



Bild 13: Am 12.12.1974 bringt eine 103 den IC 105 von München nach Würzburg. Die Abendsonne spiegelt sich in der Hochwasser führenden Sandrach bei Oberstimm.

Foto: L. Bergsteiner

Bild 14: Ein Schnelltriebwagen der Baureihe 601 wird im Hauptbahnhof München bereitgestellt. Seine Fahrt als Intercity wird ihn über Ingolstadt und Würzburg nach Frankfurt führen. Im August 1974 beim Bw München Hbf.

Foto: L. Bergsteiner





Bild 1: Das letzte Bild zur »Hauptbahn München—Ingolstadt« leitet gleich zum nächsten Artikel über. Es zeigt einen Überblick über das Freigelände des Bw München Hbf, wo neben Lokomotiven der Reihen 111 und 144 auch zwei der drei Triebwagengarnituren der Baureihe 403/404 abgestellt sind. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (19.9.81) waren sie schon wieder aus dem IC-Plandienst ausgeschieden und wurden nur noch für Sonderfahrten verwendet. Die ehemaligen IC-Triebzüge waren übrigens seit ihrer Indienststellung im Jahre 1973 bis zum 16.1.1982 im Bw München Hbf beheimatet.
Foto: A. Ritz

Bild 2: 5 Jahre lang waren sie täglich im IC-Dienst eingesetzt. Jeden Morgen kurz nach sechs Uhr verließen sie den Hauptbahnhof München als IC 180 »Albrecht Dürer« zur langen Reise nach Bremen und zurück.
Foto: Obermayer





Bild 3: Nach der generellen Einführung der zweiten Wagenklasse in den IC-Zügen verschwanden diese Triebzüge aus dem Plandienst. Sie wurden nun vermehrt für Gesellschaftssonderfahrten verwendet. Am 10.5.1981 fuhr ein 403 von Garmisch-Partenkirchen nach Baden-Baden (aufgenommen beim Bahnhof Wilzhofen nördlich von Weilheim).
Foto: A. Ritz

Lufthansa Airport-Expresß

Nach einer nicht sehr glanzvollen Vergangenheit im Intercity- und Turnus-Verkehr begann am 27. März 1982 die zweite Karriere der Triebzüge 403/404 der Deutschen Bundesbahn. Ein großangelegter Werbefeldzug in allen Medien ging diesem Ereignis voraus und machte »Donald« noch populärer, als er ohnehin schon war. Den Beinamen »Donald« hatten die Triebzüge im AW-Stuttgart-Bad Cannstatt erhalten, das sowohl für die planmäßigen Untersuchungen als auch für die Beseitigung verschiedener Störungen zuständig war und auch in der Zukunft bleiben wird.

Die Planung der Triebzüge für den Schnellverkehr, die im Intercity-Dienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h eingesetzt werden sollten, erfolgte bereits im Jahr 1969. Ein Jahr später wurden die Aufträge zum Bau der 3 vierteiligen Züge vergeben. Gefertigt wurden die Fahrzeuge bei LHB in Salzgitter und bei MBB in Donauwörth. Die elektrische Ausrüstung stammte von den Firmen AEG, BBC und SSW, die Drehgestelle entwickelte die MAN in Nürnberg. Für das

nicht unumstrittene Design der Triebwagen zeichnet das Design-Center der Deutschen Bundesbahn verantwortlich.

Beim Bau der Wagenkästen, die in ihrer Konzeption an die Rümpfe von Düsenflugzeugen erinnern, wurden Großstrangpressprofile aus einer Leichtmetall-Legierung und glasfaserverstärkte Polyester-Großbauteile verwendet. Die Triebzüge verfügen über einen Allachsenantrieb, eine gleisbogenabhängige Wagenkasten-Einstellung und eine komfortable Inneneinrichtung. Besondere Aufmerksamkeit schenkte man auch der Ausführung automatischer Systeme der Fahr- und Bremssteuerungen.

Jeder der drei Triebzüge besteht aus zwei Endwagen mit windschnittig ausgeführter Kopfform und je einem Großraum- und einem Abteilwagen mit Speiseraum und Sekretariat. Die Endwagen haben die Betriebsnummern 403 001 bis 006, die Großraumwagen sind als 404 001 bis 003 bezeichnet und die Abteilwagen als 404 101 bis 103. Die Triebzüge verfügen über eine Nennleistung von 3.840 kW bei einer Geschwindigkeit von 139 km/h.

