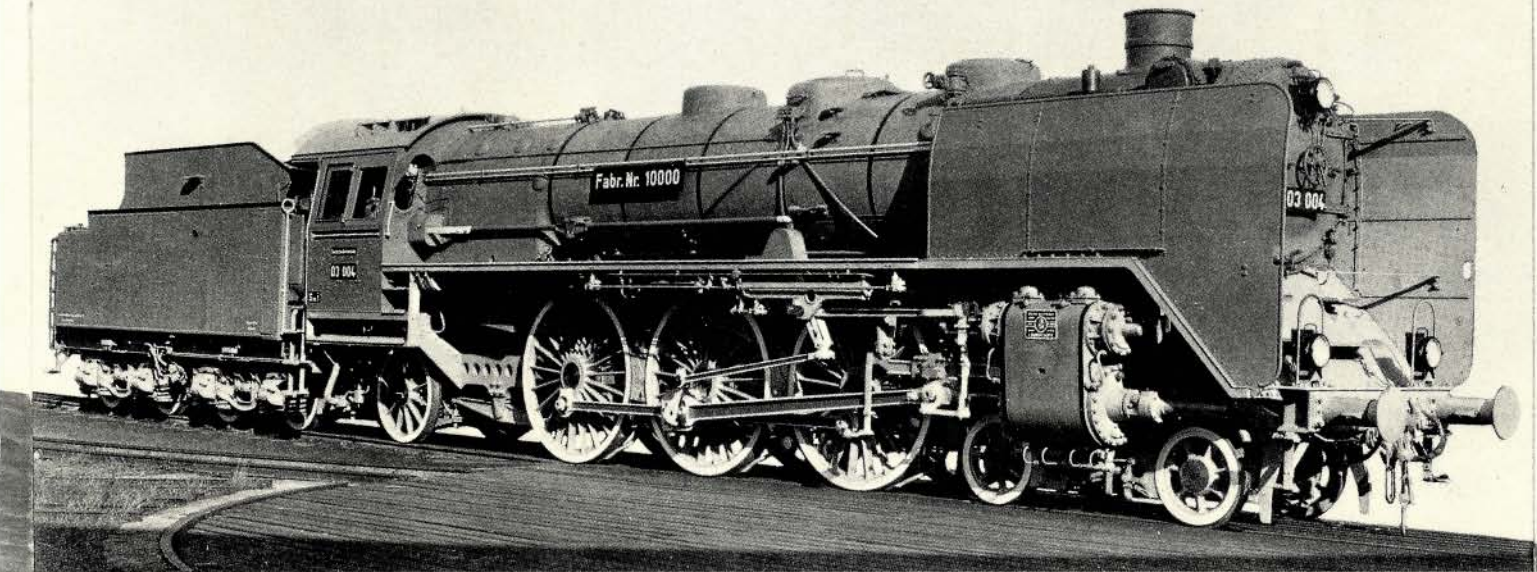
2'C 1' h4 (2 Projekte Zweiachsantrieb)

2'C 1' h2.

**Bild 3:** Die Baumusterlokomotive 03 002 in der Originalausführung.

Werkfoto Borsig





**Bild 4:** Die 03 004 war die 10000. von Schwartzkopff gelieferte Lokomotive.

**Werkfoto Schwartzkopff**

Den Ausschlag bei der ausgedehnten Diskussion um die Projekte gab der Werkstättendienst, vertreten durch Reichsbahnoberrat Lüttich vom Raw Bremen-Sebaldsbrück. Er formulierte:

„Beim Vergleich zweier gleich leistungsfähigen Bauarten ist, vom Standpunkt des Unterhaltungsdienstes gesehen, die Maschine die wirtschaftlichste, welche

- a) die einfachere Bauart aufweist,
- b) kräftiger in allen Teilen gebaut ist, die der gleichmäßigen Abnutzung unterliegen,
- c) widerstandsfähiger gegen Formänderungen der Teile ist, welche die Erhaltung der Ursprungsmaße beeinflussen,
- d) mit Rücksicht auf Lagerhaltung und Abkürzung an Reparaturzeit möglichst viel Bauteile aufweist, die in gleicher Form an vorhandenen Maschinen

schon genormt sind.

