

Konrad Koschinski

Baureihe 03

Technik
Einsatz
Museumslok



01

95
1



Ostpreußen und seine Verkehrswege

Teil 1 bis 1945

Mit Ostpreußen verbinden sich besondere Vorstellungen: herrliche, von Moränenhügeln, Flussniederungen und Moorengebieten durchzogene Landschaften, tiefdunkle Wälder und zahllose Seen, die Bernsteinküste, berühmte Seebäder, auf dem Kurischen Haff kreuzende Fischerkähne und wandernde Sanddünen auf der Nehrung, das Frische Haff mit dem hoch aufragenden Dom in Frauenburg, Unternehmen von Weltruf und natürlich die legendäre Ostbahn Berlin – Königsberg – Eydtkuhn. Sie spielt in unseren beiden Standardwerken zum Verkehrswesen in Ostpreußen eine ebenso wichtige Rolle wie die vielen anderen großen und kleinen Bahnen. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, widmen sich die Autoren auch den anderen öffentlichen Transportmitteln, u.a. den vielfältigen Straßenbahnbetrieben, dem wichtigen Omnibusverkehr und der Schifffahrt. Band 1 beschreibt die rasante Verkehrsentwicklung dieser ostdeutschen Provinz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, als das alte Ostpreußen in kürzester Zeit von der Bildfläche verschwunden war.

372 Seiten, Großformat 22,3 x 29,7 cm, gebunden mit Hardcover, ca. 800 seltene Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken

Best.-Nr. 581826 | € 59,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

ERHÄLTICH IM FACH- UND BUCHHANDEL ODER DIREKT BEIM VGB-BESTELLSERVICE · AM FOHLENHOF 9A · 82256 FÜRSTENFELDBRUCK
TEL. 08141/534810 · FAX 08141/53481-100 · BESTELLUNG@VGBAHN.DE · WWW.VGBAHN.DE

DDR-ZEITGESCHICHTE

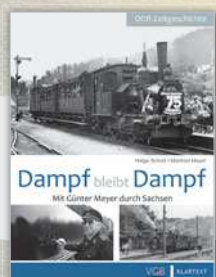
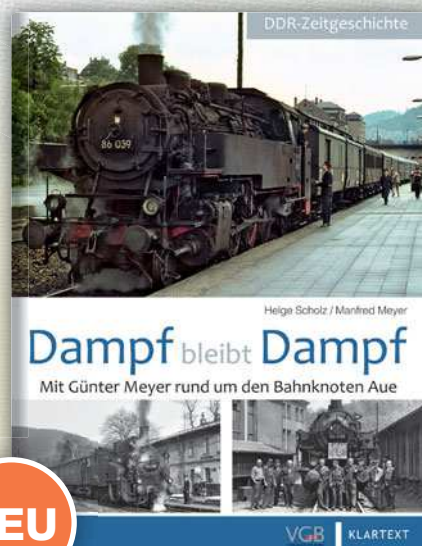
Dampf bleibt Dampf

Teil 3: Mit Günter Meyer rund um den Bahnknoten Aue

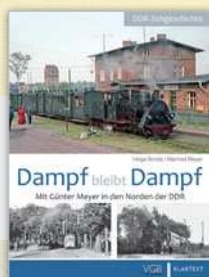
Im dritten Band über den Lokführer und Eisenbahnhistoriker Günter Meyer laden wir Sie zu einer bemerkenswerten Reise ins Erzgebirge ein. Die Hauptrolle spielen das Bw Aue und die landschaftlich überaus reizvolle Strecke Chemnitz – Adorf. Über 2500 Aufnahmen hat Meyer von dieser Linie angefertigt. Der Bogen spannt sich von ersten Aufnahmen aus den 1950er-Jahren bis zu Selbstporträts vor den Ruinen seiner ehemaligen Dienststelle, dem längst verschwundenen Betriebswerk Aue. Hier zeigte Günter Meyer schon früh sein universelles fotografisches Talent – mit gekonnter Lichtführung, einer großen Ausdruckskraft und seiner Freude an der Porträtfotografie.

144 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, mit ca. 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581903 | € 39,95



**Dampf bleibt Dampf –
Mit Günter Meyer
durch Sachsen
Best.-Nr. 581632 | € 29,95**



**Dampf bleibt Dampf –
Mit Günter Meyer in den
Norden der DDR
Best.-Nr. 581735 | € 29,95**

Noch lieferbar



www.facebook.de/vgbahn

Schön und gut

Während die wuchtige 01 geballte Kraft verkörperte, bestach die 03 eher durch Eleganz. Ebenso „hochbeinig“ wie die Urtype der Einheitslokomotiven, wirkte sie neben dieser mit ihrem schlankeren Kessel vergleichsweise grazil – sozusagen wie eine leichtfüßige Primaballerina neben der schwergewichtigen Matrone.

Ihre ausgewogenere Ästhetik ergab sich wegen des Zwangs zur Gewichtseinsparung. Die konstruktiv eng an die 01 angelehnte 03 war für den Schnellzugdienst auf Strecken mit maximal 18 Tonnen zulässiger Achslast bestimmt. Um diesen Wert keinesfalls zu überschreiten, bekam sie einen kleineren Kessel sowie einen schwächer ausgeführten Rahmen. Trotz des um 200 mm verringerten Kesseldurchmessers lag die Kesselmitte 3100 mm über Schienenoberkante, ebenso hoch wie bei der 01. Dies verlieh der Lok ein filigranes Aussehen, in der Frontansicht noch betont durch die vom schlanken Kessel weit abstehenden „Wagner-Ohren“.

Die Architektur der 03 gefiel allemal. Leistungsvermögen, Laufgüte und Bewährung im rauen Betriebsalltag wurden hin-

gegen sehr unterschiedlich bewertet. Insbesondere Theodor Düring – von 1948 bis 1961 Chef des Lokversuchsamts Minden – fällte ein harsches Urteil. Im 1979 erschienenen Buch „Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven der Einheitsbauart“ legte Düring seine Kritik ausführlich dar, wobei er an manchen Stellen unverblümt seine Geringschätzung der 03 zum Ausdruck brachte.

Wären die Laufeigenschaften der 03 so miserabel gewesen, wie Düring behauptete, hätte die Reichsbahn kaum einige Exemplare für 140 km/h zugelassen und die 03 193 gar mit Stromschale beschafft. Der Einsatz dieser Maschinen im Schnellverkehr Hamburg – Berlin erforderte eine besonders intensive Wartung. Gewiss war die 03 mit ihrem Zwillingstriebwerk dafür nicht ideal. Konzipiert wurde sie anno 1929 für die Beförderung durchaus nicht nur leichter Schnellzüge mit bis zu 110 km/h Dauergeschwindigkeit. Als die Lokomotiven in den 1930er Jahren auf längeren Streckenabschnitten Tempo 120 halten mussten, häuften sich Rahmen- und Laufwerksschäden – was ebenso die Baureihe 01 betraf und schließlich zur Entwicklung der dreizylindrigen 03¹⁰ und 01¹⁰ bewog. Gleichwohl reizten auch die Bundesbahn

und die Reichsbahn in der DDR die Fähigkeiten der 03er voll aus, muteten ihr die Beförderung schwerer D-Züge und Langläufe über mehr als 300 Kilometer zu. Die DR ließ ab 1968 noch 52 Lokomotiven mit von Reko-P 10 stammenden Hochleistungsesseln ausrüsten – ein später Erfolg für Wolfgang Petznick, der sich Ende der 1950er Jahre als Leiter des Büros für Erfinder- und Neuererwesen vergeblich für die Rekonstruktion der 03 eingesetzt hatte.

Als wichtigste Quelle für dieses EJ-Special diente das überaus fundierte EK-Baureihenbuch von Horst Troche, vielen Eisenbahnfreunden bekannt durch seine maßgebliche Rolle bei der Aufarbeitung historischer Fahrzeuge zum 1985 gefeierten Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“. Troche hat Technik und Geschichte der 03 betont sachlich geschildert und Dürings offenbar voreingenommener Darstellung in vielerlei Hinsicht widersprochen. Fazit: Die 03 war nicht bloß schön, sondern als getreu den Prinzipien des Bauartdezernenten R. P. Wagner entwickelte Zweizylinder-Schnellzuglok auch gut gelungen.

KONRAD KOSCHINSKI

IM NORDEN DOMINANTE PAZIFIK

In den 1950er Jahren stand bei der Bundesbahn die leichte „Pazifik“ sowohl hinsichtlich der Langläufe als auch der Hochwertigkeit der Züge ihrer Schwesterbaureihe 01 kaum nach. Letzte Plandienste gab es 1972 zwischen Ulm und Bodensee.

Seite 50

LEICHTE SCHWESTER DER 01

Zur Einhaltung eines maximalen Achsdrucks von rund 18 Tonnen erhielt die Baureihe 03 einen kleineren Kessel als die Baureihe 01, die indizierte Leistung lag rund 250 PS niedriger.

Seite 18



ZUM SALONDAMPFER VERKLÄRT

Bis 1938 erhielt die Reichsbahn 298 Loks der Baureihe 03. Sie wurden in Bahnbetriebswerken in fast allen Landesteilen beheimatet, nur im Süden waren sie schwach vertreten.

Seite 36



BIS MITTE DER SIEBZIGER UNVERZICHTBAR

Die 03 war die Schnellzugdampflok der Nachkriegs-Reichsbahn mit der größten Stückzahl: Ab 1955 betrug der Betriebsbestand 78 Maschinen. 1980 endete der Einsatz vor planmäßigen Zügen.

Seite 68



NEUN GIBT ES NOCH

Neun Exemplare haben überlebt: zwei ehemalige Bundesbahn-03, sechs aus dem Bestand der Reichsbahn in der DDR und eine in Polen verbliebene Lokomotive. Betriebsfähig ist derzeit nur eine.

Seite 82

Titelfoto:
J. Nelkenbrecher (Ulm, März 1972)
Fotos dieser Doppelseite:
J. Nelkenbrecher, Bildarchiv der
Eisenbahnstiftung, K. Nowak/Slg. Harbers,
G. Otte/Slg. Hengst, H. Dörschel



EDITORIAL

SCHÖN UND GUT

3

GALERIE

6

ENTSTEHUNG

AUS DER NOT GEBOREN

14

TECHNIK

LEICHTE SCHWESTER DER 01

18

EINSATZ BIS 1945

ZUM SALONDAMPFER VERKLÄRT

36

EINSATZ DB

IM NORDEN DOMINANTE PAZIFIK

50

ERINNERUNGEN AN DIE 03 IN HAMBURG

VERLÖSCHENDE STARS

62

EINSATZ DR NACH 1945

BIS MITTE DER SIEBZIGER UNVERZICHTBAR

68

EINSATZ IM AUSLAND

LANGLEBIG IN POLEN

80

MUSEUMSLOKOMOTIVEN

NEUN GIBT ES NOCH

82

STATISTIK

86

FACHHÄNDLER-ADRESSEN

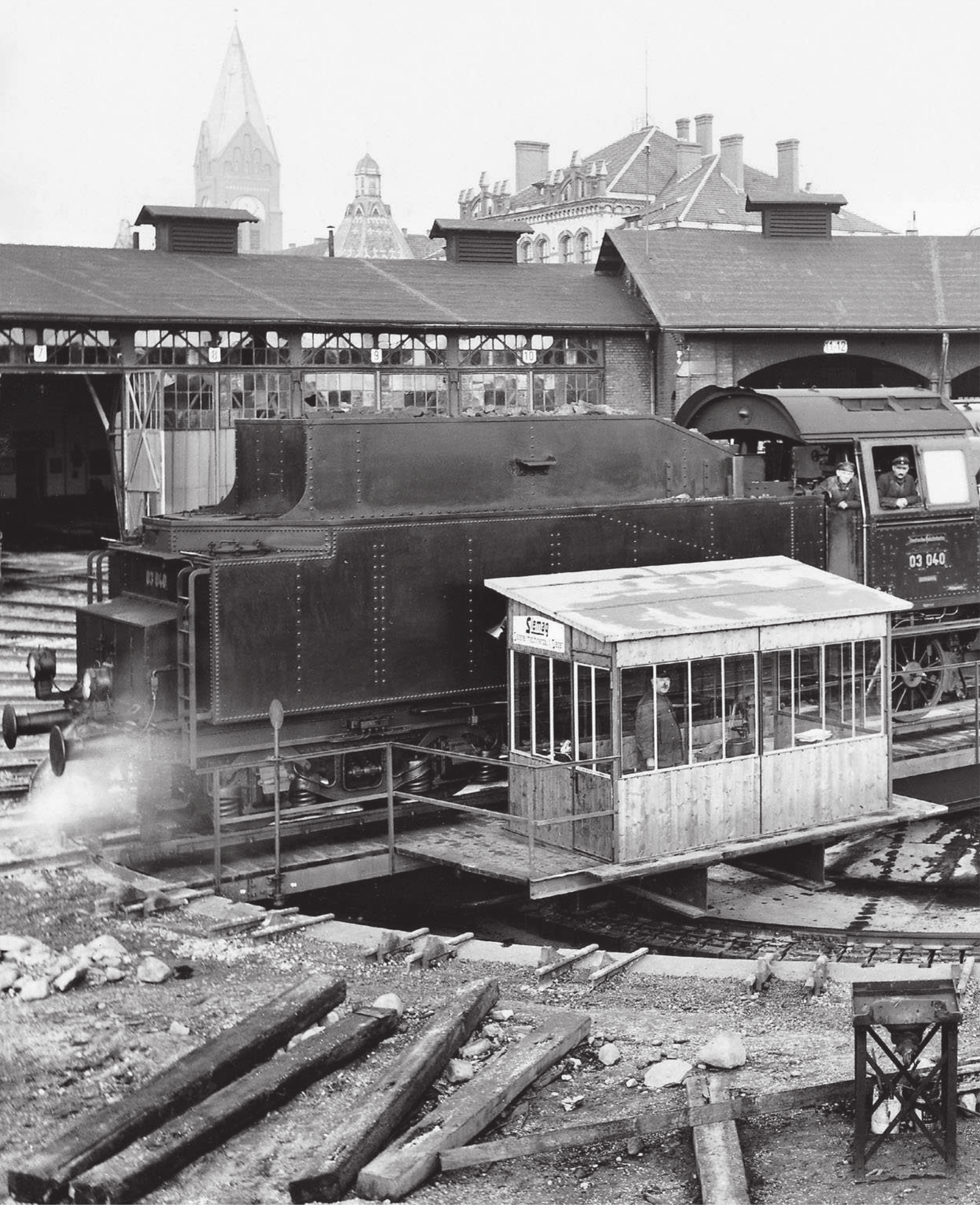
88

QUELLEN

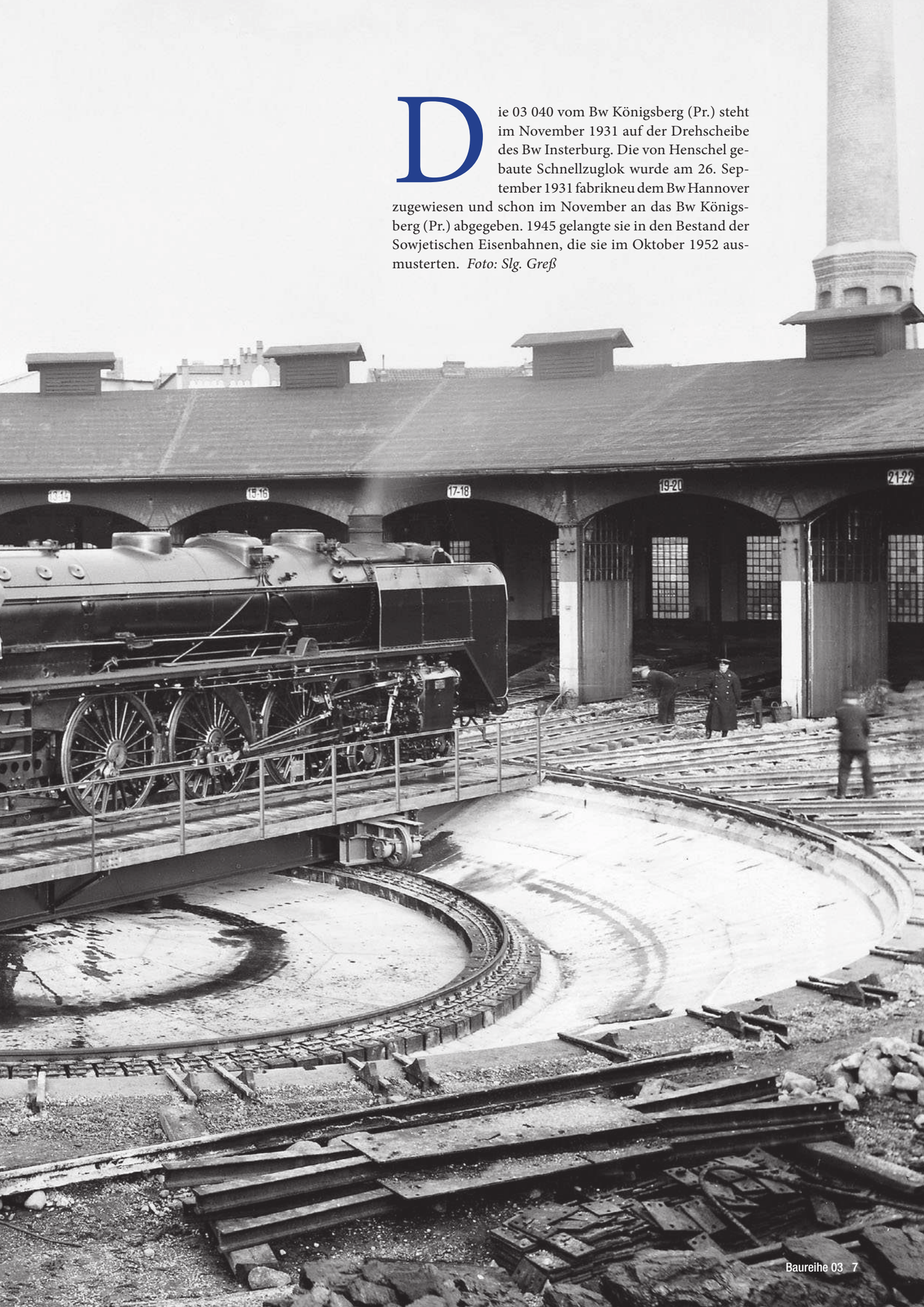
89

IMPRESSUM & VORSCHAU

90



Die 03 040 vom Bw Königsberg (Pr.) steht im November 1931 auf der Drehscheibe des Bw Insterburg. Die von Henschel gebaute Schnellzuglok wurde am 26. September 1931 fabrikneu dem Bw Hannover zugewiesen und schon im November an das Bw Königsberg (Pr.) abgegeben. 1945 gelangte sie in den Bestand der Sowjetischen Eisenbahnen, die sie im Oktober 1952 ausmusterten. Foto: Slg. Greß





Zu Beginn der 1960er Jahre wurden die Schnellzüge auf der Strecke nach Westerland (Sylt) noch überwiegend von der Baureihe 03 des Bw Hamburg-Altona befördert. Im Sommerfahrplan 1965 bespannten die 03 auf der Marschbahn dann nur noch die Saisonzüge, alle anderen hochwertigen Züge fuhren mit V 200. Der Nachtschnellzug aus Süddeutschland überquert hier den Hindenburgdamm. Foto: R. Palm



Eberswalde Hbf, 1. Mai 1997: Die 03 001 don-
nert mit voll geöffne-
tem Regler durch den
Bahnhof. In Sassnitz
wurde an diesem Tag „100 Jahre
Fährverkehr nach Trelleborg“ ge-
feiert, die 03 001 war die besondere
Attraktion. Foto: A. Zwingenberger





Vorbeifahrt der 03 204
im Oktober 1995 an ei-
nem Schrankenposten
in Kiekebusch südlich
von Cottbus. Die Fahr-
dienstleiterin Christel Arlt grüßt das
Lokpersonal des Sonderzuges nach Polen
(über Görlitz). Foto: A. Zwingenberger

K

raftvoll setzt sich die 03 2162 am 12. September 1976 im Hauptbahnhof Leipzig in Bewegung. Sie brachte an diesem Tag den aus zwei Doppelstock-Gliederzügen gebildeten D 560 nach Berlin. Die Schnellzuglokomotive wurde 1971 im Raw Meiningen mit einem Reko-Kessel ausgerüstet und anschließend dem Bw Leipzig-Engelsdorf zugeteilt, wo sie im Sommer 1978 den Dienst quittierte.
Foto: J. Nelkenbrecher





Aus der Not geboren

Weil die Kassenlage den raschen Ausbau des Hauptstreckennetzes für 20 Tonnen Achslast nicht zuließ, benötigte die Reichsbahn eine leichtere Einheits-Schnellzuglok als die 01. Erstaunlicherweise kam dafür nochmals die Vierzylinder-Verbundbauart in Betracht. Schließlich blieb man aber der Wagner'schen Philosophie vom „einfachen Zwilling“ treu

Es war eine Entscheidung mit Weitblick, die sich gleichwohl nicht lange durchhalten ließ: Das bis 1925 erarbeitete Typenprogramm für Einheits-Dampflok sah für den Hauptbahndienst nur Maschinen mit 20 Tonnen Achslast vor. Damit trugen der Engere Lokomotiv-ausschuß der Deutschen Reichsbahn und das Vereinheitlichungsbüro der Lokomotivindustrie einem Erlass des Reichsverkehrsministeriums vom 18. Oktober 1921 Rechnung. Demzufolge sollte der zulässige „Achsdruk“ auf den wichtigsten Hauptbahnen innerhalb weniger Jahre von 17 bis 18 Tonnen auf 20 Tonnen angehoben werden. Optimistisch ging man davon aus, dass die Reichsbahn wegen der zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteile im Betrieb die Kosten für die Verstärkung des Oberbaus tragen würde. Loks mit höherem Reibungsgewicht ermöglichten schwerere Zuglasten, ergo eine Senkung der Zugförderungskosten. Das galt vor allem für den Güterverkehr, insbesondere im Schnellzugdienst aber auch für den Reiseverkehr.

Die ins Typenprogramm von 1925 aufgenommenen 2'C1'-Loks der Baureihe 01 mit Zwillingstriebwerk und der Baureihe 02 mit Vierzylinder-Verbunddampfmaschine sollten 800-Tonnen-Schnellzüge in der Ebene mit 110 km/h befördern können, mithin im oberen Geschwindigkeitsbereich die Fähigkeiten der stärksten Länderbahn-Schnellzugloks weit übertreffen. Jedoch blieb das bei Versuchsfahrten ermittelte Leistungsvermögen sehr deutlich hinter dieser Vorgabe zurück. Die per Nachtrag von 1929 ins Lokomotiv-

merkbuch der Reichsbahn von 1924 eingefügten Leistungstabellen bezifferten das in der Ebene bei 110 km/h zu befördernde Wagengewicht für die 01 mit nur 430 Tonnen und für die 02 mit 490 Tonnen (jeweils gültig für Kessel mit 5,8 Metern Rohrlänge).

Nach bei Anwendung verbesserter Messmethoden durchgeführten Beharrungsmessfahrten, 1931 zunächst bis 100 km/h mit der 01 093 und schließlich 1936 bis Tempo 120 mit der 01 140, setzte man das in der Ebene mit 110 km/h zu befördernde Wagengewicht auf 650 Tonnen herauf und gab die Grenzlast für 120 km/h in der Ebene mit 500 Tonnen an. Obwohl diesen Werten die Leistungsuntersuchung von Loks mit 6,8-Meter-Langrohrkessel zugrunde lag, galten sie laut den Merkbüchern der Reichsbahn von 1938 und der Bundesbahn von 1953 auch für die älteren Maschinen mit 5,8-Meter-Kessel. Allerdings hatte man bei ihnen, wie bei den Loks ab 01 077 von vornherein, den Zylinderdurchmesser vom wegen zu großer Kolbenkräfte im Verhältnis zum Reibungsgewicht unvorteilhaften Maß 650 mm nachträglich auf 600 mm verringert.

Einheitsloks schleppend beschafft

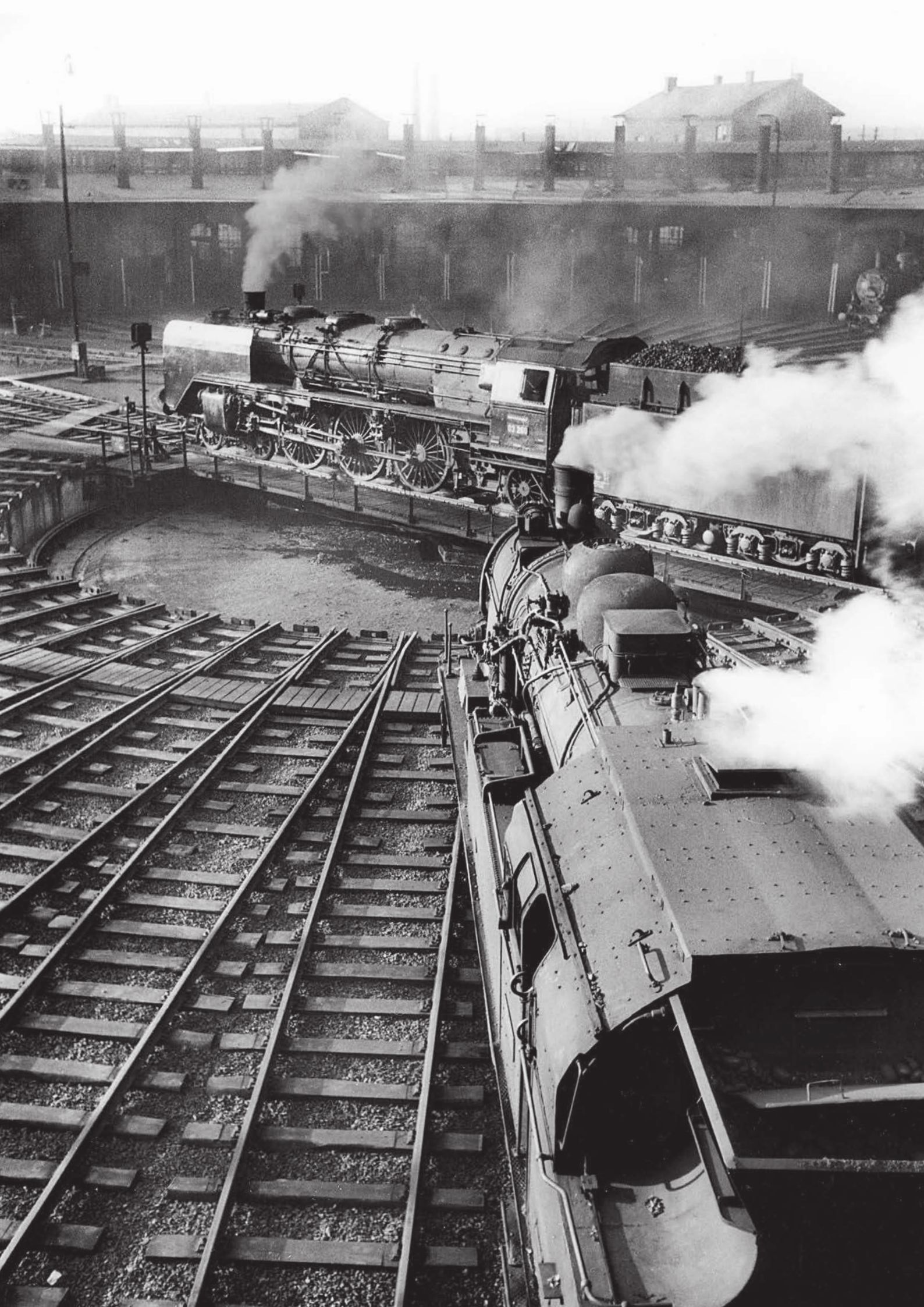
Die mit hohen Reparationsschulden belastete, an die Entente-Mächte des Ersten Weltkriegs quasi verpfändete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft musste äußerst sparsam wirtschaften. In die Erneuerung des Fahrzeugparks und der Infrastruktur konnte sie nur ungenügend investieren.

Deshalb hielt sich die Beschaffung der Einheitslokomotiven in engen Grenzen. So stellte die DRG bis Ende 1928 gerade mal 72 der Maschinen der Baureihe 01 und die zehn 1925/26 gelieferten 02 in Dienst. 1929 kamen lediglich drei 01 hinzu. Auf einigen für 20 Tonnen Achslast ausgebauten Magistralen spielten die Einheits-Pazifiks zwar schon eine wichtige Rolle, gegenüber den massenhaft vorhandenen Schnellzugloks der Länderbahnbauarten war ihre Stückzahl aber belanglos.

Auf den für nur 17,5 t Achslast zugelassenen Hauptstrecken im nord- und ostdeutschen Flachland oblag der Schnellzugdienst vor allem den rund 400 2'C-Maschinen der preußischen S 10-Familie. Dabei mussten die Vierzylinder-Verbundloks der Gattung S 10¹ (Baureihe 17¹⁰⁻¹²) mit Wagenzugewichten zwischen 500 und 600 Tonnen ihr Äußerstes geben. Die Drillings-S 10 (S 10² bzw. 17²) und die Vierlings-S 10 (S 10⁰ bzw. 17⁰) stießen bereits mit 400 Tonnen Last bei 100 km/h an ihre Leistungsgrenze. Ob die „Vierlinge“ (mit vier Zylindern ohne Verbundwirkung) – wie oft berichtet – ausgesprochen unwirtschaftliche „Kohlefresser“ waren, sei dahingestellt. Jedenfalls galt es, insbesondere die 17⁰ abzulösen, von älteren noch vor leichteren D-Zügen eingesetzten Gattungen gar nicht zu reden.

Weniger prekär war die Situation im Mittelgebirgsraum. Dort dampften ja die meisten der 260 Drillingslokomotiven der

03 260 vom Bw Hannover auf der Drehscheibe des Bw Hamburg-Altona (November 1954). Foto: W. Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



preußischen Gattung P 10 respektive Baureihe 39. Ausgelegt für 110 km/h Höchstgeschwindigkeit, eigneten sich die kräftigen 1'D1'-Maschinen gut auch für den Schnellzugdienst. Für den Einsatz im Mittelgebirge wichtiger war ihre Fähigkeit, schwere D-Züge auf Steigungen einigermaßen flott zu befördern, auf 10-Promille-Rampen 480 Tonnen immerhin noch mit 50 km/h. Ungeachtet konstruktiver Schwachpunkte rühmte man die P 10 als „Mittelgebirgskönigin“.

In Süddeutschland genügten im Übrigen die Länderbahn-Pazifiks noch den Anforderungen, stückzahlmäßig ragten die 120 bayerischen S 3/6 (18⁴⁻⁵) heraus. Hundert Exemplare hatte die DRG übernommen, von 1926 bis 1928 kamen die gegenüber der bereits verstärkten vorangegangenen Serie (18 479 bis 508) nochmals auf nun

nen der Baureihe 03. Übrigens waren Mitte der 1920er Jahre einige P 10 in Osnabrück stationiert, die mit ihren 19 Tonnen Kuppelachslast aber Schäden an Oberbau und Brücken anrichteten.

Bereits im Februar 1926 hatte der Engere Lokomotiv Ausschuss die Frage erörtert, ob man neben 2'C1'-Maschinen auch eine „leichtere“ Einheits-Schnellzuglok mit der Achsfolge 2'C beschaffen solle. Der dazu vom Reichsbahn-Zentralamt Berlin erstellte Entwurf sah vor, den vorderen Rahmenteil bis zur Treibachse von der 01 zu übernehmen, ebenso Führerhaus und Tender. Der Kessel sollte wegen der weit nach hinten gerückten dritten Kuppelachse eine lange schmale Feuerbüchse erhalten und baugleich mit dem schon entworfenen Kessel für die geplante (nicht realisierte) 2'C-Personenzuglok sein. Wie bei dieser war eine

Wenige Jahre später wurde das Thema „leichte Schnellzuglok“ wieder aktuell. Notgedrungen ging es nun aber nicht mehr um eine Maschine speziell für leichte Züge. Nachdem die Oberbauerneuerung der Hauptbahnen wegen der schlechten Finanzlage weit hinter dem angestrebten Ausmaß zurückgeblieben war, sollte sich die neue Loktype für Strecken mit 18 Tonnen zulässiger Achslast eignen und dennoch möglichst leistungsfähig sein.

Verbundbauart gewünscht

Das Vereinheitlichungsbüro (VB) schlug mit Schreiben vom 2. Februar 1929 eine Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglok mit der Achsanordnung 2'C1' und 17,5 t Kuppelachslast vor. In puncto Verbundtriebwerk folgte es wohl einem Wunsch der DRG-Hauptverwaltung, jedoch kaum einer Empfehlung des Reichsbahn-Zentralamts. Der dem RZA angehörende Bauartdezerent Richard Paul Wagner bevorzugte ja die einfachere Zwillingsdampfmaschine. Warum die Hauptverwaltung entgegen Wagners Präferenz eine Verbundmaschine wünschte, ist nicht geklärt. Theodor Düring räumte in seinem Standardwerk „Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven der Einheitsbauart“ (Franckh-Verlag 1979) ein, die Gründe dafür nicht zu kennen. Horst Troche schrieb in seinem Buch „Die Baureihe 03“ (EK-Verlag 2006), dass „wahrscheinlich“ die Hauptverwaltung (HV) die Entwicklung eingeleitet und dabei das „Arbeitsverfahren der Lokomotive vorgegeben“ habe. Freilich erscheint plausibel, dass sich die HV an der auch bei 18 Tonnen zulässiger Achslast dem schweren Schnellzugdienst gewachsenen S 3/6 orientierte, zumal sie noch die Nachbeschaffung von 20 Exemplaren teils für norddeutsche Strecken einleitete.

Neben dem in Räumen der Firma Borsig in Berlin-Tegel ansässigen Vereinheitlichungsbüro waren Lokbaufirmen offenbar aufgefordert worden, Entwürfe für eine „leichtere Schnellzuglokomotive“ in Eigenregie zu erarbeiten. Am 14. Februar 1929 legte Henschel-Maffei, vier Tage später die Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft (BMAG, vormals L. Schwartzkopff) die Entwürfe vor. Als „Henschel-Maffei“ wurde eine vorübergehende Kooperation bezeichnet, 1931 fusionierte Maffei mit der ebenfalls Münchner Firma Krauss. Am 20. Februar 1929 beauftragte die HV den



Die 1913 gelieferte 17 091 (preuß. S 10) vom Bw Osnabrück Hbf im Bw Köln Bbf (1932).

rund 18 Tonnen mittlere Kuppelachslast verstärkten 18 509 bis 528 hinzu. Weil der Streckenausbau für 20 Tonnen Achslast nur sehr langsam vorankam und die Entwicklung einer leichteren Einheits-Schnellzuglok im Detail noch nicht geklärt war, veranlasste die DRG-Hauptverwaltung den Nachbau weiterer 20 S 3/6 in verstärkter Ausführung. Nur noch zwei dieser 1930 gelieferten Maschinen, 18 529 und 530, stellte die in Konkurs geratene Firma J. A. Maffei her. Die 18 531 bis 548 fertigte Henschel in Kassel, wovon 16 Loks ihren Dienst außerhalb Bayerns antraten: acht in Osnabrück, fünf in Halle (Saale) und drei in Darmstadt. Beim Bw Osnabrück Hbf ersetzen die S 3/6 zum Teil die Vierlings-S 10. Ihre dortige Beheimatung währte nur kurz bis zur 1931 erfolgten Ablösung durch Maschi-

maximale Kuppelachslast von 20 Tonnen vorgesehen, insofern also keine leichtere Bauart, doch sollte die Leistung optimal für die Beförderung leichter Schnellzüge (bis ca. 300 t) ausgelegt werden. Indes hielt der Betrieb wenig davon, weil er aus Gründen der Wirtschaftlichkeit leichte und schwere D-Züge dienstplanmäßig zusammenfassen wollte. Den etwas niedrigeren Beschaffungs- und Unterhaltungskosten sowie dem unwesentlich geringeren Kohleverbrauch einer 2'C-Maschine stünden als schwerwiegende Nachteile die beschränkte Verwendungsmöglichkeit und der Mehraufwand für die Unterhaltung einer zusätzlichen Lokgattung gegenüber. Nach Abwägen des Für und Wider zog der Lokausschuß das Fazit, eine 2'C-Schnellzuglok neben der 2'C1'-Bauart sei vorerst nicht erforderlich.



Im Vergleich mit der preußischen S 10' wirkt der Kessel der 01 geradezu gigantisch (Bw Köln Bbf, 24. März 1933).
Fotos: C. Bellingrodt/Slg. EJ (2)

Lokausschuß, die Entwürfe zu begutachten. Diesem Gremium lagen bei seiner 14. Beratung am 7. und 8. März 1929 in Dresden neun Projektzeichnungen vor. Auffälligerweise hatten alle Konstruktionsbüros außer Vierylinder-Pazifiks mit Verbundtriebwerk (2'C1'h4v) auch eine Zwillingversion (2'C1'h2) entworfen, obwohl diese eigentlich nicht gefragt war. Die BMAG schlug zudem noch Vierzylinder-Pazifiks mit einfacher Dampfdehnung (2'C1'h4) vor.

Die mit Projektnummern gekennzeichneten Entwürfe im Überblick:

Vereinheitlichungsbüro

Pr 69 2'C1'h4v mit Zweichsantrieb
Pr 70 2'C1'h2

Henschel-Maffei

P 565 2'C1'h4v mit Einachsantrieb
P 566 2'C1'h4v mit Zweichsantrieb
P 567 2'C1'h2

BMAG (Schwartzkopff)

P 2791 2'C1'h4v mit Zweichsantrieb
P 2792 2'C1'h4
P 2793 2'C1'h4 ähnlich P 2792, jedoch mit anders angeordneten Ausströmrohren
P 2794 2'C1'h2

Den Entwürfen gemeinsam waren unter anderem folgende Merkmale

- ◆ größte Achslast 17,5 bis 17,6 t
- ◆ Gesamttrabstand mit Tender 2'2T30 unter 20 m, um auf den noch weit verbreiteten 20-m-Drehscheiben wenden zu können
- ◆ Kesseldruck 16 atü
- ◆ Verdampfungsheizfläche ca. 200 m² (bei einem Maffei-Vorschlag 220 m²)
- ◆ Länge der Heiz- und Rauchrohre 6800 mm
- ◆ Kesseldurchmesser 1664 bis 1700 mm

- ◆ Barrenrahmen mit Wangenstärken zwischen 80 und 100 mm
- ◆ Treibraddurchmesser 2000 mm
- ◆ Laufraddurchmesser im Drehgestell 850 mm
- ◆ Laufraddurchmesser der Schleppachse 1250 mm (VB nur 1100 mm).

