



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1995

Mai

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Eisenbahn-Journal

30 Jahre E 03	6
Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bei der DB	
Das Bw Simmern	14
Ein Rückblick bis zur Stilllegung Ende 1982	
Kade 93	22
Erinnerungen an eine klassische Magistrale	
Auslaufmodell V 100	
211-Hochburg Hof	28
Dampf in der Sächsischen Schweiz	30
Kohlmühle – Hohnstein vor neuem Leben	
Die Baureihe 228.6-8	34
Vor 31 Jahren in Leipzig vorgestellt	
Vor 50 Jahren: Der Krieg ist zu Ende!	40

Modellbahn-Journal

Das Modell der 118 714 von Gützold	39
Leipziger Allerlei	
Bahnhof Hetzdorf – das Vorbild als Modell	70
17 Irgendwo im Herbst	76
Eine Großanlage in N auf 23 m ²	
1'C1'-Maschinen der süddeutschen Länderbahnen:	
Die württembergische T 5 1202	80
Industriebahn in Oe	
Magische Verwandlung	84
Fahrwerk-Neuheiten für Anspruchsvolle	88
Bessere Möglichkeiten bei kleinen Spurweiten	
Mit Volldampf über Brücken, Berge, Schluchten	
Wiedersehen	90
»Kostprobe« von einer Super-Riesenanlage	94
Ein kleines Wunderwerk aus Frankreich in H0	
Stück-Werk	100
Ein Wupper-Modul mit Neubaustrecke	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	44
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Typenblatt: BR 78¹⁰	59
Typenblatt: BR 82	65
Tips & Tricks	104
Der Bahnhofswagen	
Schaufenster der Neuheiten	106
Mini-Markt	114
Bahn-Post	118
Sonderfahrten und Veranstaltungen	119

Titelbild: Maschinen der Baureihe 52 haben den Krieg, für dessen Ziele sie gebaut wurden, überlebt. Letzte Exemplare sind heute, 50 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, noch in Betrieb. Durch Dresden, seinerzeit das Ziel furchtbarer Angriffe, die auch viele Bahnanlagen zerbombten, rollt hier im Mai 1978 die Kohlenstaub-52 1079; sie wird bald Dresden Mitte erreichen – einen Bahnhof, der nicht wieder vollständig errichtet wurde.
Abb.: J. Nelkenbrecher

Editorial

Nun ist es offenkundig: Die eigentlich bereits überwundene Wirtschaftskrise hat auch die Modellbahnindustrie nicht ungeschoren gelassen. N-Spur-Pionier Arnold mußte den Gang zum Vergleichsgericht Nürnberg antreten. Ein tiefer Schock für die Branche, in der Geld und Bilanzen in der Regel mit vornehmem Stillschweigen behandelt werden.

In den Büchern des fränkischen Traditionsunternehmens hat sich dieser bittere Schritt wohl schon länger angekündigt. Die Verbindlichkeiten der Firma lagen zuletzt höher als ein Jahresumsatz, so Vergleichsverwalter Dr. Siegfried Beck. Die Produktion lag still, von den gut 200 Beschäftigten sind inzwischen viele arbeitslos gemeldet.

Daß da einige gleich den Pleitegeier auf dem Arnold-Werkstor sitzen sehen, verwundert kaum. Bei Arnold wird ein Konkurs energisch dementiert: "Angestrebt ist ein Sanierungs- und Fortführungsvergleich", so Beck. Arnold werde "in einigen Wochen wieder zu Normalverhältnissen zurückkehren". Derzeit spreche er "mit mehreren Interessenten" über eine Beteiligung, hüllt sich über deren Identität aber verständlicherweise in Stillschweigen.

Erste positive Schritte sind schon erkennbar: Arnolds zweiter Geschäftszweig, der Komponentenbau für Autozulieferer (bringt 25% vom Umsatz) läuft bereits wieder mit Volltouren. Auch auf dem Modellbahnsektor regt sich wieder zartes Grün: Mit 50 Beschäftigten wird wieder gearbeitet, um auf Bestellungen des Handels reagieren zu können.