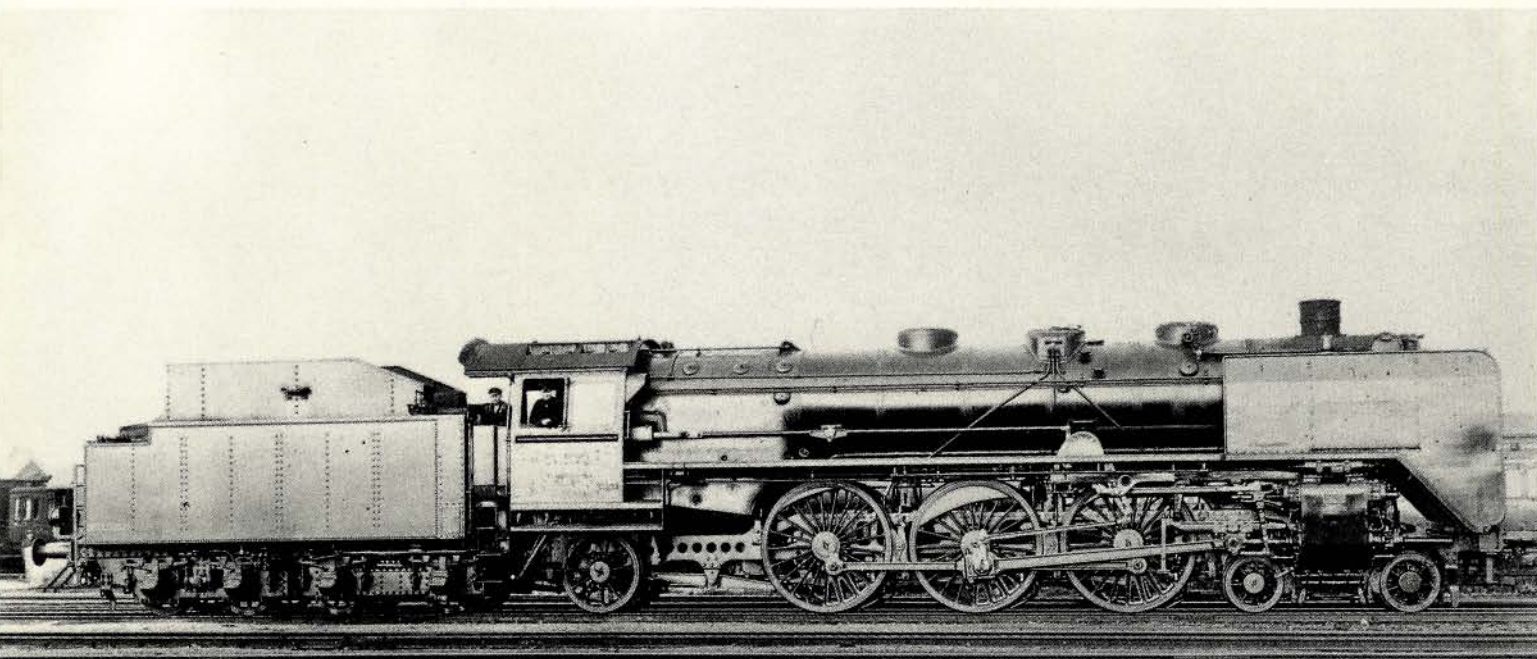
Die Vorteile, die mit der einfacheren Bauart verbunden sind, sprechen deshalb klar für die Zweizylinder-Maschine.“