Viele Merkmale stimmten mit denen der Baureihe 01 überein. Die Rohrlänge des Kessels entsprach dem der 02 010 und dem für die Loks ab 01 077 gültigen Maß. Ein gefordertes Leistungsprogramm ließ sich Horst Troche zufolge in den noch vorhandenen Unterlagen nicht finden. Dazu merkte er in seinem Buch „Die Baureihe 03“ an, das sei „insofern verständlich, als der höchste Achsdruck die entscheidende Größe für die Auslegung der neuen Lokomotive sein musste. Gegenüber der 01 war die Verminderung des Gewichts nur zu erreichen über eine Verkleinerung des Kessels und schwächere Ausführung von Rahmen und Radsätzen. Daher musste von Anfang an klar sein, dass die leichtere Schnellzuglokomotive niemals das Zugförderungsprogramm der Baureihe 01 erfüllen konnte, eine Tatsache, die bei späteren Beurteilungen oft übersehen wurde.“

Votum für den Zwilling

Besonders eingehend erörterte der Lokausschuß natürlich die Frage, ob die leichte Schnellzuglokomotive mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk oder Zwillingstriebwerk auszuführen sei. Übrigens setzte sich der Ausschuß neu zusammen und tagte unter dem Vorsitz von Werner Bergmann, Zugförderungsdezernent der RBD Dresden.

Dieser hatte den bisherigen Vorsitzenden Richard Paul Wagner abgelöst. Damit sollte vermieden werden, dass der Bauartdezernent „in eigener Sache“ entschied. Wagner nahm nun als Sachverständiger an der Beratung teil. Wie zu erwarten, hob er die Vorzüge des 6,8-Meter-Langkessels hervor und stellte den wärmewirtschaftlichen Vorteil der Verbundbauart nach den Erfahrungen mit der glücklosen Baureihe 02 generell in Frage.

Die überzeugendsten Argumente gegen das Verbundtriebwerk trugen Vertreter der Ausbesserungswerke und des Zugförderungsdienstes vor. Sie verwiesen auf die einfachere Handhabung sowie die niedrigeren Beschaffungs-, Wartungs- und Unterhaltungskosten der Zwillinglokomotive. Schließlich empfahl der Lokausschuß einstimmig, „die leichtere S-Lokomotive nach dem Entwurf des Vereinheitlichungsbüros Blatt Pr 70 unter weitgehender Anwendung der Erfahrungen mit den Einheitslokomotiven der Bauart 01 herzustellen“. Abweichend von der Projektzeichnung sollte die Kesselmitte nicht 3200 mm über Schienenoberkante liegen, sondern 3100 mm über SO wie bei der 01.

Am 15. Mai 1929 stimmte die DRG-Hauptverwaltung der Empfehlung zu. Tags zuvor hatte sie verfügt, die leichte Schnellzuglokomotive als Baureihe 03 zu bezeichnen. Kurz danach gab das RZA bei der Firma Borsig die drei im Sommer 1930 gelieferten Baumusterloks in Auftrag. □

Leichte Schwester der 01

Zur Einhaltung eines maximalen Achsdrucks von rund 18 Tonnen erhielt die Baureihe 03 einen kleineren Kessel als die Baureihe 01, die indizierte Leistung lag rund 250 PS niedriger. Um die Wirksamkeit von Stromlinienverkleidungen in der Praxis erforschen zu können, wurden die 03 154 mit einer Teil- und die 03 193 mit einer Vollverkleidung in Dienst gestellt

Borsig in Berlin-Tegel stellte die drei Baumusterlokomotiven binnen kurzer Zeit fertig. Die 03 001 wurde am 2. Juli 1930 der DRG übergeben und sechs Tage danach im Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Berlin-)Tempelhof abgenommen. Im Juli und August folgten Lieferung sowie Abnahme der 03 002 und 003.

In den Jahren 1931 bis 1938 erhielt die Deutsche Reichsbahn 295 im RAW Braunschweig abgenommene Serienmaschinen

der Baureihe 03. Hiervon entstanden 113 in den seit 1931 unter dem Dach der AEG so firmierenden Borsig-Lokomotiv-Werken (BLW), die ihre Produktion bis 1935 komplett nach Hennigsdorf bei Berlin verlagerten. Henschel in Kassel fertigte 66 Loks, die Berliner Maschinenbau AG (BMAG, vormals Schwartzkopff) in Wildau bei Berlin baute 64 und Krupp in Essen 52 Loks. Als letztes Exemplar stellte die Reichsbahn die am 20. Januar 1938 abgenommene 03 297 in

Dienst, zwei Wochen nach der nummernhöchsten 03 298. Der Beschaffungspreis einer 03 inklusive Tender betrug im Durchschnitt rund 199 000 Reichsmark.

Mit 298 Maschinen war die 03 die meistgebaute deutsche „Pazifik“. Die 01 wurde in 231 Exemplaren gefertigt (dazu zehn in 01 umgebaute 02), die bayerische S 3/6 er-



reichte inklusive der Nachbauserien (18 509 bis 548) die Stückzahl 159. Den zweizylindrigen 01 und 03 folgten ab 1939/40 die dreizylindrigen 01¹⁰ und 03¹⁰, deren Stückzahlen aber weit hinter den Planungen zurückblieben.

Nach Vergrößerung des Abstands zwischen Vor- und Hauptsignal von 700 auf 1000 Meter hatte die Reichsbahn seit 1934 auf vielen Strecken die Höchstgeschwindigkeit der Schnellzüge von 100 oder 110 km/h auf 120 km/h erhöht. Somit wurden die Loks der Baureihen 01 und 02 wesentlich stärker beansprucht als bisher. Bereits am 10. Mai 1935 hielt die Hauptverwaltung in einem an das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau (RZM) gesandten Vermerk fest, dass die 01 und 03 „trotz des Zwillingstriebwerks auch bei hohen Geschwindigkeiten einen noch befriedigenden Lauf“ erzielen könnten. „Jedoch deuten gewisse Schäden (z.B. Rahmenbrüche, Achsschäden und Übertragung der Zuckbewegungen auf die unmittelbar hinter der Lokomotive laufenden Wagen) darauf hin, dass bei den jetzt üblichen Fahrgeschwindigkeiten der D-Züge das Zwillingstriebwerk nicht mehr allen Anforderungen entspricht.“

Eine bessere Laufruhe war von Mehrzylinderlokomotiven zu erwarten. Entwürfe

des Vereinheitlichungsbüros sahen neben der Ausführung als Drillingslok mit einfacher Dampfdehnung auch das Dreizylinder-Verbundverfahren vor. 1936 brachte die Hauptverwaltung, namentlich deren Lokomotivreferent Friedrich Fuchs, die Entwicklung der 01¹⁰ und 03¹⁰ mit Drillingstriebwerk auf den Weg. Im August 1939 wurde die 01 1001 abgenommen, im Februar 1940 die leichtere 03 1001. Im Jahr 1940 folgten 54 Serien-01¹⁰ und bis Dezember 1941 noch 59 Serien-03¹⁰. Die teils schon vergebenen Aufträge über weitere 150 Loks der Baureihe 01¹⁰ und weitere 80 der Baureihe 03¹⁰ wurden storniert. Vorrang erhielt die Beschaffung kriegswichtiger Güterzuglokomotiven. Die stromlinienverkleideten 01¹⁰ und 03¹⁰ mit 150 km/h Höchstgeschwindigkeit waren bereits bei ihrem Erscheinen fehl am Platz.

Konstruktive Merkmale

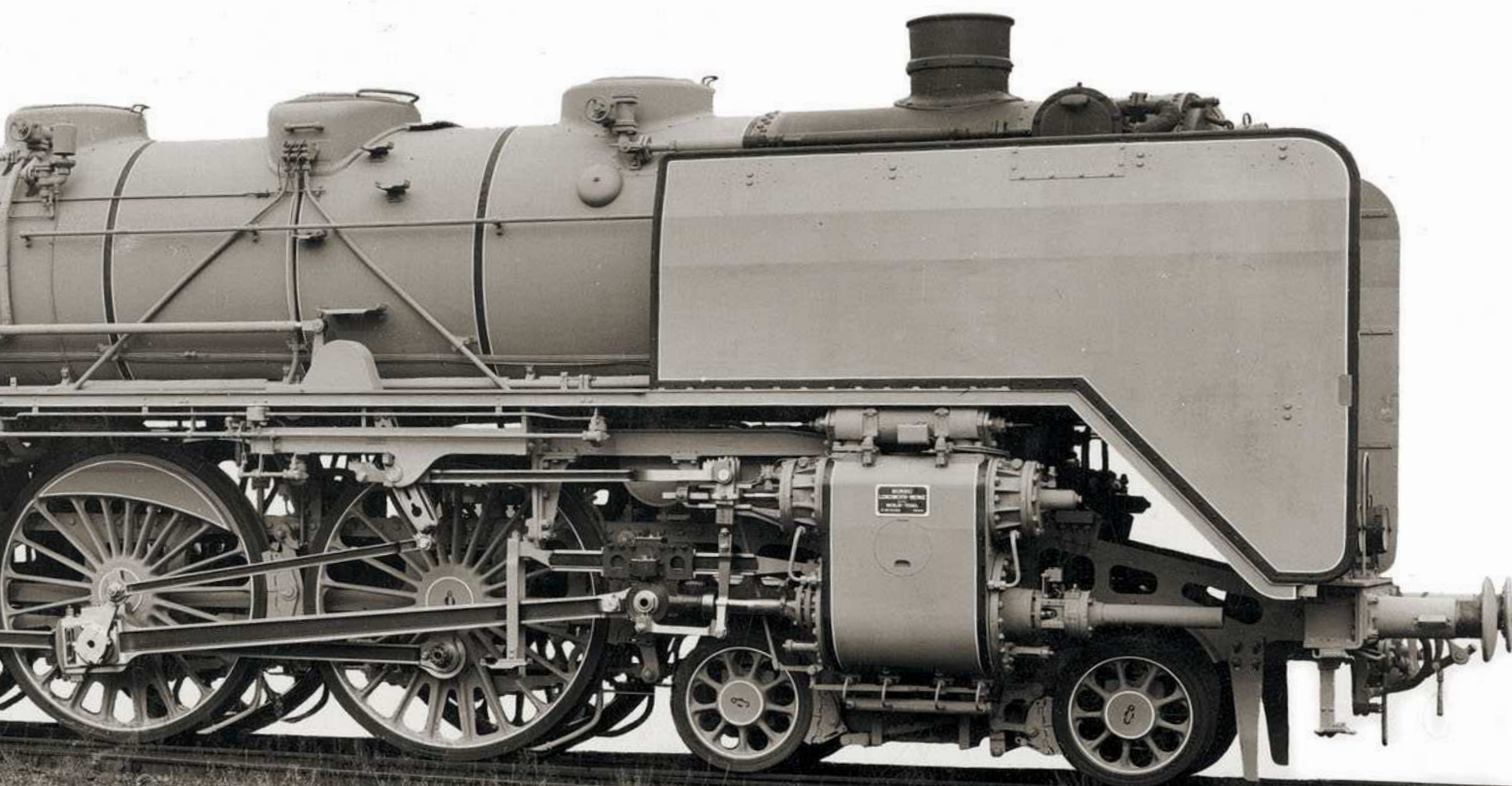
Das Reichsbahn-Zentralamt (RZA) gab 1930 als DV 930 18 eine Beschreibung der Baureihe 03 heraus, dazu 1931 das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau (RZM)

als DV 930 18a eine Beschreibung der gegenüber den 03 001 bis 003 vorgenommenen Bauartänderungen. 1936 erschien eine zweite Ausgabe der Baureihenbeschreibung. Im Folgenden sind die wesentlichen Konstruktionsmerkmale genannt, nach 1945 vorgenommene Bauartänderungen dann in den Kapiteln über die 03 bei der DB und der DR in der DDR aufgeführt.

Kessel

Der genietete, aus St-34-Stahl gefertigte Langkessel bestand aus zwei Schüssen mit 17,5 mm Blechstärke. Hinsichtlich der Rohrlänge von 6800 mm entsprach er dem Kessel der 01 ab Betriebsnummer 01 077. Der Kesseldurchmesser war mit 1700 mm um 200 mm kleiner als bei den 01-Lokomotiven. Wie bei den 01 lag die Kesselmitte dennoch 3100 mm über Schienenoberkante. Die Rohranzahl wurde gegenüber den 01-Kesseln verringert. Die Dampfer-

**03 124 (Borsig, Baujahr 1933)
im Fotografieranstrich.
Werkfoto/Slg. Hufschläger**



zeuger der 03 001 bis 122 wiesen 84 Heizrohre auf, die Kessel der Loks ab 03 123 erhielten 85 Heizrohre mit unverändert 65/70 mm Durchmesser. Alle 03-Kessel hatten 20 Rauchrohre mit 163/171 mm Durchmesser (Angaben für Innen- und Außendurchmesser). Die sich aus der Heizrohrfläche und Rauchrohrheizfläche ergebende gesamte Rohrheizfläche betrug bei den Loks bis zur 03 122 rund 186 m², ab 03 123 rund 187,5 m².

Der vordere Kesselschuss trug den Speisedom mit Schlammabscheider, der hintere den Dampfdom mit Nassdampf-Ventilregler der Bauart Schmidt & Wagner. Zwischen den Domen befand sich auf dem vorderen Kesselschuss der Sandkasten. Zwei über der hinteren Rohrwand auf dem Stehkesselmantel befestigte Ackermann-Sicherheitsventile sorgten dafür, dass der Kesseldruck nicht über den zulässigen Wert von höchstens 16 bar (= 16 kg/m²) stieg.

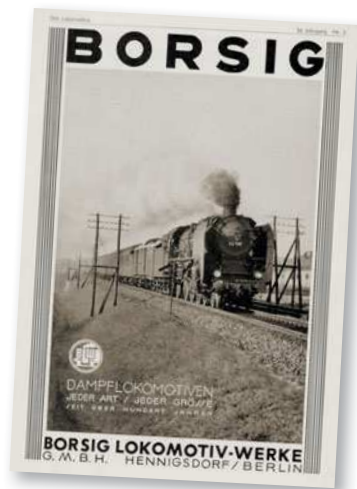
Der Stehkessel war im Mantelteil aus einem Stück gefertigt. Die Blechdicke des Mantels und der Stehkesselrückwand betrug 16 mm, die der Vorderwand 17 mm. Laut RZA-Beschreibung von 1936 haben die „älteren Lokomotiven genietet oder geschweißte Feuerbüchsen aus Kupfer“ erhalten und „bei den neueren Lokomotiven ist die Feuerbüchse aus Stahl und geschweißt“. In der Literatur heißt es häufig, dass die Loks ab 03 163 Stahlfeuerbüchsen bekamen. Laut Horst Troche (im EK-Buch „Die Baureihe 03“ von 2006) geht aus Originalunterlagen jedoch eindeutig hervor, dass erst die Loks ab 03 194 mit Stahlfeuerbüchsen geliefert wurden. Im Zuge der Verwendung sogenannter Heimstoffe statt meist importierter Buntmetalle ersetzte man ab 1940 bei wohl nur wenigen 03 kupferne Feuerbüchsen durch solche aus Stahl. Außerdem wurden einige Tauschkessel mit Stahlfeuerbüchsen beschafft. Ein roter Punkt an den Führerhausseitenwänden wies auf den Einbau stählerner Feuerbüchsen hin.

Der nach vorn gegen die Waagerechte im Verhältnis 1:7,85 geneigte Rost hatte in den Kupferfeuerbüchsen ursprünglich eine Fläche von 4,06 m². In den Stahlfeuerbüchsen mit schmalen Bodenring betrug die Rostfläche 4,10 m², in denen mit breitem oder U-förmigem Bodenring betrug sie 3,89 m². Ebenso wie die Heizflächen der Feuerbüchse (in Kupferausführung nominell 16,1 m²) wichen die Rostflächen im Laufe der Zeit geringfügig von den ursprünglichen Maßen ab. Das dritte

Lieferliste

	Lieferjahre
03 001–003	Borsig 1930
03 004–015	BMAG 1931/32
03 016–029	BLW 1931/32
03 030–051	Henschel 1931
03 052–062	Krupp 1931
03 063–069	Henschel 1931/32
03 070–075	BLW 1932
03 076–084	Henschel 1932
03 085–090	Krupp 1932
03 091–093	BMAG 1932
03 094–101	BLW 1933
03 102–109	Krupp 1933
03 110–119	Henschel 1933
03 120	BLW 1933
03 121	Henschel 1933
03 122	Krupp 1933
03 123–128	BLW 1933
03 129–138	Henschel 1933/34
03 139–150	BMAG 1934
03 151–156	BLW 1934
03 157–162	Henschel 1934
03 163–165	BMAG 1934
03 166–170	BLW 1934/35
03 171–173	Krupp 1934/35
03 174	BLW 1935
03 175	Henschel 1934
03 176–184	BLW 1935
03 185–192	BMAG 1935
03 193–207	BLW 1935/36
03 208–219	BMAG 1935/36
03 220–233	Krupp 1936
03 234–244	BLW 1936
03 245–253	Krupp 1936
03 254–261	BMAG 1936
03 262–269	BLW 1936
03 270–275	BMAG 1936/37
03 276–298	BLW 1937/38

Die Hersteller lieferten folgende Stückzahlen:
Borsig 3 Exemplare, BLW 113, BMAG (Schwartzkopff) 64, Henschel 66 und Krupp 52.
Das Kürzel BLW steht für die zum AEG-Konzern gehörenden Borsig-Lokomotiv-Werke, die 1931 den Lokbau von der Firma A. Borsig übernahmen.

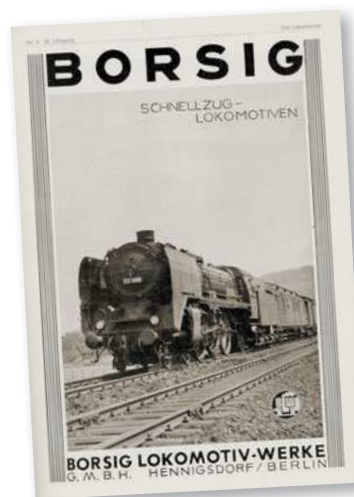


Die Borsig-Lokomotiv-Werke lieferten 113 Loks der Baureihe 03 (Anzeige vom August 1939).

der vier Rostfelder war als Kipprost ausgeführt. Der zwischen dem hinteren Kuppelradsatz und der Schleppachse gelagerte Aschkasten besaß vier Bodenklappen sowie vordere und hintere Luftklappen, die mittels Hebelzügen vom Führerstand aus zu bedienen waren.

Die Feuerbüchsen- respektive Strahlungsheizfläche und die Rohrheizfläche summierten sich bei den 03 001 bis 122 auf eine Verdampfungsheizfläche von rund 202 m², bei den 03 123 bis 298 auf rund 203 m². Für die Leistungsfähigkeit des Kessels mitentscheidend ist der Überhitzer. Wie schon die 01 mit 6,8-m-Longrohrkessel erhielten alle Loks der Baureihe 03 den als Bauart Schmidt-Wagner (auch als Bauart Wagner oder RZM) bezeichneten Dreischleifenüberhitzer, bestehend aus pro Rauchrohr sechs Rohren in drei Rohrschleifen. Bei den Loks bis zur Betriebsnummer 03 122 betrug die Überhitzerheizfläche 70,0 m², bei den folgenden 72,2 m².

Der Speisung des Kessels diente ursprünglich die in einer linksseitigen Rauchkammernische angebrachte Kolbenpumpe der Bauart Nielebock-Knorr (Förderleistung 250 l/min), die das Wasser durch den mittig in einer Rauchkammer-Quernische eingelassenen Knorr-Oberflächenvorwärmer zum Speisedom förderte. Die 1932 gelieferten 03 076, 078, 080, 082 und 084 erhielten versuchsweise statt dieser Pumpe und des Oberflächenvorwärmers Friedmann-Abdampfinjektoren. Serienmäßig kam später die ebenfalls 250 Liter pro



Werbeanzeige mit der 03 098 aus „Die Lokomotive“ (November 1939). Abb.: Slg. Ponzlet (2)

Minute fördernde Knorr-Pumpe KT 1 mit Tolkien-Steuerung zum Einbau. Als zweite Speiseeinrichtung diente die im Führerhaus auf der Heizerseite untergebrachte saugende Dampfstrahlpumpe (Injektor der Einheitsbauart), die das Wasser unmittelbar in den Speisedom förderte. Ab der 03 123 wurde die Kolbenspeisepumpe ebenso wie auf der rechten Kesselseite die Luftpumpe an einem etwa in Lokmitte angebrachten Pumpenträger aufgehängt. Bei älteren Lokomotiven verlegten wohl erst die Bundes-

bahn und die Reichsbahn in der DDR die Pumpen aus den Rauchkammernischen nach hinten.

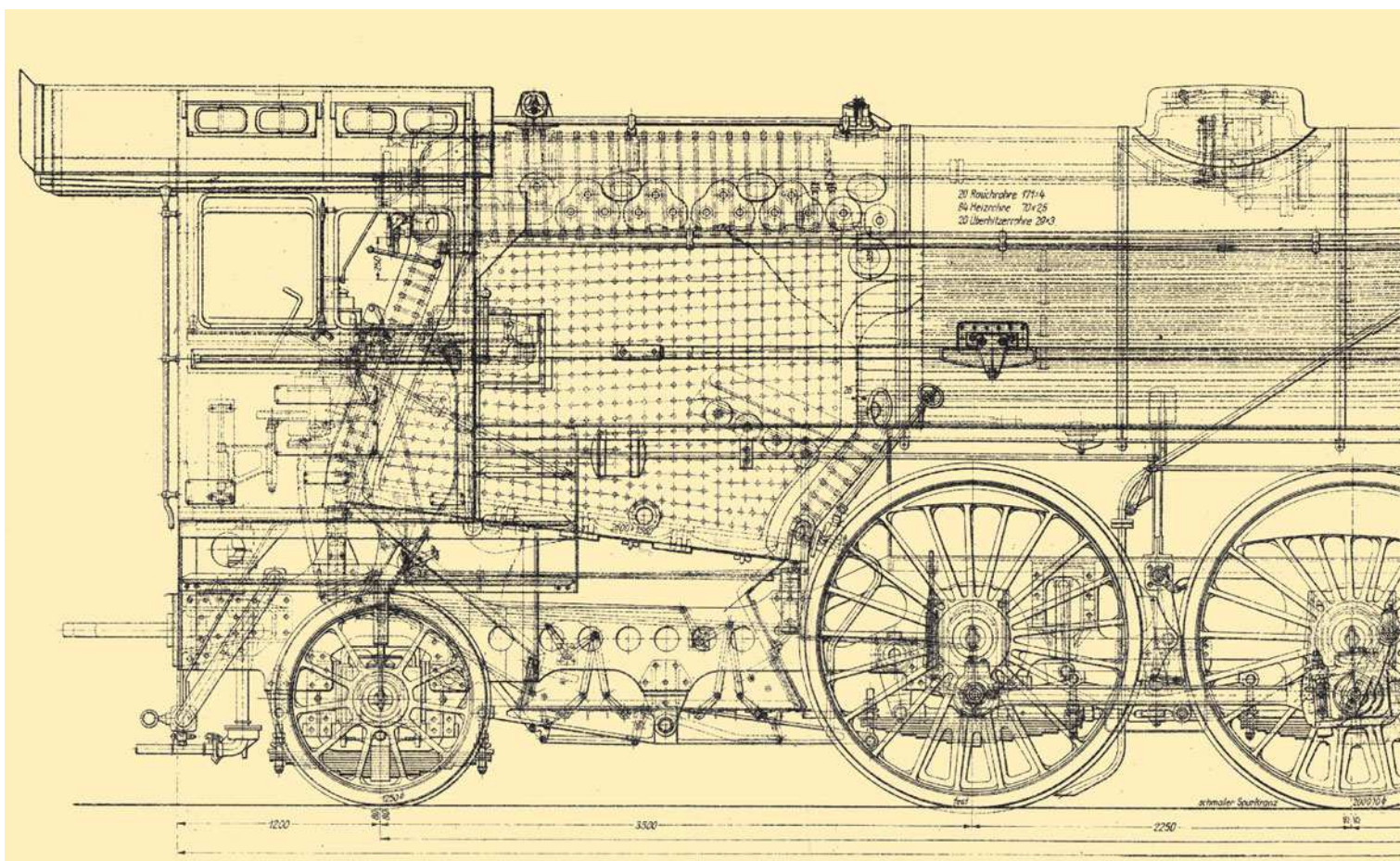
Zur Feinausrüstung des Kessels zählte – neben selbstverständlichen Einrichtungen wie Hilfsbläser, Aschkasten-, Kohlen- und Rauchkammerspritzen, Wasserstandsanzeigern sowie Druck- und Temperaturmessern im Führerstand – auch die Dampfpeife mit dem Vollton vorgeschaltetem Ventil für Halbtonpfeife. Bei den älteren Maschinen war sie ursprünglich auf der rechten Sei-

te der Rauchkammer neben dem Schornstein, ab 03 123 rechts neben dem Dampfdom angebracht.

Inklusive aller Ausrüstungsteile ergab sich gegenüber dem 6,8-Meter-Kessel der 01 ein um rund vier Tonnen vermindertes Kessel leergewicht. Das Dampflokmerkbuch der DB von 1953 bezifferte es für die 03 mit Kupferfeuerbüchse auf 31,7 t und für die 03 mit Stahlfeuerbüchse auf 30,1 t. Für die entsprechend ausgerüsteten 01-Kessel (ab 01 077) nannte das Merkbuch 35,7 t und 34,1 t.



03 003: Lokpflege im Bw
Osnabrück Hbf (8.8.1930).
Foto: Eisenbahnstiftung



Längsansicht der Baumusterlokomotiven 03 001 bis 003 aus der Beschreibung der Deutschen Reichsbahn von 1930. Zeichnung: Slg. Hufschläger

Rahmen

Der Hauptrahmen der Lokomotive war wie bei fast allen Einheitsloktypen als Barrenrahmen ausgebildet. Die Stärke der aus Flusstahl St 34 gefertigten Rahmenwangen betrug 90 mm, zur Gewichtsersparnis 10 mm weniger als bei der 01. Hinter der letzten Kuppelachse war die Wangenstärke auf 40 mm eingezogen, um das Seitenspiel der Schleppachse nicht zu behindern.

Die lichte Weite zwischen den Wangen betrug 1000 mm. Vorn wurde der Rahmen durch den aus Pressblech gefertigten Pufferträger, dahinter durch die Querverbindung zwischen den Zylindern versteift, welche gleichzeitig mit ihrem oberen Sattel die Rauchkammer und unten den Drehgestellzapfen trug. Bei den Loks bis zur Betriebsnummer 03 122 war diese Querverbindung als Stahlgussstück, ab 03 123 in geschweißter Blechbauart ausgeführt. Weil sich die Stahlgussausführung als nicht genügend widerstandsfähig erwiesen hatte, erhielten nachträglich auch ältere Maschinen geschweißte Rauchkammerträger. Zwischen dem Drehgestell und dem ersten Kuppelradsatz sowie zwischen den

Kuppelradsätzen befanden sich weitere, oben Kesselpendelbleche tragende Querstreben. Hinter dem dritten Kuppelradsatz angeordnete Querstreben (bei den älteren Loks aus Stahlguss, ab 03 123 ebenfalls in geschweißter Blechbauart) dienten als Stehkesselträger. Die letzte Rahmenquerverbindung bildete der unter dem Führerhaus angeordnete Zugkasten.

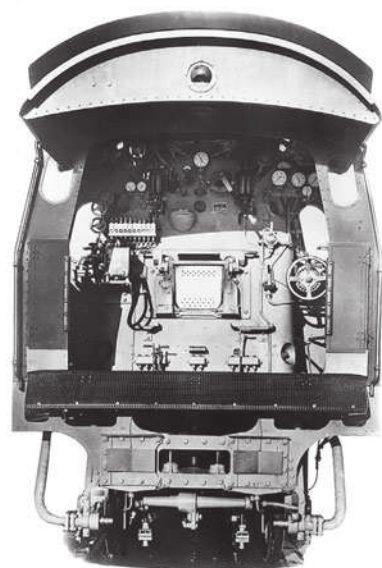
Bei den Maschinen ab 03 163 musste man die Form der Rahmenwangen im vorderen Bereich wegen des Einbaus eines Drehgestells mit Laufrädern von 1000 mm Durchmesser (statt bisher 850 mm) ändern.

Laufwerk

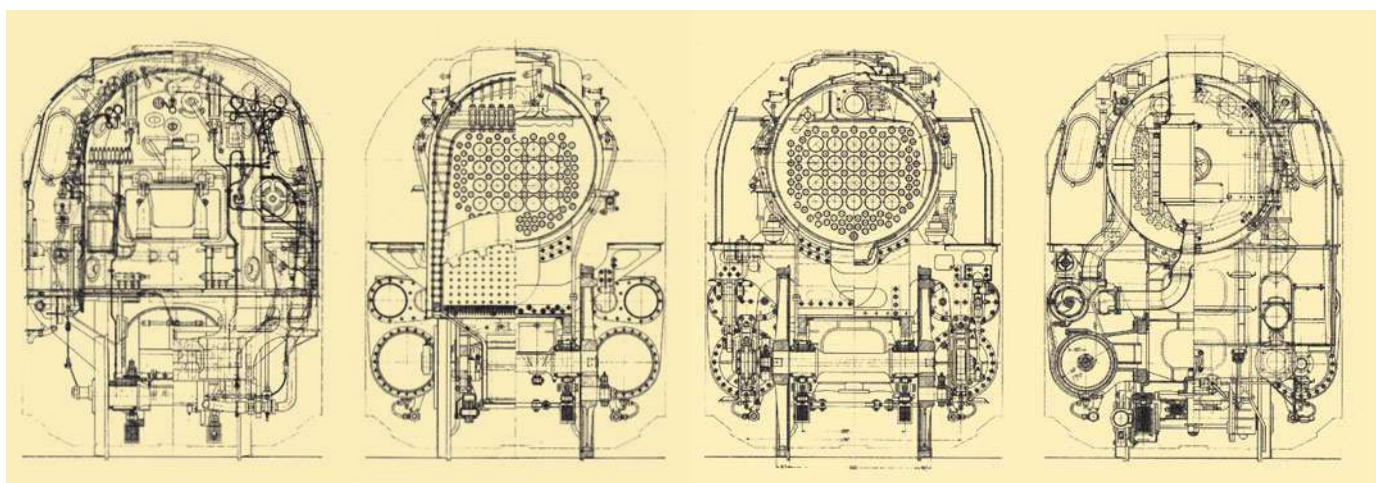
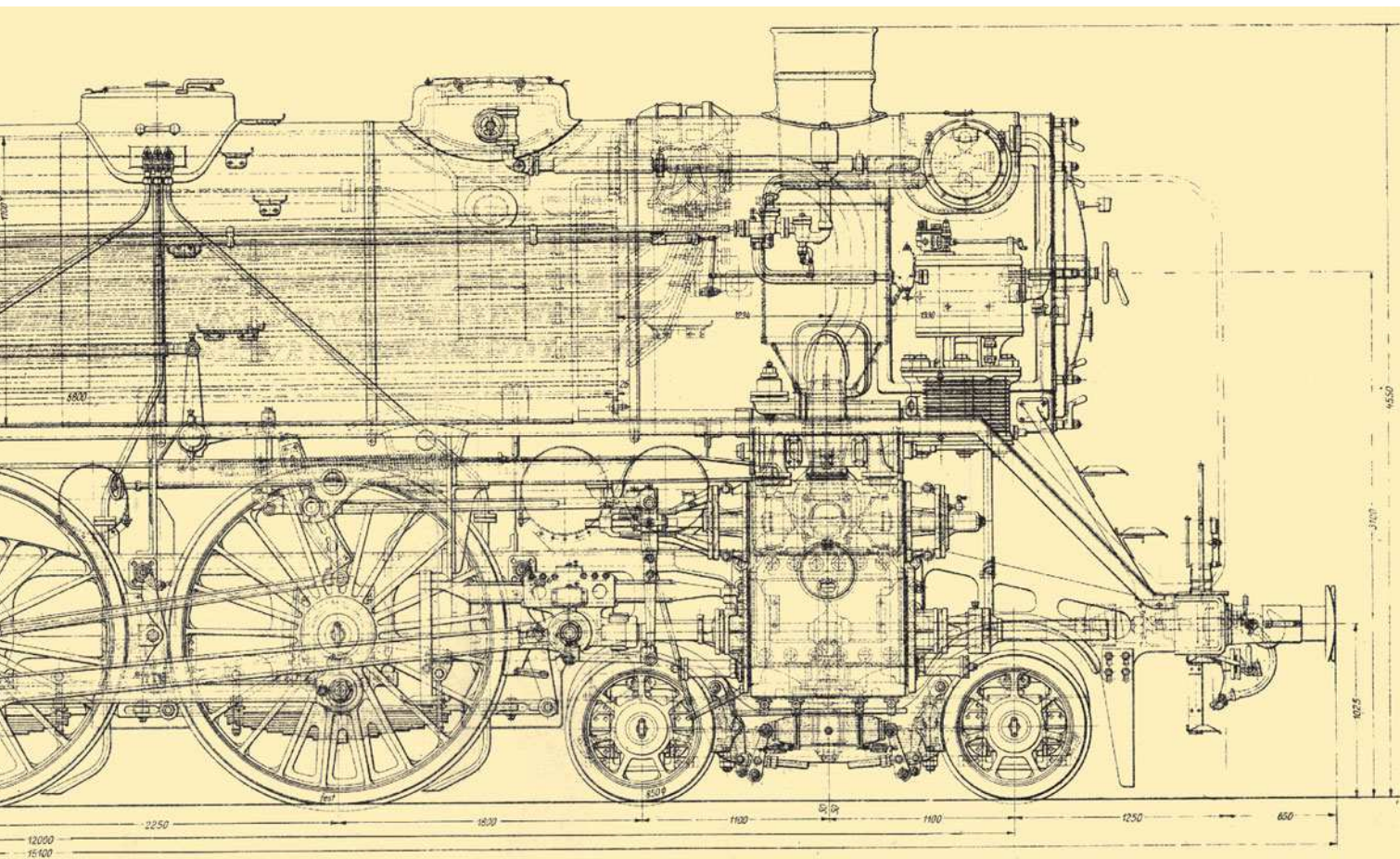
Der Hauptrahmen stützte sich in vier Punkten auf dem Laufwerk ab: in zwei Punkten auf der Quermitte des Drehgestells, in den beiden anderen auf den Lastausgleichssystemen der Kuppelachsen und der Schleppachse (wobei die auf jeder Seite durch Längsausgleichhebel zu einem System verbundenen Tragfedern und Radsätze als ein Abstützpunkt gelten).

