B 10533 F - ISBN 978-3-89610-382-6 - Best.-Nr. 70 13 02

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50
Schweiz sfr 29,80
Benelux € 17,50
Italien, Spanien € 19,50
Portugal (con.) € 19,50

www.eisenbahn-journal.de

4 196675 015008 02

Eisenbahn JOURNAL

EXTRA

2 2013

BAUREIHE 103

Mit DVD
61 Minuten



DIE BAUREIHE 103
Die schönsten Filme aus dem ER-VideoExpress

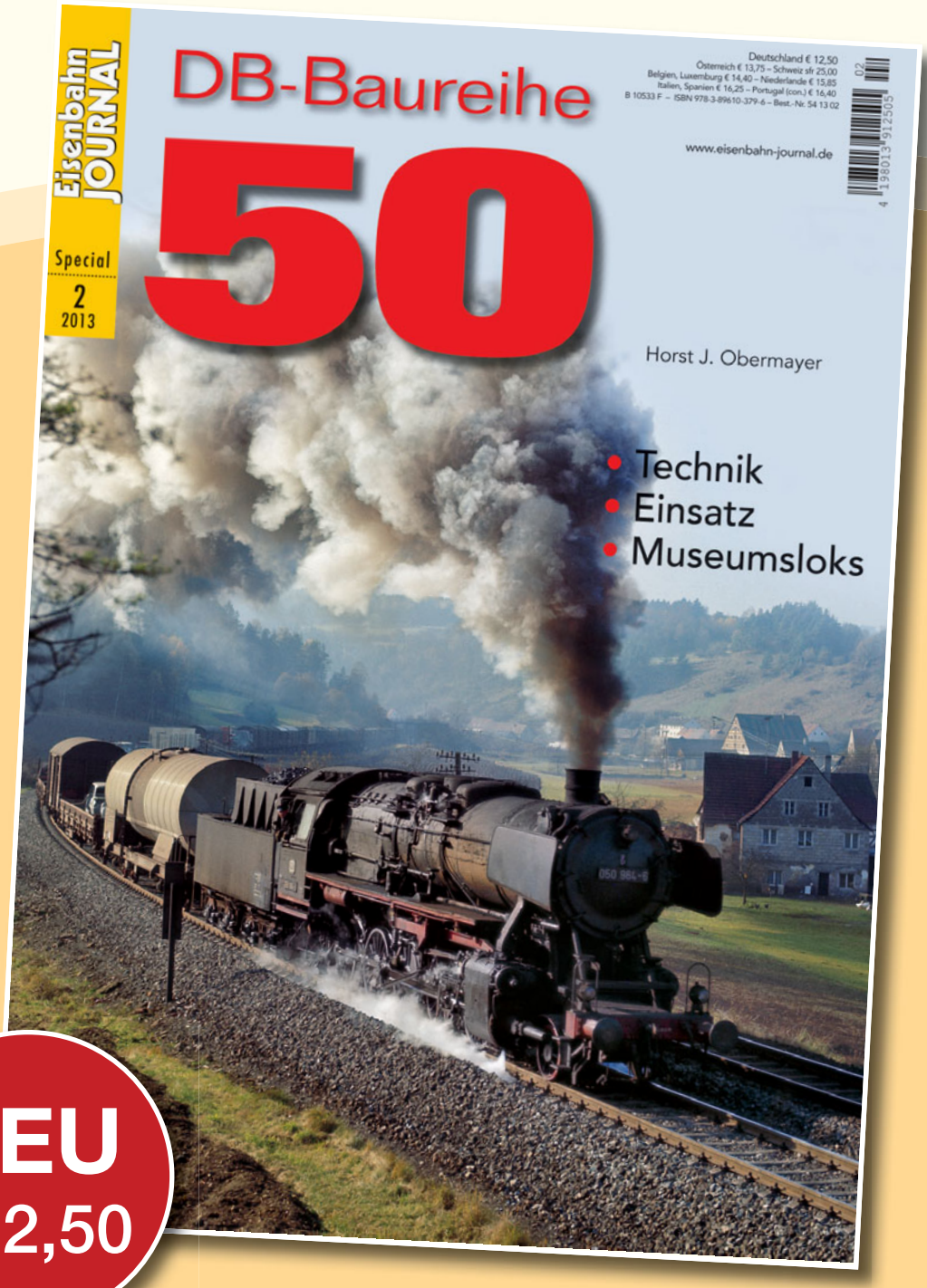
BONUS:
Trailer und tolle Filmausschnite aus RioGrande-Filmen