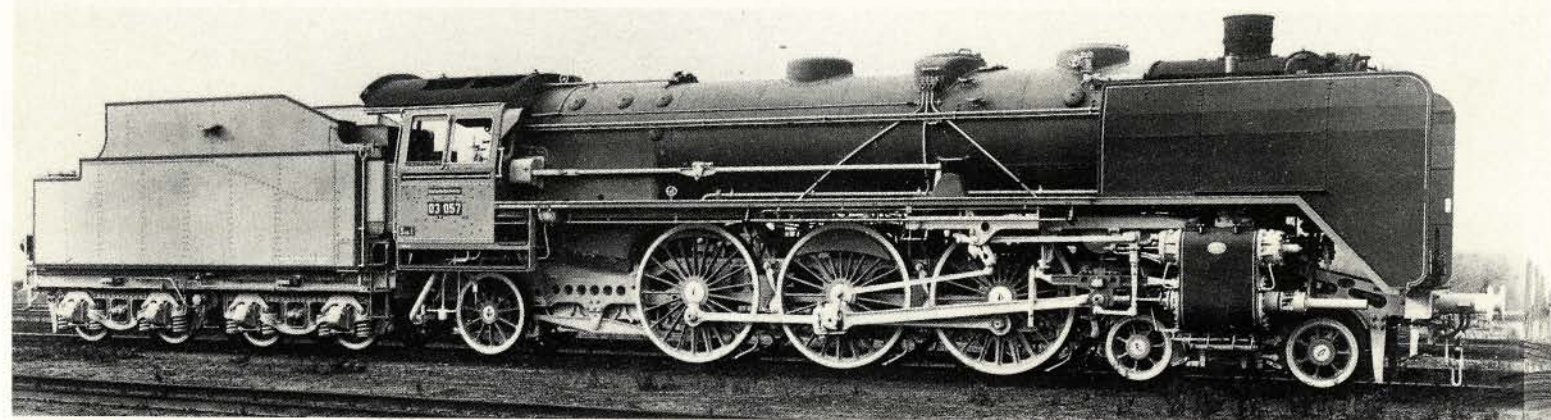
Der Ausschuß für Lokomotiven empfahl den Bau der leichten Schnellzuglokomotive als Zweizylindermaschine mit dem Kessel und dem Überhitzer nach den Vorschlägen des Vereinheitlichungsbüros. Weiterhin empfahl der Ausschuß eine strenge Bauüberwachung und Abnahme, weil bei einigen Lokomotiven der Baureihen 01 und 02 Mängel aufgetreten waren, die ihre Ursachen in nicht werkgerechter Arbeit hatten. Er empfahl auch, mit dem Bau nur Firmen zu beauftragen, die größtmögliche Gewähr für beste Arbeit böten.

Mit dem Bau von drei Baumusterlokomotiven wurde die Firma Borsig beauftragt.

**Bild 5:** Die 03 003, auch noch eine Baumusterlokomotive, mit dem Nietentender 2'2 T 30.

**Foto: Bellingrodt**





**Bild 6:** Die 03 057 (Krupp 1931, Fabrik-Nr. 1206) mit Tender 2'2" T 32 im Fotografieranstrich.

Werkfoto Krupp

# Baumusterlokomotiven und Serienausführung

Die Fertigstellung der drei Baumuster bei Borsig erfolgte sehr zügig, denn schon am 8. Juli 1930 (das ist der Geburtstag der Baureihe 03!) konnte mit der 03 001 die erste Maschine abgenommen werden. Die Baumuster 03 001-003 trugen die Fa-