Jeder einzelne Wagen ist mit vier Fahrmotoren ausgestattet, außerdem erhielt jedes Fahrzeug eine vollständige elektrische Ausrüstung mit Hauptschalter und Transformator. Die Stromführung von den Dachstromabnehmern auf den Endwagen zu den Mittelwagen erfolgt über Dachleitungen und über elektrische Kontakte in der automatischen Scharfenberg-Mittelpufferkupplung.

Nach der Indienststellung im Jahr 1973 wurden die Triebzüge zunächst einer eingehenden Erprobung unterzogen. Ein Triebzug wurde dann ab 1974 im Intercity-Verkehr von München nach Bremen und zurück als IC 180 »Albrecht Dürer« bzw. als IC 189 als »Hermes« eingesetzt. Die zweite Garnitur diente als Reserve, und die dritte Einheit stand für Versuche sowie für Sonderfahrten zur Verfügung. Von einer wirtschaftlichen Nutzung konnte also kaum die Rede sein. Im Jahr 1979 zog die DB dann auch die Konsequenz: die Züge der Baureihe 403 wurden aus dem Plandienst zurückgezogen. Die attraktiven Züge wurden stattdessen dem Sonderverkehr für Reisebüros und für Gesellschaftsfahrten zu-



Bild 4: Im Februar 1982 kamen die ersten bei LHB in Salzgitter umgebauten und neulackierten Fahrzeuge der Baureihe 403/404 zurück ins AW Stuttgart-Bad Cannstatt, wo die letzten Arbeiten vor der Indienststellung als »Lufthansa Airport-Express« durchgeführt wurden.
Foto: Obermayer

gewiesen. Zunächst fuhren die Züge ab München, danach ab Hamm in Westfalen. Die Unterhaltung und Revision oblag weiterhin dem AW Stuttgart-Bad Cannstatt.

Der Umbau der Triebzüge 403/404

Im Jahr 1981 reiften dann die Pläne, die Triebzüge an die Deutsche Lufthansa zu verchartern, die damit den Zubringerverkehr zum »Rhein Main Flughafen« Frankfurt rentabler gestalten wollte. Zum Jahresende waren die entsprechenden Verträge abgeschlossen, und die Triebzüge wurden zu LHB zur Umrüstung gebracht. Für den Einsatz im Dienste der Lufthansa, der zunächst auf ein Jahr, d. h. vom 1. April 1982 bis zum 31. März 1983 festgelegt ist, erhielten die Triebzüge nicht nur einen neuen Farbanstrich, sondern auch eine dem neuen Verwendungszweck angepasste Inneneinrichtung. Die Bezüge der komfortablen Sitze sind im Lufthansa-Design für Großraumflugzeuge gehalten. Für jeden Sitzplatz steht ein Stecktisch zur Verfügung, auf dem Speisen und Getränke am Platz serviert werden können. Für die Zubereitung dieser Bordverpflegung mußte auch die Küche im Mittelwagen umgestaltet werden. Für den ein wenig bescheiden ausgefallenen Außenanstrich wurden die Lufthansafarben Blau, Weiß und Gelb gewählt, wobei allerdings nur der winzige Lufthansa-Kranich und der Schriftzug »Lufthansa Airport-Express« in Blau gehalten sind. Unübersehbar bleibt dagegen das schwarze DB-Emblem an der

Schnauze der Endwagen.

Im Februar dieses Jahres kamen die Fahrzeuge von Salzgitter in das AW Bad Cannstatt zurück, wo die Restarbeiten ausgeführt wurden und die Endabnahme erfolgte. Termingerech standen zwei der Triebzüge der Lufthansa zur Verfügung. Die dritte Garnitur verließ das AW am 1.4.1982 zur Abnahme-fahrt um 12.00 Uhr, geführt von Prüflöckführer Walter Frank.