Arnold (hoffentlich) bald gerettet, also Schwamm drüber und fröhlich weiterbasteln wie bisher? Wohl kaum. Jetzt heißt es, sich an die Nase zu fassen und umzudenken. Dies gilt in gleichem Maße für Modellbahnhersteller wie Fachpresse.

Sache der Industrie ist es, sich abzusprechen, anstatt sich um jeden Preis Konkurrenz zu machen. Die H0-Produzenten in ihrem dreimal größeren Marktsegment machen's vor. In der Nenngröße N feiern dagegen Eigensinn und unternehmerische Kurzsichtigkeit fröhliche Urständ – vor allem in Nürnberg: ICE, Pendolino, EuroSprinter sowie – heuer angekündigt – "12X" sind nur einige Beispiele teurer und überflüssiger Doppelentwicklungen. Ein Teufelskreis aus schrumpfendem Markt, sinkenden Stückzahlen, steigendem Verkaufspreis und damit immer weniger Käufern! Bei Entwicklungs- und Formenkosten von etwa einer Million Mark für eine große Schlepptenderlok bleibt da für Rendite kaum Spielraum. N-Spezialist Arnold ist mangels zweitem Standbein in einer anderen Nenngröße von solchen Fehlentwicklungen natürlich besonders betroffen.

Sache der Fachpresse wäre es, Schluß mit der gängigen Praxis zu machen, Industriemodelle mit Maßstäben zu messen, die vor wenigen Jahren noch kaum erschwinglichen Kleinserienprodukten angelegt wurden. So schön sich solche Kleinodien in der Vitrine ausmachen – ein Modell muß auch für Otto und Otilie Normalkäufer/in erschwinglich bleiben. Jeder andere Weg führt nach unten. Schluß muß auch damit sein, Hersteller, deren Produkte dem einen oder anderen Redakteur mißfallen, "mürbe" zu schreiben. Die Liliput-Pleite vor einigen Jahren war zu einem guten Teil auf solche Machenschaften zurückzuführen.

Also: Möge Arnold – auch im Interesse der Beschäftigten – rasch saniert werden, und mögen wir unsere Lehren daraus ziehen!

Sämtliche Daumen für die Firma Arnold und die Familie Weigelt drückt
die E.J-Redaktion

30 Jahre E03

Am 11. Februar 1965 wurde die erste von vier bestellten Maschinen einer neuen Gattung elektrischer Schnellfahrlokomotiven an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Die anderen drei Exemplare der neuen Baureihe E 03 folgten bis Mitte Juni, bevor in München die Internationale Verkehrsausstellung (IVA) eröffnet wurde. Lieferfirmen der Lokomotiven waren Henschel und Siemens. Bereits kurze Zeit später begann in Deutschland dann der planmäßige Reisezugverkehr mit Geschwindigkeiten bis 200 km/h.



Bild 1: Die E 03 im Wandel der Zeit:
103 001 Anfang der siebziger Jahre
noch in Ursprungsausführung mit
Pufferverkleidung und Frontschürze
(mit InterCity in München Hbf)...
Abb.: D. Kempf

Bild 2: ...und 103 143 Ende 1993
ohne diese optischen Attribute und im
neurot-weißen Farbdesign in Köln Hbf
(im Hintergrund die "lange" 103 232).
Abb.: W. Klee





Der Entwicklung der E 03.0 waren Versuchsfahrten mit den beiden Elektrolokomotiven E 10 299 und 300, die mit Henschel-Schnellfahr-Drehgestellen ausgestattet wurden, vorausgegangen. Für die Erprobung der Fahrzeuge war der Streckenabschnitt zwischen Bamberg und Forchheim ausgewählt worden. Dazu mußten Oberbau, Fahrleitung und signaltechnische Anlagen entsprechend hergerichtet werden.

Am 28. November 1963 war es schließlich soweit: Die E 10 299 erreichte bei einer Versuchsfahrt die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Einen knappen Monat später wurde diese Marke am 22. November 1963 auch von der E 10 300 erreicht und übertroffen. Damit waren wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung einer neuen Lokomotivgeneration geschaffen, die von der Bundesbahn bereits 1961 erwogen und Ende 1963 in Auftrag gegeben wurde.