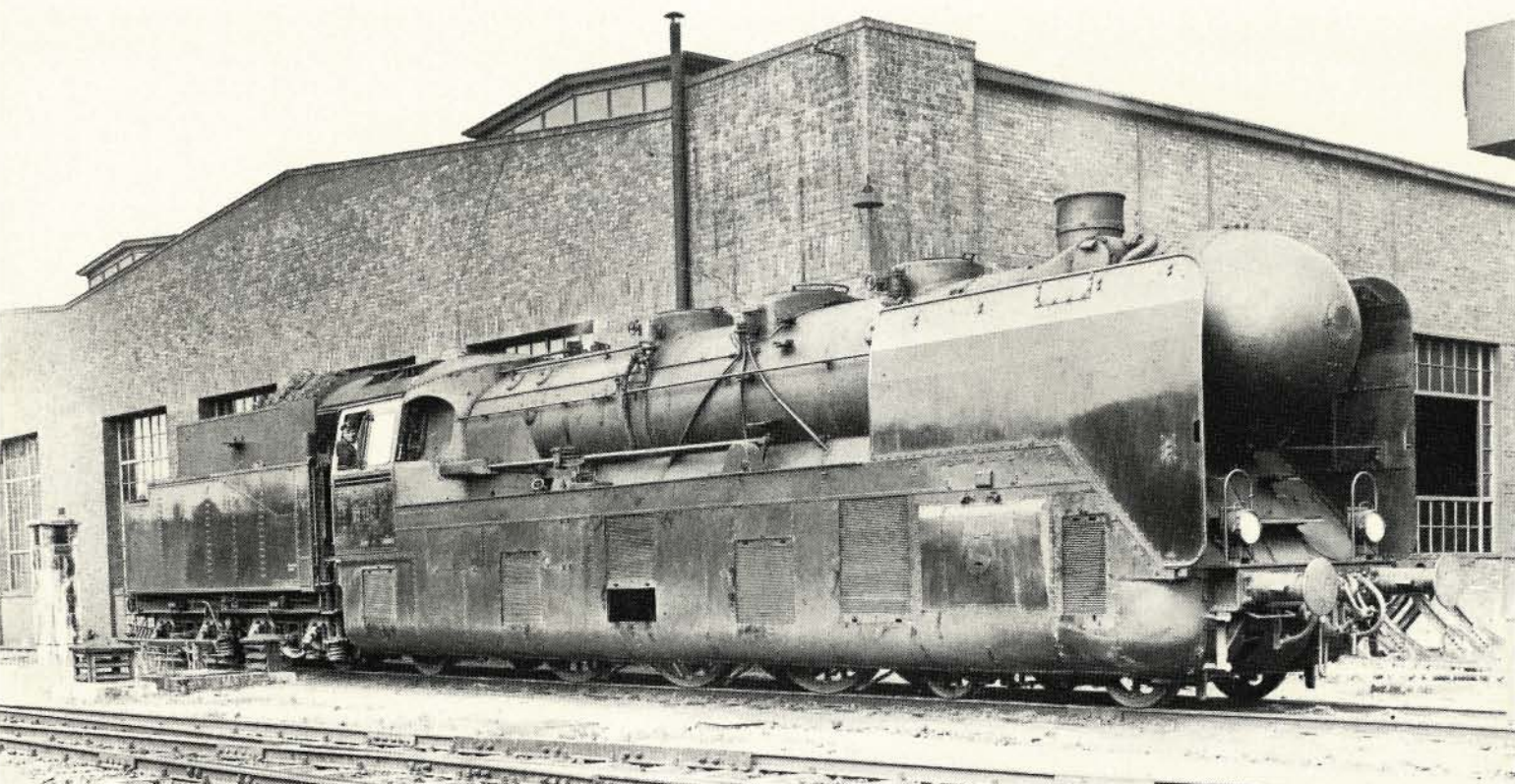
briknummern 12 251 bis 12 253. Die 03 001 wurde zwei Monate bei der Lokomotiv-Versuchsanstalt Grunewald erprobt und dann, wie die beiden anderen Maschinen, dem Bw Osnabrück zur Betriebserprobung zugewiesen, wo sie zusammen

**Bild 7:** Die 03 271 auf dem Werkhof bei Schwartzkopff in Wildau. Deutlich erkennbar, auch beim Vergleich mit dem oberen Bild, daß die Pumpen nicht mehr in den Rauchkammernischen, sondern in Fahrzeugmitte liegen.

Werkfoto Schwartzkopff







**Bild 8:** Die 03 154 mit Triebwerksverkleidung, parabolischer Rauchkammertür und Windschneidenführerhaus.

**Foto:** Bellingrodt

mit der Baureihe 18<sup>s</sup> (S3/6 1 bis 0) in einem Dienstplan liefen.