DVD VIDEO

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Konrad Koschinski

Vielseitiges Arbeitstier



Von den über 3.000 zwischen 1939 und 1944 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten Maschinen der Baureihe 50 waren am 1. Oktober 1957 noch 2.308 Exemplare bei der DB im Einsatz. In dieser EJ-Specialausgabe widmet sich Horst Obermayer der Entwicklung und der Technik der 50er sowie ihren vielfältigen Einsätzen bei der DB.

EJ-Specialausgabe 2/2013
DB-Baureihe 50
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 541302

NEU
€12,50

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

SIE LÄUFT

und läuft und läuft ...

Als 1995 das erste EJ-Sonderheft über die Baureihe 103 herauskam, schien das Einsatzende der verschlissenen Sechsachser nahe. Tatsächlich erwuchs den „Intercity-Stars“ ab 1997 in ihrem ureigenen Metier durch die neuen Drehstromloks der Baureihe 101 ernsthafte Konkurrenz. Das Hauptaufgabengebiet verlagerte sich zum Interregio-Verkehr, etliche 103er schieden wegen Fristablauf oder fälliger Reparaturen aus.

Nach dem Ende des Sonderverkehrs zur EXPO 2000 sollte es mit dem regulären 103-Einsatz definitiv vorbei sein. Mehrere als „Deadline“ geltende Termine folgten, der Bestand schrumpfte drastisch, trotzdem lebte der Plandienst immer wieder auf. So musste – vielmehr durfte – die Geschichte fortgeschrieben werden, in Sonderheften des Eisenbahn-Journals nun schon zum fünften Mal.

Ihre von kaum einer anderen Elektrolokomotive in Deutschland erreichte Popularität verdankt die 103 der perfekten Harmonie von Kraft und Form. Bei der Bundesbahn war sie Werbeobjekt Nummer eins. Wäre er nicht schon für den VW Käfer vergeben gewesen, hätte die DB vielleicht mit dem Slogan geworben: „Es gibt Formen, die man nicht verbessern kann.“ Die VW-Reklame zeigte die Rückansicht des Käfers als Ei. Noch näher an die Eiform kommen freilich die Stirnpartien der 103 heran.

Der berühmteste Werbespruch für den von 1945 bis 2003 serienmäßig in 21,5 Millionen Exemplaren gebauten VW Käfer lautet: „Er läuft und läuft und läuft ...“ Fans der Hundertdrei mögen es als Frevel empfinden, ihr heiliges Kultobjekt mit einem profanen (obschon ebenso kultigen) Auto zu vergleichen. Selbst der langlebigste Käfer brachte es nur auf einen kleinen Bruchteil der von den 103ern im Schnitt erreichten Laufleistungen. Die noch oder wieder aktiven 103 113, 235 und 245 haben bisher jeweils um die neun Millionen Kilometer runtergespult. Gut, sie sind zusammen mit der 103 222 (die wegen ihres langjährigen Einsatzes im Versuchsdienst nur etwa 6,5 Millionen Kilometer auf dem Konto hat) die letzten Überlebenden. Doch auch die meisten längst ausgemusterten Loks knackten zumindest die Acht-Millionen-Marke.