Die Vorserienlokomotiven der Baureihe E 03.0

Eine der vier Prototyp-Lokomotiven der neuen Baureihe E 03 konnte von den Besuchern auf der IVA in München bewundert werden, die anderen waren im Rahmen eines aus diesem Anlaß eingerichteten Sonderverkehrs unterwegs. Täglich verkehrten bis zu drei stets ausverkaufte Schnellzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zwischen München und Augsburg. Nur 26 Minuten dauerte die Fahrt auf der 62 km langen Strecke – schneller schafft es heutzutage auch der ICE nicht. Eine Rückfahrkarte kostete nur 4 DM; dementsprechend gewaltig war der Andrang der Fahrgäste.

Nach dem Ende der IVA und dem Abschluß der folgenden Erprobung kamen die E 03.0 zum Bw Nürnberg Hbf. Drei der Lokomotiven liefen im planmäßigen Verkehr vor TEE- und F-Zügen, die vierte Maschine diente als Reserve und stand für weitere Tests zur Verfügung.

Bei der Entwicklung der Baureihe E 03 wurde sehr eindrucksvoll Leichtbau hoher Festigkeit verwirklicht. Der Rahmen ist eine



vollkommen geschweißte Stahlkonstruktion, mit der die aus Leichtmetall gefertigten Hauben des Aufbaus verschraubt wurden. Da die drei Motoren aus den Drehgestellen herausragten, war eine Ausführung mit Drehzapfen nicht möglich. Zur Übertragung der Zug- und Bremskräfte von den Drehgestellen auf den Rahmen mit den Zug- und Stoßeinrichtungen wurden tiefangelenkte Zug-/Druckstangen eingebaut. Über je acht Schraubenfedern stützt sich der Brückenrahmen auf den beiden dreiachsigen Drehgestellen ab.

Die Lokomotiven E 03 001 und 004 erhielten einen "Verzweigerantrieb" mit Gummidrehfeder und zweiseitigem Stirnradantrieb. Mir einem einseitigen Gummiring-Kardantrieb wurden dagegen die E 03 002 und 003 ausgestattet.

Die Nennleistung der Maschinen wurde mit 6420 kW bei 200 km/h angegeben. Kurzzeitig war eine Überlastung bis 9000 kW möglich. Ein aus acht Wagen bestehender Schnellzug konnte in beachtlichen knapp 180 sec aus dem Stand auf 200 km/h beschleunigt werden.



waren die inzwischen umgezeichneten 103 002 und 003 im Bw Seelze beheimatet; sie dienten dem BZA Minden als Erprobungsmaschinen. Wenig später kamen alle vier Prototypen beim Bw Hamburg-Eidelstedt zum Einsatz.

Sehr große Beachtung fand der neue Geschwindigkeitsrekord für deutsche Schienenfahrzeuge, den die dafür entsprechend umgebaute 103 003 am 14. Juni 1985 mit 283 km/h zwischen Gütersloh und Neubekum aufstellte.

Bald danach mußte die 103 002 als erste der Vorserienloks den Dienst quittieren. Nach ihrer Ausmusterung am 15. Dezember 1986 war sie zunächst als Museumslok der DB vorgesehen. Nachdem dafür jedoch die am 30. August 1988 ausgemusterte 103 004 ausgewählt wurde – die sich heute im Bw Lichtenfels befindet –, kam die 103 002 in das Deutsche Dampflokmuseum nach Neuenmarkt-Wirsberg.

Die beiden verbliebenen Maschinen 103 001 und 003 erhielten den Status von Bahndienstfahrzeugen und ab April 1989 die neuen Betriebsnummern 750 001 und 002. Bereits zum 30. Oktober 1989 war die Ausmusterung der 750 002 verfügt worden. Betriebsfähig erhalten geblieben ist bislang nur die 750 001 im Bh Hamburg 1.



Bild 3 (linke Seite oben): Die zunächst als E 03 001 in Dienst gestellte E 03 002 nach ihrer Ablieferung im Februar 1965.

Abb.: DB, Sammlung Bätzold

Bild 4 (links): Anlässlich der IVA 1965 in München waren drei der E 03-Prototypen bei ersten öffentlichen 200-km/h-Schnellfahrten auf der Strecke Augsburg – München präsentiert worden – hier E 03 004 mit Sonderzug beim Ausstellungsgelände in München.