Das Laufwerk gliederte sich weitgehend dem der 01 und 02. Zur Führung der Lokomotive mit

noch bei hohem Tempo guten Fahreigenschaften erhielt auch die 03 das bewährte Drehgestell mit 2200 mm Achsstand und



Führerhaus der 03 140 (geliefert im Januar 1934). Foto: C. Bellingrodt/Slg. EJ



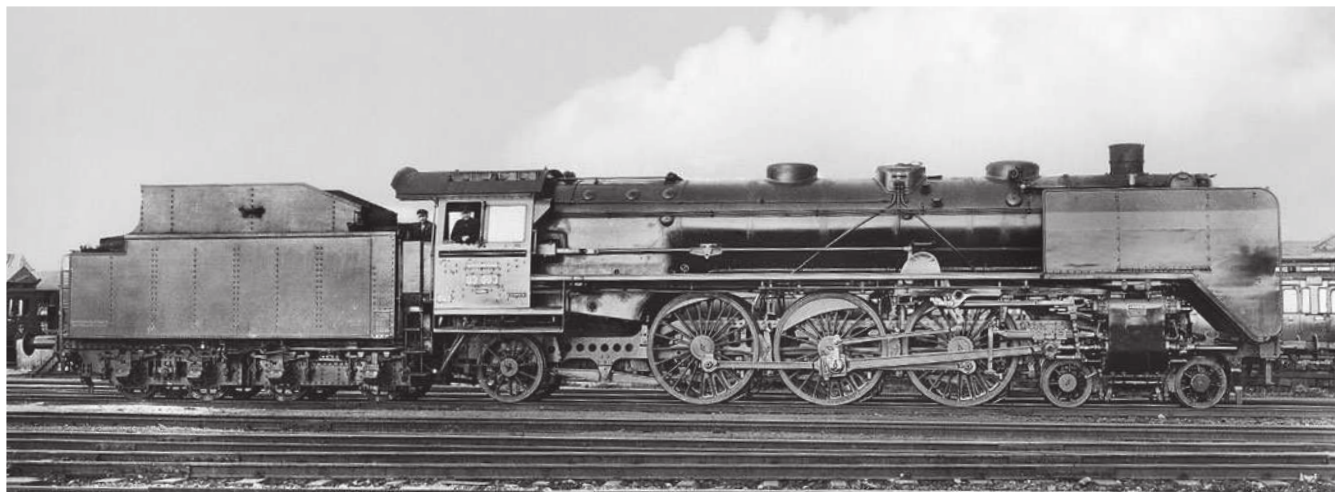
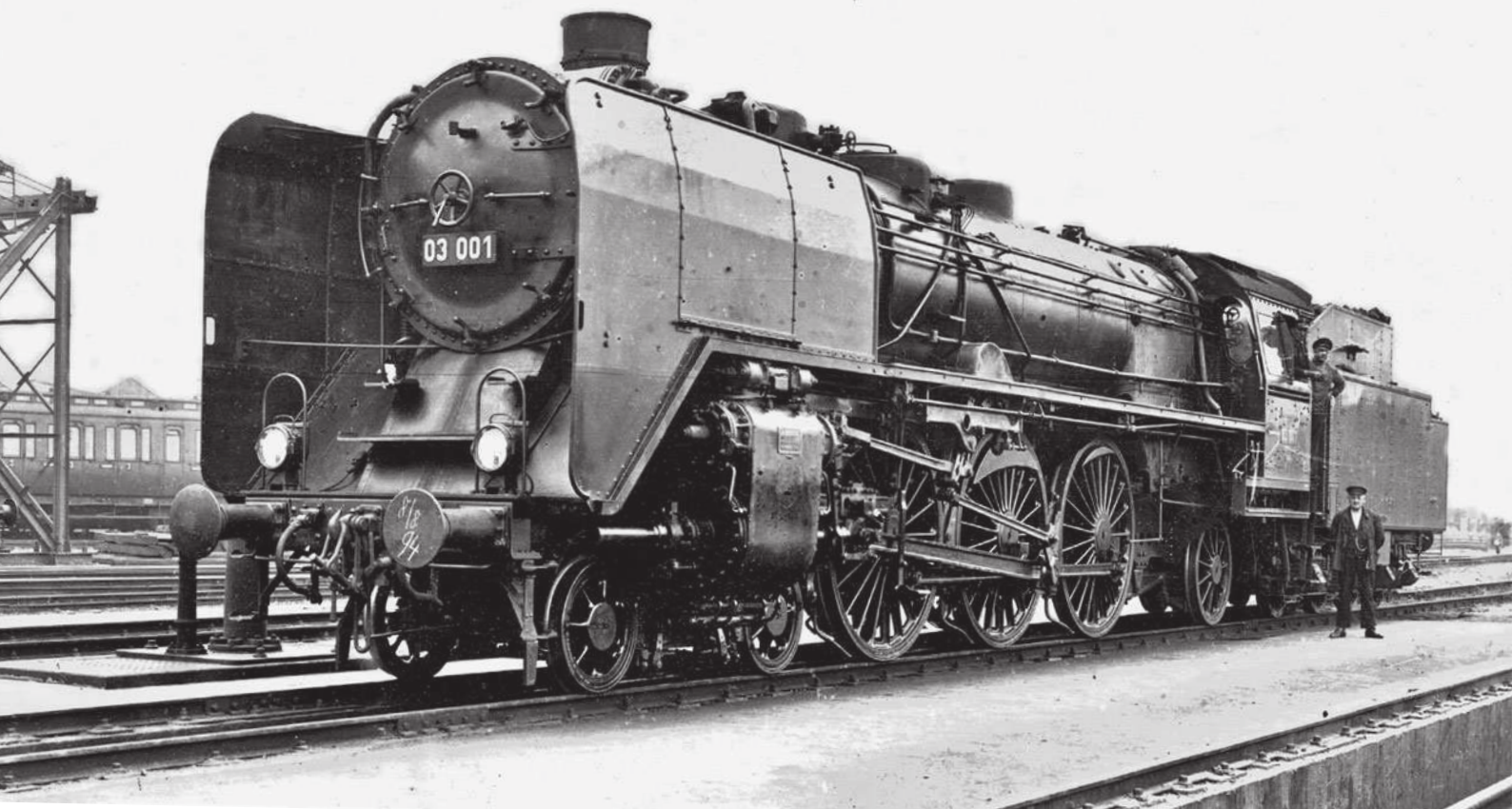
Stirnansichten und Querschnitte der Baumusterlokomotiven 03 001 bis 003 (aus der Beschreibung von 1930). Zeichnung: Slg. Hufschläger

2900 mm Abstand des Drehzapfens zur ersten Kuppelachse. Die Seitenverschieblichkeit des Drehzapfens, also der größtmögliche Ausschlag des Drehgestells aus der Mittellage nach rechts und links, wurde von ursprünglich 100 mm auf 50 mm herabgesetzt, jedoch zur Erzielung eines besseren Bogenlaufs ab der 03 163 auf 70 mm vergrößert. Horst Troche zufolge wurde die Seitenverschieblichkeit bei den älteren Lokomotiven geändert. Das (allerdings nicht unfehlbare) DB-Dampflokomotivbuch von 1953 gab sie für die 03 001 bis 162 immer

noch mit 50 mm an und bezifferte den kleinsten befahrbaren Bogenhalbmesser mit 180 Metern, den für die 01 163 ff. hingegen mit 140 Metern.

Die 03 001 bis 162 bekamen Drehgestell-Laufräder mit 850 mm Durchmesser, die von vornherein für 130 km/h zugelassenen Maschinen ab 03 163 solche mit 1000 mm Durchmesser. Nach Änderung der Bremse und Gegengewichte setzte man auch die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven mit den kleineren Laufrädern von 120 auf 130 km/h herauf.

Die Räder der drei fest im Hauptrahmen gelagerten Kuppelachsen, von denen die mittlere als Treibachse fungierte, hatten einen Durchmesser von 2000 mm (Spurkränze der Treibräder um 15 mm geschwächt). Die Räder der als Adamsachse ausgebildeten, um 80 mm seitenverschiebbaren Schleppachse maßen 1250 mm. Der Kuppelachsabstand wurde trotz gleich großer Raddurchmesser gegenüber der 01 um 50 mm auf 2250 mm verringert, ergo der feste Achsstand von 4600 mm auf 4500 mm verkürzt. Weil man zudem den Abstand



Die Baumusterlok 03 003 wurde fabrikneu dem Bw Osnabrück Hbf zugeteilt und ist mit einem Tender 2'2 T 30 gekuppelt. Foto: H. Maey/Eisenbahnstiftung
 GANZ OBEN: Im März 1933 wurde die 03 001 (Bw Osnabrück Hbf) im Bw Köln Bbf im Bild festgehalten. Foto: C. Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

zwischen dem dritten Kuppelradsatz und der Schleppachse um 300 mm auf 3500 mm verringerte, ergab sich ein gegenüber der 01 um 400 mm auf 12 000 mm verkürzter Gesamtachsstand.

Für die Kuppelachsen verwendete man Gleitlager mit Stellkeilen. Die Achslager des die großen Horizontalkräfte der Dampfmaschine aufnehmenden Treibradsatzes wurden als Gleitlager der Bauart Obergethmann mit unterhalb der Achslagermitte liegenden (auch untere Lagerschalen genannten) Hilfsbacken ausgebildet. Die 03 294 bis 298 bekamen am Treibradsatz aus der Bauart

Obergethmann weiterentwickelte Mangold-Lager mit über die Achsmittle hinaus verlängerten und durch breite Stellkeile besser nachstellbaren unteren Lagerschalen (beide Bauarten untereinander tauschbar).

Triebwerk und Steuerung

Die Zylinderblöcke der beiden außen liegenden Zylinder der Heißdampfmaschine wurden aus Grauguss gefertigt. Die drei Baumusterlokomotiven besaßen ursprünglich mit den Außenzylindern der 44 001 bis 010 identische Zylinder mit 600 mm Durchmesser. Die Serienmaschinen erhielten schon

ab Herstellerwerk speziell für die 03 neu konstruierte Zylinder mit auf 570 mm verkleinertem Durchmesser, aber unverändert 660 mm Kolbenhub.

Auf den in jedem Zylindergehäuse eingegossenen Schieberkästen befanden sich bei den Baumusterlokomotiven und teilweise auch noch bei den Serien-03 Eckventil-Druckausgleicher der so genannten Regelbauart. Überwiegend erhielten die Serienmaschinen Druckausgleichkolbenschieber der Bauart Karl Schulz (vormals Nicolai), womit die Eckventile und meist auch die an den Einströmrohren unterhalb

der Rauchkammer noch angebrachten Luftsaugeventile entfielen. Die für die Verteilung des Dampfes sorgende außen liegende Heusinger-Steuerung ermöglichte für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt Füllungsgrade bis zu 81,6 bzw. 80 Prozent.

Die Treibstangenlager waren als nachstellbare Gleitlager ausgebildet. Als Kuppelstangenlager verwendete man in den Stangenkopf eingepresste, nicht nachstellbare Buchsenlager. Nach dem Krieg ersetzte zunächst die DB, später auch die DR beim Einbau neuer Treibstangen die nachstellbaren vorderen Treibstangenlager am Kreuzkopf durch Buchsenlager, um den dort sehr langen Stellkeilausschnitt zu vermeiden, der unter anderem bei der 03 eine Ursache für gehäuft aufgetretene Stangenbrüche war. Loks der DB erhielten deshalb ab 1954 planmäßig als Sonderarbeit neue vordere Treibstangenköpfe.

Bremsanlage

Die Druckluft für die selbsttätig wirkende Einkammerdruckluftbremse Bauart Knorr mit Zusatzbremse wurde von einer Doppelverbundluftpumpe Bauart Nielebock-Knorr in die zwei quer auf dem Hauptrahmen hinter dem Rauchkammerträger eingebauten Hauptluftbehälter gefördert. Bei den 03 001 bis 122 war die Pumpe in einer rechtsseitigen Rauchkammernische untergebracht, ab 03 123 wurde sie an einem besonderen Pumpenträger rechts etwa in Lokmitte aufgehängt. Wie schon erwähnt verlagerte man zugleich auch die linksseitige Kesselspeisepumpe zur Mitte hin. Vor allem infolge Verlegung der Pumpen stieg die mittlere Kuppelachslast von 17,7 auf 18,1 Tonnen. Deshalb änderte man ab der 03 123 das Gattungszeichen von S 36.17 in S 36.18. Eine nur auf die Tenderradsät-

ze wirkende Wurfhebelbremse sicherte die Lokomotive im Stillstand.

Bei den Loks 03 001 bis 162 wirkte die Druckluftbremse einseitig auf die Kuppel- und Drehgestellräder, ab 03 123 einseitig auch auf die Räder der Schleppachse. Bei den von Anbeginn für 130 km/h zugelassenen 03 163 bis 298 wurden die Kuppelräder doppelseitig abgebremst (Scherenbremse). Um ihre Höchstgeschwindigkeit ebenfalls von 120 auf 130 km/h anheben zu können, erhielten die 03 001 bis 122 nachträglich

ginn an für 140 km/h zugelassenen 03 193 (mit Stromschale) sowie 03 175 und 03 207 (mit Ventilsteuerung) erhielten eine besonders schnell und stark wirkende Bremse der Bauart Knorr Kss mit der zusätzlichen Bremsstellung SS.

Sonstige Ausrüstung

Zu den weiteren Einrichtungen zählten, dem Standard der Einheitsloks entsprechend:

- ♦ ein Pressluft-Sandstreuer Bauart Borsig-Reichsbahn, der aus dem Sandkasten auf

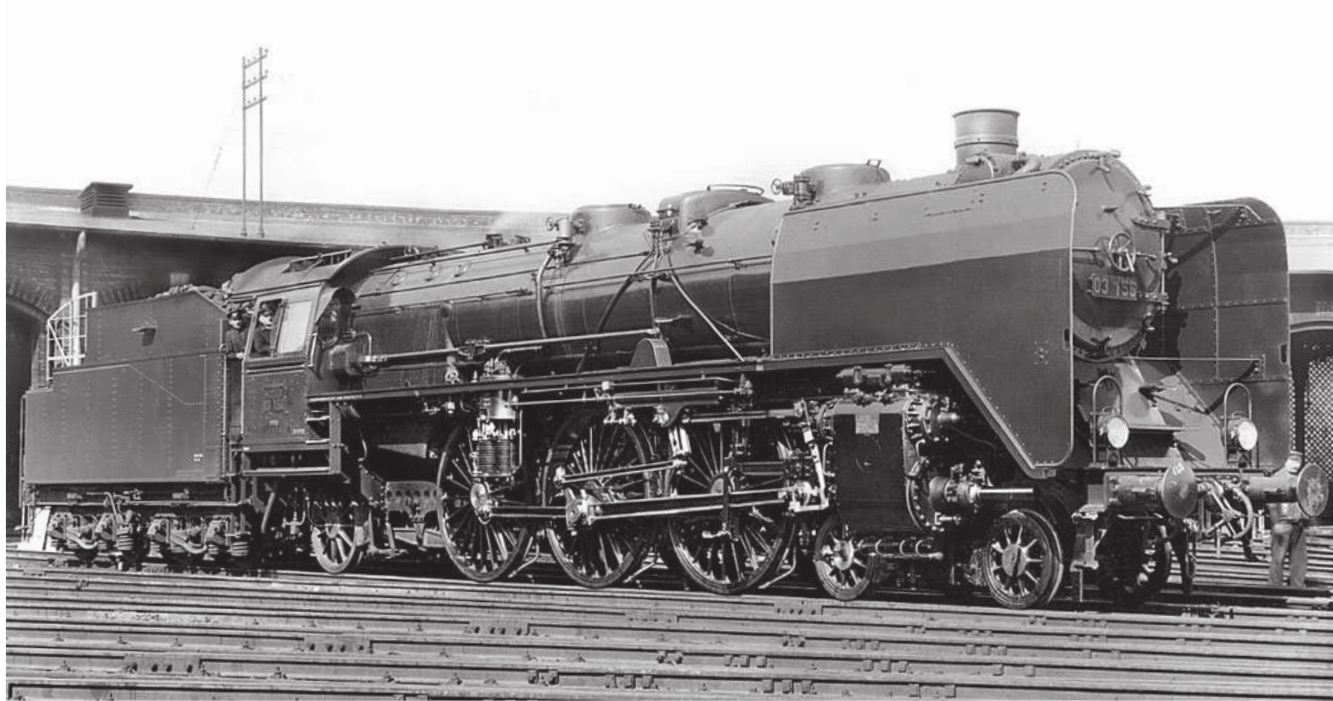


89 8061 mit 03 082, die eine Abdampfstrahlpumpe besaß. Foto: C. Bellingrodt/Slg. Gerhard
UNTEN: 03 156 mit nach hinten verlegten Pumpen (ab 03 123). Foto: RVM/Slg. Gerhard

eine Schleppachsbremse. Im Übrigen verbesserte man die Bremswirkung ab 1934 generell durch Einbau geteilter Bremsklötze mit unterteilter Sohle und die Erhöhung des Bremsklotzdrucks auf die Räder der hinteren Drehgestellachse. Eine verstärkte, aber keine spezielle Bremsausrüstung bekamen die ab 1933/34 „auf besonderen Strecken“ (faktisch Hamburg – Berlin) für Tempo 140 zugelassenen Altonaer 03 032 bis 038, 073, 108, 139 und 171. Die von Be-

dem Langkesselscheitel alle Kuppelachs-räder von vorn sandete

- ♦ die Zentralschmierung aller unter Dampf gehenden Teile mittels Hochdruckschmierpumpe Bauart Bosch-Reichsbahn
- ♦ ein vom Schlepppradsatz angetriebener Geschwindigkeitsmesser Bauart Deuta
- ♦ die elektrische Beleuchtung, für die ein linksseitig hinter dem Schornstein auf der Rauchkammer montierter Dampfturbo-generator die Energie lieferte.

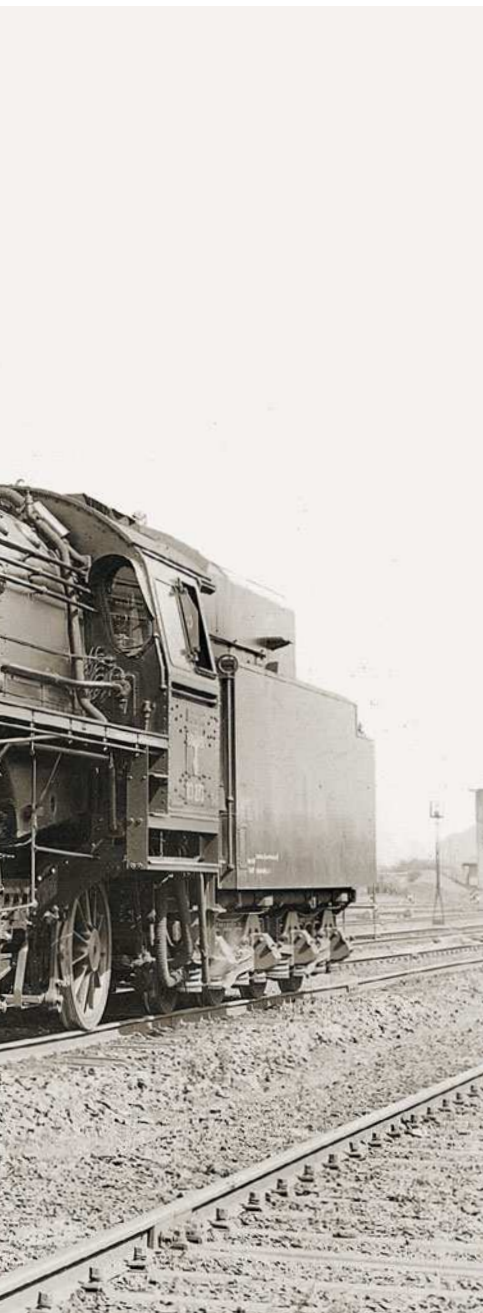




Die 03 273 besitzt Druckausgleich-Kolbenschieber und Scherenbremsen an den Kuppelradsätzen (September 1937). Foto: C. Bellingrodt/Slg. Wunschel



03 278 im Fotografieranstrich: Sie ist mit einem Tender 2'2' T 32 „neuerer Bauform“ gekuppelt. Werkfoto Borsig/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Kenndaten der Baureihe 03

Betriebsnummern	03 001–122	03 123–298
Gattung	S 36.17	S 36.18 ^{*)}
Bauart	2'C1'h2	2'C1'h2
Höchstgeschwindigkeit vorwärts/rückwärts	130/50 km/h	130/50 km/h
indizierte Leistung	1980 PS _i	1980 PS _i
Zylinderdurchmesser	570 mm	570 mm
Kolbenhub	660 mm	660 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	2000 mm	2000 mm
Laufzylinderdurchmesser vorn	850 mm	ab 03 163: 1000 mm
Laufzylinderdurchmesser hinten	1250 mm	1250 mm
Kesselüberdruck	16 bar	16 bar
Rohrlänge des Kessels	6800 mm	6800 mm
Rostfläche	3,89 bis 4,10 m ²	3,89 bis 4,10 m ² ^{**)}
feuerberührte Heizfläche der Feuerbüchse	15,90 bis 16,10 m ²	15,90 m ² bis 16,10 m ² ^{**)}
feuerberührte Rohrheizfläche	185,86 m ²	187,25 m ²
feuerberührte Verdampfungsheizfläche	201,76 bis 201,96 m ²	203,15 bis 203,35 m ² ^{**)}
Überhitzerheizfläche	70,00 m ²	72,22 m ²
Gesamtachsstand		
mit Tender 2'2'T 30	19155 mm	19155 mm
mit Tender 2'2'T 32 oder 2'2'T 34	20225 mm	20225 mm
Länge über Puffer		
mit Tender 2'2'T 30	23205 mm	23205 mm
mit Tender 2'2'T 32 oder 2'2'T 34	23905 mm	23905 mm
maximale Achslast	17,7 t	18,2 t
Lokreibungsgewicht (dienstbereite Lok)	53,0 t	54,3 t
Lokdienstgewicht	99,6 t	100,3 t
Gesamtgewicht Lok und Tender (volle Vorräte)		
mit Tender 2'2'T 30	168,1 t	168,8 t
mit Tender 2'2'T 32 bzw. 2'2'T 34	174,7/173,8 t	175,4/174,5 t ^{**)}
Dienstgewicht Lok und Tender (2/3 Vorräte)		
mit Tender 2'2'T 30	154,8 t	155,5 t
mit Tender 2'2'T 32 bzw. 2'2'T 34	160,5/159,1 t	161,2/159,8 t ^{**)}
Tender: Kohlenvorrat	10 t	10 t
Wasservorrat (je nach Bauart)	30, 32 oder 34 m ³	30, 32 oder 34 m ³

Anmerkungen:

- ^{*)} Gattungszeichen S 36.18 für Loks ab 03 123 mit zur Fahrzeugmitte hin verlegten Pumpen
^{**)} Rost- und Heizflächen entsprechend verschiedener Ausführungen der Feuerbüchse aus Kupfer oder Stahl differierend
^{***)} erster Wert für Loks mit 2'2'T 32 neuerer Bauform
zweiter Wert für Loks mit 2'2'T 34; aufgrund leichterer Schweißbauweise des Tenders trotz größerem Wasservorrat geringeres Gewicht!

Ausgewählte Kenndaten der 01 und 03 im Vergleich

	01 077–232	03 001–122	03 123–298
Höchstgeschwindigkeit	120/130 km/h ^{*)}	130 km/h	130 km/h
indizierte Leistung	2240 PS _i	1980 PS _i	1980 PS _i
Zylinderdurchmesser	600 mm	570 mm	570 mm
Kolbenhub	660 mm	660 mm	660 mm
Rostfläche	4,4 m ²	4,1 m ²	4,1 m ²
Verdampfungsheizfläche	247 m ²	202 m ²	203 m ²
Überhitzerheizfläche	85,0 m ²	70,0 m ²	72,2 m ²
Länge ü. P. mit Tender 2'2'T34	23940 mm	23905 mm	23905 mm
maximale Achslast	19,9 t	17,7 t	18,2 t
Lokreibungsgewicht	59,7 t	53,0 t	54,3 t
Dienstgewicht ohne Tender	111,1 t	99,6 t	100,3 t
Dienstgewicht mit 2'2'T34	170,6 t	159,1 t	159,8 t

^{*)} 130 km/h ab 01 102 mit 1000-mm-Vorlaufrädern

Generell hatten die Loks zwei vordere Signallaternen, die als Nachtzeichen das Regel-Spitzensignal „Zg 1“ bildeten. Bei Rückwärtsfahrt erfüllten die Pufferlaternen am Tender diese Funktion. Wenn auf der Halterung oben an der Rauchkammertür und oben am Wasserbehälter des Tenders schon zu Zeiten der DRG eine dritte Laterne aufgesteckt war, so geschah das nicht in Vorwegnahme des bei DB und

DR schließlich allgemein vorgeschriebenen Dreilichtspitzensignals. Vielmehr bildete man damit das Gegenzugsignal „Zg 7“. Dieses kündigte den Schrankenwärtern an, dass ein kurzfristig eingelegter Sonderzug entgegenkommt; bei Tag wurde eine weiße Scheibe aufgesteckt. Nach der Zugbegegnung war die dritte Signallaterne abzuschalten bzw. die weiße Scheibe auf dem nächsten Haltebahnhof zu entfernen. Die

Laterne blieb oft längere Zeit aufgesteckt. Als erste Einheitslokomotiven bekamen die 03er eine Triebwerksbeleuchtung der Bauart Ehrlich & Graetz mit drei Lampen unter jedem Laufblech.

Um das Überfahren Halt zeigender Signale zu verhindern, wurden einige Maschinen zunächst versuchsweise für die optische Zugsicherung (Opsig) mittels Lichtstrahl oder für die induktive Zugsicherung (In-

duci) mittels elektromagnetischer Kraftlinien ausgerüstet. Die Altonaer 03 032 bis 038 erhielten schon 1932/33 eine Indusi der gleichzeitig drei Kraftlinienfelder nutzenden Dreifrequenzbauart. 1936 begann der serienmäßige Einbau der von den Vereinigten Eisenbahn-Signalwerken (VES) und der Firma Lorenz entwickelten Dreifrequenz-Indusi (kriegsbedingt nicht mehr alle 03 damit ausgestattet).



03 273 erhielt im Lieferjahr eine Indusi.
Foto (1937): C. Bellingrodt/Slg. Schwarz

Führerhaus und Windleitbleche

Das für alle größeren Einheitsloketypen einheitlich gestaltete Führerhaus zeichnete sich durch seine Geräumigkeit aus. Es besaß zwei große Seitenfenster, von denen das vordere verschiebbar war. Die

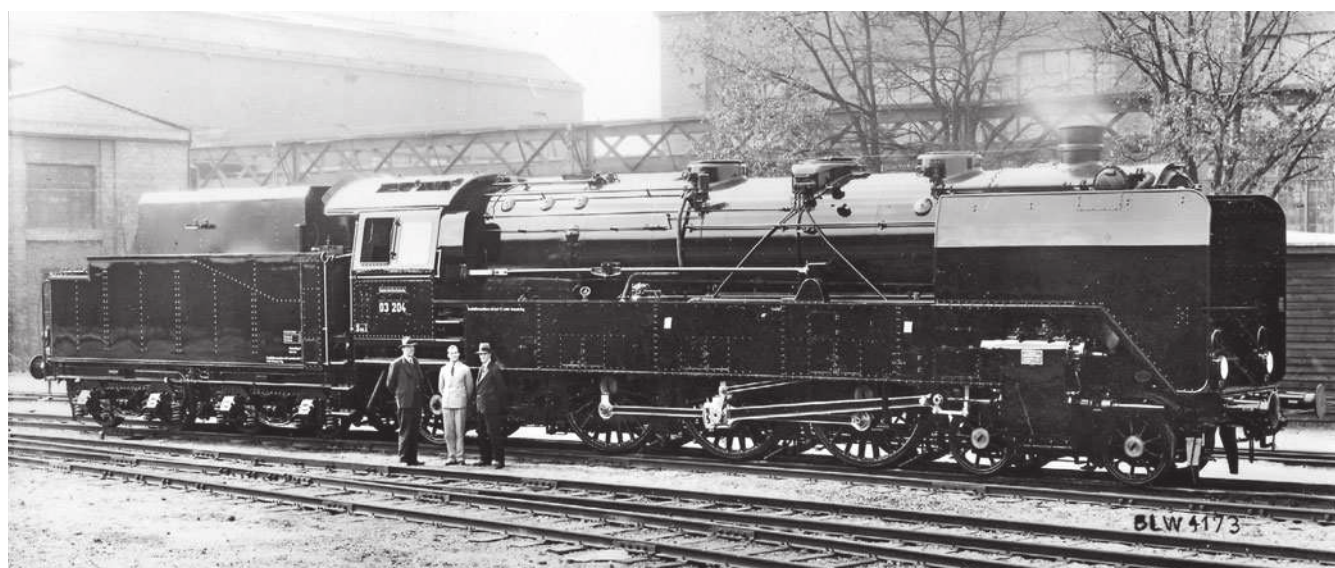
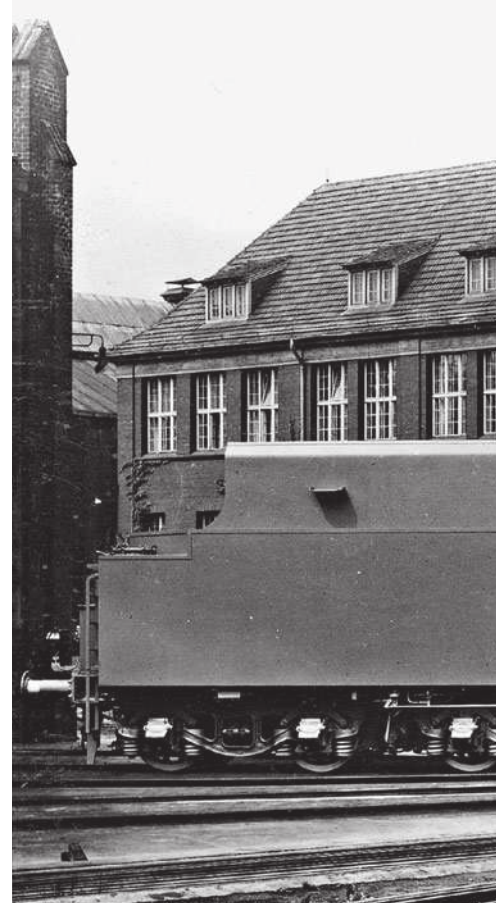
Stirnwandfenster hatten Fensterschutzschirme. 1940/41 begann man, die 03 und andere schnellfahrende Lokomotiven mit Windschuten auszurüsten, viele 03 behielten aber bis zuletzt die einfachen Fensterschirme. Um Verschmutzungen der vorderen Führerhausfenster durch vom Triebwerk weggeschleudertes Öl zu verhindern, bekamen die 03 204 und 205 im Jahr 1936 ab Werk probeweise Seitenschürzen unter dem Umlaufblech. Zum Schutz des Personals vor Witterungseinflüssen waren hinter den Sitzen feste Rückwände mit Fenstern eingebaut (bei 03 001 bis 003 nachgerüstet). Für eine gute Entlüftung sorgten seitlich in die Dachrundung eingelassene, je nach Fahrtrichtung verstellbare Luftklappen.

Um das die Sicht behindernde Niederschlagen von Rauch und Dampf vor den Führerhausfenstern zu verhüten, erhielten die 03 große Windleitbleche („Wagner-Bleche“). Diese waren bei den Loks mit vorn angebrachten Pumpen dreiteilig, das Mittelteil ließ sich zur Wartung der Pumpen abklappen. Die Loks mit hinten aufgehängten Pumpen hatten einteilige Windleitbleche, darin jedoch oben ein kleines abschraubbares Stück, das man beim Ausziehen des Rohrbündels aus dem Vorwärmer entfernen musste.

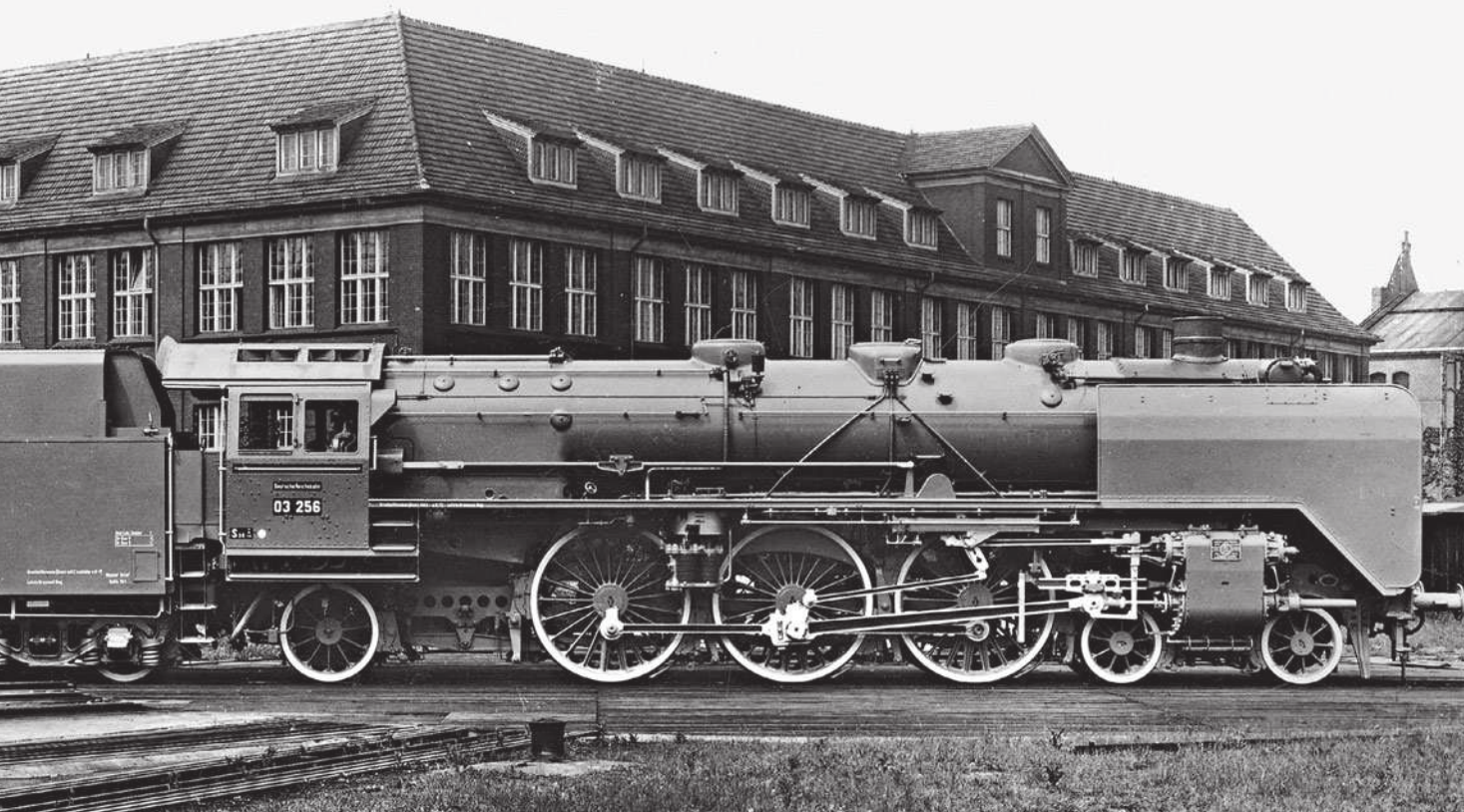
Tender

Die 1930 beim Bw Osnabrück Hbf in Dienst gestellten 03 001 bis 003 wurden mit dem kurzen Tender 2'2 T 30 (mit nur einem Drehgestell und zwei starr im Rahmen gelagerten Achsen sowie 30 Ku-

bikmeter Wasserrauminhalt) geliefert. Diese Übergangsbauart war entstanden, um auch 2'C1'-Einheitslokomotiven auf 20-Meter-Drehscheiben wenden zu können. Ab der 03 004 verließen die Maschinen die Herstellerwerke mit dem Einheitstender 2'2' T 32 in Nietbauweise. Ab 03 163 waren sie fabrikneu mit dem ebenfalls noch genieteten (zunächst als 2'2' T 32,5 bezeichneten) Tender 2'2' T 32 „neuerer



Die 03 204 besaß ab Werk unter dem Umlauf Seitenschürzen, damit weggeschleudertes Öl die Führerstandsfenster nicht verschmutzte. Foto: Slg. Garn



Die 03 254 bis 261 und die 03 270 bis 275 wurden bereits mit dem völlig geschweißten Tender 2'2' T 34 geliefert. *Werkfoto BMAG/Slg. Wunschel*

Bauform“ gekuppelt, die 03 254 bis 261 und 270 bis 275 bereits mit dem völlig geschweißten 2'2' T 34.

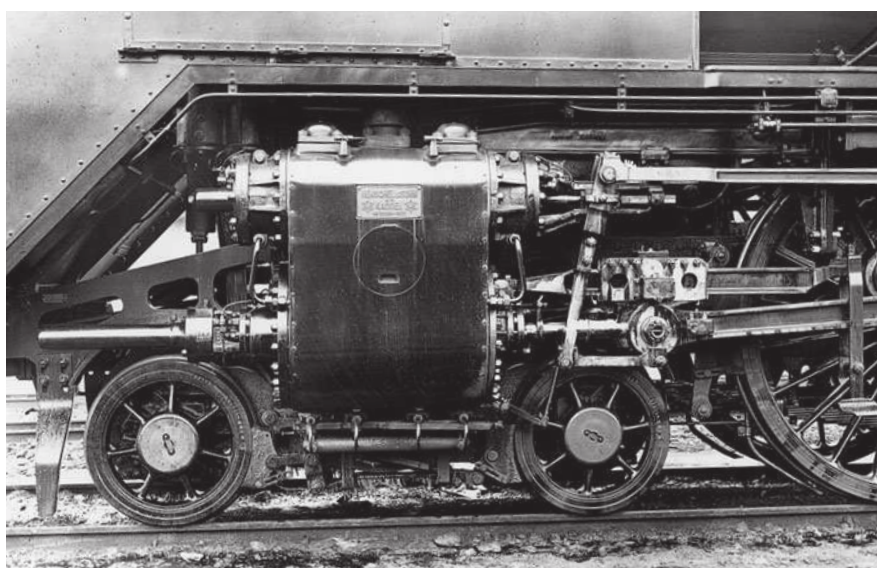
Die Nürnberger 03 161 bekam im Juni 1939 einen der fünf 1938 zusammen mit Lokomotiven der Baureihe 44 gelieferten Stromlinientender 2'2' T 34 St. Die anderen vier verband das RAW Meiningen ebenfalls 1939 mit den 01 035, 083 und 226 sowie der 02 008. Bestimmt waren

diese Tender für mit Stromlinienverkleidung nachzurüstende 03. Den fünf Prototypen folgte die Serienausführung des 2'2' T 34 St für die 03¹⁰.

Einzige komplett stromlinienverkleidete Zweizylinder-03 blieb die 1935 mit dem fünfsachsigen Tender 2'3 T 37 St gelieferte 03 193. Für kurze Zeit erhielt auch die 1937 dem Lokversuchsamt für Messfahrten zugewiesene 03 207 einen 2'3 T 37 St.

04 001 und 002

In den 1930er Jahren erprobte die Reichsbahn, ob sich aus neuen Baustoffen gefertigte Kessel bei fast unveränderter Wandstärke mit höherem Druck betreiben ließen. Zu den „Mitteldrucklokomotiven“ zählten die in Anlehnung an die 03 entwickelten, 1932 von Krupp gelieferten 04 001 mit Kessel aus Kupfer-Mangan-Stahl und 04 002 mit Kessel aus Chrom-Molybdän-Stahl. Um den hohen Betriebsdruck von 25 bar verarbeiten zu können, erhielten die Loks ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk. Aufgrund zahlreicher Schäden wurde der zulässige Kesseldruck um 1935 auf 20 bar, zeitweise nur 16 bar herabgesetzt. Die Loknummern änderte man im Jahr 1935 in 02 101 und 102. Beide Maschinen wurden 1939 ausgemustert, der Kessel der 02 102 fand mit 16 bar Betriebsdruck in 03-Lokomotiven weitere Verwendung.



Linker Zylinder der 03 050 mit angeschraubten Ausströmkästen. *Foto: C. Bellingrodt/Slg. Wunschel*

Gemäß Verfügung des RZA Berlin vom 22. November 1938 wurden die mit den 03 gekuppelten 32er-Tender überwiegend gegen 2'2' T 34 getauscht, die zusammen mit Lokomotiven der Baureihen 41 und 44 ausgeliefert worden waren (viele freilich schon bei der Abnahme mit 03 gekuppelt). Die 2'2' T 34 besaßen Rollenachslager, außerdem war insbesondere im Schnellzugdienst der größere Wasserbehälter vorteilhaft.