Die Benützung des »Lufthansa Airport-Express« setzt den Besitz eines gültigen Flugtickets voraus, das Fluggepäck der Reisenden wird bereits am Sitzplatz im Zug ab-

gefertigt. In jedem der vier Zugpaare, die täglich verkehren, stehen 127 Sitzplätze zur Verfügung. Die Lufthansa-Züge verkehren nach einem festen Fahrplan zwischen Düsseldorf und Frankfurt/M-Flughafen. Zwischenhalte gibt es in Köln-Deutz, Köln Hbf und Bonn. Zwei der Triebzüge sind ständig im Einsatz, der Dritte steht als Reserve in Düsseldorf. Die Reisezeit zwischen den Endpunkten beträgt 140 Minuten. Die Fahrpläne sind so ausgelegt, daß die Fluggäste mindestens 45 Minuten vor dem Start in Frankfurt eintreffen und frühestens 45 Minuten nach der Landung abfahren. Zwischen der Zentralen Verkehrs-



Bild 5 und 6: So sieht die neue Lackierung der Triebzüge aus. Der Lufthansa-Zug vor der Abnahme-fahrt im AW Bad Cannstatt.
Fotos: Obermayer



Bild 7: Die dritte und letzte Garnitur des Lufthansa-Zuges verließ am 1. April 1982 zur Abnahmefahrt das AW Bad Cannstatt, das für die Triebzüge der Baureihe 403/404 auch in Zukunft zuständig sein wird. Foto: Obermayer

leitung der Lufthansa in Frankfurt und der Intercity Betriebsüberwachung der Bundesbahn in Mainz wurde ein besonderes Informationssystem für den Flugzubringerverkehr vereinbart.

Während für den internen Dienstverkehr die Zugnummern TEE 61 bis 68 benützt werden, tragen die Züge offiziell die Flugnummern der Lufthansa LH 1001 bis 1008. Die Informationen beim Zugang zum Bahnsteig, auf dem Bahnsteig und die Kennzeichnung der Züge auf den Wagenlaufschildern tragen den Belangen von Bundesbahn und Lufthansa gleichermaßen Rechnung. Im Zug selbst über-

nimmt der Chef der Service-Mannschaft die Informationen. Gefahren wird jeder Zug von einem besonders ausgebildeten Lokführer der Deutschen Bundesbahn; er wird stets von einem zweiten Lokführer begleitet, der zugleich die Funktion des Zugführers erfüllt.

Der Triebwagen 403 als HO-Modell

Bereits während der Nürnberger Messe 1981 hatte LIMA den Triebzug der Baureihe 403 in der Nenngröße HO angekündigt, die Auslie-

ferung erfolgte dann im letzten Quartal 1981. Im Gegensatz zu einigen anderen Modellen hat LIMA beim 403 konsequent den Baumaßstab von 1:87 eingehalten und ein wirklich wohldetailliertes Modell geschaffen, das hinsichtlich der Ausführung allen Ansprüchen gerecht wird. Ganz ausgezeichnet ist vor allem die Nachbildung der Dachpartie. Auch die Bodenwannen zwischen den erstklassig ausgeführten Drehgestellen, in denen beim Vorbild die ganze elektrische Ausrüstung untergebracht ist, zeigt alle Einzelheiten. Jeder Wagen hat die für ihn typische Inneneinrichtung. Die Fenster sind paßgenau eingesetzt und getönt. Beide Endwagen haben eine Nachbildung der Führerstände erhalten. An den hellen Frontscheiben entdeckt man die Imitation der Scheibenwischer. Vortrefflich gelungen sind die Lackierung der Fahrzeuge sowie die Beschriftung, die an den Bodenwannen — bedingt durch ihre Winzigkeit — allerdings mitunter etwas verschwommen ist.

Die vier Wagen eines Triebzuges werden durch eine einfache Hakenkupplung miteinander verbunden. An den Frontseiten der Endwagen befindet sich eine Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung.

Angetrieben wird die Garnitur von einem auf dem zweiten Drehgestell montierten Rundmotor. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Stirnradgetriebe auf beide Achsen des Drehgestells. Zwei Räder tragen Haftreifen. Die Laufruhe des Triebzuges ist nicht zu tadeln, auch die Zugkraft ist gut, allerdings nur in der Ebene, Steigungen über 2 % werden nur noch mit Mühe genommen. Der Triebzug ist mit einem Gesamtgewicht von 930 Gramm von beachtlichem Gewicht. Allein der angetriebene Endwagen hat ein »Dienstgewicht« von 315 Gramm. Bei den von uns durchge-





Bild 8: Das sehr gut gelungene HO-Modell des Intercity-Triebzuges der Baureihe 403/404, das LIMA in der DB-Ausführung und als Lufthansa Airport-Express fertigt.