Abb.: R. Birzer

Bild 5 (oben): Mit unterschiedlichen Pantographen war E 03 003 längere Zeit im Einsatz. Am 30. Juli 1967 traf die Maschine mit dem TEE 54 "Blauer Enzian" in Würzburg Hbf die E 10 317 – Schönheiten unter sich.

Abb.: A. Schöppner

Bild 6: Noch heute ist E 03 001 im Einsatz – als Bahndienstlok 750 001 in Meßzugdiensten (Aufnahme in Stuttgart-West, 1991).

Abb.: S. Czarneci



Im Planeinsatz blieben Fahrten mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anfangs allerdings nur auf wenige Streckenabschnitte beschränkt. Bei der Bespannung von Zügen mit Überlast ergaben sich bei Fahrten im Bereich zwischen 120 und 140 km/h thermische Probleme, die zum Teil durch Verbesserung der Transformatorkühlung zu beheben waren.

Als später genügend Serienlokomotiven zur Verfügung standen, konnten die vier Prototypen für weitere Versuche aus dem Plandienst abgezogen werden. Ab Oktober 1971



Die Serienlokomotiven der Baureihe 103.1

Nach vierjährigem Einsatz der vier Prototypen und nach Auswertung der Versuchsergebnisse erteilte die Bundesbahn im Jahre 1969 die Aufträge zum Bau von 75 Lokomotiven der Baureihe 103.1. Die Fertigung der beiden Serien war den Lokomotivfabriken Henschel, Krauss-Maffei und Krupp sowie den Elektrokonzernen AEG, BBC und SSW übertragen worden.

Inzwischen waren auch weitere Strecken bzw. Streckenabschnitte für höhere Geschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut und neue Verbindungen im hochwertigen Fernreiseverkehr geschaffen worden.

Als erste Lok wurde die 103 109 am 27. Mai 1970 geliefert und nach der Erprobung in Dienst gestellt. Als nächste wurden die von Krupp und AEG gebauten Lokomotiven 103 123 bis 130 noch 1970 in Dienst gestellt. Von November 1970 bis Januar 1971 folgten die 103 119 bis 122 von Henschel und AEG. Krauss-Maffei und Siemens lieferten die 103 101 bis 108 von Januar bis Mai 1971. Von Henschel und Siemens kamen die 103 109 bis 118, die von September 1970 bis März 1971 in Dienst gestellt wurden. In kleineren Losen gelangten die anderen Fahrzeuge, einschließlich der Betriebsnummer 103 215, bis August 1972 zur Ablieferung.

Unterdessen hatte die DB bereits zwei weitere Serien mit je 20 Maschinen in Auftrag gegeben. Davon wurden 15 Exemplare von Krauss-Maffei und Siemens, alle anderen von Henschel, BBC und Siemens gefertigt und bis Juli 1974 abgeliefert.

Charakteristisches äußeres Baumerkmal der Serienlokomotiven ist die zweite Reihe von Lüftergittern in jeder Seitenwand. Diese Maßnahme brachte allerdings nicht nur eine verbesserte Kühlung für Transformator und Fahrmotoren, sondern auch eine größere Verschmutzung des Innenraums. Im technischen Bereich gab es auch noch Verbesserungen an den Motoren, am Transformator, an den Stromabnehmern und am Bremssystem. Ab der Betriebsnummer 103 216 weisen die Lokomotiven eine Länge über Puffer von 20 200 mm auf. Der

Bild 7: Als erste Serienlok wurde 103 009 am 27. Mai 1970 abgeliefert. Sie unterschied sich von den nachfolgenden Maschinen durch ein spitz endendes Zierfeld um die Lüftergitter. **Abb.: P. Bäuchle**

Bild 8: Ab Herbst 1971 waren 103.1 im neuen IC-Verkehr das "Zugpferd" schlechthin. Hier verläßt 103 169 mit einem IC Frankfurt/M Hbf. **Abb.: Werkfoto Krauss-Maffei**





Bild 9: 103 201 mit IC 523 "Heinrich der Löwe" auf dem Viadukt bei Möhren (12. Mai 1988).
Abb.: D. Kempf

Bild 10: Mit einem TEE passiert 103 185 die Bk Peternach bei Boppard (15. Oktober 1977).
Abb.: B. v. Mitzlaff

Zuwachs von 700 mm ergab sich durch die erforderlich gewordene Vergrößerung der Führerräume.