Neben dem bei RAW-Aufenthalten häufig praktizierten Wechsel gleichartiger Tender kam es bereits während des Lieferzeitraums der 03 zum Tausch von Tendern der Bauart 2'2' T 32 gegen solche der Bauart 2'2' T 30. So traten auch etliche Serien-03 ihren Dienst nicht mit dem bei Auslieferung gekuppelten Einheitstender an. Sie erhielten bei der Abnahme einen zuvor mit Loks anderer Baureihen gekuppelten 2'2' T 30. Zum Beispiel wurden die 32er-Tender der fabrikneu dem Bw Hannover zugewiesenen 03 010 bis 015 bei der Abnahme gegen 30er-Tender getauscht, weil es in ihrem Einsatzbereich mindestens ein Wende-Bw mit 20-Meter-Drehscheibe gab. Die fabrikneu dem Bw Dortmund Hbf zugeteilten 03 053 bis 057 bekamen den kürzeren Tender, weil sogar im Heimat-Bw nur eine 20-Meter-Scheibe lag. Schließlich kuppelte man 03-Lokomotiven auch mit 2'2' T 30 neuerer Bauform, die zusammen mit 41ern beschafft worden waren. Tja, das Thema „Die 03 und ihre Tender“ ist vertrackt und für Autoren voller Stolperfallen.

Ausgiebig getestet

Wohl keine andere Einheitslokomotive wurde so gründlich messtechnisch untersucht wie die 03. Dabei fanden Fahrten bis zu 120 km/h mit Messwagen und Bremslo-

km/h	30	40	50	60	70	80	85	90	95	100	110	120	130
Steigung	Wagengewicht in t (D-, F- u Eilzug) *)												
0 1:∞	—	—	—	—	—	1350	1190	1045	910	790	565	430	300
1 ⁰ / ₀₀ 1:1000	—	—	—	—	—	1015	890	790	690	605	435	325	230
2 ⁰ / ₀₀ 1:500	—	—	—	—	1000	790	710	625	550	480	345	255	175
3 ⁰ / ₀₀ 1:333	—	—	—	1020	815	645	570	505	445	385	280	205	135
4 ⁰ / ₀₀ 1:250	—	—	1055	850	675	530	475	420	365	320	225	160	100
5 ⁰ / ₀₀ 1:200	—	1045	900	720	570	475	400	350	310	265	185	135	—
6 ⁰ / ₀₀ 1:166	940	905	775	620	495	395	345	300	260	225	150	100	—
7 ⁰ / ₀₀ 1:140	830	780	680	540	430	335	295	255	220	190	120	85	—
8 ⁰ / ₀₀ 1:125	720	700	600	475	375	290	255	220	190	160	100	—	—
10 ⁰ / ₀₀ 1:100	585	560	480	380	295	225	195	165	140	115	—	—	—
14 ⁰ / ₀₀ 1:70	405	385	325	250	190	160	115	95	—	—	—	—	—
20 ⁰ / ₀₀ 1:50	270	250	195	145	95	—	—	—	—	—	—	—	—
25 ⁰ / ₀₀ 1:40	180	170	130	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Leistungstafel für die Baureihe 03 aus dem DB-Merkbuch von 1953. Abb.: Sig. Koschinski

komotiven statt, bei höheren Geschwindigkeiten konnte das Leistungsvermögen mangels geeigneter Bremsloks nur vor Zügen ermittelt werden. Die fachlich dem Reichsbahn-Zentralamt Berlin unterstellten, organisatorisch aber dem RAW Grunewald zugeordneten Versuchsabteilungen für Lokomotiven oder Bremsen bzw. das ab 1938 wieder eigenständige Lokversuchsamt in Berlin-Grunewald testeten im Zeitraum 1930 bis 1939 nachweislich 19 Maschinen. Neben Leistungsmessungen führte man Untersuchungen zum Dampf- und Brennstoffverbrauch, zur Laufgüte und zur Bremswirkung durch, bei der teilverkleideten 03 154 und der vollverkleideten 03 193 wurden natürlich speziell die Luftwiderstandswerte gemessen.

Die im Sommer 1930 untersuchte 03 001 erreichte bei 60 km/h mit 1457 PS_e ihre höchste effektive Leistung am Zughaken, bei 100 km/h wurden noch 1265 PS_e ermittelt. Insgesamt 106 Messfahrten führte die LVA von Januar bis April 1934 mit der 03 109 durch, davon 27 mit 120 km/h und 32 mit 140 km/h. Diese Lok erreichte bei 120 km/h am Zughaken eine Leistung von 1075 PS_e. Bei Tempo 140 brachte sie es noch auf 800 PS_e, erzielte dabei jedoch mit 1980 PS_i ihre höchste indizierte Zylinderleistung. Insbesondere die in Auf-

sätzen des Versuchsdezernenten Professor Hans Nordmann immer wieder hervorgehobenen Messwerte der 03 109 waren offenbar maßgeblich für die aufgrund von Versuchsfahrten für die Baureihe 03 erstellten Leistungstafeln im Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn (DV 939 a) von 1938, die auch noch laut DB-Merkbuch von 1953 galten.

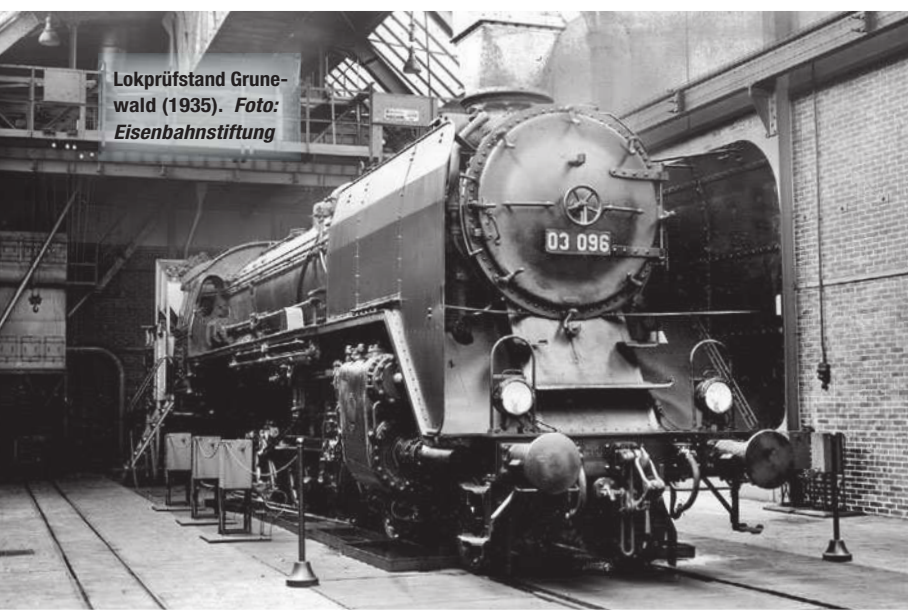
Im Folgenden sind anhand dieser Tafeln beispielhaft den 03 und zum Vergleich jeweils dahinter den 01 im regulären Betrieb zugemutete Anhängelasten im Schnellzugdienst genannt:

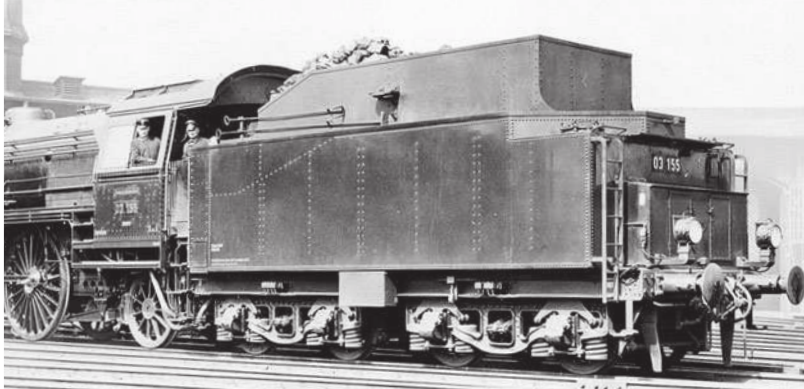
- ◆ 120 km/h in der Ebene: 430 t / 500 t
- ◆ 110 km/h in der Ebene: 565 t / 650 t
- ◆ 85 km/h auf 4 ‰ Steigung: 475 t / 585 t
- ◆ 85 km/h auf 10 ‰ Steigung: 195 t / 265 t
- ◆ 50 km/h auf 10 ‰ Steigung: 480 t / 580 t

Die Werte für die 03 lagen deutlich unter denen für die 01, was auch zu erwarten war. Theodor Düring nannte in seinem Buch „Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven der Einheitsbauart“ dem endgültigen Entwurf des Vereinheitlichungsbüros für die leichte 2'C1'h2-Lokomotive zugrunde gelegte Anforderungen. Demnach sollte die 03 in der Ebene auf gerader Strecke dauernd 480 Tonnen und für kürzere Zeit 550 Tonnen Wagengewicht mit 110 km/h befördern können, auf vier Promille Steigung 400 Tonnen noch mit 85 km/h.

Diese Vorgaben wurden laut Leistungstafeln übertroffen! Düring wandte freilich ein, man habe dem s/v-Diagramm und der Belastungstafel für die 03 nicht die Mittelwerte aus den Messungen verschiedener normaler Maschinen, sondern die Spitzenwerte eines „Stars“ zugrunde gelegt, also die der besonders gut gelungenen 03 109. Deshalb habe man der 03 an manchen Einsatzorten mehr zugemutet, als sie leisten konnte.

Ein vernichtendes Urteil fällt Düring in puncto Laufeigenschaften. Er bezeichnete den Massenausgleich der 03 als extrem schlecht. Ihre Laufruhe oberhalb 90 km/h sei nur im neuwertigen Zustand





Der Einheitstender 2'2' T32 der 03 155 (Bw Leipzig West, 1935). Foto: W. Hubert/Slg. Knipping

von Stangen- und Achslagern erträglich gewesen, bei größeren Lagerspielen (nach größeren Laufleistungen) aber katastrophal: „ein fahrendes Hammerwerk ...“ Als Beleg für seine Einschätzung, die 03 sei für den Schnellverkehr ungeeignet gewesen, führte Düring bei Schnellfahrten zwischen Hamburg und Berlin aufgetretene Schäden an, zum Beispiel am Triebwerk der 03 073. Just

auf dieser Maschine fuhr am 1. Juni 1933 als junger Eisenbahner der später als Autor bekannt gewordene Karl Julius Harder mit. Von der genau protokollierten, damals bis zu 125 km/h schnellen Fahrt mit dem FD 24 Berlin – Hamburg schwärmte er: „Die Lok lief ruhig wie ein Schlafwagen. Bei den höchsten Geschwindigkeiten verursachten die Zylinderkräfte leise Schüttelbewegun-

gen, die keineswegs unangenehm waren.“ Nun, die 03 073 gehörte zu den ersten für 140 km/h zugelassenen Altonaer Maschinen und war sicher bestens gepflegt. Wäre das Laufverhalten oberhalb 90 km/h aber – wie Düring meinte – gerade noch „erträglich“ gewesen, hätte sich Harder kaum zum Vergleich mit der Laufruhe eines Schlafwagens hinreißen lassen.

Ausgelöst unter anderem durch schwere, jeweils beim zu schnellen (!) Befahren ablenkender Weichen erfolgte Entgleisungsunfälle mit der Halberstädter 03 109 in Langwedel (16. Mai 1934) und der Hallenser 03 117 in Weißenfels (28. Mai 1934), untersuchte die LVA Grunewald 1935/36 mit dem neuen Schwingungsmesswagen systematisch das Laufverhalten der 03 096. Dabei registrierte man schon zuvor bei anderen Maschinen der Baureihe 03 aufgefallene Schlinger- und Schwankbewegungen vor allem in Gleisbögen mit Gegenbögen ohne Zwischengerade. Durch Verstärkung der Drehzapfen-Rückstellfeder und damit der Führungskräfte des Drehgestells wurde das Bogenlaufverhalten verbessert. Gefährlich schlecht war es bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten auch vorher nie.

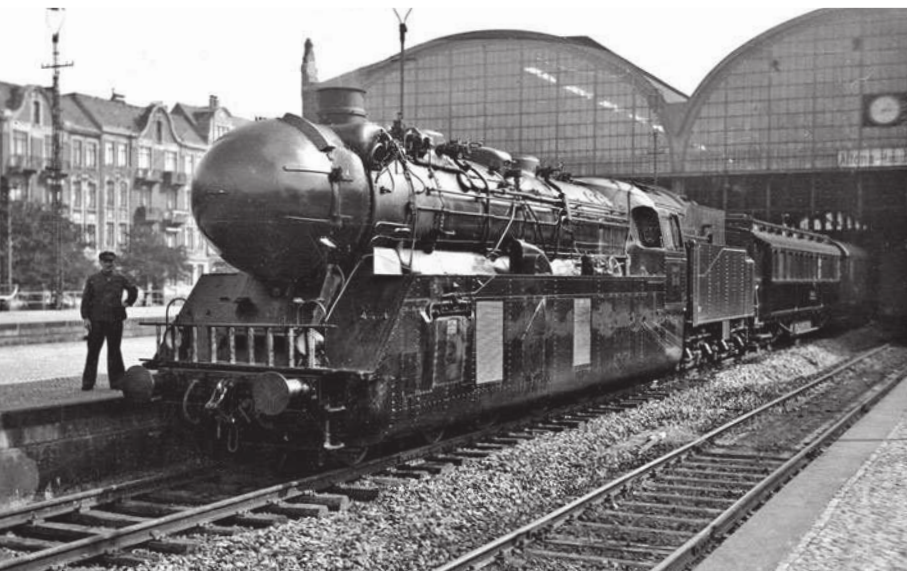
Absonderlicher Windfangkasten

Eine kurios anmutende Windleitvorrichtung bekam unmittelbar nach ihrer Abnahme im Mai 1933 die beim Bw Hannover beheimatete 03 116. Wie Jürgen-Ulrich Ebel im Eisenbahn-Journal Nr. 8/2012 erläuterte, sollte ein vor der Rauchkammer angebrachter zylindrischer, oben offener Windfangkasten unmittelbar vor dem Schornstein einen Bereich ruhiger Luft schaffen, damit der Auspuffstrahl unbeeinträchtigt vom Fahrtwind steil nach oben schießen konnte. Um den Luftstrom zielgerichtet nach oben zum Auslass zu leiten, enthielt der

Windfangkasten eine schräg nach oben geneigte Platte. Die Lokversuchsabteilung in Berlin-Grunewald setzte die 03 116 einige Tage mit einem Messwagen und im Plandienst ein. Der Kasten fing die Luft zwar wirksam ein, doch bildete sich ein Luftpolster und nach oben strömte die Luft mit zu wenig Druck ab, weshalb der gewünschte Effekt ausblieb. Folglich brachte man bald wieder die normalen Windleitbleche an.



Die mit einem Windfangkasten ausgerüstete fabrikneue 03 116 wurde im Mai 1933 in Brandenburg Reichsbahn porträtiert. Foto: Slg. Asmus



Die 03 154 unternahm im August 1934 Versuchsfahrten ohne Windleitbleche (Altona Hbf).

Stromlinien und andere Spezialitäten

Zwei Lokomotiven der Baureihe 03 erregten mit ihrer Verkleidung Aufsehen. Zwei weitere Exemplare wichen durch die nur bei genauerem Hinsehen erkennbare Lentz-Ventilsteuerung von der Regelausführung ab. Und eine Maschine unterschied sich von der Normalbauart durch die Saugzuganlage mit Doppelblasrohr, deren äußerlich markantes Merkmal der Doppelschornstein war.

Die genaueren Messergebnisse sprachen ebenfalls für die auch das Triebwerk einschließende Vollverkleidung. Ob dabei die Lagertemperaturen in zulässigen Grenzen blieben, konnte man nur im Betrieb herausfinden. Da einige Lokomotiven der Baureihe 03 auf der Strecke Hamburg – Berlin bereits

für 140 km/h zugelassen waren, lag es nahe, eine 03 als Erprobungsträger zu wählen. Noch 1933 erhielt Borsig den Auftrag, die im Bau befindliche 03 154 mit kompletter Lauf- und Triebwerksverkleidung, ellipsenförmiger bzw. parabolischer Haube vor der Rauchkammertür und windschnittig gestalteter Führerhausstirnwand auszuführen. Eine auch den Kessel verdeckende und die gesamte Frontpartie einschließende Stromschale bekam die Lok nicht. Sie blieb also nur teilverkleidet, erhielt die normalen Windleitbleche und wurde mit dem gewöhnlichen Tender 2'2' T 32 gekuppelt.

Die Mitte März 1934 von Borsig gelieferte Maschine gelangte sofort zur Lokversuchsabteilung des RAW Grunewald. Die intensive Erprobung ergab gegenüber unverkleideten 03 im oberen Geschwindigkeitsbereich einen deutlichen Leistungsgewinn, bei 140 km/h eine um 215 PS_e bzw. 27 Prozent gesteigerte Zughakenleistung. Zum größten Teil lag das an der verbesserten Aerodynamik, außerdem wirkte sich die Abkühlungsverluste mindernde Verkleidung der Dampfzylinder thermisch vorteilhaft aus. Die etwas erhöhten Lagertemperaturen hielt man für unbedenklich. Wohl weil beim Anbringen von Messgeräten hinderlich, waren die Windleitbleche zeitweise demontiert.

Ab 26. Januar 1935 setzte das Bw Grunewald die regulär für 130 km/h zugelassene 03 154 im planmäßigen Zugdienst ein,

03 154 mit Teilverkleidung

Auf Anregung der Lokomotivindustrie fasste das von Friedrich Fuchs geleitete Referat 31 der DRG-Hauptverwaltung im Jahr 1932 die Beschaffung einer Schnellzugdampflok für 150 km/h Höchstgeschwindigkeit ins Auge. Vom Vereinheitlichungsbüro und in den Konstruktionsbüros der Fabriken ausgearbeitete Entwürfe sahen sehr unterschiedliche Formgebungen vor. Borsig kam bei im Windkanal der Technischen Hochschule Berlin durchgeführten Versuchen mit Holzmodellen im Maßstab 1:33 zu der Erkenntnis, eine vollständige Stromschale sei die beste Möglichkeit zur Verringerung des Luftwiderstands. Daran anknüpfend, ließ die Reichsbahn 1933 im Windkanal der Aerodynamischen Versuchsanstalt Göttingen mit Modellen im Maßstab 1:20 experimentieren.

03 154 besaß ab Werk eine Teilverkleidung.
*Werkfotos Borsig/
Slg. Hufschläger (2)*





03 154: Der Rauchkammertür wurde eine parabolische Haube vorgesetzt.

wobei sie bis Ende 1935 rund 116 300 km zurücklegte. Bemängelt wurde indes die Zugänglichkeit zum Triebwerk. Deshalb schnitt Borsig während eines weiteren Aufenthaltes der Lok bei der LVA Grunewald im ersten Halbjahr 1936 die Verkleidung im Bereich der Kuppelachsen und auch der Schleppachse zurück. Wann die 03 154 schließlich der Regelbauart angepasst wurde, ist unbekannt.

03 193 als 05-„Double“

Im April 1934 gab das Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf die 05 001 und 002 in Auftrag, außerdem bestellte es eine ebenfalls vollverkleidete Maschine der Baureihe 03. Letztere wollte man mit einer unverkleideten 03 und der teilverkleideten 03 154 ver-

gleichen, um die Wirkung der Stromschale auf den Luftwiderstandswert bei Loks mit gleichem Roll- und Triebwerkswiderstand ermitteln zu können. Ferner wollte die DRG für die herausragend schnellen FD-Züge zwischen Hamburg und Berlin über eine Reservemaschine verfügen, die mit ihrer Stromlinienform das Reisepublikum quasi als „Double“ ebenso faszinieren sollte wie die 05.

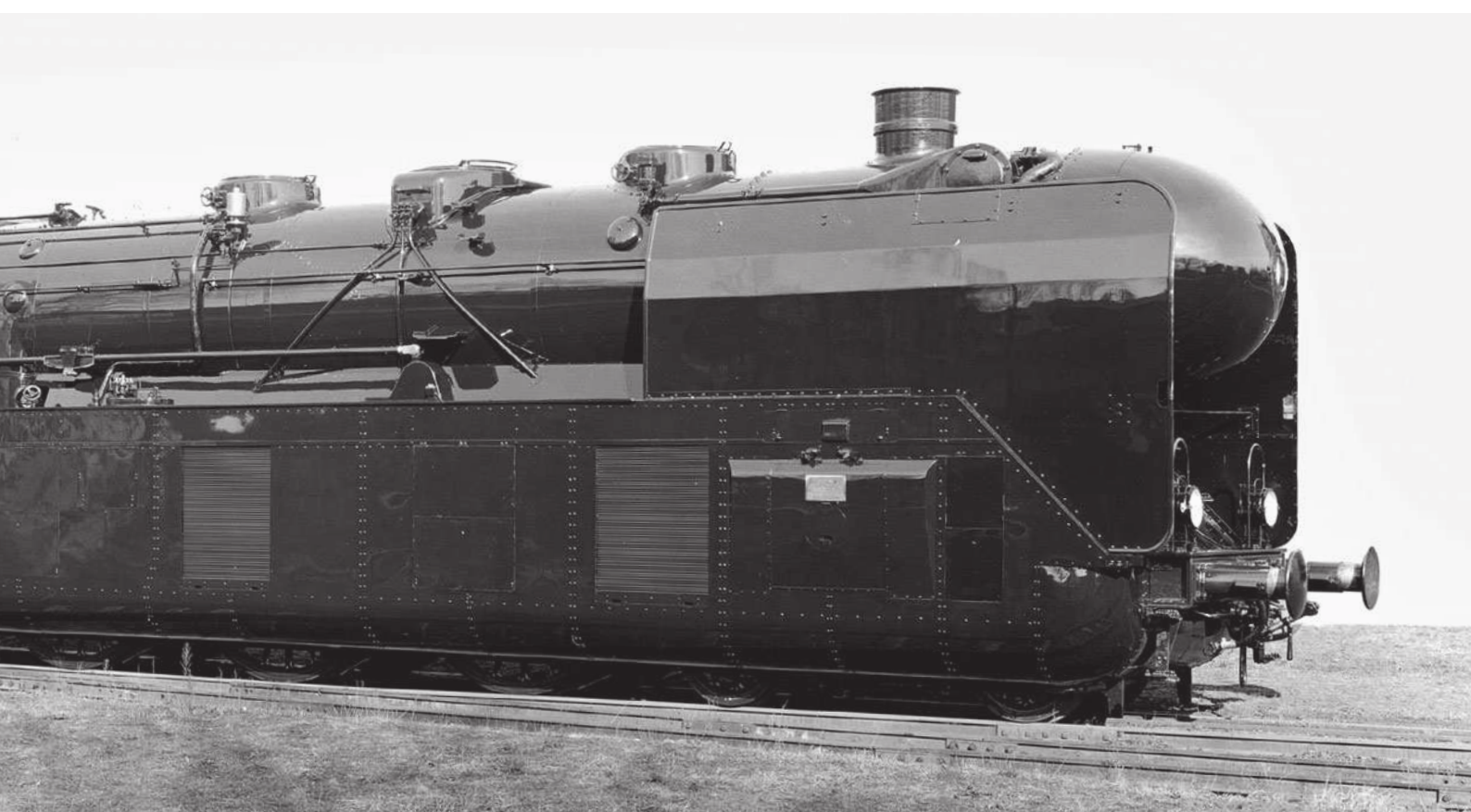
Die Stromschale der am 29. September 1935 von den Borsig Lokomotiv-Werken in Hennigsdorfausgelieferten 03 193 (übrigens der letzten 03 fabrikneu mit Kupferfeuerbüchse) glich weitestgehend jener der 05 001 und 002. Der weinrote Anstrich entsprach dem der Schnellfahrloks. Dass die 03 193 anders als diese kein fest eingebautes drittes Spitzenlicht besaß, dürfte nur wenigen Reisenden aufgefallen sein. Wie die beiden

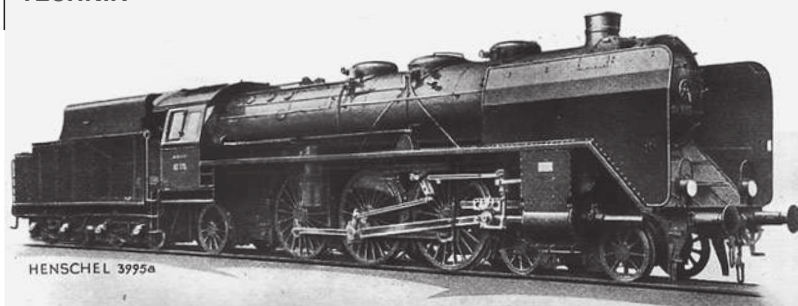
05er war sie mit dem Tender 2'3 T 37 St gekuppelt. Der Aufstieg zum weitgehend geschlossenen Führerhaus befand sich nicht wie sonst üblich an der Tenderbühne, sondern an der Lokomotive.

Zunächst diente die 03 193 bis Mitte Dezember 1935 Versuchen der LVA Grunewald, nachweislich dann nochmals im Oktober/November 1936 und Februar/März 1937. Die Versuche zeigten, dass die Vollverkleidung den Luftwiderstand gegenüber unverkleideten Maschinen im gesamten Geschwindigkeitsbereich um rund 50 Prozent minderte. Am stärksten auf die Leistung am Zughaken wirkte sich das natürlich bei hohen Geschwindigkeiten aus. So ergab sich bei 100 km/h ein Leistungsgewinn um 190 auf 1450 PS_e (um 15 Prozent) und bei 140 km/h um 385 auf 1185 PS_e (um 48 Prozent).



03 154 mit zurückgeschnittener Triebwerksverkleidung. Fotos: H. Maey/Eisenbahnstiftung (2)

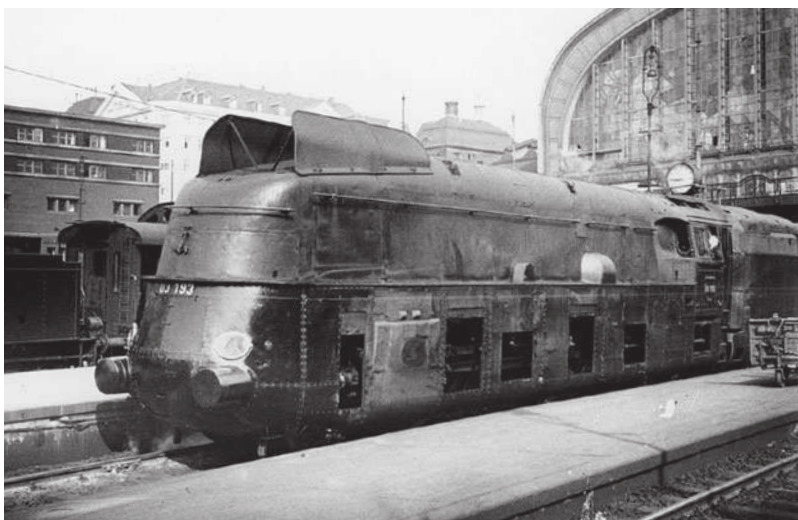




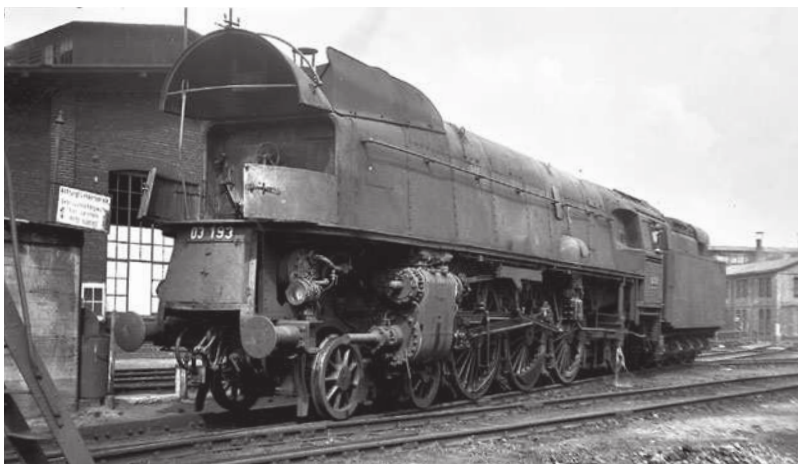
Die 03 175 besaß ab Werk eine Lentz-Ventilsteuerung. *Werkfoto Henschel/Slg. Schwarz*



03 194 mit Doppelblasrohr (3. Ausführung) vor D 6 aus Berlin in Hamburg, fotografiert 1939.



03 193 in Hamburg Hbf vor D 3 nach Berlin (14. Juni 1939). *Fotos: E. Schörner (2)*



1945: 03 193 ohne Triebwerksverkleidung im Bw Altona. *Foto: H. P. Roberts/Slg. Schneeberger*

Um wie viel Tonnen erhöhte sich durch die Stromlinienverkleidung das Gewicht? Laut Horst Troche fehlen Angaben dazu im Betriebsbuch. Theodor Düring nannte ein Mehrgewicht der 03 193 von 6,7 t. Troche lag eine Postkarte der Borsig-Werke vor, die unter anderem das Dienstgewicht der Lokomotive mit 105,4 t und das Reibungsgewicht mit 57,0 t beziffert. Demnach ergab sich gegenüber dem für normale 03 mit Kupferfeuerbüchse und Scherenbremse in amtlichen Unterlagen genannten Lokdienstgewicht von 100,6 t ein Plus von 4,8 t. Der mittleren Kuppelachslast von 19,0 t entsprechend müsste die Lok das Gattungsschild „S 36.19“ getragen haben. Die Borsig-Werte zugrunde gelegt, brachte die 03 193 samt fünfschsigem Stromlinientender mit $\frac{2}{3}$ Vorräten ein Dienstgewicht von 177 Tonnen auf die Waage.

Im Dezember 1935 wurde die 03 193 dem Bw Altona zugewiesen. Im Sommerfahrplan 1936 beförderte sie sehr oft die regulär mit 05 bespannten FD 23/24 zwischen Hamburg und Berlin, für die bis Oktober 1936 nur die 05 001 zur Verfügung stand. Auch später sprang sie immer wieder für die 05 ein. Dabei konnte die für 140 km/h zugelassene Maschine diese Züge (Last rund 200 Tonnen) pünktlich ans Ziel bringen. Der Plan sah zwar eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h vor, doch ließen sich die Fahrzeiten auch mit Tempo 140 einhalten.

Als unpraktisch erwiesen sich die Jalousien der Triebwerksverkleidung. Häufig klemmten sie und im Winter konnte man sie infolge Vereisung nur mit Mühe zur Lagerkontrolle öffnen. Im Juli 1941 entfernte das RAW Braunschweig die Verkleidung im Triebwerksbereich teilweise. Gegen Ende des Krieges büßte die Lok weitere Teile der Verkleidung ein. Anlässlich einer Hauptuntersuchung wurde die Stromschale im Juli 1950 vollends demontiert. Übrigens war die 03 193 von Mai 1947 bis zum Abbau der Verkleidung mit dem ursprünglich zur 03 1008 gehörenden Stromlinientender 2'2' T 34 St gekuppelt.

03 175 und 207 mit Ventilsteuerung

Die Staatsbahnen Italiens und Österreichs sowie in Deutschland die Oldenburgischen Staatseisenbahnen besaßen zahlreiche Lokomotiven mit Ventilsteuerungen, bei denen man im Gegensatz zur üblichen Kol-

benschiebersteuerung eine zweckmäßige Kompression unabhängig vom Füllungsgrad wählen konnte. Die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und die Deutsche Reichsbahn hatten an mehreren Loks Ventilsteuerungen erprobt, darunter die österreichische Lentz-Ventilsteuerung mit auf jedem Zylinder je zwei liegend angeordneten Doppelsitzventilen für Einlass und Auslass.

Obwohl der Lokomotivausschuß aufgrund seiner Ansicht nach erfolglosen Versuchen zuletzt an der 38 2687 die weitere Erprobung ablehnte, entschied die DRG-Hauptverwaltung im März 1934, die Versuche fortzusetzen. Folglich erhielten die im April 1935 gelieferte 03 175 und die im Juni 1936 gelieferte 03 207 eine Lentz-Ventilsteuerung, beide Maschinen wurden für 140 km/h zugelassen. Schon bei den Messfahrten mit der 03 175 zeigte sich, dass die erwartete Ersparnis beim Dampfverbrauch trotz des Fahrens mit kleineren Füllungen nicht eintrat und die Lok obendrein unruhiger lief als die 03 mit Kolbenschiebern. Die mit normaler Schiebersteuerung gelieferte 03 207 bekam probeweise eine Lentz-Ventilsteuerung geänderter Bauform, die keinen separaten Ventilkasten mehr erforderte, sondern ins bisherige Schiebergehäuse eingeschoben wurde. Sie ermöglichte also den

einfachen Umbau bei Weiterverwendung des Zylindergussstücks. Doch verbrauchte diese Lok bei Versuchsfahrten sogar fünf Prozent mehr Dampf als Maschinen mit Kolbenschiebern.

Die fabrikneu und nach Erprobung durch die LVA Grunewald wieder dem Bw Cottbus zugeteilte 03 207 wurde wohl 1938/39 in die Normalausführung rückgebaut. Die nach den Versuchen regulär vom Bw Grunewald eingesetzte 03 175 erhielt vielleicht erst während der Hauptuntersuchung von Januar bis März 1944 die normale Kolbenschiebersteuerung. Nach dem Krieg verblieb die Lok in Polen.

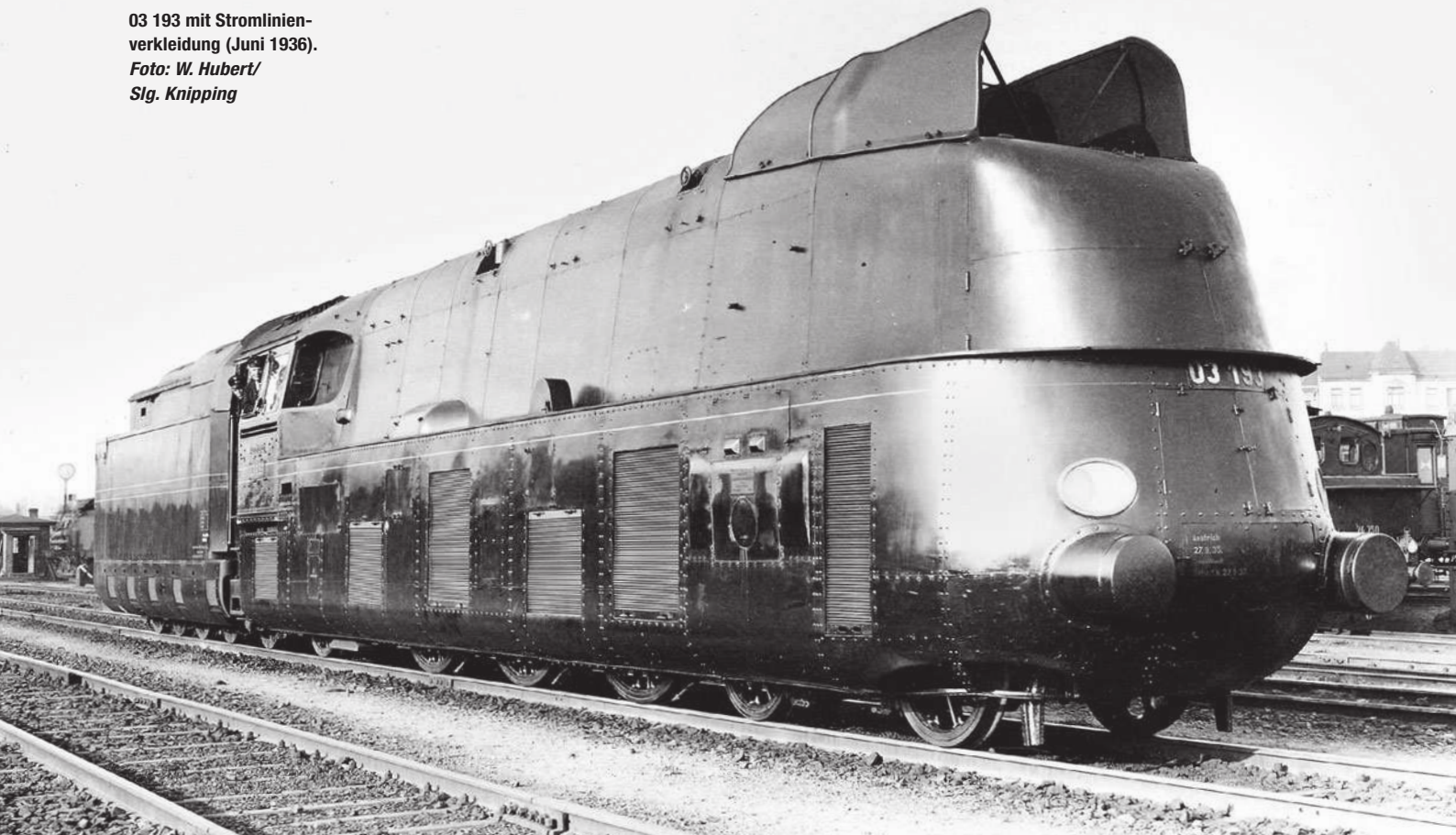
03 194 mit Doppelblasrohr

Nicht voll befriedigen konnte bei der Baureihe 03 die Saugzuganlage in ihrer ursprünglichen Form. Das tiefliegende und mit weitem Durchmesser ausgeführte Blasrohr sollte den Gegendruck in den Zylindern gering halten und wirtschaftliche Fahrweise bei niedriger Feuerschicht ermöglichen. Auf nicht genau vorschriftsmäßige Rostbeschickung (zu viel und ungleichmäßigen Kohleaufwurf) reagierte die Lok jedoch sehr sensibel mit „müder“ Feueranfachung und ungenügender Dampfentwicklung.

Strömungsgünstige Dampfwege und eine thermisch vorteilhaft große Berührungsfläche des Dampfstroms mit den Rauchgasen erzielte man in Frankreich mit der Kylchap-Saugzuganlage, so benannt nach ihren Erfindern, dem Finnen Kylälä und dem Franzosen Chapélon. Eine der Kylchap-Bauart weitgehend entsprechende Anlage mit Doppelschornstein und Doppelblasrohr bekam 1937 die 03 194 des Bw Altona. Sie wurde vom Lokversuchsanstalt Grunewald in drei in detail unterschiedlichen Ausführungen erprobt. Zwar konstatierte das LVA eine gute Verdampfungswilligkeit bei „etwas leichterer Feuerbedienung“, aber hinsichtlich Dampfverbrauch und Leistung keine entscheidenden Vorteile gegenüber der normalen Saugzuganlage der 03. Anlässlich einer Zwischenuntersuchung und des dabei erfolgten Kesseltauschs baute man den Doppelschornstein und das Doppelblasrohr Mitte 1942 aus. Auf die von der Bundesbahn vorgenommenen Änderungen der regulären Saugzuganlage geht das DB-Kapitel ein.