Bild 9: In Detaillierung, Farbgebung und Beschriftung entspricht der Triebzug 403/404 genau seinem Vorbild.



fürten Testfahrten zeigten sich gelegentlich auch einige Schwierigkeiten bei der Stromabnahme, die nur über je zwei Räder der beiden Drehgestelle des angetriebenen Endwagens erfolgt. Bei Fahrten auf leicht verschmutztem Gleis und beim Überfahren von Weichenstraßen kann es zur Unterbrechung der Stromzuführung kommen. Das Modell kann wahlweise aus den Fahrschienen oder aus der Oberleitung gespeist werden. Ein Umschalter befindet sich in der Bodenplatte hinter dem ersten Drehgestell des motorisierten

Endwagens. Wer mit einer Modelloberleitung (z. B. von Sommerfeld) fahren will, sollte beachten, daß die Gleisradien nicht unter 500 mm gewählt werden, da die Fahrzeuge sonst an den Fahrleitungsmasten streifen. Ansonsten kann der Triebzug auch auf Radien um 410 mm verkehren. Bei Gegenverkehr kann es hier allerdings zu Kollisionen kommen. Insgesamt betrachtet ist der Triebzug ein wirklich gut gelungenes Modell, das in keiner Sammlung fehlen sollte. Wie beim Vorbild ist auch bei der Modellausführung

die dafür gewählte alte IC-Lackierung recht attraktiv.

Zum Schluß sei noch eine Bitte an den Hersteller gerichtet: man möge doch den Packungen eine Demontageanleitung für die Fahrzeuge beilegen. Die Gehäuse sind mit den Unterteilen durch zwei und bei den Endwagen durch drei Schrauben verbunden. Bevor jedoch die Oberteile abgenommen werden, müssen zuerst die Gummiwülste an den Fahrzeugenden entfernt werden.

HO

Bild 10: Schon vor dem Einsatz im Großbetrieb hatte LIMA den Lufthansa Airport-Express in der Baugröße HO zur Auslieferung gebracht. Man beachte die sehr fein ausgeführten Drehgestelle!