Nachdem im August 2013 endlich auch die hauptuntersuchte 103 113 zugelassen worden ist, sind wieder drei Maschinen im IC-Dienst zu erleben. Der Frankfurter Plan hat den 103 113 und 103 235 sogar ein Revival auf der an tollen Fotomotiven reichen linken Rheinstrecke beschert. Irgendwann werden wir vom wirklichen Finale der Baureihe 103 berichten müssen. Bis auf Weiteres gilt aber in freier Analogie zur VW-Reklame: Sie läuft und läuft und läuft ...

Natürlich haben wir in diesem EJ-EXTRA die Einsatzgeschichte auf den jüngsten Stand gebracht. Zudem ist das Heft fast komplett neu illustriert, historische Aufnahmen inklusive. Und dass es noch reichlich Gelegenheit geben würde, die Kultlokomotiven auch in Megapixeln aufs Bild zu bannen – wer hat das je geahnt?

Konrad Koschinski



86 EINSATZ 2003 BIS 2013: Seit 2006 wurden meist vier Loks im Betriebsbestand geführt.



34 DESIGN: Kraft und Eleganz harmonierten perfekt. Ihre markante Form mit der kugeligen Kopfpartie entwickelte sich zum Symbol für herausragendes Tempo und zum Werbeobjekt Nummer eins der Deutschen Bundesbahn.



26 TECHNIK DER SERIEN-103: Das Einsatzkonzept verlangte auch die Beförderung 800 t schwerer D-Züge mit Tempo 160. Deshalb wurde die Serienversion auf noch höhere Leistung getrimmt.

TITELFOTO:
M. Niedt (103 197 in Stuttgart Hbf, 21. August 1984)

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
J. Seyferth (2), Siemens, H. Först/Slg. Brinker, M. Hahmann



Galerie 6

VORSERIE
Geplant als E 01 14

SERIEN-103 – TECHNIK
145 „runde Renner“ 26





14 VORSERIEN-E 03: Japans Vorpreschen in Sachen Hochgeschwindigkeit spornte die DB-Oberen an. Ein Jahr nach dem Debüt des „Shinkansen“ erreichten 1965 erstmals in Europa planmäßige Schnellzüge Tempo 200. Der Einsatz der nagelneuen E 03 zwischen München und Augsburg während der Internationalen Verkehrsausstellung war eine gelungene Generalprobe.
Die vier Vorserienlokomotiven E 03 001 bis 004 verfügten über eine Nennleistung von 6360 kW und waren zu jener Zeit die leistungsfähigsten Lokomotiven der DB. Mehrere Jahre lang bespannten sie das TEE-Zugpaar „Blauer Enzian“ München – Würzburg – Hannover – Hamburg. Zwischen München und Augsburg durften sie mit diesem Zug ab 1966 planmäßig 180 km/h schnell fahren.

46 EINSATZ 1970 BIS 1997: Zwei Jahrzehnte lang prägte sie den IC-Verkehr, 1991 gab sie die Paraderolle an den ICE ab.

DESIGN
Die Schönste und die Stärkste 34

EINSATZ 1970 BIS 1997
Paradepferde der Bundesbahn 46

EINSATZ 1997 BIS 2002
Schon vor dem Ende legendär 64

ZEITTAFEL 1963 – 2013
Chronik der 103 78

EINSATZ 2003 BIS 2013
Finale? Nicht wirklich … 86

Statistik & Quellen 110
Impressum & Vorschau 112
Fachhändler-Adressen 114


2
3
140 811-1
DB
103 004-8



Mit Lieferung der vier Vorserienloks E 03 001 bis 004 begann 1965 die E 03-Ära. Das Foto vom August 1973 zeigt die 103 004 bei der Bremsprobe in Nürnberg Hbf. FOTO: J. NELKENBRECHER



Die markante Form mit der kugeligen Kopfpartie entwickelte sich zum Symbol für herausragendes Tempo (Loreley-Tunnel, 1986).
FOTO: J. SEYFERTH