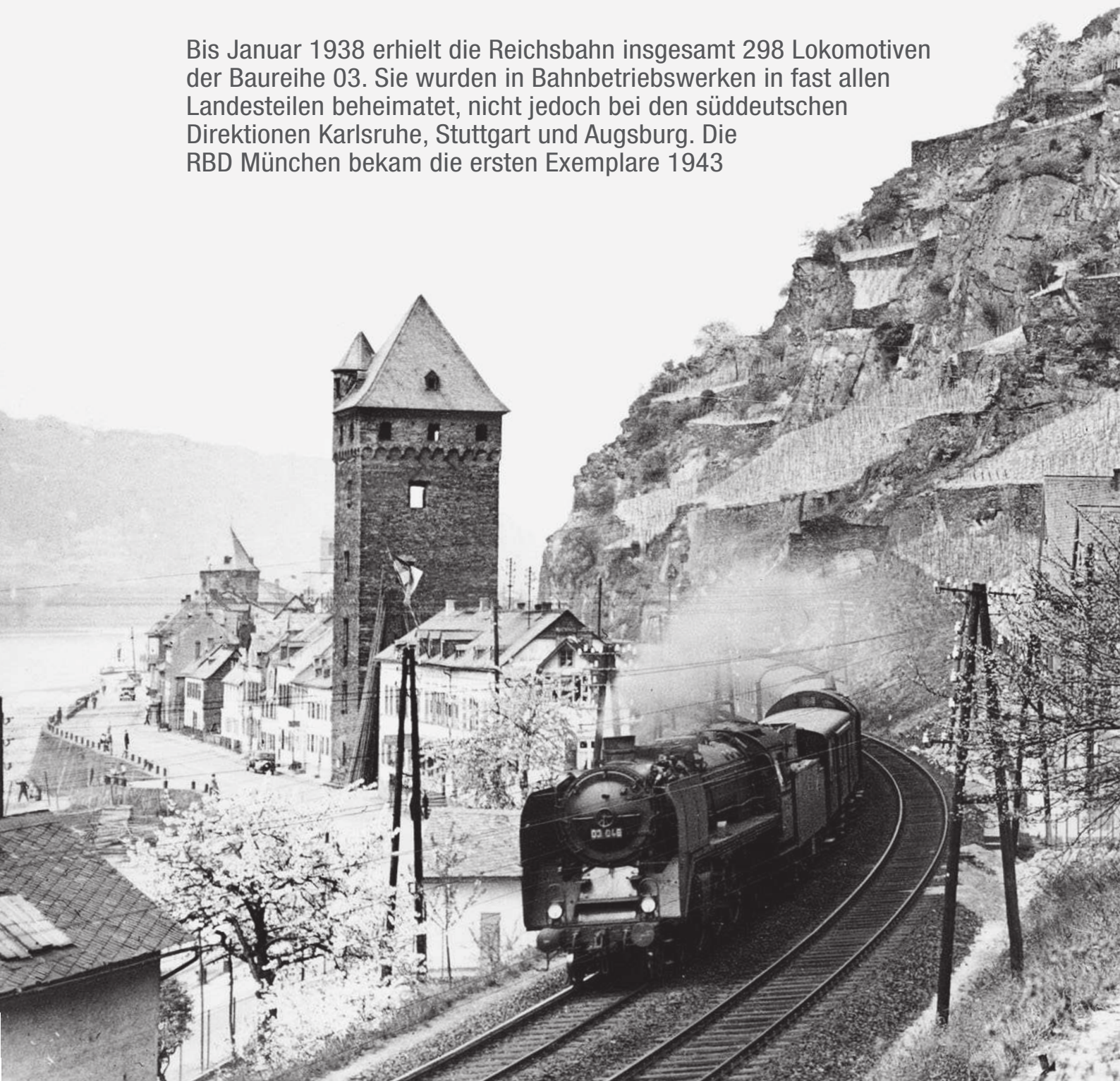
Die 03 076, 078, 080, 082 und 084 mit Friedmann-Abdampfstrahlpumpen sowie die 03 204 und 205 mit seitlichen Schürzen sind bereits in der technischen Beschreibung weiter vorne im Kapitel erwähnt. □

03 193 mit Stromlinienverkleidung (Juni 1936).
Foto: W. Hubert/
Slg. Knipping



Zum Salondampfer verklärt

Bis Januar 1938 erhielt die Reichsbahn insgesamt 298 Lokomotiven der Baureihe 03. Sie wurden in Bahnbetriebswerken in fast allen Landesteilen beheimatet, nicht jedoch bei den süddeutschen Direktionen Karlsruhe, Stuttgart und Augsburg. Die RBD München bekam die ersten Exemplare 1943





Per Telegrammbrief vom 15. Juli 1930 teilte die DRG-Hauptverwaltung den RBD Berlin und Münster sowie dem Reichsbahn-Zentral-

amt mit: „Die von der Firma Borsig zur Anlieferung kommenden 03 001 bis 003 erhält die Reichsbahndirektion Münster (Westf.). Abnahme erfolgt im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Tempelhof, Weiterleitung durch Reichsbahndirektion Berlin. Unterhaltungswerk wird Reichsbahn-Ausbesserungswerk Braunschweig. Die Lokomotive 03 001 verbleibt zunächst noch beim Lokomotivversuchsamst Grunewald.“

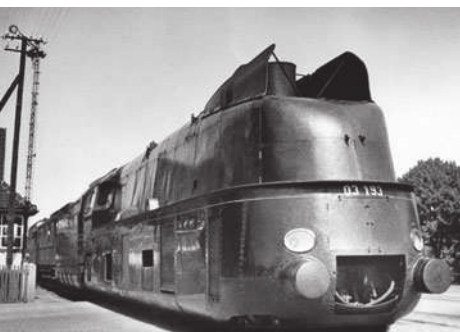
Demgemäß trafen die 03 002 und 003 im Sommer 1930 beim zur RBD Münster gehörenden Bahnbetriebswerk Osnabrück Hbf ein. Die 03 001 blieb bis 23. September 1930 bei der Lokversuchsabteilung des RAW Grunewald, die erst am 2. Februar 1938 wieder den von 1920 bis 1922 gültigen Status eines eigenständigen Versuchsamts erhielt (ganz genau nahm man es mit den Amtsbezeichnungen offenbar selbst in der Hauptverwaltung nicht). Von Oktober 1931 bis Mai 1932 bekam das Bw Osnabrück Hbf 14 Serienmaschinen (03 058 bis 071), so dass sich ein Bestand von 17 Exemplaren der Baureihe 03 ergab – die damals höchste Stückzahl aller 03-Dienststellen. Die leichten Einheits-Schnellzugloks ersetzten die kurzzeitig in Osnabrück beheimateten S 3/6 (18⁵) und auch die Vierlings-S 10 (17⁰).

Die als 03 004 bis 009 nummernmäßig ersten, aber nicht zuerst gelieferten Serien-03 traten im Zeitraum November 1931 bis Januar 1932 ihren Dienst beim zur RBD Osten, Sitz Frankfurt (Oder), gehörenden Bw Schneidemühl Pbf an. Bis Ende 1932 hielt die Baureihe 03 auch in den Direktionsbezirken Altona, Breslau, Essen, Halle (Saale), Hannover, Köln, Königsberg (Pr.) und Stettin Einzug. Am 31. Dezember 1932 waren 93 bis dahin abgenommene Maschinen wie folgt auf zehn Direktionen und 14 Bahnbetriebswerke verteilt:

**St. Goarshausen: 03 048 mit
D 58 nach München (1933).
Foto: C. Bellingrodt/Slg. EJ**



03 038 mit FD 23 (Hamburg – Berlin) am 2. August 1938 bei Zernitz (nordöstlich von Neustadt/Dosse). Foto: RVM/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



03 193 am 23. Mai 1937 bei Ludwigslust. Foto: Slg. Glöckner/Eisenbahnstiftung

RBD Altona: 8 Loks

Bw Altona (8)

RBD Breslau: 8 Loks

Bw Breslau Hbf (8)

RBD Essen: 8 Loks

Bw Dortmunderfeld (8)

RBD Halle (Saale): 7 Loks

Bw Leipzig West (7)

RBD Hannover: 12 Loks

Bw Halberstadt (6), Bw Hannover (6)

RBD Köln: 9 Loks

Bw Koblenz Hbf (4), Bw Köln Bbf (5)

RBD Königsberg (Pr.): 6 Loks

Bw Königsberg (6)

RBD Münster (Westf.): 17 Loks

Bw Osnabrück Hbf (17)

RBD Osten: 10 Loks

Bw Frankfurt (O) Pbf (4),

Bw Schneidemühl Pbf (6)

RBD Stettin: 8 Loks

Bw Stargard/Pom (4), Bw Stralsund (4)

In vielen Publikationen ist als Heimat-Bw das Bw Hannover Ost genannt. Dies war in manchen Betriebsbüchern so vermerkt, doch laut amtlichen Verzeichnissen der

Maschinendienststellen (z.B. vom 1. April 1934 und vom 1. April 1939) hieß das Bw mit den Betriebsteilen Ostschuppen und Hagenkamp nur Hannover.

Die Übersicht beruht auf Angaben von Fritz Schadow. Allerdings bezifferte er den Bestand der RBD Stettin mit zehn und den der RBD Breslau mit nur sechs Maschinen, da er die der RBD Breslau zugewiesenen 03 024 und 025 beim Bw Stargard erfasste. Möglicherweise waren beide Loks dort kurzzeitig stationiert, sie kamen spätestens im ersten Quartal 1933 wie zuvor schon 03 026 bis 031 zum Bw Breslau Hbf. Von den acht 03 der RBD Essen ordnete Schadow per Jahresende 1932 die 03 056 dem Bw Hamm zu. Fabrikneu war diese Lok ebenso wie die 03 053, 054, 055 und 057 zum Bw Dortmund Hbf gelangt, das nur über eine 20-Meter-Drehscheibe verfügte. Deshalb hatte man die fünf 03er mit dem kurzen Tender 2'2 T 30 gekuppelt. Bereits im Oktober 1932 wurden sie aber zum eigentlich für Güterzüge zuständigen Bw Dortmunderfeld umbeheimatet, ebenso die ans Bw Hamm gelieferten 03 091 bis 093. Erst ab Dezember 1937 erhielt das Bw Hamm wieder 03er.

Vielerorts drängten die „leichten Pazifiks“ die Lokomotiven der S 10-Familie in weniger anspruchsvolle Dienste ab, für zahlreiche Vierlings-S 10 (17⁰) bedeutete das Erscheinen der 03 das Aus. Auch bei der Verteilung in den folgenden Jahren fällt aber auf, dass sich die 03 in mehreren Direktionsbezirken nur in geringer Stückzahl etablierte. Einige Bahnbetriebswerke beheimateten Maschinen der Baureihen 01 und 03 und setzten sie teils auf den gleichen

Strecken im Schnellzugdienst ein, wobei sie den 03ern nicht nur die wesentlich leichteren Züge anvertrauten.

Altonaer Sprinter

Das Bw Altona gab die letzten seiner wenigen 01 nach Zuteilung der ersten 03 im Jahr 1931 ab. Die 03 konnten unter anderem die noch nicht für 20 Tonnen Achslast ausgebaute Rollbahn ins Ruhrgebiet befahren. Vorwiegend dampften sie freilich auf den Strecken nach Lehrte (wo die Züge der





Hamburg: 03 037 vor 17 1140. Foto: U. Fuhrmeister/Slg. Knipping



03 245 mit Fd 1-Ersatzzug in Hamburg (1938). Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

Relation Hamburg – Hannover bis 1938 die Fahrtrichtung wechseln mussten) und nach Berlin. Ab 1933 machten Altonaer 03 im Schnellverkehr Hamburg – Berlin Furore. Nach zahlreichen Probefahrten ließ man zunächst die 03 037, 038, 073 und 108 für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zu, später auch die 03 032 bis 036 sowie die 1934 gelieferten 03 139 und 171. Bauartänderungen waren dafür nicht nötig, doch wurde die Bremswirkung verstärkt und galten besonders strenge Vorschriften hinsichtlich Pflege, Wartung und Bedienung.

Ab Sommerfahrplan 1933 bespannten die für Tempo 140 zugelassenen Maschinen bei Ausfall des als FD 1/2 verkehrenden VT 877 die Ersatzzüge BFD 11/20. Der „Fliegende Hamburger“ bewältigte die 286,8 km lange Strecke als FD 1 von Hamburg Hbf bis Berlin Lehrter Bahnhof nonstop regulär in 2 Stunden 20 Minuten, in der Gegenrichtung als FD 2 in nur 2 Stunden 18 Minuten. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 122,9 bzw. 124,7 km/h waren FD 1 und 2 damals die schnellsten planmäßigen Züge der Welt; der Abschnitt Altona Hbf – Hamburg Hbf blieb bei den

genannten Werten unberücksichtigt. Für die Ersatzzüge galten um ca. zehn Minuten längere Fahrzeiten. Karl Julius Harder berichtete in seinen „Erinnerungen an die Schnellfahrten mit Lok der Baureihe 03 auf der Berlin-Hamburger Bahn“, dass es einem ehrgeizigen Lokführer mal gelang, die kürzere Fahrzeit des FD 2 einzuhalten – „mit dem Resultat, dass er wegen Überschreitung der vom Dezernenten angeordneten Höchstgeschwindigkeit in den Rangierdienst versetzt wurde“. Dazu sei bemerkt, dass die Fahrzeiten der FD bzw. Fd 1/2 für eine Höchstgeschwindig-



03 145 verlässt 1938 Hamburg Hbf mit P 212. Foto: Slg. Gerhard



Berliner Stadtbahn: 03 095 (Bw Karlshorst) im Bahnhof Friedrichstraße.

03 146 mit D 16 Königsberg – Berlin (Werbeanzeige von 1939). Abb.: Slg. Ponzlet (2)



keit von 140 km/h ausgelegt waren. Aber der VT 877 und die ab 1935 eingesetzten SVT 137 durften zum Aufholen von Verspätungen das für sie zugelassene Spitzentempo 160 ausfahren, und natürlich konnten sie viel rascher beschleunigen als die Dampflokomotive.

Regulär über 100 km/h im Durchschnitt erzielten auf der Strecke Berlin Lehrter Bahnhof – Hamburg Hbf ab 15. Mai 1933 auch die mit 03 bespannten FD 23 und 24. Zunächst waren die Pläne für die aus fünf oder sechs Wagen gebildeten Züge (Last maximal ca. 310 Tonnen) noch für höchstens 125 km/h berechnet. Nachdem man den Fahrzeiten eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h zugrunde gelegt hatte, ergaben sich im Sommerfahrplan 1934 Durchschnittsgeschwindigkeiten von deutlich mehr als 100 km/h: beim FD 23 in Richtung Berlin 109,6 km/h, beim FD 24 in Richtung Hamburg 111,7 km/h! Sogar auf dem Gesamtaufweg einschließlich Hamburg Hbf – Altona Hbf wurde nun jeweils eine Reisegeschwindigkeit über 100 km/h erreicht.

Sicher erforderten die Schnellfahrten einen höheren Unterhaltungsaufwand, das war aber kaum ein Manko speziell der 03. Laut Theodor Düring (in seinem Buch „Schnellzugdampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907 – 1922“, Franckh-Verlag 1972) sollten ab 1934 dem Bw Altona zugewiesene badische IV h (18³) die FD 23/24 und die Ersatzzüge für Fd 1/2 befördern. Letztere wurden jedoch auch noch 1938

mit 03 bespannt. Die vorübergehend mit SVT gefahrenen und weiter beschleunigten FD 23/24 gingen 1936 auf die Baureihe 05 über, bei Ausfall der 05er sprang die gleichermaßen stromlinienverkleidete 03 193 des Bw Altona ein.

Stark präsent in Berlin

Von Mai bis Dezember 1933 kamen neun Maschinen der Baureihe 03 fabrikneu zur RBD Berlin. Davon wurden acht dem Bw Karlshorst zugeteilt. Die im Dezember abgenommene 03 125 gelangte zum Bw Gru-

newald, das schon im September 1933 die 03 120 von der RBD Halle erhalten hatte. Bis zum Jahr 1937 stieg der Direktionsbestand auf 30 Loks an, davon je 14 in Karlshorst und Grunewald sowie ab Juni 1936 zwei im Bw Lehrter Bahnhof stationiert. Über noch größere 03-Bestände verfügten Ende 1937 nur die RBD Münster mit 35 und Hannover mit 33 Maschinen.

Den Karlshorster und Grunewalder Schnellzuglokomotiven oblag die Beförderung der Fernzüge von und nach „Berlin Stadtbahn“, die von Westen her bis Schlesi-scher Bahnhof (heute Ostbahnhof) und von Osten her bis Charlottenburg verkehr-



Zwei Würzburger 03 mit schwerem D-Zug nordwestlich von Ingolstadt. Foto: Slg. Schwarz



03 143 (Bw Rostock) mit D 8 Warnemünde – Hamburg (Kurswagen aus Kopenhagen) am 6. Juli 1934 bei Schwaan. Foto: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel
UNTEN: Die 03 268 vom Bw Ludwigshafen rollt im Mai 1937 mit ihrem Zug am Bw Frankfurt (Main) 1 vorbei. Foto: K. Nowak/Slg. Harbers

ten. Entsprechend setzten sie Richtung Westen im Schlesischen Bahnhof und Richtung Osten in Charlottenburg ein. Über Berlin hinaus fuhren in den 1930er Jahren L 11/12 „Nord-Expres“ der Relation Paris – Warschau und D 23/24 der Relation Paris – Warschau – Niegoreloje (Sowjetunion).

Beheimatet wurden Lokomotiven der Baureihe 03 in Grunewald und Karlshorst, weil die größtenteils als steinernes Viadukt errichtete Berliner Stadtbahn noch nicht für 20 Tonnen Achslast zugelassen war. Auf ihr konnte man auch 03er der Bw Hannover, Breslau Hbf, Frankfurt (Oder) Pbf und Schneidemühl Pbf antreffen. Auf der Route Berlin Stadtbahn – Hannover via Stendal teilten sich Karlshorster 03 die Schnellzugförderung mit 01 und 03 des Bw Hannover. Dabei dampften die 01er wegen ihrer für die Stadtbahn zu hohen Achslast mindestens noch im Winter 1937/38 generell nur ab und bis Charlottenburg, wo Lokwechsel stattfand. L 11/12 und die planmäßig mit 130 km/h Höchstgeschwindigkeit fahrenden FD 21/22, 25/26 und 111/112 wurden mit 03 bespannt.

Mit den drei FD-Paaren durchteilten sie die 254 km lange Strecke Berlin Zoologischer Garten – Hannover nonstop. Die FD 22 nach Köln und FD 112 nach Hoek van Holland erzielten in diesem Abschnitt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 100 km/h, der FD 22 bemerkenswerterweise mit 400 Tonnen Wagengewicht!

Die Grunewalder 03 beförderten ebenso wie ihre Schwesterloks des Bw Schneidemühl Pbf Schnellzüge auf der Ostbahn via Küstrin im Abschnitt bis Schneidemühl, wo in der Regel umgespannt wurde. Schneidemühler Maschinen liefen im Ostpreußen-Verkehr bis Konitz/Chojnice, vielleicht gab es auch Durchläufe Berlin – Konitz. Die Zugförderung durch den „polnischen Korridor“ bis zum Betriebswechselbahnhof Marienburg oblag vor dem Zweiten Weltkrieg den Polnischen Staatsbahnen. Die in Ostpreußen eingesetzten Königsberger 03 absolvierten Langläufe Marien-

burg – Königsberg – Insterburg – Eydtkuhlen (296 km). Ab Mitte der 1930er Jahre teilten sich die 03 die hochwertigen Leistungen auf der Ostbahn mit in Schneidemühl und Königsberg beheimateten 01. Beim Einsatz der 01 auf dem Streckenabschnitt bis Berlin wurde im Schlesischen Bahnhof die Lok gewechselt.

Langläufe mit teils schweren D-Zügen (über 500 t Wagenlast) mussten die 03 der Bw Grunewald, Breslau und Frankfurt (Oder) in der Relation Berlin Stadtbahn – Breslau bewältigen, je nach Fahrtroute auf einer Distanz zwischen 337 und







OBEN: 03 163 mit FD 263 nach Hoek v. Holland in Gemünden/M. (1934).

LINKS: 03 121 mit FD 80 bei Großheringen (12. Juni 1935). *Fotos: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel (2)*

UNTEN: Mit Schublok über den Frankenwald: 03 150 und 95 010 mit FD 80 Berlin–München (1935). *Foto: C. Bellingrodt/Slg. Schwarz*



03 121 vom Bw Halle (Saale) dampft 1938 mit einem Schnellzug durch Jena. Foto: RVM/Slg. Gerhard

347 km. Theodor Düring und andere Autoren haben von der chronischen Unpünktlichkeit einiger Züge dieser Relation berichtet, deren Ursachen man mit Betriebsmessfahrten auf den Grund ging. Die dabei gewonnene Erkenntnis, dass die 03 nur in einwandfreiem Zustand, mit sehr gutem Lokpersonal und ohne Langsamfahrstellen die seit 1934 gestrafften Fahrzeiten halten könne, sprach an sich nicht gegen die von Düring regelrecht „verrissene“ 03.

Würzburg – München nonstop

Ab 1933 wurden der RBD Frankfurt (Main) und ab 1935 der RBD Wuppertal Maschinen der Baureihe 03 zugewiesen. Auch nichtpreußische Direktionen erhielten sie nun: zunächst ab 1934 Ludwigshafen, Nürnberg und Schwerin, ab 1935 Mainz und als letzte vor dem Krieg 1938 Regensburg.

Alle 14 von 1934 bis 1936 an die RBD Nürnberg gelieferten 03 kamen zum Bw Würzburg. Dieses setzte die Loks auf der schwierigen Strecke Würzburg – Treuchtlingen – Ingolstadt – München ein, die in Richtung München zwischen Marktbreit und Ermetzhofen auf über 20 Kilometern Länge fast durchgehend um zehn Promille ansteigt. Bespannt wurden recht schwere D-Züge mit 400 bis 450 Tonnen Wagenlast und das FD-Paar 264/263 mit 250 Tonnen Wagenlast. Die FD-Züge verkehrten auf der 277 km langen Strecke ohne Halt. Dabei mussten die 03 im Winter 1935/36 Durchschnittsgeschwindigkeiten von 87 km/h (FD 264 südwärts) und 91 km/h (FD 263 nordwärts) erzielen.

Theodor Düring hat von mit Frankfurter 03 gefahrenen Langläufen Frankfurt (Main) – Würzburg – München (413 km) berichtet. Dabei war der Abschnitt Würzburg – München im Sommer 1937 u.a. mit dem D 464, Wagenlast bis fast 500 t, eben-



falls nonstop zurückzulegen. Laut Düring waren die 03 überfordert und fielen aufgrund diverser, hier im Detail nicht aufzulistender Schäden öfters aus. Die Folge sei gewesen, dass „in der nächsten Fahrplanperiode diese Langlaufleistung dem Bw Ffm 1 verloren ging“. Bekanntermaßen wurden dann in der genannten Relation 413-km-Langläufe von im Mai 1939 dem Bw Würzburg zugewiesenen 01ern absolviert, die infolge Elektrifizierung der Stre-

Von den zahlreichen mit 03 gefahrenen FD-Zügen seien noch die FD 226/225 erwähnt. Zumindest mit dem FD 226 absolvierten Osnabrücker 03 zeitweise den 450-km-Langlauf von (Hamburg-)Altona über Hamm und Wuppertal nach Köln. Bekannt ist auch die Bespannung des Zugpaars FD 226/225 mit 03 des Bw Hamm zwischen Hamm und Köln.

Ihren Spitznamen „Salondampfer“ verdanken die 03 wohl vor allem dem Einsatz

1939 acht Kilometer hinter dem Bahnhof Angermünde, bei Greiffenberg (Uckermark), wegen Wassermangel der Kessel der Stralsunder 03 174. Lokführer und Heizer starben, zwei Reisende wurden verletzt. Die schwerstbeschädigte Lokomotive musterte man alsbald aus.

Anhand weitestgehend eindeutiger Quellenlage ließ sich die Verteilung der 297 Maschinen zu Beginn des Sommerfahrplans 1939 ermitteln. Nachstehende Übersicht beruht auf Angaben im 03-Buch von Horst Troche.

RBD Berlin: 30 Loks

Bw Berlin Lehrter Bf (2), Bw Grunewald (14), Bw Karlshorst (14)

RBD Breslau: 9 Loks

Bw Breslau Hbf (9)

RBD Essen: 18 Loks

Bw Dortmunderfeld (7), Bw Emmerich (8), Bw Hamm (3)

RBD Frankfurt (Main): 10 Loks

Bw Frankfurt (M) 1 (5), Bw Gießen (5)

RBD Halle (Saale): 29 Loks

Bw Cottbus (7), Bw Halle (12), Bw Leipzig Nord (4), Bw Leipzig West (6)

RBD Hamburg: 19 Loks

Bw Hamburg-Altona (15), Bw Kiel (4)

RBD Hannover: 32 Loks

Bw Bremen Hbf (6), Bw Halberstadt (7), Bw Hannover (12), Bw Magdeburg Hbf (7)

RBD Köln: 25 Loks

Bw Deutzerfeld (13), Bw Köln Bbf (12)

RBD Königsberg (Pr): 6 Loks

Bw Königsberg (6)

RBD Mainz: 18 Loks

Bw Ludwigshafen (9), Bw Wiesbaden (9)

RBD Münster: 32 Loks

Bw Osnabrück Hbf (26), Bw Rheine P (6)

RBD Nürnberg: 15 Loks

Bw Nürnberg Hbf (12), Bw Würzburg (3)

RBD Osten: 19 Loks

Bw Frankfurt (O) Pbf (10), Bw Schneidemühl Pbf (9)

RBD Regensburg: 2 Loks

Bw Hof (2)

RBD Schwerin: 5 Loks

Bw Seestadt Rostock (2)

RBD Stettin: 14 Loks

Bw Stargard (10), Bw Stralsund (4)

RBD Wuppertal: 14 Loks

Bw Düsseldorf Abstellbf (1), Bw Hagen-Eckesey (11), Bw Wuppertal-Langerfeld (2)

Hinweis:

Die RBD Altona wurde mit Übergang der Stadt Altona auf das Land Hamburg am 1. April 1937 in RBD Hamburg umben-



03 174 nach dem Kesselzerknall bei Greiffenberg (21.3.1939). Foto: RVM/Eisenbahnstiftung

cke Nürnberg – Saalfeld beim Bw Nürnberg Hbf frei geworden waren. Dafür wechselten neun 03er zum Bw Nürnberg Hbf, wo sie bisherige Leistungen der S3/6 übernahmen.

Viele prestigeträchtige FD-Züge

Ehe der Fahrdrakt von Süden her Saalfeld erreichte, blieben 03 des Bw Halle (Saale) mit FD 80/79 zwischen Berlin Anhalter Bahnhof und Nürnberg über eine Distanz von 476 km am Zug. Den 161,6 km langen Abschnitt Berlin Ahb – Halle (Saale) durchteilten sie im Sommerfahrplan 1936 nonstop regelmäßig mit einer mittleren Geschwindigkeit von exakt 103,9 km/h (FD 80 südwärts) und 103,1 km/h (FD 79 nordwärts). Die 314 km lange Teilstrecke Halle – Nürnberg befuhren die ca. 300 Tonnen schweren Züge ohne Verkehrshalt, legten aber zum Ansetzen der über die Frankenwaldrampen helfenden Schiebelok in Probstzella bzw. Pressig-Rothkirchen einen kurzen Betriebshalt ein, wobei die Zuglokomotive Wasser fassen konnte.

im Schnellverkehr Hamburg – Berlin. Der ist etwas hochgestapelt, aber angesichts vieler prestigeträchtiger FD-Leistungen nicht ganz abwegig. Im Übrigen präsentierte die Reichsbahn die 03 stolz zu besonderen Anlässen. Hier nur drei Beispiele: Die 03 209 und 210 des Bw Würzburg sowie die 03 211 und 212 des Bw Schneidemühl Pbf nahmen an der Nürnberger Fahrzeugparade anlässlich des im Dezember 1935 gefeierten Jubiläums „100 Jahre deutsche Eisenbahnen“ teil. Die Wiesbadener 03 256 gastierte auf der Ausstellung „Deutschland“ während der Olympischen Spiele 1936 in Berlin. Mit einem von der Stralsunder 03 187 beförderten Sonderzug wurde am 5. Oktober 1936 offiziell der Zugbetrieb auf dem Rügendamm zwischen Stralsund und Altefähr eröffnet.

Am 31. Dezember 1937 lieferte die Borsig Lokomotiv-Werke GmbH die 03 298, am 4. Januar 1938 folgte die zuletzt angelieferte 03 297. Beide Maschinen kamen zum Bw Seestadt Rostock Hbf. Beim nun 298 Loks umfassenden Bestand blieb es nicht lange. Auf der Fahrt mit dem D 17 Berlin – Saßnitz explodierte am 20. März



03 102 mit E 291 bei Krefeld (August 1933).
Foto: C. Bellingrödt/
Eisenbahnstiftung

Die 03 als Schauobjekt



Die 03 283 vom Bw Kiel wurde im August 1938 auf der Ausstellung „100 Jahre Staatsbahn“ in Braunschweig gezeigt. Foto: Slg. Knipping



03 256 auf einer Ausstellung in Berlin (1936). Foto: RVM/Slg. Gerhard



03 079 fährt 1948 zur Ausstellung „Hamburg am Werk“. Foto: Slg. Ponzlet

nannt. Zum gleichen Termin erfolgte die Auflösung der RBD Ludwigshafen, infolgedessen kam das Bw Ludwigshafen zur RBD Mainz.

Die planmäßige Unterhaltung der Baureihe 03 oblag zunächst nur den Reichsbahn-Ausbesserungswerken Braunschweig und Stargard. Mit Anwachsen des auf immer mehr Direktionsbezirke verteilten Bestands wurden auch die RAW Meiningen (ab 1934), Nied und Schwerte (ab 1936) für die 03 zuständig. Außerdem betreute

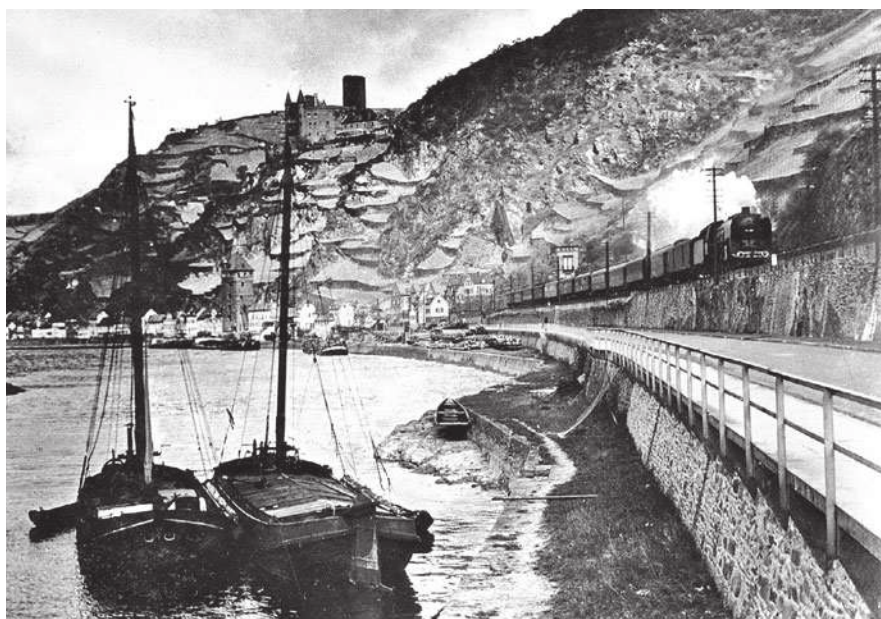
ab 1940 das RAW Offenburg zeitweise einige Maschinen.

Mit „Korridorzügen“ bis Wien

In den Kriegsjahren kam es directionsübergreifend zu sehr vielen Umbeheimatungen. 1940 erhielt das zur RBD Oppeln gehörende Bw Heydebreck erstmals 03er, 1941 auch das ihr unterstellte Bw Kattowitz. Heydebrecker Loks liefen mit „Korridorzügen“ durch

das „Protektorat Böhmen und Mähren“ bis Wien Ostbahnhof, auf dem Weg von Heydebreck via Lundenburg (Břeclav) legten sie 328 km zurück. Ab 1941/42 wurde Oderberg (Bohumín) in die Fahrtroute der drei Schnellzugpaare einbezogen. In Oderberg machten sie Kopf, mithin verlegte man den Lokwechsel dorthin und beheimatete die 03 von Heydebreck nach Oderberg um.

Für den Einsatz auf der Strecke Nürnberg – Passau – Linz – Wien hatte ab Herbst 1940 das Bw Linz Maschinen der Baureihe



An der rechten Rheinstrecke bei St. Goarshausen im Jahr 1940. Foto: RVM/Eisenbahnstiftung

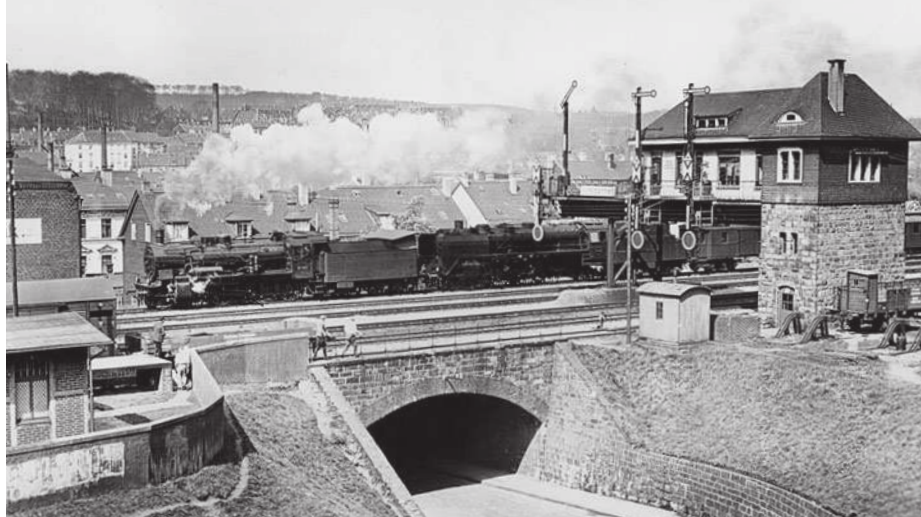


03 063 mit D 94 nach Köln in Wuppertal-Elberfeld (1934). Foto: C. Bellingrodt/Slg. Schwarz



03¹⁰ erhalten, zeitweilig besaß es 17 Stück. Im Jahr 1941 waren kurzzeitig auch einige 03 in Linz stationiert, bekanntermaßen im August/September die 03 163 sowie im November/Dezember die 03 191 und 264. Sie befuhren auch die Strecke Linz – Attnang-Puchheim – Salzburg. Die 03¹⁰ wichen im Juli/August 1942 dem Bw Linz zugeteilten Loks der Baureihe 19.1 (polnische Pt 31).

Ab Dezember 1941 wurden der RBD Danzig, im Jahr 1943 den RBD München (Bw München Hbf) und Saarbrücken (Bw Saar-



03 061 mit D 94 und Vorspannlok 38 2019 am 23. April 1935 in Wuppertal-Unterbarmen.



Die 17 247 (preuß. S 10²) leistet im April 1935 der 03 168 mit D 93 nach Altona in Wuppertal-Elberfeld Vorspann. Fotos: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel (2)



Die 03 130 brachte am 29. Mai 1939 den D 158 von Hannover nach Würzburg (357 km) – hier aufgenommen bei Sontra. *Foto: C. Bellingrodt/Slg. Gerhard*



Berlin lag im März 1945 in Trümmern: 03 234 dampft mit einem D-Zug aus Richtung Potsdam durch Steglitz. *Foto: W. Hollnagel/Eisenbahnstiftung*

Langläufe über 350 km

354 km	Emmerich–Oberhausen–Köln–Koblenz–Mainz–Frankfurt (M)
357 km	Hannover–Bebra–Würzburg
372 km	Berlin Stettiner Bf–Stettin–Stargard–Stolp
378 km	Dortmund–Essen–Köln–Mainz–Mannheim
382 km	Frankfurt (M)–Erfurt–Leipzig
386 km	Halle–Cottbus–Sagan–Breslau
413 km	Frankfurt (M)–Würzburg–Ingolstadt–München
430 km	Berlin Anhalter Bf–Halle–Erfurt–Bebra–Kassel
450 km	Hamburg-Altona–Osnabrück–Hamm–Wuppertal–Köln
457 km	Hamburg-Altona–Osnabrück–Recklinghausen–Essen–Altenessen–Köln
476 km	Berlin Anhalter Bf–Halle–Saalfeld–Nürnberg
520 km	Berlin-Charlottenburg–Sagan–Breslau–Beuthen (kurzzeitig)

Herausragende Nonstop-Läufe:

247 km	Berlin Schlesischer Bf–Schneidemühl
254 km	Berlin Zoologischer Garten–Hannover (über Stendal)
277 km	Würzburg–München (über Ingolstadt)
287 km	Hamburg Hbf–Berlin Lehrter Bf



03 189 (Bw Ludwigshafen) mit D 120 nach Stuttgart bei Bruchsal (1937).

brücken Hbf) Loks der Baureihe 03 zugewiesen. Hingegen gaben die RBD Breslau, Frankfurt (Main), Köln, Nürnberg, Regensburg, Stettin und Wuppertal ihre 03er bis zum Sommer 1944 ab. Andererseits ersetzte man die 1943/44 aus den Direktionsbezirken Königsberg und Osten abgezogenen 01 durch zahlreiche dorthin verlegte 03.