Fotos 8—10: Obermayer



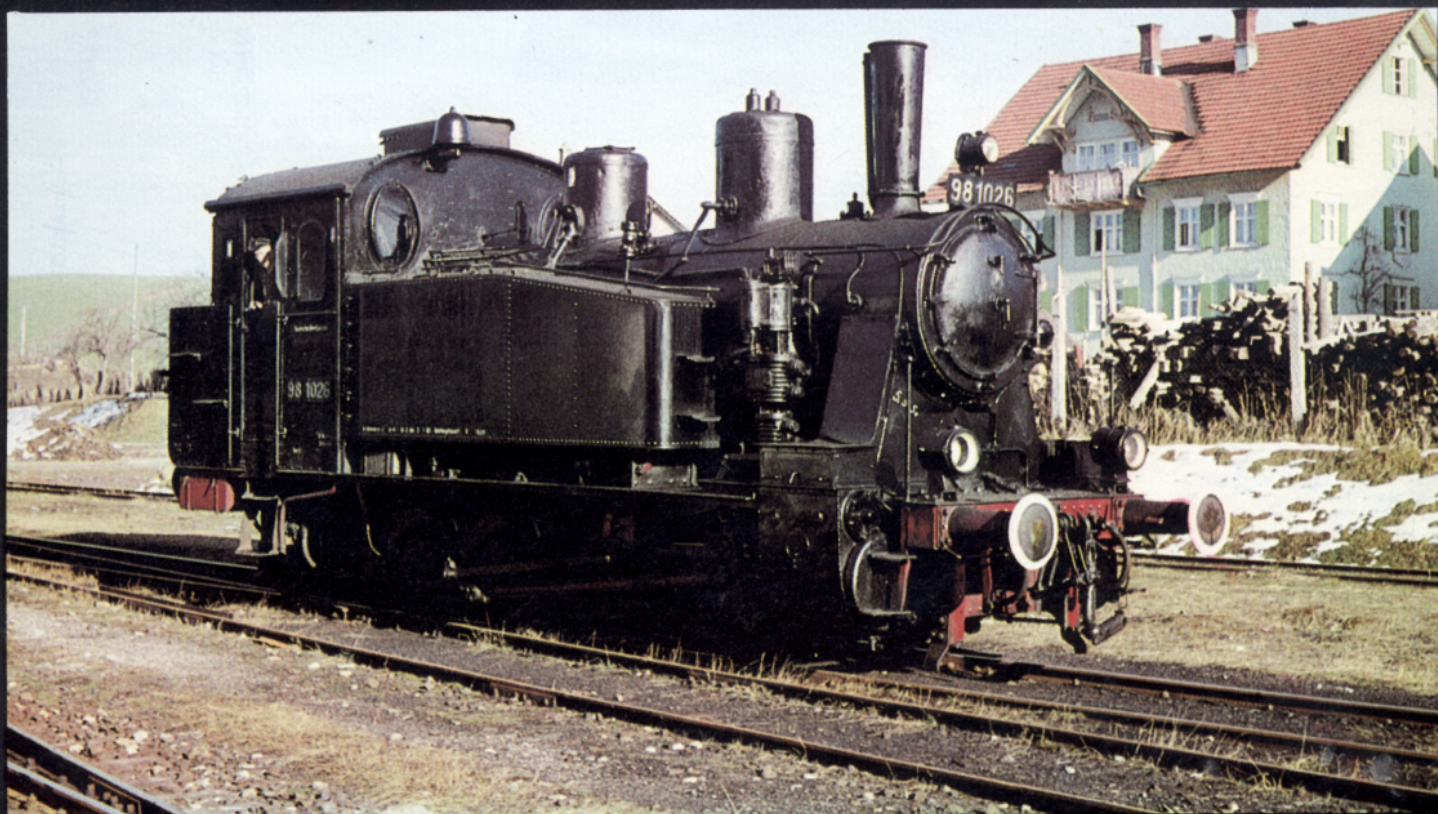


Bild 1: Im Frühjahr 1961 besaß das Bw Lindau noch zwei Maschinen der Gattung GtL 4/5. Eine davon war im Wechsel mit einer GtL 4/4 auf der Strecke von Röthenbach nach Scheidegg eingesetzt. 98 1026 in Scheidegg.
Foto: Obermayer



Bayern-Journal

Bild 2: Eine der wenigen Lokomotiven der Reihe GtL 4/5, die in Farbe festgehalten wurden. Die 98 1005 des Bw Schwandorf beim Vorschub in Kehlheim am 5.7.1964.
Dr. Scheingraber





Bild 3: Die 98 1005 verließ 1929 mit der Fabriknummer 8470 die Werkhallen von Krauss & Comp. in München. Die Aufnahme entstand 35 Jahre später am 5.7.1964 in Kehlheim.

Foto: Dr. Scheingraber

Die Gattung GtL 4/5, Baureihe 98¹⁰

Nach dem Zusammenschluß der früheren Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn ging man zunächst einmal an eine Neuordnung der unterschiedlichen Bezeichnungssysteme und an die Sichtung des Triebfahr-

zeugbestandes. Bald wurde dann auch ein Beschaffungsprogramm für neue Lokomotiven der Einheitsbauart erarbeitet. Darin waren zwar Lokomotiven für alle Dienste auf Haupt- und Nebenbahnen berücksichtigt, nicht aber kleine, leistungsfähige Maschinen für die zahlreichen Lokalbahnen. Gegen Ende der zwanziger Jahre war aber gerade auf diesen Strecken in Bayern und Franken das

Verkehrsaufkommen beträchtlich gestiegen und ein spürbarer Mangel an geeigneten Tenderlokomotiven eingetreten.

Um hier Abhilfe zu schaffen, stellte die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn beim Zentralamt in Berlin den Antrag auf Beschaffung neuer und schnellerer Maschinen. Da sich in der Vergangenheit die Gattung GtL 4/4 recht gut bewährt hatte

Bild 4: Die zweite GtL 4/5 des Bw Lindau, die 98 1025, versah im Juni 1961 den Vershubdienst in Lindau.

Foto: Dr. Scheingraber