Mit einer Nennleistung von 7440 kW bei 181 km/h waren die Serienlokomotiven der Reihe 103 nicht nur die schnellsten, sondern auch die stärksten Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn. Mit speziellen Radsatzgetrieben war die 103 118 lauftechnisch sogar für 265 km/h zugelassen. Bei einer Versuchsfahrt zwischen Gütersloh und Oelde erreichte die Lok am 12. September 1973 mit 252,9 km/h einen neuen deutschen Geschwindigkeitsrekord, der erst zwölf Jahre

später durch die bereits erwähnte Rekordfahrt der 103 003 überboten wurde.

Einsätze

Haupteinsatzbereich der Baureihe 103 blieb lange Zeit der attraktive TEE- und danach der IC-Verkehr. Mit strukturellen Änderungen im TEE-Netz konnten ab dem Fahrplanwechsel im Mai 1976 wesentliche Verbesserungen im Fernverkehr erzielt werden. Der TEE "Prinz Eugen" verband nun das Rhein/Ruhr-Gebiet und den Frankfurter Raum mit Wien. Bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 103 betrug die Fahrzeit auf der 754 km langen Strecke Frankfurt – Wien siebeneinhalb Stunden. Damit war dies der schnellste Zug zwischen den beiden Metropolen. Die Lokomotive blieb über Nacht in Wien und übernahm am nächsten Morgen die Rückleistung.

Kürzere Reisezeiten konnten auch die von Loks der Reihe 103 geführten TEE-Züge "Erasmus" von München nach Den Haag, "Rembrandt" von München nach Amsterdam und "van Beethoven" zwischen Amsterdam und Nürnberg verbuchen.

Dominierend war die 103 stets auch in dem im September 1971 eingeführten InterCity-System, wenngleich ihr heute mit der Baureihe 120 eine Konkurrenz erwachsen ist. Laufleistungen von 30 000 km monatlich mit durchschnittlichen Zuglasten von 480 t waren keine Seltenheit.

Der Einsatz auf Neubaustrecken blieb den 103 zunächst verwehrt. Eine Ausnahme war die Bespannung des LH-Airport-Express zwischen Frankfurt/M und Stuttgart. Neben den IC-Leistungen auf den Linien 1, 2 und 5 übernahmen die 103 auch die Bespannung von InterRegio-Zügen, so auch zwischen Stuttgart und Nürnberg bzw. Mün-

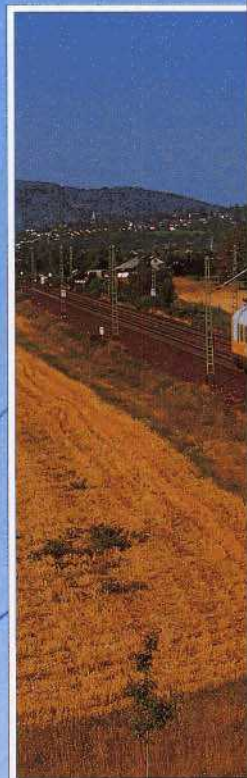


Bild 12: Neue Farben: Bei Freihalden-Jettingen legt sich die neurolote 103 169 mit dem "bunten" IC 118 in die Kurve (16. September 1992).
Abb.: G. Zimmermann

Bild 11 (oben): Als erste ihrer Reihe wurde die 103 115 im Mai 1987 neu lackiert – hier mit FD 264 "Mozart" bei Sossau im Februar 1988.
Abb.: Ch. Kirchner

chen. Auch Berlin und Magdeburg werden inzwischen ebenfalls planmäßig von der Baureihe 103 erreicht.

Zunehmende Verschleißerscheinungen an den Laufwerken und Ausfälle durch Schäden an Kabelsträngen machten sich ab 1992 immer häufiger bemerkbar und waren der

Anlaß für auferlegte Beschränkungen. Für verschiedene Maschinen mußte eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h verfügt werden.

Zu den optischen Änderungen, die dem Bild der Lokomotiven abträglich waren, zählten der Abbau der Frontschürzen und die rote