Zwar konnten kurz vor dem Einmarsch der Roten Armee viele Lokomotiven der Baureihe 03 nach Westen abgefahren werden. Doch verblieben letztendlich 65 Exemplare in den Gebieten östlich von Oder und Neiße, davon 36 in Polen und 29 in der Sowjetunion. Nach Kriegsende befanden

sich 150 Maschinen in den Westzonen, zweifelsfrei 80 in der Sowjetischen Besatzungszone und eine (03 113) in Österreich. Von den in Westdeutschland befindlichen Loks waren sechs (03 033, 103, 165, 217, 231, 279) so schwer beschädigt, dass sie nicht mehr aufgearbeitet wurden. Die „durch Feindeinwirkung im RAW Braunschweig stark beschädigte“ 03 217 war seit 10. Oktober 1944 z-gestellt, als spätestes Ausmusterungsdatum ist in Statistiken der 19. Februar 1945 genannt. Auch zwei

in der SBZ vorhandene Loks (03 023 und 216) kamen nicht mehr in Fahrt. Verschollen ist die nachweislich zuletzt in Saarbrücken beheimatete 03 003. Sie wurde wahrscheinlich wie die meisten Saarbrücker Loks Ende 1944/Anfang 1945 angesichts des Näherrückens der Westfront ins Reichsinnere abgefahren, dann aber verschlug es sie wohl allzu weit nach Osten. □



Zwischen Oker und Goslar wurde 1937 eine unbekannte 03 mit dem D 172 (Leipzig–Amsterdam) abgelichtet. Fotos: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (2)

Im Norden dominante Pazifik

Bis 1953 stieg der 03-Erhaltungsbestand bei der Deutschen Bundesbahn auf 145 Maschinen. In den 1950er Jahren stand die leichte „Pazifik“ sowohl hinsichtlich der Langläufe als auch der Hochwertigkeit der Züge ihrer Schwesterbaureihe 01 kaum nach. Letzte Plandienste gab es zwischen Ulm und dem Bodensee, die im Mai 1972 endeten

Die 150 unmittelbar nach Kriegsende in den drei Westzonen vorhandenen Loks der Baureihe 03 wurden in ersten Zählungen nur unvollständig und teils fehlerhaft erfasst. So meldete die RBD Wuppertal dem 1945 von Berlin nach Göttingen verlegten Reichsbahn-Zentralamt eine Rückführlok der Baureihe 03¹⁰ irrtümlich als 03. Nicht mehr zum Bestand gehörte die zuletzt bei der RBD Hannover nachgewiesene, seit 4. Januar oder 19. Februar 1945 ausgemusterte 03 217. Sie wurde erst im August 1951 zerlegt und ist daher bei Angabe der Stückzahl der nach Kriegsende vorhandenen (!) Loks zu berücksichtigen. Am 30. August 1945 strich man die ebenfalls schwer kriegsbeschädigte 03 033 aus dem Bestand, zu einem nicht bekannten Termin auch die 03 165. Den Rahmen der 03 165 verwendete das AW Braunschweig im Mai 1951 für die Aufarbeitung der um 1947 verunfallten 03 262.

Nach Ausmusterung von drei weiteren Kriegsschadloks – 03 103 des Bw Bingerbrück am 8. Juni 1946, 03 231 des Bw Osnabrück Hbf am 28. November 1946 und 03 279 des

Bw Hannover wohl im Jahr 1947 – verblieben 144 Maschinen. Die allermeisten 03 befanden sich in der Britischen Zone, ergo im Geschäftsbereich der Generalbetriebsleitung (GBL) West. Verteilt waren sie auf die Direktionsbezirke Essen, Hamburg, Hannover, Köln und Münster. Über 18 Exemplare verfügte im März 1947 die in der Französischen Zone gelegene Eisenbahndirektion Mainz. Neun in Kaiserslautern beheimatete Loks gehörten damals zum Bestand der ED Saarbrücken, nach Abtrennung des Saargebiets von Deutschland zählten ab 1. April 1947 auch sie zum Bestand der ED Mainz.

Von den kurz nach Kriegsende etwa zwanzig in der Amerikanischen Zone vorhandenen 03ern waren im März 1947 noch sechs der RBD München zugewiesene Loks in der US-Zone, also im Bereich der GBL Süd stationiert. (Anmerkung: Anders als in der Französischen Zone galt in der 1947 zum Vereinigten Wirtschaftsgebiet zusammengeschlossenen Britisch-Amerikanischen Zone weiterhin der Begriff „Reichsbahndirektion“. Nach Gründung der Deutschen Bundesbahn am 7. September 1949 hieß es auch dort interimsmäßig „Eisenbahndirektion“.)

Viele Maschinen waren nicht betriebsfähig und wurden mangels Ersatzteilen und wegen unzureichender Kapazität der Ausbesserungswerke vorerst nicht instand gesetzt. Priorität hatte die Aufarbeitung von Güterzugloks, zumal der Oberbau auf den meisten Schnellzugstrecken nur 85 km/h Höchstgeschwindigkeit zuließ. Am 30. Juni 1947 legte die in Bielefeld ansässige Hauptverwaltung der Eisenbahnen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebiets (HVE) fest, dass die Baureihe 03 im Bereich

der GBL West zu den „Einsatzgattungen“ gehöre und entsprechend zu unterhalten sei. Im Bereich der GBL Süd galt die 03 als „Reservegattung“, weshalb Schadloks abgestellt blieben. Die für betriebsfähige Loks noch erlaubten Bedarfsausbesserungen kamen für die sechs 03 der Direktion München kaum mehr in Betracht. Im März 1947 waren auch die zuletzt vom Bw Treuchtlingen eingesetzten 03 209 und 210 ebenso wie die 03 134, 164 und 166 abgestellt. Die Münchner 03 127 diente als Heizlokomotive.

In der Britischen Zone gehörten am 26. April 1948 schon 109 der insgesamt 112 vorhandenen Maschinen zum Erhaltungsbestand des RAW Braunschweig: sieben Loks der RBD Essen, 24 der RBD Hamburg, 23 der RBD Hannover, 25 der RBD Köln und 30 der RBD Münster. Im Wesentlichen diesem Verteilungsplan entsprechend waren die Lokomotiven im Sommer 1948 in den Bahnbetriebswerken Dortmund Bbf, Hamburg-Altona, Hannover, Bremen Hbf, Köln Bbf, Köln-Deutzerfeld, Osnabrück Hbf und Rheine beheimatet. Ausgenommen das Bw Dortmund Bbf (das die 03 bereits 1950 wieder abgab), behielten diese Dienststellen noch viele Jahre Bedeutung als 03-Heimat.

Im Jahr 1949 kamen endlich auch die 03 013, 137 und 193 in den Erhaltungsbestand. Die mit den Resten ihrer Stromlinienverkleidung erbärmlich aussehende 03 193, in diesem Zustand zuletzt beim Bw Osnabrück Hbf, wurde während ihrer Hauptuntersuchung vom 29. Juni bis 4. August 1950 vollends entstromt, erhielt einen Tauschkessel und einen normalen vierachsigen Ten-



Die 03 275 war ab 1961 in Ulm zuhause.
Foto: B. Wollny/Eisenbahnstiftung



03 092 vor einer 01 in
Gelsenkirchen (1955).
Foto: H. Säuberlich

der. Als nun ganz „profane“ 03 wechselte sie zum Bw Köln-Deutzerfeld.

Die Unterhaltung der 03 in der Französischen Zone oblag dem EAW Trier. Anfang 1948 waren ihm 26 in Kaiserslautern, Koblenz-Mosel, Ludwigshafen und Mainz stationierte Maschinen der ED Mainz zugewiesen. Die Bw Kaiserslautern und Koblenz-Mosel reichten ihre Loks bis März bzw. Mai 1948 an die Bw Ludwigshafen und Mainz weiter. Um dem Mangel an Schnellzuglokomotiven im Direktionsbezirk Karlsruhe abzuhelpen, gab die ED Mainz im Frühjahr/Sommer 1948 sechs 03er an das Bw Offenburg ab. Außerdem trafen 1948/49 nach ihrer Aufarbeitung die sechs erwähnten Loks aus dem Direktionsbezirk München in Offenburg ein.

145 Loks im Erhaltensbestand

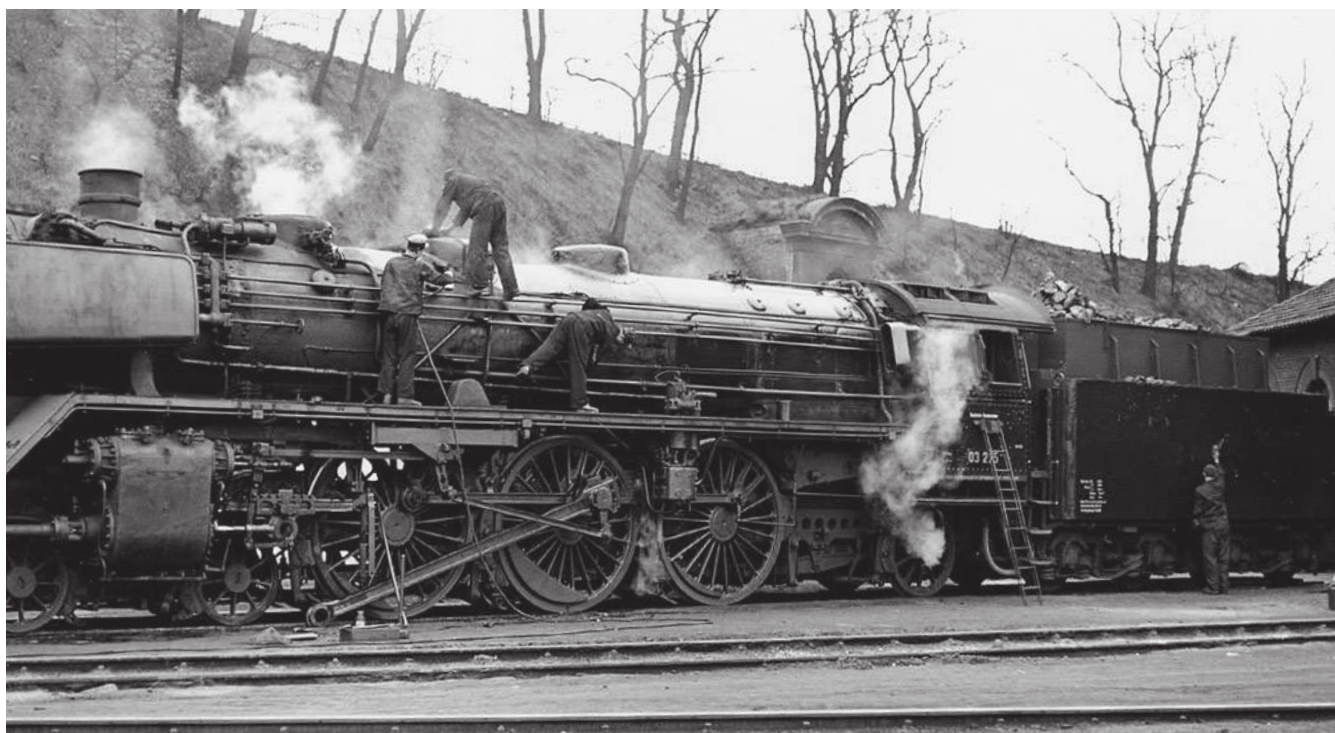
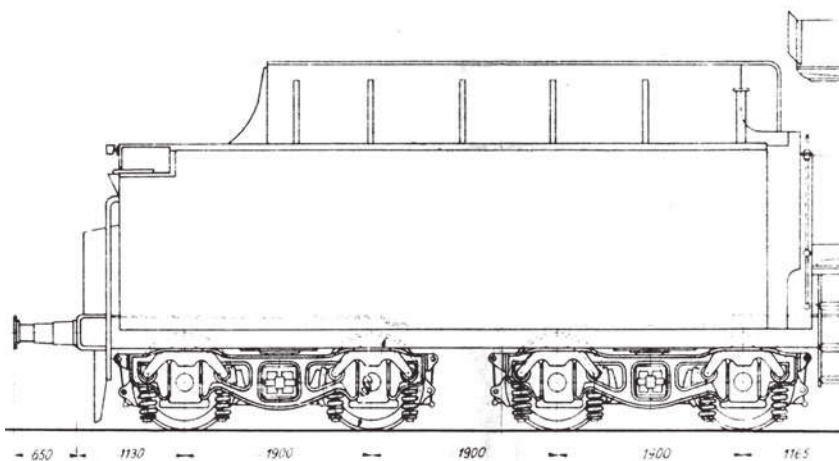
Im Jahr 1950 übernahm das EAW Braunschweig auch die Unterhaltung der nun 32 in der Französischen Zone respektive im Bereich der „Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen SWDE“ vorhandenen Exemplare. Der jetzt insgesamt 144 Loks umfassende Erhaltensbestand erhöhte sich schließlich um die im Dezember 1952 aus Österreich zurückgekehrte,

im April 1953 hauptuntersuchte 03 113. Beim Bestand von 145 Exemplaren blieb es gut sechs Jahre.

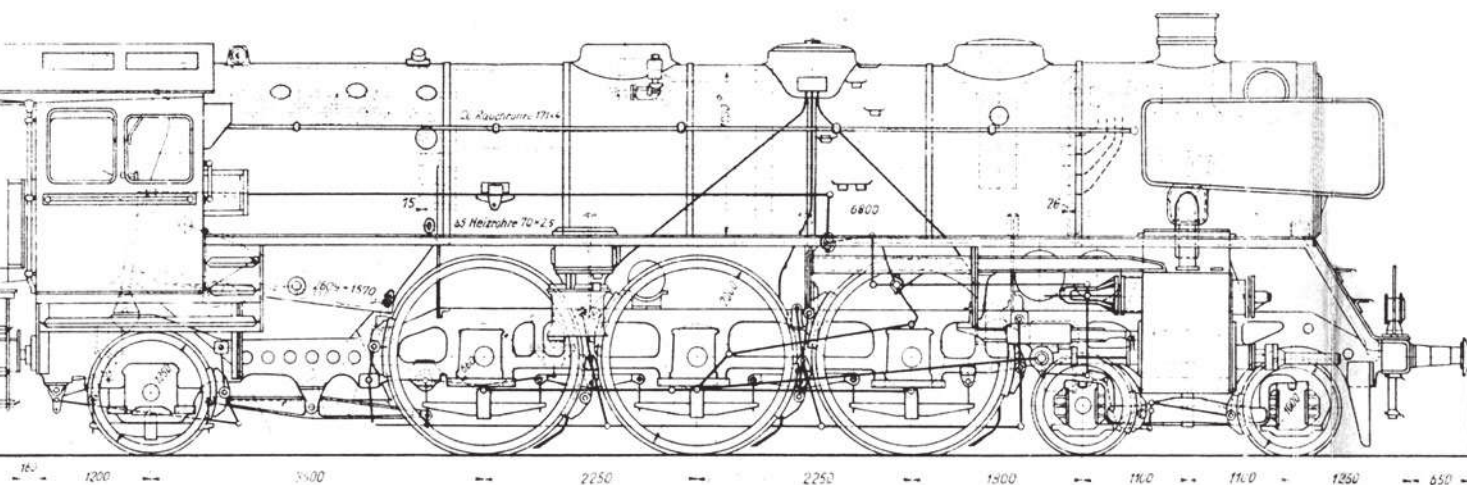
Die augenfälligste, noch vor Gründung der DB verfügte Bauartänderung war der 1948 begonnene Ersatz der großen „Wagner-Ohren“ durch kleine „Witte-Bleche“. Wie bei anderen Einheitslokomotiven steigerte die DB mit technischen Verbesserungen die Betriebstüchtigkeit und Wirtschaftlichkeit (siehe Kastentext rechte Seite).

Im norddeutschen Flachland bildete die 03 in den 1950er Jahren erneut das Rückgrat

des Schnellzugverkehrs. Wie zur Reichsbahnzeit absolvierten die Loks Langläufe deutlich über 300 km. Spitzenreiter waren Maschinen des Bw Osnabrück Hbf. Laut Bspannungsverzeichnis der GBL West für den Winterfahrplan 1950/51 beförderten sie in einem gemeinsamen Dienstplan mit 01ern die Luxuszüge L 12/11 „Nord-Express“ von Hamburg-Altona bis Aachen und umgekehrt, also über eine Distanz von 522 km. In der Relation Hamburg-Altona – Köln liefen die Osnabrücker 03 und 01 mit mehreren Schnellzügen 486 km weit (via Essen)



Gleich vier Mann kümmern sich im März 1952 im Bw Mainz um die 03 275. Drei Jahre später kam sie zum Bw Ludwigshafen. Foto: A. Dormann/Slg. Löckel



03 163 bis 298 – Vorlaufräder 1000 mm Durchmesser – mit Tender 2'2' T 34 (Zeichnung des RZA Göttingen vom 7. Mai 1948). Zeichnung: DR/Slg. Ritz

oder 450 km weit (via Wuppertal) durch. Der Rekordlanglauf zwischen Hamburg-Altona und Aachen entfiel Ende August 1951. Langläufe zwischen Hamburg-Altona und Köln standen für die Osnabrücker 03 aber weiterhin auf dem Programm, bis zu Beginn des Sommerfahrplans 1953 unter anderem mit dem F 2 „Hanseat“.

Im ab 8. Oktober 1950 gültigen Bespannungsverzeichnis fallen die zahlreichen mit 03ern gefahrenen Schnellzüge für die Besat-



03 197 (Bw Rheine) mit Tender 2'2' T 30 am 26. Januar 1964 im Bw Hannover. Foto: P. Willen

Bauartänderungen

Bereits im Jahr 1948 tauschte man bei einigen 03 die großen gegen kleine Windleitbleche aus, bis Ende der 1950er Jahre an allen Loks. Damit einhergehend verlegte man bei den Maschinen bis zur Betriebsnummer 03 122 die Pumpen in die Mitte, dort wie ab 03 123 von Anbeginn an besonderen Pumpenträgern aufgehängt. Einige mit kleinen Windleitblechen ausgerüstete Loks hatten aber bis zur Ausmusterung vorn liegende Pumpen (03 008, 047, 048, 068 und 074).

Auch viele andere Bauartänderungen und sonstige Maßnahmen waren nicht 03-spezifisch, zum Beispiel:

- Entfall des Rauchkammerzentralverschlusses
- Entfall des bei der DB ab November 1951 nicht mehr vorgeschriebenen Gattungszeichens
- Ersatz der Kolbenschieber der Bauart Karl Schulz durch federlose Schieber der Bauart Müller
- Ausrüstung mit Spurkranzschmierung de Limon
- Ersatz der kupfernen durch stählerne Feuerbüchsen
- Ersatz der Doppelverbund-Luftpumpen durch zweistufige Hochleistungs-Luftpumpen der Bauart Wülfel
- ab 1955 Einbau der Indusi der Bauart I 54
- im Zusammenhang mit allgemeiner Einführung des Dreilicht-Spitzensignals ab 1957 Ersatz der bisherigen Signallaternen durch Reflexglasscheinwerfer.

Wie bei anderen Einheitslokomotiven und der P 10 wurden die

Abmessungen der Saugzuganlage geändert, probeweise 1953 zuerst bei der Osnabrücker 03 144. Mit Verengung des Blasrohr- und Schornsteindurchmessers erreichte man bessere Feueranfachung und höheren Gegendruck in den Zylindern. Der serienmäßige Umbau von Saugzuganlagen der 03 begann im Februar 1955. Den Blasrohrdurchmesser verengte man von 155 auf 140 mm, den Schornsteindurchmesser an der engsten Stelle von 510 auf 400 mm und am Schornsteinaufsatz von 590 auf 480 mm. Anfangs erhielten einige Loks noch keinen neuen Schornstein, sondern nur Einsätze. Zur Verbesserung der Luftzufuhr unter dem Rost bekam der Aschkasten vier seitliche Luftschlitze.

Nicht realisiert wurde die vorgesehene Ausrüstung der 03 mit vollständig geschweißten Neubaukesseln des auch für sie geeigneten, in 03¹⁰ und 41er eingebauten Grundtyps 2. Jedoch bekamen 23 Loks der Baureihe 03 von 1956 bis 1960 neue komplett geschweißte Stehkessel (einige Loks versuchsweise schon vorher).

Die durch unbefriedigende Laufeigenschaften aufgefallene 03 138 des Bw Braunschweig erhielt im August 1960 versuchsweise ein Leichtbautriebwerk, prinzipiell ähnlich dem der 65 018 und 66 002. Messfahrten zeigten, dass daraufhin die Zuckbeschleunigungen um ca. 20 Prozent kleiner geworden waren. Trotzdem blieb es beim Umbau nur einer 03.



03 252 mit F 33 „Gambrinus“ (München – Kiel) am 23. April 1956 bei Wetter (Ruhr).



03 074 mit D 264 in Oberwesel (1958).
Fotos: C. Bellingrodt/Slg. Schenk (2)



03 010 (Bw Bremen) in Eystrup (1956).
Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

zungsmächte auf. In puncto Lokdurchlauf ragte der von Hamburg-Altona bis Hamm (362 km) mit 03 des Bw Hannover beförderte DBA 684 für die Britische Rheinarmee heraus. Neben vielen „DBA“ waren in der Britischen Zone auch „DUS“ für die Amerikaner zu bespannen. Das Bw Bremen Hbf stellte auf der Strecke Hannover – Bremerhaven die Loks für Züge zwischen der US-Zone und den amerikanischen „Exklaven“ Bremen und Bremerhaven. Maschinen des Bw Hannover oblag zwischen Braunschweig und Bremerhaven die Traktion der DUS-Züge von und nach Berlin.

Nur fünf Jahre währte der 03-Einsatz im Direktionsbezirk Karlsruhe. Auf der Rheinstrecke liefen Offenburger 03 von Ludwigshafen und Mannheim bis

Basel (272 bzw. 268 km) durch. Bemerkenswerterweise kamen sie bis zum Beginn des Sommerfahrplans 1952 trotz des langen Grenzaufenthaltes in Kehl auch nach Straßburg, zwischen Straßburg und Karlsruhe beförderten sie unter anderem das Zugpaar FD 5/6 „Orient-Express“. Einhergehend mit der Zuweisung von Maschinen der Baureihen 01 und 01¹⁰ gab das Bw Offenburg die 03 im Laufe des Winterfahrplans 1952/53 ab. Die meisten der zwölf Loks wechselten zum der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) unterstellten Bw Wiesbaden, einige zur BD Hannover. Das Bw Wiesbaden erhielt auch die nach ihrer Rückkehr aus Österreich per 10. April 1953 im AW Braunschweig hauptuntersuchte 03 113.

Zum Sommerfahrplan 1955 endete die Beheimatung der 03 beim Bw Mainz, teils ersetzte man sie durch 23er. Neun der zehn Anfang 1955 noch in Mainz stationierten Lokomotiven wanderten in andere Direktionsbezirke ab, darunter die zum Bw Darmstadt im Nachbarbezirk Frankfurt (Main) umbeheimateten 03 226 und 280. Die 03 275 kam zum Bw Ludwigshafen.

Auf dem Karriere-Gipfel

Am 10. Juni 1955 verteilten sich die 03er auf zehn Bahnbetriebswerke wie folgt:

BD Frankfurt (Main): 13 Loks

Bw Darmstadt (2), Wiesbaden (11)

BD Hamburg: 25 Loks

Bw Hamburg-Altona (25)

BD Hannover: 34 Loks

Hannover Hbf (18), Bremen Hbf (16)

BD Köln: 31 Loks

Bw Köln Bbf (7), Köln-Deutzerfeld (24)

BD Mainz: 8 Loks

Bw Ludwigshafen (8)

BD Münster: 34 Loks

Bw Osnabrück Hbf (21), Rheine (13)

Mitte der 1950er Jahre hatte die 03 den Gipfel ihrer Bundesbahnkarriere erreicht. Sowohl hinsichtlich der Langläufe als auch der Hochwertigkeit der Züge stand die „Leichte Pazifik“ ihrer Schwesterbaureihe 01 kaum nach. Anhand der für den Sommerfahrplan 1955 gültigen Bespannungsübersicht sei es verdeutlicht.

Heraus ragten mit Durchläufen von über 400 km noch immer die Osnabrücker Maschinen. Bewältigen mussten sie diese mit D 96 Hamburg-Altona – Köln (457 km) D 97 Köln-Deutz – Hamb.-Altona (472 km)

D 522 Hamb.-Altona – Köln-Deutz (472 km)
E 521 Düsseldorf – Hamb.-Altona (421 km)
Über mehr als 300 km waren zu befördern:
D 91 Köln – Bremen (335 km)

E 526 Bremen – Köln (341 km)

Noch bis Aachen kamen die Loks mit dem ab Osnabrück bespannten D 194, wobei sie immerhin 274 km zurücklegten.

Mit Langläufen über mehr als 300 km glänzten auch die 03 der Bw Hannover, Köln-Deutzerfeld, Rheine und Wiesbaden. Unter anderem wurden sie noch mit leichten F-Zügen des „Blauen Netzes“ absolviert, so mit F 17/18 „Germania“ und F 33 „Gambrinus“. Hier die F-, D- und E-Züge im Überblick:

03 des Bw Hannover:

F 17 Bonn – Hannover (332 km)

F 18 Hannover – Bonn (332 km)

D 103 Hamm – Hamburg-Altona
über Hannover (362 km)

03 des Bw Köln-Deutzerfeld:

F 33 Frankfurt (M) – Dortmund (326 km)

D 47 Wiesbaden – Münster (347 km)

D 463 Ludwigshafen – Aachen (325 km)

D 651 Mannheim – Aachen (328 km)

D 652 Aachen – Heidelberg (347 km)

E 295 Wiesbaden – Kleve (306 km)

03 des Bw Rheine:

E 731 Wuppertal-Vw. – Norddeich (331 km)

03 des Bw Wiesbaden:

D 403 Wiesbaden – Dortmund (303 km)

D 407 Wiesbaden – Münster (361 km)

Die Kölner Maschinen kamen hauptsächlich auf der linken Rheinstrecke zum Einsatz, u.a. mit E 295 und D 47 befuhren sie die rechte Rheinstrecke. Auf dieser liefen auch die zwischen Wiesbaden und Köln mit 03 des Bw Köln-Deutzerfeld bespannten F 51/52 „Wien-Ostende-“ bzw. „Ostende-Wien-Express“. Ebenfalls rechtsrheinisch dampften die Wiesbadener Loks mit D 403 und 407.

Die F 51/52 gehörten zur Kategorie der schweren internationalen F-Züge. Den F 51 übernahm in Köln bemerkenswerterweise eine Ludwigshafener 03, die ihn bis Aachen brachte. Nennenswert sind außerdem die im Abschnitt Oldenzaal – Osnabrück mit Rheiner 03 beförderten F 171/172 „Nord-Express“ und F 191/192 „Holland-Skandinavien-“ bzw. „Skandinavien-Holland-Express“. Wegen der kleinen Drehscheiben in Oldenzaal und Hengelo waren fast alle langfristig dem Bw Rheine zugewiesene 03 mit dem kurzen Tender 2'2 T 30 gekuppelt.

Im Übrigen oblag 03ern im Sommerfahrplan 1955 neben den schon genann-

ten Langläufen mit F 17/18 und F 33 noch die Traktion folgender leichter F-Züge: Der F 1 „Hanseat“ wurde von Köln bis Hamm mit 03 des Bw Köln-Deutzerfeld bespannt, von Hamm bis Hamburg-Altona mit 05 (!) und von dort bis Kiel mit Altonaer 03. Zwischen Hamburg und Kiel beförderten die Altonaer Loks auch das Zugpaar F 33/34 „Gambrinus“. Hannoveraner 03 zogen von Hamburg-Altona bis Hannover den F 54 „Domspatz“. Maschinen des Bw Köln Bbf dampften mit dem F 22 „Rheingold“ von Köln bis Frankfurt (Main).

Das Bw Osnabrück Hbf erhielt im Jahr 1955 erstmals Lokomotiven der Baureihe 01¹⁰. Diese lösten zunächst die Osnabrücker 01 komplett ab, vor schweren Zügen sukzessive auch die 03. Mit straffer gewordenen Fahrplänen und gestiegenen Lasten häuften sich 1955/56 auf der Rollbahn Hamburg – Ruhrgebiet Verspätungen und

Zugausfälle. Oft erreichten die 03 den Zielbahnhof mit völlig verschlacktem Rost. Um die Ursachen zu ermitteln, führte das Versuchsamt Minden im März 1956 mit 03 223 und 291 vor planmäßigen Schnellzügen auf der Rollbahn Betriebsmessfahrten durch.

Wie Theodor Düring berichtete, gelang es selbst der Lokmannschaft des Versuchsamts – Hauptlokfürer Thiede und dem als „Atom-Heizer“ bekannten Oberheizer Bredemeyer – nicht, die Züge pünktlich ans Ziel zu bringen.



Bremen, 1948: 03 mit dem ersten „Nord-Expreß“ (L 12 nach Paris). Foto: Eisenbahnstiftung



Die Offenburger 03 225 verlässt am 14. August 1952 Freiburg mit dem D 270 (Dortmund – Basel). Foto: C. Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



03 131 beschleunigt in Bremen einen aus Abteilwagen gebildeten Personenzug (1957). Foto: P. Willen

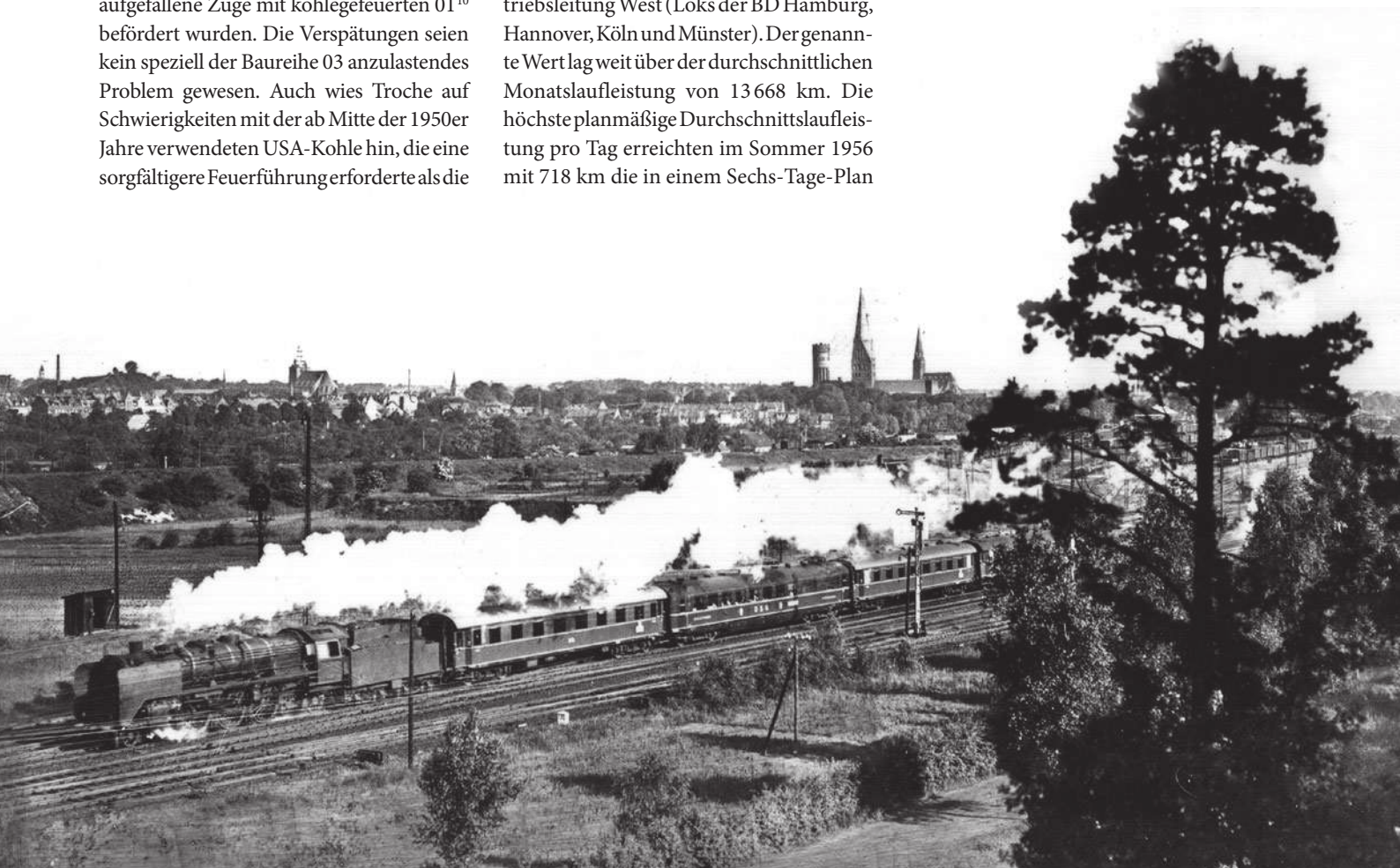
In seinem Buch „Die deutschen Schnellzuglokomotiven der Einheitsbauart“ die Versuchsergebnisse resümierend, erweckte Düring den Eindruck, die 03 sei für Langläufe mit schweren Zügen eben ungeeignet gewesen. Düring als Chef des Versuchsamts musste es ja wissen – und so sind mehrere Autoren (zugegeben auch mal der Autor dieses EJ-Specials) seinem Urteil gefolgt. Nicht hingegen Horst Troche, der unter anderem in leitender Funktion bei den AW Lingen und Braunschweig ebenfalls beruflich mit Dampflokomotiven vertraut war: Er hat in seinem Buch „Die Baureihe 03“ daran erinnert, dass sechs von zehn im Winter 1956/57 auf der Rollbahn durch Verspätungen besonders aufgefallene Züge mit kohlegefeuerten 01¹⁰ befördert wurden. Die Verspätungen seien kein speziell der Baureihe 03 anzulastendes Problem gewesen. Auch wies Troche auf Schwierigkeiten mit der ab Mitte der 1950er Jahre verwendeten USA-Kohle hin, die eine sorgfältigere Feuerführung erforderte als die

Ruhr-Fettkohle. Auf schlechte Kohlequalität und ungeschickte Feuerführung überempfindlich reagierten nicht nur die 03-Kessel, sondern auch die Kessel anderer Einheitslokomotiven (und der Baureihe 39). Das lag an der ungünstig bemessenen Saugzuganlage mit zu niedrigem Blasrohrdruck und an der ungenügenden Luftzufuhr unter dem Rost. Abhilfe schuf man bei der DB mit Verengung des Blasrohr- und Schornsteindurchmessers sowie Einbau seitlicher Luftschlitze am Aschkasten. Der serienmäßige Umbau der 03 begann 1955.

Die Osnabrücker 03 296 erzielte im Juli 1956 mit 22 339 km die höchste Monatslaufleistung aller 03 im Bereich der Oberbetriebsleitung West (Loks der BD Hamburg, Hannover, Köln und Münster). Der genannte Wert lag weit über der durchschnittlichen Monatslaufleistung von 13 668 km. Die höchste planmäßige Durchschnittsleistung pro Tag erreichten im Sommer 1956 mit 718 km die in einem Sechs-Tage-Plan



03 200 mit F 56 in Lüneburg (8.6.1952). Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung





23 070 und 03 276 bringen im Jahr 1957 bei Köln West den D 302 (Amsterdam–Wien) gemeinsam nach Wiesbaden. Foto: C. Bellingrodt/Slg. Schwarz

eingesetzten 03 des Bw Köln-Deutzerfeld. Ein Teil der Osnabrücker 03-Leistungen war ja schon auf die Baureihe 01¹⁰ übergegangen. Im Sommer 1954 hatten Osnabrücker 03 in zwei Laufplänen noch 792 und 747 km pro Tag erreicht, mithin damals die besten Werte der von 03ern erbrachten mittleren Tageslaufleistungen.

Ab Herbst 1957 trafen im Bw Osnabrück Hbf ölgefeuerte 01¹⁰ ein, womit sich die Lage auf der Rollbahn entspannte. Leichtere Schnell- und Eilzüge wurden aber weiterhin mit 03 befördert. Mit dem D 394 liefen Osnabrücker 03 noch bis zum Ende des Sommerfahrplans 1958 von Hamburg bis Köln durch. Im Abschnitt Hamburg–Osnabrück dampften auch Bremer 03. Altonaer Schwesterloks, die schon vorher nur wenige Züge auf der Rollbahn bespannten, erreichten vorübergehend nicht mal mehr Bremen planmäßig.

Allzeithoch in Hamburg-Altona

Der 03-Bestand des Bw Hamburg-Altona hatte seit 1954 deutlich abgenommen, stieg jedoch ab 1959 durch erneute Zugänge bis

1962 auf das Allzeithoch von 40 Maschinen an! Somit lebte der Einsatz der Altonaer 03 nach Bremen wieder auf. Nach wie vor beherrschten sie den Schnell- und Eilzugdienst auf der Marschbahn nach Westerland, beförderten auch zahlreiche D- und E-Züge auf den Strecken nach Kiel und Flensburg. Zwischen Hamburg und Flensburg oblag ihnen unter anderem die Traktion des Zugpaars F 11/12 „Nord-Express“.

Ab Winterfahrplan 1961/62 kamen die 03er regelmäßig im lange Zeit von der Baureihe 41 dominierten Schnellzugdienst auf der Strecke Hamburg–Lübeck–Großenbrode Kai zum Einsatz, wobei sie auch das zuvor schon mit V 200 gefahrene Zugpaar F 211/212 „Italia-Express“ bespannten. Im Mai 1963 endete dieses Zwischenspiel mit Verlegung der „Vogelfluglinie“ auf den Weg via Puttgarden.



03 188 (Bw Saarbrücken) mit D 614 bei Lambrecht (1958). Foto: H. Röth/Eisenbahnstiftung

Während die Bw Hamburg-Altona und Bremen Hbf ihre stattlichen 03-Bestände noch aufstockten, gab das Bw Köln-Deutzerfeld nach der 1959 vollendeten Elektrifizierung der linken Rheinstrecke viele Maschinen ab. Das Bw Köln Bbf löste seinen Bestand Ende Mai 1959 komplett auf, einige Loks wechselten zum Bw Mönchengladbach, womit dieses nach 15-jähriger „Pause“ wieder 03 erhielt. Die Mönchengladbacher 03 beförderten Schnell- und Eilzüge in den Relationen Köln – Niederlande und Ruhrgebiet – Mönchengladbach – Aachen, mussten sich ab Mitte der 1960er Jahre jedoch meist mit Personenzügen begnügen.