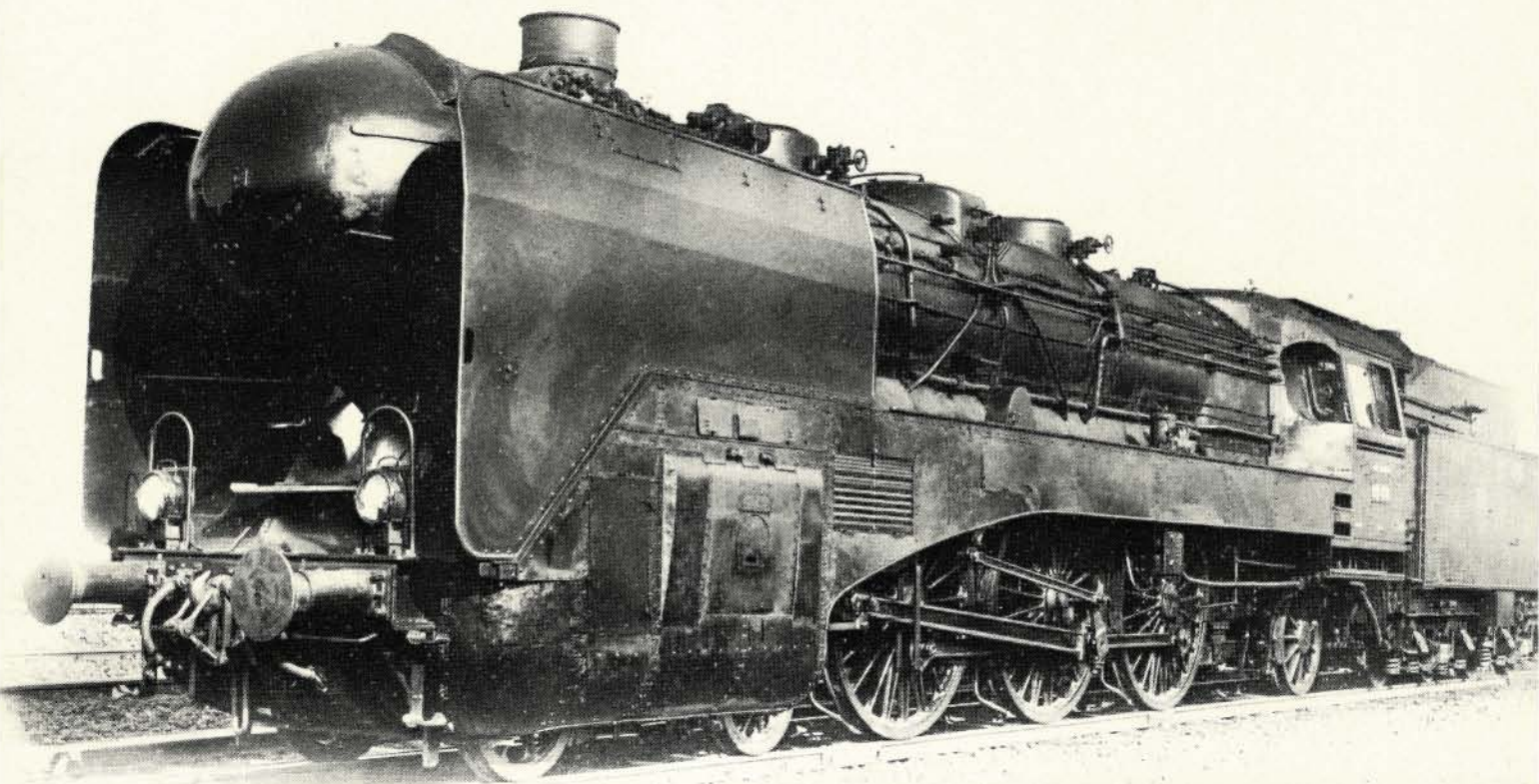
Die Baumuster waren noch mit 1,4 MPa Kessel-  
druck und Zylindern von 600 mm Durchmesser  
geliefert worden. Ab 03 004, die übrigens die  
10.000. Schwarzkopff-Lokomotive war, wurde  
der Kessel-  
druck auf 1,6 MPa erhöht, der Zylinder-  
durchmesser auf 570 mm verkleinert. Das ge-  
schah aus gleichen Gründen wie bei der Baureihe  
01, weil die Schleuderneigung der Maschine zu