Mit Zuweisung von fünf Lokomotiven aus Kaiserslautern und Ludwigshafen hatte am 1. Juni 1957 die erneute Beheimatung von 03ern beim Bw Saarbrücken Hbf begonnen. Die Maschinen liefen vorwiegend im Schnellzugdienst auf den Strecken Saarbrücken – Ludwigshafen/Heidelberg, Saarbrücken – Bingen – Koblenz, Saarbrücken – Trier und Saarbrücken – Forbach. Schon im Mai 1960 endete die Beheimatung in Saarbrücken.

Beim Bw Wiesbaden wich die Baureihe 03 zum Sommerfahrplan 1958 in Frankfurt brotlos gewordenen 01ern. Vier bisher Wiesbadener Lokomotiven kamen zum Bw Braunschweig Vbf, wohin 1958 auch zwölf Maschinen vom Bw Hannover wechselten. Anlässlich der Inbetriebnahme des den alten Kopfbahnhof ersetzenden Durchgangsbahnhofs in Braunschweig am 1. Oktober 1960 wurde das „Vbf“ im Namen des Bw Braunschweig Vbf gestrichen. Das alte Bw Braunschweig Hbf, wo Loks der Baureihe 03 zuletzt im Jahr 1948 stationiert waren, legte man still. Der Wegfall des Kopfmachens bedeutete für die Braunschweiger 03 natürlich Einbußen im hochwertigen Reisezugdienst. Neben wenigen Schnellzügen

Mit der 03 auf „Bimmelbahnen“

Für den Einsatz auf Nebenbahnen erhielten zahlreiche DB-03er ein entweder hinter dem Schornstein oder rechts seitlich davon angeordnetes Druckluft-Läutewerk. Speziell so genannte Heckeneilzüge mit langem Laufweg auf ungewöhnlichen Routen wurden auch auf Nebenstrecken mit den Schnellzugloks bespannt. Bremer 03 oblag zwischen Bremen und Bielefeld jahrelang die Traktion des Zugpaars E 452/451 Bremen – Frankfurt (Main). Auf dem gesamten Laufweg beförderten sie das Zugpaar E 450/449 Cuxhaven – Altenbeken. Mit beiden Zugpaaren befuhren sie die Nebenbahn Bassum – Rahden – Bünde, mit E 450/449 auch den als Nebenbahn eingestuften Streckenabschnitt Cuxhaven –

Bremerhaven-Speckenbüttel. Ebenfalls auf dem gesamten Laufweg dampften Bremer 03 mit E 634/633 von Hamburg-Altona nach Altenbeken und retour, dabei über die Heidebahn Buchholz – Soltau – Langenhagen. Den Harz mit Kiel und Flensburg verbindende Züge rollten über die Nebenbahn Braunschweig-Gliesmarode – Isenbüttel-Gifhorn – Wieren. Die Zugpaare E 563/564 Kreiensen – Kiel und E 565/566 Goslar – Flensburg wurden im Abschnitt Kreiensen/Goslar – Bad Harzburg – Lüneburg viele Jahre lang mit Braunschweiger oder Altonaer 03 bespannt. Im Kopfbahnhof Bad Harzburg setzten die Loks um, wobei sie auf der Drehscheibe wendeten.

Beim Bw Wiesbaden wich die Baureihe 03 zum Sommerfahrplan 1958 in Frankfurt brotlos gewordenen 01ern. Vier bisher Wiesbadener Lokomotiven kamen zum Bw Braunschweig Vbf, wohin 1958 auch zwölf Maschinen vom Bw Hannover wechselten. Anlässlich der Inbetriebnahme des den alten Kopfbahnhof ersetzenden Durchgangsbahnhofs in Braunschweig am 1. Oktober 1960 wurde das „Vbf“ im Namen des Bw Braunschweig Vbf gestrichen. Das alte Bw Braunschweig Hbf, wo Loks der Baureihe 03 zuletzt im Jahr 1948 stationiert waren, legte man still. Der Wegfall des Kopfmachens bedeutete für die Braunschweiger 03 natürlich Einbußen im hochwertigen Reisezugdienst. Neben wenigen Schnellzügen



03 036 dampft mit E 566 (Flensburg – Goslar) bei Isenbüttel-Gifhorn in Richtung Braunschweig (1960). Foto: K.-H. Bebensee/Eisenbahnarchiv Braunschweig

zwischen Hannover und Helmstedt sowie nach Paderborn beförderten sie vor allem Eilzüge, wobei sie bis Bremen, Lüneburg und von Altenbeken aus über Herford bis Osnabrück kamen.

Erste Ausmusterungen

Das zwischenzeitlich über sieben 03er verfügende Bw Darmstadt gab die Maschinen im Zeitraum April 1958 bis Mai 1959 ab, womit die 03-Beheimatung im Direktionsbezirk Frankfurt (Main) endete. Als erste Lok ihrer Baureihe musterte die DB am 16. September 1959 die bei einer Entgleisung in Gau-Algesheim am 26. Mai 1959 schwerbeschädigte Saarbrücker 03 048 aus. Ebenfalls ein Unfall besiegelte das Schicksal der am 13. Dezember 1961 ausgeschiedenen Rheiner 03 226; sie war am 2. Juni 1960 im Bahnhof Papenburg aufgrund überhöhter Geschwindigkeit entgleist und gegen die Streben einer über den Sielkanal führenden Klappbrücke geprallt. Im Jahr 1962 setzte die Ausmusterung auch nicht unfallbeschädigter Maschinen ein, zuerst traf es die 03 008 und 036 des Bw Hamburg-

Altona und die 03 073 des Bw Rheine. Ab Oktober 1962 bekamen 03er bestenfalls L3-Auslaufuntersuchungen, ab Juni 1965 nur noch L2.

Das Bw Hannover hatte die meisten seiner 03 schon im Frühjahr 1958 nach Braunschweig abgegeben. Überwiegend dorthin und zum Bw Bremen Hbf wechselten bis Februar 1960 die restlichen Exemplare. Abgesehen von kurzen Gastspielen einzelner Loks, war die 03-Beheimatung in Hannover damit passé. Das Bw Osnabrück Hbf gab im Mai 1961 seine zwei letzten 03er nach Rheine ab. Die letzten beiden 03er des Bw Ludwigshafen rollten im Oktober 1961 bzw. Mai 1962 zum Bw Ulm.

Von Anfang 1960 bis Mitte 1962 trafen gut ein Dutzend 03er beim Bw Ulm ein, wo sie auf der Strecke nach Friedrichshafen vor allem die 18^e (bayerische S 3/6 Umbau) verdrängten. Auf der Donautalbahn gelangten die Lokomotiven auch nach Donaueschingen und Villingen.

Die folgende Übersicht zeigt den abzüglich dreier z-Loks noch 137 Maschinen umfassenden 03-Einsatzbestand der DB per 31. Dezember 1962: Bw Braunschweig (19 Loks), Bremen Hbf (25), Hamburg-

Altona (38), Hamburg-Harburg (1), Köln-Deutzerfeld (9), Mönchengladbach (8), Rheine (23), Stuttgart (leihweise 2) und Ulm (12).



Karneval in Köln: 03 005 im März 1957.
Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung



03 296 am 14. August 1952 bei einem Zwischenhalt in Bassum (an der „Rollbahn“ zwischen Bremen und Diepholz). Foto: Quebe/Eisenbahnstiftung



03 055 (Bw Hamburg-Harburg) mit Eilzug nach Cuxhaven in Stade (29. April 1967). Foto: O. Blaschke

Anfang 1963 bestückte die DB das Bw Trier mit 03. Zeitweilig bis zu 14 Maschinen reichten locker aus, um dort Aufgaben der P 8 und 23er zu übernehmen und gemeinsam mit Jünkerather P 10 die Eifelstrecke nach Köln zu bedienen. Der Plandienst endete bereits im Mai 1965, die letzte Trierer 03 wurde im Juni 1967 z-gestellt. Innerhalb des Direktionsbezirks Hamburg beheimatete man zum Winterfahrplan 1964/65 einige Altonaer Loks nach Husum um, ab Januar 1965 mehrere zum Bw Hamburg-Harburg. Elektrifizierung und Verdieselung machten der 03 im Oktober 1966 in Köln-Deutzerfeld vollends den Garaus, die Loks wechselten zum Bw Mönchengladbach. In Rheine traten ab 1962 meist Neubaukessel-01 die Nachfolge an. Über das Jahr 1965 hinaus verblieben dort sieben 03er als Reserve, die bis September 1966 abgegeben oder z-gestellt wurden.

Etwa 40 Loks in 003 umgezeichnet

Ab 1960 untersuchte neben dem AW Braunschweig auch das AW Lingen Loks der Baureihe 03, Bedarfsausbesserungen führte es schon vorher durch. Im Jahr 1966 übernahm das AW Lingen die Unterhaltung aller 03 – soweit sie noch zum Unterhaltungsbestand zählten, der am 1. Juni 1966 noch 71 Maschinen betrug. Etwa die Hälfte der 83 zur Umzeichnung in 003 vorgesehenen

Maschinen bekamen tatsächlich die ab 1. Januar 1968 gültigen EDV-Nummern. Dabei zeichnete man auch einige schon abgestellte Exemplare um, während etliche bis zur Abstellung mit alten Betriebsnummern liefen.

Der Einsatzbestand am 1. Januar 1968 umfasste 40 betriebsfähige Maschinen, von denen die 03 184 in Husum nur Heizdienste versah: Bw Braunschweig (2 Loks), Bremen Hbf (4), Hamburg-Altona (11), Husum (1), Mönchengladbach (15) und Ulm (7).



Aachen: 03 107 schiebt D-Zug nach Oostende nach (1967). Foto: C. Gammell/Eisenbahnstiftung



Mit einem Eilzug nach Hamburg verlässt 1965 eine unbekannte 03 den Bahnhof Rotenburg (Wümme). Foto: D. Luckmann/Eisenbahnstiftung

Zum 1. Oktober 1968 schied die Baureihe 03 komplett aus dem Unterhaltungsbestand aus, zehn Ulmer Loks nahm man aber 1970 für kurze Zeit wieder in diesen auf. Eine Zäsur hinsichtlich des Einsatzes brachte im September 1968 die Aufnahme des elektrischen Betriebs von Osnabrück bis Hamburg. Zwei der drei letzten aktiven Bremer 03 wurden z-gestellt, die 003 114 kam zum Bw Lehrte und von dort im Oktober 1968 zum Bw Braunschweig. Frei gewordene 01¹⁰ Öl und V 200 übernahmen die 03-Leistungen in Schleswig-Holstein. Die letzte Altonaer Reservelok, 003 262, rollte Mitte Oktober 1969 zum Bw Ulm. Nur dort spielten die 03 noch eine wichtige Rolle.

Die über das Jahr 1968 hinaus in Braunschweig verbliebenen 003 114 und 131 leisteten Sonderdienste, des Öfteren bespann-

ten sie Reisezüge in 216-Umläufen. Beide Loks wurden im Herbst 1969 z-gestellt, die 003 131 kam aber 1970 beim Bw Ulm wieder in Fahrt. Das Bw Mönchengladbach behielt nach dem Ende des Planeinsatzes im Mai 1968 einige Maschinen als Reserve. Die 003 077, 260, 268 und 276 wechselten zum Bw Gremberg, das sie regelmäßig vor dem Militärzugpaar Dm 80655/656 zwischen Siegen und Troisdorf einsetzte. 003 077 wurde im März 1969 z-gestellt, 003 260 fungierte ab Ende Oktober 1969 als Heizlok beim Bw Köln-Deutzerfeld. Die 003 268 wanderte im September nach Ulm ab, dafür erhielt das Bw Gremberg aus Mönchengladbach die 003 220. Hinzu kam am 20. November 1969 die 003 111, die letzte Mönchengladbacher 03. Das genannte Militärzugpaar bespannten die Gremberger 03

auch noch 1970, ansonsten fallweise leichte Güterzüge oder Arbeitszüge. Die 003 276 wurde im Juni 1970 ans Bw Ulm abgegeben, die 003 220 im September 1970 z-gestellt. Schließlich rollte am 2. Dezember 1970 die 003 111 als letzte Schnellzugdampflok der BD Köln aufs Abstellgleis. Passé war seit Anfang September 1970 das knapp einjährige Schattendasein der 003 179 als Reserve- und Hilfszuglok des Bw Neuss, besser erging es ihr dann noch rund zehn Monate lang beim Bw Ulm.

Der zwischenzeitlich auf sieben Maschinen gesunkene 03-Einsatzbestand des Bw Ulm hatte sich im Jahr 1969 trotz weiterer z-Stellungen durch Zugänge aus Hamburg-Altona, Mönchengladbach und Gremberg

weiter auf Seite 64 >>

Verlöschende Stars

Meine Eisenbahnbegeisterung begann so richtig an einem Bahnübergang mit Blinkwarnkreuzen. Sobald das rote Licht zu blinken begann, war ein Spurt ans Gleis angesagt. „Geh nicht zu nahe ran, sonst wirst Du mitgerissen!“ war die ständige Warnung wohlmeinender Erwachsener. Ich glaubte es sofort, denn was dort angetobt kam, war groß, schwarz, rußig und extrem laut, meistens auf „41“, „50“, „38“ oder „78“ getauft. Der Bahnübergang lag bei unserem üblichen Ferienort Haffkrug an der Strecke Lübeck–Großenbrode Kai, der Direktverbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen. Eine internationale Hauptstrecke auf der Trasse einer ehemaligen Nebenbahn, eingleisig mit vielen Kurven idyllisch durch die Holsteinische Schweiz führend. Die Züge: lang und schwer! Ich zählte stets die Wagen: Güterzüge hatten kaum unter 40, meist um die 50 Zweischesser, bei Schnellzügen hingen fast immer 10 Wagen oder mehr am Zughaken. Und meistens dampfte es vorn! Wie sollte man da nicht sein Herz an die Dampfloks verlieren!

Es gibt eine kurze Doppel-8-Filmszene, in der mein Vater meinen Bruder Torsten und mich an diesem Zauberort gefilmt hat. Das Warnkreuz blinkt, der Dreijährige (Torsten) und der Siebenjährige (ich) fiebern dem Zug entgegen. Der kommt um die Kurve, und was für einer! Es ist der „Italia-Express“ Kopenhagen–Rom, ein Schwergewicht mit 13 Wagen aus Österreich, Italien, Deutschland, grün, blau und braun, dazu das Rot des DSG-Speisewagens und das besondere Dunkelblau der CIWL-Schlafwagen. Gezogen wird er von einer 03 des Bw Hamburg-Altona, die in diesem Sommer 1962 für den F 212 eingeteilt ist. Man hat diesen Zug auf diesem Abschnitt wieder „verdampft“, nachdem er in den Vorjahren planmäßig bereits von der V 200 befördert worden war. Die 03 lerne ich als Zugpferd eines der großen internationalen Fernschnellzüge kennen. Höher hinaus geht's wohl kaum für eine Dampfloks! Bereits im nächsten Jahr ist das vorbei, die Strecke wird zur „Vogelfluglinie“, und da dürfen nur noch Dieselloks „fliegen“.

Zum zehnten Geburtstag bekomme ich meinen ersten Fotoapparat, in Sachen Eisenbahn zunächst auszuprobieren an Dieselloks an besagtem Bahnübergang. Nach ein paar Wochen darf ich auch mal zum Hamburger Hauptbahnhof, im August 1965. Und da sind sie wieder, die

geliebten Dampfloks! Aufgeregt springe ich hin und her und verwackle viele der Bilder. Die meisten Dampfer sehen so aus wie in meiner Erinnerung, rußig-matt eben. Es gibt auch glänzende Loks, blaue Bügelfalten-E 10, die E 41, rote Dieselloks, elfenbein-rote TEE. Kein Wunder, viele davon sind frisch aus der Lokfabrik und müssen sich ihre Patina erst verdienen. In der Nachmittagssonne glänzt noch eine andere, schwarz und rot. Dem Schild nach soll das eine 03 sein, aber so gewienert sieht doch keine Dampfloks aus! Die ist bestimmt nicht „echt“, also knipse ich sie nicht! Es ist eine Maschine der DDR-Reichsbahn vor dem Berliner Schnellzug, die, wie ich noch heute vermute, wohl „Bella Figura“ für die DDR im Westen machen sollte. Dass um das Äußere einer Dampfloks ein gesteigerter Aufwand betrieben werden könnte, war mir Westknaben fremd. Die DB schien kaum noch stolz auf ihre „Schwarzen“ zu sein.

Außer den DR-Loks sind in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre kaum noch 03 im Hamburger Hauptbahnhof zu sehen, gelegentlich eine der Bremer Maschinen, die sich mit den Zweizylinder-01 ihres Bw ein paar Eilzüge auf der „Rollbahn“ Hamburg–Osnabrück teilen. Ein Eilzugpaar von und nach Hannover über die „Heidebahn“, die Nebenstrecke über Buchholz und Soltau, wird originellerweise von einer 03 des Bw Husum bespannt, ein anderes von einer Braunschweiger 03. Die Zeit der 03 vor Fernschnellzügen ist endgültig um. In Harburg sind noch einige stationiert, die Eilzüge nach Cuxhaven ziehen, und in Altona gibt es im Sommer noch Bedarf an 03 hauptsächlich für Saisonzüge nach Westerland auf Sylt und Kiel. Aber meine Schülermonatskarte des Hamburger Verkehrsverbunds reicht nicht bis Altona oder Harburg, es dauert angesichts knappen Taschengelds, bis ich dorthin komme. Ab Ende September 1967 sind alle 03 der Bundesbahndirektion Hamburg im Bw Hamburg-Altona zusammengezogen. Mein erster Besuch dort im Oktober 1967 lässt mich staunen, ein knappes Dutzend 03 ist im Schuppen versammelt!

Davon sind aber viele kalte Reserve. Das wirkliche Dampfleben floriert in der gegenüberliegenden Schuppenhälfte jenseits der Doppeldrehscheibe, wo die ölgefeuerten 01¹⁰ residieren. Altona hat im Frühjahr 1967 seine ersten elf „Tausender“ hauptsächlich aus Kassel bekommen, die sich den Schuppen mit den Osnabrücker

Rollbahn-01¹⁰ teilen. Zuvor waren die Hochbrücken in Hochdonn und Rendsburg für die 01¹⁰ freigegeben worden, die bisher als zu schwer galten und daher nicht nach Westerland und Flensburg fahren durften. Nun können diese ihre überlegene Kraft und Tempofestigkeit voll ausspielen. Damit ist die „Lebensversicherung“ der leichteren 03 gekündigt, sie dürfen gerade noch fahren, was die Ölschwester übrig lassen: einen Eilzug von Altona nach Westerland, einen von Flensburg über Bad Oldesloe nach Hamburg und ein paar Personenzüge zwischen Husum, Neumünster und Kiel, Arbeit für nur noch zwei Loks.

Eine Klassenreise im Mai 1968 nach Sylt verhilft mir sogar noch zu einer kurzen Zugfahrt mit der 03: E 1771 heißt der Zug, den wir im Hamburger Hauptbahnhof erwarten, ohne Umsteigen bis Westerland. Zu meiner Überraschung rollt 03 296 an der Spitze an den Bahnsteig! Wie ich heute weiß, ist sie vorher mit dem Flensburger E 860 aus Richtung Bad Oldesloe gekommen und soll nun unseren Zug quasi als Stadtfahrt in ihren Heimatbahnhof ziehen. Wir Schülermeute stürmen die Vorkriegswagen, besetzen unsere Plätze, und ich registriere kaum, dass wir in Altona Halt mit Fahrtrichtungswechsel haben. Aus dem Fenster lehnen ist verboten, also bemerke ich nicht, dass die Dampfschwaden vor den Scheiben nicht von der 03, sondern von einer 01¹⁰ ÖI stammen, die den Zug in Altona übernommen hat. 03 296 wird erst einige Stunden später mit dem E 1775 nach Westerland kommen.

Traditionellerweise überwintern immer eine ganze Reihe Altonaer 03 kalt in den Bw Hamburg-Eidelstedt, Wilhelmsburg und Harburg, um im Sommer in Altona für Saisonzüge, hauptsächlich Bäderzüge nach Westerland oder Kiel, angeheizt zu werden. 1968 geschieht das noch einmal in gewissem Umfang. Irgendwer lässt es sich dabei einfallen, die Maschinen mit riesigen Farbziffern zu verunstalten, an Stelle der originalen Lokschilder. Im Herbst 1968 dann der große Kahlschlag: Die Rollbahn nach Osnabrück ist fertig elektrifiziert, Dieselloks werden frei und das Bw Hamburg-Altona erbt zehn weitere 01¹⁰ ÖI aus Osnabrück. Auch die V 160, ausdrücklich als „03-Killer“ beschafft, ist inzwischen weit verbreitet.

Dagegen sind die 03 praktisch chancenlos. Viele wandern auf den Lokfriedhof Buchholz in der Nordheide, aber ein paar werden dennoch als Reserve in Eidelstedt hinterstellt. Zu Pfingsten 1969 beginnen die Wiederbelebungs-Aktivitäten: 03 088 und 168 werden flottgemacht, mit neuen EDV-Nummern auf nagelneuen Siebdruckschildern versehen und am 27. Mai auf die Reise nach Ulm geschickt, wo die 003 088-2 als letzte DB-03 erst im September 1972 z-gestellt wird. 03 262 und 296 kommen ebenfalls unter Dampf, bei anderen versucht man es vergeblich.



LINKS: Die 03 042 (Bw Wittenberge) nimmt am 6. Januar 1968 im Bw Hamburg-Altona Wasser und erhält für die Rückfahrt in die DDR Westkohle.

MITTE OBEN: Die 03 177 vom Bw Wittenberge hat mit D 165 nach Berlin Ausfahrt aus Hamburg-Altona (25. April 1967).

MITTE UNTEN: Die im Bw Hamburg-Eidelstedt hinterstellte Reservelok 003 088 wurde an Pfingsten 1969 flottgemacht und gemeinsam mit der 003 168 auf die Reise nach Ulm geschickt.

So wird sogar noch eine Ersatzmaschine herangeholt, 003 252-4 aus Mönchengladbach, die im Juli nach Hamburg kommt. Diese letzten drei fahren noch ein paar Touren, bevor Schluss ist: 03 252 und 296 werden am 1. Oktober z-gestellt, 03 262 wird am 14. Oktober 1969 als letzte Hamburger 03 nach Ulm umbeheimatet. Ende einer Ära nach 38 Jahren!

Und die Reichsbahn-Loks? Zum Sommer 1968 wurden die 03 des Bw Wittenberge, die mit den Interzonenzügen nach Hamburg kamen, komplett durch ölgefeuerte 01⁵ ersetzt, die ebenso gewienert ihre Boxpokräder glänzen ließen und mich sehr beeindruckten. Natürlich hatte ich meine anfängliche DR-Lok-Fotohemmung längst überwunden! Die Wittenberger 01⁵ beendeten dann im Juni 1973 endgültig das Dampfzeitalter in Hamburg. Dass ich mit



Jahrzehnten Verspätung noch einmal in den Genuss kommen sollte, die 03 im vollen Saft als Mitfahrer zu erleben, habe ich der Reichsbahn zu verdanken: Die Dresdner Traditionslok 03 001 demonstrierte insbesondere bei Nachwendeplandampf-Einsätzen vor Schnellzügen auf Hauptstrecken wie Erfurt–Bebra, Dresden–Berlin oder Saalfeld–Leipzig in Spitzenform unter den Händen ihres begeisterten Fachpersonals, zu welchen Leistungen die Maschine sogar in ihrer Ursprungsausführung fähig war. Gleiches gilt für die 03 204 des Lausitzer Dampflokclubs Cottbus, die 03 295 des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen und nicht zuletzt die Nossener 03 155 von Wedler & Franz, mit welcher solche Erlebnisse noch heute möglich sind.

TEXT: AXEL ZWINGENBERGER



Dreimal Baureihe 03 am Dreikönigstag 1968 im Lokschuppen des Bw Hamburg-Altona.



Die einstige Stromlinienlok 03 193 hat ausgedient: Lokfriedhof in Buchholz (Nordheide), 27. Juli 1968. Fotos: A. Zwingenberger (5)



Die in Mönchengladbach beheimatete 03 169 trifft am 9. April 1966 in Kempfen (Niederrhein) an der Strecke Kleeve–Krefeld ein. Foto: G. Kleinewerfers

auf zehn Loks erhöht. Im Winter 1969/70 galt ein viertägiger Umlaufplan. Er enthielt Eil- und Nahverkehrszüge auf der „Südbahn“ Ulm – Friedrichshafen, außerdem je ein Nahverkehrszugpaar zwischen Ulm und Sontheim (Brenz), Ulm und Schelklingen sowie Friedrichshafen und Mimmensehausen-Neufrach. Ab 11. Januar 1970 kamen Ulmer 03 zunächst hilfsweise auch im Umlaufplan der Baureihe 23 des Bw Crailsheim zum Einsatz und fuhren überwiegend Leistungen auf den Strecken Crailsheim – Ulm sowie Crailsheim – Heilbronn. Im Sommer 1970 wurden planmäßig insgesamt sechs 03 benötigt. Nördlich von Ulm bespannten sie Eil- und Nahverkehrszüge auf den Strecken Ulm – Crailsheim – Lauda, Lauda – Würzburg, Crailsheim – Backnang und Crailsheim – Heilbronn. An Sonntagen gab es einen 210 Kilometer langen Eilzugdurchlauf von Ulm bis Wertheim.

Ausklang in Ulm

Im Sommer 1971 verblieben noch vier Plantage, für die ab Mitte Juli lediglich die 003 088, 131, 268 und 276 zur Verfügung standen. Am unteren Ende der Rangskala stand ein Nahgüterzug von Markdorf nach Friedrichshafen, am oberen wieder ein



03 127 auf der Drehscheibe im Heimat-Bw Mönchengladbach (1967). Foto: B. Schwarz
003 276 mit Dm 80655 Brüssel Nord–Siegen bei Herchen (19. Juli 1969). Foto: H. Dahlhaus



Schnellzug: D 599 zwischen Friedrichshafen und Lindau. Ausgenommen die am 10. Oktober 1971 z-gestellte 003 276, konnten sich die genannten Loks betriebsfähig ins Jahr 1972 hinüberretten. Jedoch musste die 003 268 schon am 20. Januar wegen eines Zylinderrisses abgestellt werden, sodass für den Zweitageplan nur noch zwei Loks vorhanden waren. Am 21. Mai 1972 beförderten die 003 088 und 131 gemeinsam einen Sonderzug von Ulm über Memmingen nach Lindau und über Friedrichshafen zurück nach Ulm. Die 003 131 dampfte am 24. Mai, am Tag des Ablaufs ihrer Fahrwerksfrist, von Ulm zum Bw München Hbf. Dort lackierte man sie neu und versah den Tender mit der Anschrift „1972 – Gruß vom Bahnbetriebswerk München Hbf“ sowie aufgemalten olympischen Ringen. Die so verzierte Lok wurde, für Reisende gut sichtbar, im Bw-Gelände aufgestellt, doch musste die Bemalung auf Weisung des Maschinenamts München noch vor Beginn der Olympischen Spiele entfernt werden.

Offiziell verabschiedete die DB die Baureihe 03 am 3. September 1972 mit einem von 003 088 geführten Sonderzug Ulm – Memmingen – Aulendorf – Ulm. Die



Ende Mai 1961 kam die 03 263 zum Bw Ulm (Foto in Friedrichshafen Stadt). Foto: D. Rubin
GANZ OBEN: 003 168 mit P 3321 und Rungenwagen (Ravensburg, 1970). Foto: K.-H. Buchholz



Die 03 244 vom Bw Ulm wurde am 18. Juni 1966 in Immenstadt mit dem E 1283 nach Hamburg im Bild festgehalten. Foto: H. Hufschläger



003 088 blieb nach ihrer z-Stellung als fahrbare Heizlok über den Jahreswechsel 1972/73 hinaus unter Dampf. Die 003 131 fuhr sogar nach der am 20. Juli 1972 von der HVB verfügten Ausmusterung mit eigener Kraft zu Fahrzeugausstellungen, wenngleich nur mit maximal 65 km/h. Endgültig schied sie nach Ablauf der Kesselfrist am 29. August 1973 als letzte 003 aus dem DB-Bestand. □



OBE: 003 246 mit P 3324 am 7. Januar 1970 bei Warthausen.
Foto: R. Gumbert

LINKS: Fototermin im Bw Lindau mit 003 131, 18 508 und 003 088 (21.5.1972). *Foto: K. Koschinski*

UNTEN: Juni 1972: 003 131 mit Tendraufschrift. *Foto: E. Landes/ Eisenbahnfreunde Hannover*



Kraftprotz mit Format

Dampflokomotive 003 268-0 der Deutschen Bundesbahn mit Witte-Windleitblechen. Betriebszustand um 1970.



**Erstmalig in Volllausstattung
für die Epoche IV**



© M. Stertz

16031 Dampflokomotive Baureihe 003

Tender aus Metalldruckguss. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator mit den Formaten DCC und Selectrix. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen im Tender angetrieben, Haftreifen. 3-Licht-Spitzensignal, Triebwerksbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung aus warmweißen LED. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal analog in Betrieb. Länge über Puffer 150 mm.

UVP: € 399,99*

Auf einen Blick:

- Führerstandsbeleuchtung
- Triebwerksbeleuchtung
- Digital-Sound mit vielen Funktionen

**Erhältlich ab Sommer
bei allen MHI-Händlern.**

Bis Mitte der Siebziger unverzichtbar

Von 1955 bis 1968 betrug der Betriebsbestand konstant 78 Maschinen, die 03 war die Schnellzugdampflok der Reichsbahn mit der größten Stückzahl. 52 Maschinen erhielten ab 1969 leistungsfähigere Rekokessel von ausgemusterten Loks der Baureihe 22 (Reko-P 10). Im September 1980 endete der 03-Einsatz vor planmäßigen Zügen

Wie viele Lokomotiven der Baureihe 03 befanden sich unmittelbar nach Kriegsende im Mai

1945 in der Sowjetischen Besatzungszone? In älteren Publikationen ist ihre Stückzahl mit bis zu 89 beziffert. Offenbar sind dabei sieben in den Bestand der Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) gelangte Exemplare und zwei von den Polnischen Staatsbahnen (PKP) übernommene Loks mitgezählt. Drei dieser neun Maschinen, die 03 147 (bekanntermaßen zuletzt RBD Oppeln) sowie die 03 190 und 238 (beide zuletzt RBD Königsberg), sollen bald „nach Osten“ abgerollt sein – woher sie ja kamen. Vielleicht waren sie als „Rückführloks“ noch bis ins Gebiet westlich

der Oder-Neiße-Linie gelangt und dort ein paar Wochen oder Monate stehen geblieben. Eindeutig falsch ist die Angabe, die 03 040, 041, 099, 125, 161 und 215 seien als Kriegsschadloks von der DR ausgemustert worden, denn hiervon verblieben fünf in der Sowjetunion und eine (03 161) in Polen.

Zweifelsfrei in der Sowjetischen Besatzungszone vorhanden und dort nach Berichtigung erster Bestandsangaben korrekt erfasst waren 80 Maschinen der Baureihe 03. Davon wurden zwei kriegsbeschädigte, zuletzt im Bestand der RBD Halle geführte ehemals Rostocker 03 nach langer Abstellzeit ausgemustert: am 25. April 1951 die 03 216 und am 18. Januar 1954 die noch ins seit 1948 für die Unterhaltung der Baureihe 03 zuständige RAW Chemnitz gebrachte 03 023.

Die 03 042, 128, 135, 143 und 298 gehörten 1946/47 zum Park der von der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) beschlagnahmten „Kolonnenlokomotiven“. Zugeteilt waren sie der für die etappenweise Bespannung so genannter Kurierzüge Berlin – Warschau – Brest beim Bw Berlin-Rummelsburg gebildeten Kolonne 42. Weitere für den Kolonnendienst bereitgestellte 03er waren nicht betriebsfähig, statt ihrer erhielt die Rummelsburger Kolonne Maschinen der Baureihe 01. Schon im Frühjahr 1947 wurden die Kolonnen-03er vollends durch 01er ersetzt. Bis 1950 von der SMAD beschlagnahmt blieben einige 03 als mit „T“ gekennzeichnete, für Transporte der Sowjets innerhalb ihrer Besatzungszone verwendete „Trophäenloks“.

Im Rahmen eines Programms zur Gattungsvereinigung begann die Deutsche Reichsbahn anno 1947, die Baureihe 03 im Direktionsbezirk Halle zu konzentrieren. Tatsächlich gehörten von August 1948 bis Mai 1949 alle 80 Exemplare zum Bestand der RBD Halle. Die 43 Ende des Jahres 1948 betriebsfähigen Loks waren auf die Bw Halle P (25 Loks), Leipzig West (12) und Leipzig Nord (6) verteilt.

Drei Hallenser 03 gaben von Mitte Mai bis Anfang September 1949 als 01-Ersatz ein Gastspiel beim Bw Erfurt P, danach wurden der RBD Erfurt keine 03er mehr zugewiesen. Fünf Maschinen, davon drei kurzzeitig der RBD Berlin zugeteilt, kamen im Zeitraum September 1949 bis Januar 1950 zur RBD Schwerin. Das Bw Wittenberge bespannte mit ihnen unter anderem das Interzonenzugpaar D 63/64 von Hamburg-Altona nach Berlin und retour. 1952/53 gab das Bw Wittenberge die Loks ab, erst ab 1961 wurde es wieder mit 03ern bedacht.

Mit den im Herbst 1951 dem Bw Rummelsburg zugewiesenen, für den DDR-Regierungszug vorzuhaltenden „Salondampfern“ 03 096 und 157 begann erneut die dauerhafte Beheimatung von 03-Lokomotiven im Direktionsbezirk Berlin. Ende Juni 1954 wechselten sie zusammen mit weiteren zwischenzeitlich im Bw Rummelsburg stationierten Loks zum Bw Berlin Ostbahnhof, das schon 1953 seine ersten 03er erhalten hatte und sich nun zu einer Hochburg dieser Baureihe entwickelte. In der zweiten Hälfte der 1950er Jahre beförderten die Ostbahnhofer 03 schnellfahrende Reisezüge nach Frankfurt (Oder),



03 2270 (Bw Oebisfelde) vor der Abfahrt in Berlin (1975). Foto: K. Koschinski



03 2295 (Bw Leipzig Hbf Süd) hat im September 1976 einen Reisezug nach Leipzig Hbf gebracht und fährt nun ins Bahnbetriebswerk. Foto: J. Nelkenbrecher

Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg und Warnemünde. In der Relation Berlin Ostbahnhof–Warnemünde absolvierten sie auf dem Weg über Neubrandenburg einen 296-km-Durchlauf.

Ab 1955 konstant 78 Maschinen

Bis 1955 kamen alle 78 endgültig der DR verbliebenen 03er in den dann bis 1968 konstanten Betriebsbestand. Nach Konsolidierung der Loklage verteilten sie sich Ende Mai 1955 auf drei Bahnbetriebswerke: Rbd Berlin, Bw Berlin Ostbahnhof (28 Loks) Rbd Halle, Bw Halle P (27)

Rbd Halle, Bw Leipzig West (23)

Zum Bestand des Bw Halle P zählte die als letztes Exemplar im November 1955 wieder in Betrieb genommene 03 176, sie war seit Oktober 1945 unfallbeschädigt abgestellt.



03 203 aus Leipzig in Berlin-Rummelsburg (1957). Foto: Dreyer/Slg. Reimer



03 214 mit Vorortzug nach Düppel in Berlin-Zehlendorf (1945). Foto: P. Cürlis/Slg. Garn

Mit Zuweisung von drei Maschinen aus dem Direktionsbezirk Halle begann im Herbst 1955 die erneute 03-Beheimatung beim zur Rbd Schwerin gehörenden Bw Rostock. Im Winter 1959/60 dampften fünf dort stationierte Loks zwischen Rostock und Stralsund sowie zwischen Warnemünde bzw. Rostock und Berlin (via Neubrandenburg). In den 1960er Jahren wendeten die Rostocker 03 auch in Lübeck.

Immer mal wieder waren seit Dezember 1955 einige 03er im der Rbd Greifswald unterstellten Bw Stralsund stationiert, wo sie schadhafte 03¹⁰ vertraten oder Bedarfsitzen abdeckten. Weil nach dem Kesselzerknall der 03 1046 am 30. September 1958 die mit Kesseln aus St-47-K-Stahl

bestückten 03¹⁰ abgestellt wurden, besaß das Bw Stralsund im Jahr 1959 kurzzeitig acht 03. Diese wichen bald den neu bekeselten 03¹⁰, jedoch gab es bis Anfang der 1970er Jahre interimweise 03-Beheimatungen in Stralsund.

Nach Gastspielen einzelner Lokomotiven schon 1956/57 wurden ab Juni 1959 dem Bw Dresden Altstadt dauerhaft 03er zugeteilt, darunter ab 25. September 1960 die vom Bw Berlin Ostbahnhof gekommene 03 001. In Dresden ersetzten die Zweizylinder-Pazifiks ihre dreizylindrigen Schwestern der Baureihe 03¹⁰ sowie die ebenfalls dreizylindrigen 18⁰ (sächsische XVIII H). Nach kurzzeitiger Stationierung einiger Exemplare schon in den 1950er Jahren etablierte sich die Baureihe 03 ab Februar 1960 wieder fest beim Bw Magdeburg Hbf. Allerdings wechselten die Maschinen oft, der Höchstbestand ergab sich mit neun 03ern im Jahr 1962, Mitte 1966 besaß das Bw Magdeburg Hbf nur die 03 019.

Imposante Langläufe

Als Vorboten einer fast zehnjährigen 03-Ära traf 1961 die 03 177 im Bw Wittenberge ein. Ende des Jahres 1962 gehörten bereits zehn 03er zu dessen Bestand, bis 1965 wuchs er auf 16 Exemplare an. Ab 1962 beförderten die Wittenberger 03 u.a. die Interzonenzüge D 163/164 und D 165/166 von Hamburg nach Berlin zurück, wobei anzumerken ist, dass letztgenanntes Zugpaar bis Ende Mai 1964 im DB-Bereich als „F“ und im DR-Bereich als „Ex“ qualifiziert war. Teils liefen die Loks mit diesen Zügen auf der (via Griebnitzsee



Die Stralsunder 03 242 verlässt Stralsund-Rügendamm (1964). Foto: ZBDR/Slg. Reimer



03 202 (mit Behelfs-Rauchkammertür) und die kohlenstaubgefeuerte 17 1077 im Bw Leipzig Hbf West (August 1956). Foto: G. Illner/Eisenbahnstiftung

und den westlichen Berliner Außenring) 327 km langen Route Berlin Friedrichstraße – Hamburg-Altona durch, inklusive der Leerzug-Fahrten vom und zum Abstellbahnhof Rummelsburg 336 km weit.