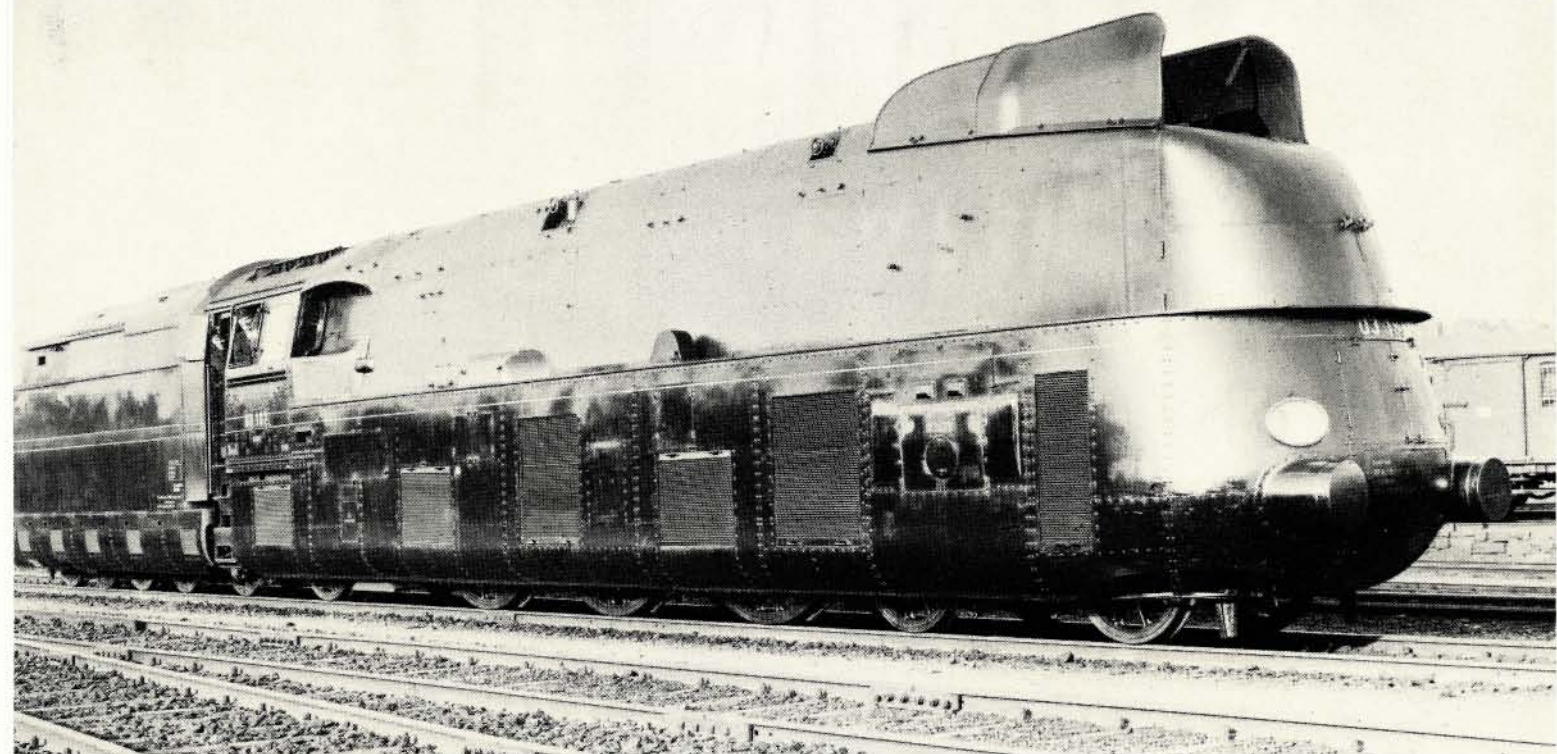
groß war, und der Kessel sich bei höheren Ge-  
schwindigkeiten schnell erschöpfte. Die Baumuster  
erhielten nachträglich Zylinder kleineren  
Durchmessers.

Die Baureihe 03 erfuhr während ihres Beschaf-  
ungszeitraumes bis 1938 nur wenig Bauartände-  
rungen. Die kupferne Feuerbüchse ist ab 03 123  
gegen eine stählerne ersetzt worden. Gleichzeitig  
wurden Luft- und Speisepumpe von den Rauch-  
kammernischen in den Umlauf auf Höhe der

**Bild 9:** Nach dem Ende der Versuche wurde bei der 03 154 die Triebwerksverkleidung im Bereich der Kuppelachsen zurückgeschnitten.

**Foto:** Bildstelle RVM





**Bild 10:** Überaus elegant und mit der 05 001 und 05 002 zum Verwechseln ähnlich präsentiert sich hier die Borsig-Lokomotive 03 193.  
**Foto: Bildstelle RVM**

**Bild 11:** 05 001, 05 002 und 03 193 (von links nach rechts). Unterschiede in der Stromlinienverkleidung sind in der oberen Frontpartie erkennbar.  
**Werkfoto Borsig**

**Bild 13:** Die Ulmer 03 246 verläßt im Herbst 1965 unter kräftigen Auspuffschlägen den Bahnhof Immenstadt Richtung Kempten.  
**Foto: J. Pistel**

**Bild 14 (Seite 12):** Die 03 131 der DB durchfährt das Donautal.  
**Foto: Hesse**

**Bild 15 (Seite 13):** Die 03 133 der DR mit Rekokessel im Bahnhof Helmstedt.  
**Foto: H. Fricke**

**Bild 12:** 03 209 mit D 191 bei Eichwalde 1937. Trotz der schlechten Fotoqualität wollten wir auf dieses Bild nicht verzichten, denn diese Triebwerksverkleidung ist in keinen Unterlagen erwähnt. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