Mit noch imposanteren Langläufen glänzten Leipziger, Hallenser und auch Dresdener 03. Zum Beispiel beförderten die Loks des Bw Leipzig West im Sommer 1959 das Zugpaar D 167/168 auf der 424 km langen Route Leipzig – Potsdam – Löwenberg – Neubrandenburg – Stralsund. Im Sommerfahrplan 1962 oblag diese Leistung 03ern des Bw Halle P.

Erwähnenswert ist insbesondere wegen der Fahrtroute auch der zumindest im Sommer 1959 von Leipziger 03 absolvierte 340-km-Durchlauf mit D 169/176 von Leipzig nach Pasewalk und zurück: Diese Züge wurden ebenfalls über den westlichen Berliner Außenring (also Potsdam) geleitet, zwischen Löwenberg und Prenzlau befuhren sie die Nebenbahn via Templin. Die 03 des Bw Dresden-Altstadt beförderten Züge im Verkehr Dresden – Ostseeküste in der Regel bis und ab Berlin. Jedoch liefen sie, wie Horst Troche in seinem 03-Buch aufgrund einer Information von Robin Garn berichtet hat, im Herbst 1961 vor dem Zugpaar D 51/56

bis und ab Rostock durch. Dabei bewältigten sie auf dem Weg über Zentralflughafen Schönefeld – Berlin-Schöneweide – Berlin-Lichtenberg – Neubrandenburg – Güstrow eine Distanz von 453 km, mithin wohl den längsten 03-Durchlauf bei der Reichsbahn in der DDR. Im Sommer 1963 kamen die

Dresdener Maschinen mit dem D 173 über Berlin hinaus bis Bernau, außerdem brachten sie einen TEEM-Güterzug von Dresden nach Seddin.

Im Direktionsbezirk Berlin erhielt ab 1962 auch das Bw Frankfurt (Oder) Pbf Loks der Baureihe 03. Die vor allem auf der nur



03 050 (Bw Pasewalk) mit Gex in Stralsund (Juli 1968). Foto: W.A. Reed/Eisenbahnstiftung

Bauartänderungen

Die DR ersetzte ab Ende der 1950er Jahre die großen Windleitbleche durch die kleinen „Witte-Bleche“. Überwiegend nahm das RAW Karl-Marx-Stadt den Tausch beim Einbau des Mischvorwärmers vor. Jedoch wurden etliche Loks schon vorher mit kleinen Blechen ausgerüstet. Andererseits behielten 03 098, 121 und 153 auch nach dem Einbau des Mischvorwärmers zunächst die so genannten Wagner-Bleche. Die 03 098 lief damit sogar noch als 03 2098-6, sie bekam die kleinen Bleche erst beim Einbau des Rekokessels im Januar 1971. Einige ältere Maschinen hatten bereits kleine Bleche, aber noch vorne liegende Pumpen. Beim Ersatz des Oberflächenvorwärmers durch den Mischvorwärmer musste die Luftpumpe nach hinten versetzt werden. Am ebenfalls in Lokmitte angeordneten Pumpenträger auf der linken Lokseite wurde die Verbund-Mischvorwärmerpumpe mit Peters-Steuerung (VMP) aufgehängt.

Die MV-Anlage der Bauart IfS/DR mit dem markanten Mischvorwärmerkasten vor dem Schornstein bekamen fast alle 03er. Bekanntermaßen behielten bis zur Ausrüstung mit Rekokessel nur die 03 081, 117, 119, 151, 154 und 286

den Knorr-Oberflächenvorwärmer. Außerdem behielt ihn die nicht neubekesselte und auch nicht mit kleinen Blechen bestückte 03 001.

Weitere Bauartänderungen:

- ◆ Ersatz der kupfernen durch stählerne Feuerbüchsen
- ◆ teils Einbau vollkommen geschweißter Stehkessel
- ◆ beim Einbau des Mischvorwärmers auch Einbau eines Aschkastens der Bauart Stühren mit seitlichen Luftklappen
- ◆ teils Ersatz der Druckausgleich-Kolbenschieber der Bauart Karl Schulz durch solche der Bauart Trofimoff
- ◆ teils Einbau rotierender Klarsichtscheiben („Klarsichtapparate“) in die Führerhaus-Frontfenster sowie Einbau eines Dachfensters
- ◆ Einbau einer Fußbodenheizung
- ◆ von 1951 bis 1965/66 für den DDR-Regierungszug vorgehaltene 03 096 und 03 157 mit zweiter Lichtmaschine ausgerüstet (rechts seitlich auf der Rauchkammer)
- ◆ ab 1959 Anbringung des dritten Spitzenlichts (nicht konsequent, auch in den 1970er Jahren noch Loks mit Zweilichtspitze unterwegs)

Sechs 03er besaßen zeitweilig für Loks der Baureihe 41 gefertigte, komplett geschweißte Nachbaukessel ohne Speisedom:

- ◆ den Kessel der 41 068 von August 1963 bis August 1966 die 03 143, von April 1967 bis Oktober 1970 die 03 180
- ◆ den Kessel der 41 022 von Februar 1964 bis März 1967 die 03 205, von August 1967 bis zur Ausmusterung die 03 172
- ◆ den Kessel der 41 279 von März 1964 bis Juni 1967 die 03 030, von September 1967 bis zur Ausmusterung die 03 277.

Ein 1962 vom Raw Halberstadt gefertigter Tauschkessel ohne Speisedom war von Juni 1962 bis Juli 1965 in der 03 162, dann von November 1965 bis Dezember 1970 in der 03 256 und ab November 1971 bis zur Ausmusterung in der 03 142 eingebaut.

Vom Rekokessel leicht unterscheidbar waren die Nachbaukessel und der ebenfalls vollständig geschweißte Halberstädter Tauschkessel anhand der geringeren Anzahl der Waschlukn am Stehkessel – auf jeder Seite in einer Reihe nur vier statt sieben.



Cottbus: 03 083 vom Bw Leipzig Hbf West (1965).
Foto: G. Otte/Slg. Hengst



03 121 mit D 166 aus Berlin in Hamburg-Bergedorf (1967). Foto: K. D. Hensel/Eisenbahnstiftung

81 km langen Strecke Frankfurt (Oder) – Berlin Ostbahnhof eingesetzten Frankfurter 03 beförderten hier aus schweren SZD-Weitstreckenwagen gebildete Züge, so den „Moskwa-Expresß“ mit 700 Tonnen Last! Beim Bw Berlin Ostbahnhof mussten die „Primaballerinen“ der Baureihe 03 ab 1961 größtenteils den eher „matronenhaft“ wirkenden 01ern weichen, aber auch 03er blieben dort beheimatet.

Im Jahr 1964 ging die Unterhaltung der Baureihe 03 vom Raw Karl-Marx-Stadt auf das Raw Cottbus über. Als Heimatstandort kam 1964 das Bw Leipzig Süd hinzu. Auf die Bahnbetriebswerke verteilten sich die 78 Maschinen am 1. Juli 1965 wie folgt: Bw Berlin Ostbahnhof (4 Loks), Frankfurt/Oder (7), Dresden Altstadt (7), Halle P (12), Leipzig Süd (1), Leipzig West (20), Magdeburg Hbf (2), Rostock (8), Wittenberge (15) und Stralsund (2).

Leipziger und Hallenser 03 mussten auf der Strecke über Lutherstadt Wittenberg nach Berlin bis 1967 fast alle Leistungen

an V 180 abtreten. Weiterhin fuhren sie nach Saalfeld(– Probstzella), und Leipziger Maschinen kamen wieder regulär nach Dresden und Karl-Marx-Stadt. Während der 03-Bestand des Bw Halle P deutlich sank, verminderte er sich beim Bw Leipzig West zunächst wenig. Das Bw Leipzig Süd verfügte laut dem von Andreas Stange und Volkmars Kubitzki erstellten Triebfahrzeugverzeichnis am 1. Juli 1965 nur über die 03 100. Bald erhielt es aber einige weitere 03.

Vermehrte Standortwechsel

Im Mai 1967 wurden dem Bw Cottbus fünf 03er zugeteilt. Im November 1968 erhielt das ebenfalls zur Rbd Cottbus gehörende Bw Görlitz seine ersten zwei 03, denen ab 1969 zahlreiche folgten. Zum Sommerfahrplan 1967 kamen vier 03 zum Bw Pasewalk (Rbd Greifswald), 1969/70 erhöhte sich der Pasewalker 03-Bestand für kurze

Zeit auf zehn Maschinen. Im Direktionsbezirk Magdeburg etablierte sich die Baureihe 03 ab 1969 beim Bw Stendal und ab 1972 beim Bw Oebisfelde. Beide Bahnbetriebswerke setzten ihre Loks jahrelang vor Eilzügen zwischen Oebisfelde bzw. Stendal und Berlin ein.

Beim Bw Wittenberge wichen die 03er von 1965 bis 1969 sukzessive den ölgefeuerten 01⁵, die auch die Beförderung der Interzonenzüge Berlin – Hamburg übernahmen. Ebenfalls im Jahr 1969 verließen die letzten 03er das Bw Rostock. Beim Bw Dresden Altstadt lösten ab 1967 Maschinen der Baureihe 01 ihre „leichten Schwestern“ im schweren Schnellzugdienst Dresden – Berlin ab. Im Frühjahr 1970 endete die dauerhafte 03-Beheimatung in Dresden. Jedoch spielten die 03er Ende der 1960er Jahre wieder eine wichtigere Rolle beim Bw Berlin Ostbahnhof, so erreichten sie mit Interzonenzügen regelmäßige Helmstedt.

Trotz fortschreitender Traktionsumstellung blieb die Baureihe 03 absehbar noch etliche Jahre lang für den schnellen Reisezugverkehr unverzichtbar. Damit ließ sich ihre späte Neubekesselung und zugleich die Rettung der Hochleistungskessel aus-



OBEN: 03 2098 (Bw Halberstadt) besaß 1970 noch große Bleche. Foto: Slg. Hengst

03 2214 (Bw Görlitz) mit P 5819 nach Görlitz bei Cottbus (August 1973). Foto: H. Dörschel



Hochleistungskessel Bauart 39 E

Aufgrund des fortschreitenden Traktionswechsels, insbesondere der Elektrifizierung des „Sächsischen Dreiecks“, aber auch wegen sich häufender Triebwerkschäden wurden Maschinen der Baureihe 22 („Reko-P 10“) seit Ende 1966 abgestellt. Zunächst sollten ihre Kessel der Bauart 39 E bestenfalls als stationäre Dampfspender weiter genutzt werden. In der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) trat namentlich Wolfgang Petznick dafür ein, die Hochleistungskessel viel sinnvoller in 03er einzubauen, was nur relativ geringe Anpassarbeiten erforderte. Ende der 1950er Jahre hatte Petznick, damals Leiter des HvM-Büros für Erfinder- und Neuererwesen (BfE), erfolglos für die Rekonstruktion auch der 03 plädiert – nun aber setzte er sich durch.

Am 28. Oktober 1968 erhielt das Raw Meiningen den Auftrag, noch im laufenden Jahr zwei 03-Lokomotiven mit Kesseln der Bauart 39 E auszurüsten. Tatsächlich wurde der Umbau der 03 151 und 081 erst Anfang Februar abgeschlossen. Beide Maschinen kamen zum Bw Berlin Ostbahnhof, wo man sie im Vergleich mit 01ern erprobte. Offenbar überzeugten sie sofort. Bereits im März und April 1969 rüstete das Raw Meiningen zwei weitere Loks, 03 154 und 235, mit den so genannten Rekokesseln aus. Bis Oktober 1975 wurden 48 weitere Loks umgebaut, als letzte die 03 058. Insgesamt bekamen mithin 52 Maschinen der Baureihe 03 den Kessel des Typs 39 E:

1969: 03 081, 096, 105, 117, 133, 151, 154, 235

1970: 03 143, 157, 180, 203, 205, 207, 212, 242, 257, 270, 297

1971: 03 019, 098, 123, 162, 236, 256, 286

1972: 03 002, 050, 118, 150, 153, 176, 243, 254

1973: 03 100, 119, 135, 177, 186, 214, 269, 278

1974: 03 095, 250, 295

1975: 03 058, 060, 121, 126, 155, 237, 298

In amtlichen Dokumenten wurde der Umbau stets als Neubekesselung bezeichnet, nicht als Rekonstruktion. Dennoch bürgerte sich der Begriff „Reko-03“ ein.

Merkmale des Rekokessels

Der Dampferzeuger des Typs 39 E war vollständig geschweißt, erweiterte sich mit konischem Übergangsschuss zum Hinterkessel hin und besaß eine Feuerbüchse mit rund 1000 mm langer Verbrennungskammer. Wichtige vom Altbaukessel abweichende Kenndaten sind der untenstehenden Tabelle zu entnehmen. Augenfällig unterschied sich der Rekokessel von diesem durch das Fehlen des Speisedoms, er besaß also nur zwei Domaufbauten (Reglerdom und Sandbehälter). Der Nassdampf-Ventilregler Bauart Schmidt-Wagner wurde mit Seitenzug betätigt. Die Mischvorwärmer-Anlage mit dem aus der

Rauchkammer herausragenden Mischbehälter war, da auch Altbaukessel-03 damit ausgerüstet, kein spezifisches Merkmal des Rekokessels. Beim Kesseleinbau erhielten die Lokomotiven den dreiteiligen Aschkasten mit seitlichen, durch Schwinghebel nach Bauart Stühren betätigten Luftklappen.

Mittels der Verbrennungskammer besserte sich das Verhältnis der Strahlungsheizfläche zur Rohrheizfläche gegenüber dem Altbaukessel von 1:11,6 auf 1:8,7. Mit seiner größeren Verdampfungsheizfläche konnte der Rekokessel bei einer spezifischen Heizflächenbelastung von 70 kg/m²h rund 14,4 Tonnen Dampf je Stunde zu erzeugen, 24 Prozent mehr als der mit 57 kg/m²h belastete Altbaukessel. Dennoch wurden für die „Reko-03“ keine neuen Leistungstafeln aufgestellt. Auch nutzte man ihre größere Leistungsfähigkeit nicht konsequent, über 03 mit alten und neuen Kesseln verfügende Bahnbetriebswerke setzten sie in gemeinsamen Umlaufplänen ein. Immerhin aber setzte sie das Bw Berlin Ostbahnhof (Est. Lichtenberg) zusammen mit 01ern und 01.5 im schweren Schnellzugdienst zwischen Berlin und Dresden ein.

Durch den Einbau des Kessels der Bauart 39 E stieg die mittlere Kuppelachslast auf 18,85 t an. Trotzdem behielt man das Gattungszeichen S 36.18 bei, erst ab 18,91 t hätte man es vorschriftsgemäß in S 36.19 ändern müssen.

Kenndaten des Rekokessels

zum Vergleich die Daten des 03-Altbaukessels

	Kessel Bauart 39 E	Altbaukessel (03 123 bis 298)
Kesselüberdruck	16 bar	16 bar
Rohrlänge zw. den Rohrwänden	5700 mm	6800 mm
Anzahl der Heizrohre	112	85
Heizrohrdurchmesser	49/54 mm	65/70 mm
Anzahl der Rauchrohre	36	20
Rauchrohrdurchmesser	135/143 mm	163/171 mm
Rostfläche	4,2 m ²	4,1 m ²
Strahlungsheizfläche	21,3 m ²	16,1 m ²
Rohrheizfläche	185,0 m ²	187,5 m ²
Verdampfungsheizfläche	206,3 m ²	203,6 m ²
Heizflächen-Verhältnis	1:8,7	1:11,6
Überhitzerheizfläche	83,8 m ²	72,2 m ²

Mit P 3807 verlässt 03 2095 Großhartau Richtung Bischofswerda (1978).
Foto: W. Bügel/
Eisenbahnstiftung

zumusternder 22er („Reko-39“) begründen. Im Zeitraum Februar 1969 bis Oktober 1975 bestückte das seit 1967 für die Unterhaltung der Baureihe 03 zuständige Raw Meiningen insgesamt 52 Lokomotiven mit so genannten Rekokesseln der Bauart 39 E (siehe Kastentext oben).





03 2298 (kurzzeitig Bw Dresden) ist am 30. März 1975 mit D 371 „Pannonia-Express“ (Berlin–Sofia) bei Berlin-Schönefeld unterwegs. Foto: Ch. Eilers

Abgestellt wurde im März 1969 die zuletzt vom Bw Halle P eingesetzte 03 001. Die seit Dezember 1966 für die museale Erhaltung bestimmte Maschine kam im September 1971 in den Bestand des Verkehrsmuseums Dresden und 1978 als Traditionslokomotive wieder in Fahrt. Der Ausmusterung fielen zunächst nur schon seit 1968 abgestellte 03er anheim: im Oktober 1973 die 03 070, im April 1974 die 03 158, im Juni 1974 die 03 042 und im Mai 1975 die 03 120. Den Rahmen der 03 070 verwendete man für die Aufarbeitung der im Juli 1973 verunfallten 03 121. Außerdem wurde im November 1975 die bei einem Treibstangenbruch schwer beschädigte 03 050 als erste Maschine mit Rekessel ausgemustert.

Gemäß EDV-Nummernschema galt ab 1. Juni 1970 die Baureihenbezeichnung 03.2, in der Literatur bürgerte sich 03.20 ein.



03 2155 bringt eine Leergarnitur nach Berlin-Rummelsburg (30.12.1974). Foto: H. Dörschel



Mit dem E 544 aus Berlin ist die 03 2242 (Bw Oebisfelde) am 12. August 1975 in Stendal eingetroffen. Foto: K. Koschinski

Hinter der die Kohlefeuerung kennzeichnenden Ziffer 2 blieben die Ordnungsnummern unverändert. Ende Dezember 1975 umfasste der Bestand (ohne 03 001) noch 72 Maschinen. Wie er sich damals verteilte, zeigt die Tabelle rechts.

Im Jahr 1976 verminderte sich der Bestand nur um die im April ausgemusterte 03 2142. Danach nahm er rapide ab. Die „Verdieselung“ des Schnellzugdienstes nun auch mit Maschinen der Baureihe

132 schränkte den artgerechten Einsatz der Baureihe 03 immer mehr ein.

Dem Ende entgegen

Leipziger und Hallenser 03 mussten speziell den ihnen noch im Frühjahr 1976 zwischen Berlin und Leipzig zur Leipziger Messe anvertrauten Sonderverkehr an die 132er abtreten. Als hochwertige Leistung

Bestand am 31.12.1975

insgesamt 72 Lokomotiven, davon 51 mit Rekokesel (gekennzeichnet mit *)

Rbd Berlin: 21 Loks

Bw Berlin Ostbahnhof, Einsatzstelle Lichtenberg (10)
03 2030, 2081*, 2095*, 2096*, 2117*, 2119*, 2123*,
2135*, 2151*, 2235*

Bw Frankfurt/Oder (11)

03 2019*, 2021, 2025, 2028, 2118*, 2133*, 2176*,
2195, 2250*, 2269*, 2286*

Rbd Cottbus: 14 Loks

Bw Cottbus (4)

03 2204, 2274, 2277, 2297

Bw Görlitz (10)

03 2002*, 2060*, 2100* 2150*, 2156, 2172, 2214*,
2237*, 2265, 2278*

Rbd Dresden: 2 Loks

Bw Karl-Marx-Stadt (2)

03 2234, 2298*

Rbd Greifswald: 3 Loks

Bw Pasewalk (3)

03 2202, 2206, 2239

Rbd Halle: 16 Loks

Bw Falkenberg (3)

03 2067, 2126*, 2148

Bw Halle P (2)

03 2203*, 2186*

Bw Leipzig Hbf Süd (4)

03 2121*, 2155*, 2236*, 2254*

Bw Leipzig Hbf West (7)

03 2058*, 2083, 2128, 2153*, 2162*, 2243*, 2295*

Rbd Magdeburg: 16 Loks

Bw Halberstadt (5)

03 2105*, 2142*, 2154*, 2157*, 2177*

Bw Magdeburg (1)

03 2143*

Bw Oebisfelde (9)

03 2098*, 2180*, 2205*, 2207*, 2212*, 2228, 2242*,
2256*, 2270*

Bw Stendal (1)

03 2257*



03 2123 mit D 452 von Frankfurt (Oder) nach Mönchengladbach in Guben (2. Mai 1975). Foto: H. Dörschel



03 2155 (Bw Leipzig Hbf West) mit dem aus zwei Doppelstock-Gliederzügen gebildeten D 565 nach Aue in Berlin-Wuhlheide (7.10.1975). Foto: R. Schulze

in der Relation Leipzig – Berlin verblieb den Loks des Bw Leipzig Hbf West das Zugpaar D 560/565 (mindestens bis zum Sommerfahrplan 1976 aus zwei fünfteiligen Doppelstock-Gliederzügen gebildet) und schließlich bis Ende September 1978 das Zugpaar D 562/567.

Seit 1976 in Lutherstadt Wittenberg beheimatete 03er verdingten sich hauptsächlich im Personenzugdienst. Der Laufplan vom Winter 1978/79 enthielt als Starleistungen die D 660 Leipzig – Berlin und D 563 Berlin – Leipzig. Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs über Wittenberg hinaus bis Jüterbog zum Sommerfahrplan 1979 wurden die 03er vollends entbehrlich.

Das Finale im Plandienst fand im Direktionsbezirk Magdeburg statt. Dort hatte im Zeitraum November 1976 bis September 1978 das Bw Güsten einige in Halberstadt und Oebisfelde frei gewordene Lokomotiven übernommen. Der reguläre Einsatz war eigentlich seit Februar 1979 passé. Doch anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Baureihe 03“ beförderte die 03 2002 ab Mitte Juni 1980 wieder planmäßig Personenzüge zwischen Güsten und Magdeburg, dann ab Mitte Juli zwischen Köthen und Aken (Elbe) sowie Dessau. Ebenfalls aus Anlass des Jubiläums setzte das Bw Oebisfelde vom 23. Juni bis



03 2155 mit Güterexpresszug (Gex) nach Leipzig in Berlin-Wuhlheide (1979). Foto: G. Dollwet



03 2254 mit D 505 nach Saalfeld bei Dornburg (Mai 1978). Foto: J. Bügel/Eisenbahnstiftung



Im Winterfahrplan 1978/79 gab es beim Bw Lutherstadt Wittenberg noch einen Dreitageplan (03 2243 in Berlin-Schöneeweide, April 1979). Foto: G. Dollwet

zum 12. September 1980 die 03 2117 unter anderem vor den D 443 Köln – Dresden und D 447 Köln – Leipzig von Oebisfelde nach Magdeburg ein. Ein Unfall beendete am 21. September 1980 abrupt den Einsatz der 03 2002.

Noch bis 1985 führte die DR teils für Heizdienste verwendete Lokomotiven der Baureihe 03 im z-Bestand. Ausgemusterte Maschinen respektive deren Kessel auf vom Laufwerk übrig gebliebenen Rädern fungierten als stationäre Dampfspeicher. Die seit 1978 wieder betriebsfähige 03 001 kam in den 1990er Jahren noch in Regie der Reichsbahn zu „Plandampf“-Ehren. □



03 2250 hat mit dem Militärzug D 1090 aus Moskau Berlin erreicht (1975). Foto: K. Koschinski



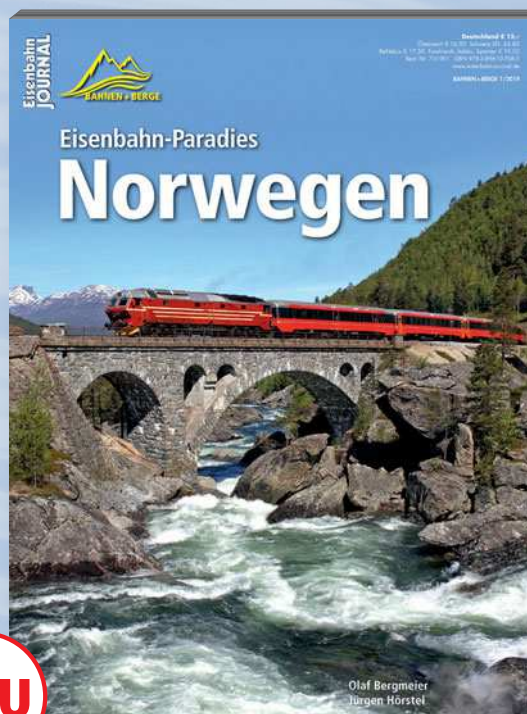
Güsten: 03 2235 rückt am 10. Juni 1978 mit dem Güstener Hilfszug aus. Foto: W. Bügel/ Eisenbahnstiftung

NORDISCHES BAHNPARADIES

Die Bahnlinien, die in dieser topaktuellen Sonderausgabe des Fachmagazins Eisenbahn-Journal in Wort und Bild vorgestellt werden, führen durch landschaftlich äußerst attraktive Regionen: Oslo–Bergen (mit einem Scheitelpunkt auf 1237 m über dem Meeresspiegel), Oslo–Stavanger, Oslo–Trondheim (Scheitelpunkt auf 1025 m ü.d.M.), die 729 km lange Nordlandbahn Trondheim–Bodø, die auf 680 m ü.d.M. den Polarkreis quert und erst 1962 fertiggestellt wurde, sowie die bekannte Erzbahn vom Hafen in Narvik ins schwedische Kiruna, die im 42 km langen norwegischen Abschnitt eine Steigung von 17,3 Promille aufweist und auf eine Meereshöhe von 523 m ansteigt. Der mit 55 Promille extrem steilen Flåmbahn ist ein eigenes Kapitel gewidmet, ebenso der Raumabahn. Zahlreiche Farbaufnahmen aus den letzten 30 Jahren, viele davon großformatig wiedergegeben, werden ergänzt durch historische Schwarzweißfotos und informative Texte.

100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung,
rund 140 Abbildungen

Best.-Nr. 731901 | € 15,-



amdocs release on mygully.com

**Eisenbahn
JOURNAL**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

GÜTERUMSCHLAG IM SEEHAFEN



NEU

Die deutschen Seehäfen verfügen fast alle über einen direkten Anschluss an das Eisenbahnnetz. Auf der Schiene werden nicht nur Container befördert. Auch auf dem Seeweg transportierte Massengüter wie Kohle, Erze, Kalisalze und Getreide erreichen in Ganzzügen ihren Bestimmungsort. Die neue Exklusiv-Ausgabe des Eisenbahn-Journals stellt nicht nur die großen Seehäfen vor, sondern bietet auch seltene und atmosphärisch starke Fotografien aus den kleinen Häfen wie Glückstadt, Husum, Rendsburg und Flensburg. Zahlreiche Aufnahmen zeigen u. a. Verladeseenen mit Gütern wie Kaffeebohnen, Wein, Käse und Bananen, Grubenholz, Zellulose, Omnibusse und Dampflokomotiven.

100 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen,
Zeichnungen und Schautafeln, Klebebindung

Best.-Nr. 711701 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt
beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Langlebig in Polen



Führerhaus der Pm2-9 vom Depot Bydgoszcz Gł (26. Mai 1976). Fotos: H. Dörschel (2)

Die zu den Polnischen Staatsbahnen gelangten 03er blieben als Pm2 größtenteils bis hinein in die 1970er Jahre im Dienst. Hingegen währte der Einsatz bei den Sowjetischen Eisenbahnen längstens bis 1957. Die bis Dezember 1952 in Österreich vorhandene 03 113 war die meiste Zeit abgestellt

Im Dezember 1945 und Januar 1946 übernahmen die wiedergegründeten Polnischen Staatsbahnen (PKP) insgesamt 36 Maschinen der Baureihe 03. Ab Oktober 1946 führten sie 34 Lokomotiven als Pm2-1 bis 2-34 im Bestand. Im Jahr 1947 reichten die PKP die schwer beschädigte 03 253 als Pm2-35 ein, doch musterten sie diese Lokomotive 1948 aus. Dafür wurde die zunächst als Pm1-1 eingereihte 03 027 im Februar 1951 in Pm2-35 umgezeichnet (die Nummer also ein zweites Mal besetzt). Die Tender 2'2'T 34 bezeichnete man als 34D44, die Tender 2'2'T 32 als 32D2.

Fast alle in den Bestand der PKP übernommenen 03 waren vor Kriegsende in den

RBD-Bezirken Danzig, Königsberg, Oppeln und Osten stationiert. Nur auf drei Loks trifft das nicht zu: Die 03 027 und 029 gehörten zur RBD Halle, die 03 273 der RBD Saarbrücken hatte es auf unbekannten Wegen in den Osten verschlagen.

Im Lauf der Zeit nahmen die PKP etliche Bauartänderungen vor:

- ◆ Ersatz kupferner Feuerbüchsen durch stählerne
- ◆ teils Einbau von Trofimoff-Schiebern
- ◆ Wegfall des Oberflächenvorwärmers, Ersatz der Kolbenspeisepumpe durch eine zweite Strahlpumpe
- ◆ teils Wegfall des Speisedoms
- ◆ Anbau einer gemeinsamen Verkleidung für beide Sicherheitsventile
- ◆ Wegfall des Rauchkammerzentralverschlusses, teils Einbau flacher Rauchkammertüren
- ◆ Ersatz der Einheitspfeife durch Pfeife polnischer Bauart
- ◆ Verlegung der Lichtmaschine von der Rauchkammer auf den linken Umlauf vor dem Führerhaus
- ◆ Anbau von Zentralschmierpressen links und rechts auf dem Umlauf am hinteren Ende der Windleitbleche
- ◆ Wegfall der seitlichen Lüftungsöffnungen auf dem Führerhausdach, dafür Einbau eines Dachfensters
- ◆ Wegfall der Laufradbremse am Drehgestell und an der Schleppachse
- ◆ Anbau der großen PKP-typischen Signallaternen
- ◆ teils Anbau kleiner Pflugscharen an den Bahnräumern

◆ Ausrüstung mit Indusi polnischer Norm.

Schon im Jahr 1947 fassten die PKP die anfangs auf die Direktionen (DOKP) Gdańsk, Olsztyn, Poznań und Wrocław verteilten Pm2 im Bereich der DOKP Gdańsk sowie der ihr 1962 angegliederten DOKP Olsztyn zusammen. Viele Jahre wurden sie von den Depots (MD) Bydgoszcz Gł, Iława, Olsztyn und Toruń eingesetzt. Die Maschinen des MD Bydgoszcz Gł erreichten Piła (ehemals Schneidemühl), Gdynia, Poznań und Katowice. In der Relation Bydgoszcz – Katowice liefen sie 371 km weit durch. Die in Iława (ehemals Deutsch Eylau) beheimateten Pm2 bespannten Fernzüge auf der Magistrale Gdynia – Warszawa. Loks des MD Olsztyn wendeten in Gdynia, Toruń und Iłowo (ehemals Illowo). Lokomotiven des MD Toruń fuhren nach Piła, Poznań, Łódź und Karsznice, im sommerlichen Ostsee-Bäderverkehr kamen sie über Piła hinaus bis Kołobrzeg (Kolberg).

Nach Ausmusterung der Pm2-5 im Januar 1957 und der Pm2-6 im August 1958 blieben bis ins Jahr 1968 hinein 33 Maschinen im Bestand. Am 1. Januar 1966 verteilten sie sich auf die MD Bydgoszcz Gł (11), Olsztyn (10) und Toruń (12). In den Jahren 1968 und 1970 wurde jeweils nur eine Lok ausgemustert, 1969 gar keine. Im Zeitraum 1971 bis 1977 schieden 22 Exemplare aus. Folglich führten die PKP Ende 1977 noch neun Pm2 des MD Bydgoszcz Gł im Bestand. Zuletzt fielen im November 1978 die Pm2-8, Pm2-13, Pm2-21 und Pm2-34 der Ausmusterung anheim. Die einzig erhalten gebliebene Pm2-34 wurde zunächst in

Umzeichnung der PKP

PKP-Nr.	ehemalige Nummer	PKP-Nr.	ehemalige Nummer
Pm2-1	03 004	Pm2-19	03 161
Pm2-2	03 020	Pm2-20	03 147
Pm2-3	03 022	Pm2-21	03 152
Pm2-4	03 024	Pm2-22	03 189
Pm2-5	03 026	Pm2-23	03 173
Pm2-6	03 029	Pm2-24	03 163
Pm2-7	03 065	Pm2-25	03 229
Pm2-8	03 069	Pm2-26	03 181
Pm2-9	03 075	Pm2-27	03 183
Pm2-10	03 082	Pm2-28	03 224
Pm2-11	03 084	Pm2-29	03 227
Pm2-12	03 009	Pm2-30	03 175
Pm2-13	03 052	Pm2-31	03 255
Pm2-14	03 059	Pm2-32	03 261
Pm2-15	03 080	Pm2-33	03 272
Pm2-16	03 018	Pm2-34	03 273
Pm2-17	03 031	Pm2-35	03 253
Pm2-18	03 049	Pm2-35 ^{II}	03 027



Die Pm2-34 (03 273) wurde am 22. Juni 1977 bei Zielonczyn (Strecke Bydgoszcz–Piła) mit dem P 4015 im Bild festgehalten. Foto: A. Tiemann

Bydgoszcz als Denkmal aufgestellt. Seit 1995 steht sie im Eisenbahnmuseum Warschau.

Als TC in der Sowjetunion

Bis heute nicht völlig geklärt ist der Einsatz der 03 als TC bei den Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD). Sicher aber kamen 29 Maschinen in deren Bestand:

03 007, 038, 039, 040, 041, 043, 051, 085, 097, 099, 110, 115, 124, 125, 146, 159, 171, 178, 187, 190, 191, 192, 201, 208, 215, 238, 264, 271 und 290. Hiervon wurden sechs zur Belorussischen Direktion gehörende Lokomotiven (03 041, 110, 125, 171 191 und 208) schon vor August 1952 ausgemustert. Diese erhielten sehr wahrscheinlich nicht

mehr die SŽD-Reihenbezeichnung TC (gesprochen: TS). Zwar ist das Datum der Umzeichnung nicht bekannt, doch dürfte sie wie z.B. auch bei den als TE eingereihten 52ern ab August 1952 erfolgt sein. Dabei behielt man die bisherigen Ordnungsnummern bei, ließ aber ggf. die erste Ziffer „0“ weg. Kaum mehr umgezeichnet wurden auch die drei restlichen 03 der Belorussischen Direktion (03 038, 040 und 099), sie schieden im Oktober 1952 aus dem Bestand. Die frühe Ausmusterung der Loks in Weißrussland deutet darauf hin, dass man sie einsetzte, solange es eine sinnvolle Verwendung auf Normalspurstrecken gab.

Aufgrund der Umspurung des Streckennetzes im nördlichen Ostpreußen und noch normalspuriger Strecken in Litauen wurden bis 1957 die Maschinen der Litauischen

Direktion ausgemustert, zuletzt im April 1957 die TC-39. Für Berichte, teils seien die 03er für Breitspur umgebaut worden, gibt es wohl keine eindeutigen Beweise (oder nicht mehr). Jedoch hat auch der Eisenbahnhistoriker Witali Alexandrowitsch Rakow in seinem Buch „Russische und sowjetische Dampflokomotiven“ die teilweise Umspurung erwähnt.

Einzelstück in Österreich

Die 03 113 des Bw Schneidemühl gelangte 1945 als „Rückführlok“ zu den interimsmäßig so heißen Österreichischen Staatseisenbahnen, ab 5. August 1947 wieder Österreichische Bundesbahnen. Bis zum März 1946 leistete sie jeweils kurzzeitig Dienst in Innsbruck, Landeck und zuletzt Bregenz. Ab 25. Oktober 1947 war die Maschine in Linz (Donau) abgestellt. Am 9. Dezember 1952 kam sie im Rahmen eines Loktausches zur DB, zunächst als Schadlokomotiv beim Bw Rosenheim geführt. Nach ihrer Aufarbeitung im AW Braunschweig wurde die 03 113 ab 8. April 1953 beim Bw Wiesbaden eingesetzt. □



Pm2-8 (03 069) vor dem Rundschuppen in Bydgoszcz (1976).



Die 03 001 war bis 2000 vor vielen Sonderzügen eingesetzt, wie hier im März 1985 auf der Berliner Stadtbahn beim Savignyplatz. Foto: K. Koschinski
 UNTEN: Die 03 2204 des Lausitzer Dampfloks-Clubs in flotter Fahrt mit einem Sonderzug bei Celle (10. Juli 1994). Foto: I. Hütter

Neun gibt es noch



Von der Baureihe 01 haben 18 Exemplare überlebt, von ihren „leichteren Schwestern“ genau halb so viel: zwei ehemalige Bundesbahn-03, sechs aus dem Bestand der Reichsbahn in der DDR und eine in Polen verbliebene Lokomotive. Betriebsfähig ist derzeit nur die „Rekolok“ 03 2155



Auf Traditionspflege legte die DR großen Wert. So verfügte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) bereits am 10. Dezember 1966 den musealen Erhalt der **03 001**. Noch bis Ende März 1969 zählte die Baumusterlok zum Betriebspark des Bw Halle P. In fast 39 Dienstjahren brachte sie es auf eine Laufleistung von rund 3,2 Millionen Kilometern. Von 1971 bis 1978 dämmerte sie konserviert abgestellt in Meißen vor sich hin. 1978 erweckte das Raw Meiningen die in den Bestand des Verkehrsmuseums Dresden aufgenommene Lok zu neuem Leben. Bei ihrer Aufarbeitung versetzte man die noch mit großen Windleitblechen und Altbaukessel samt Oberflächenvorwärmer ausgerüstete 03 001 weitestgehend in den Lieferzustand. Beibehalten wurden die nachgerüstete Schleppachsbremse und das bei vielen DR-03 eingebaute Dachfenster im Führerhaus. Bis ins Jahr 2000 absolvierte die im Bw Dresden Altstadt stationierte 03 001 unzählige Sonderfahrten und brillierte bei Plandampf-Spektakeln. 2005 hat die Eigentümerin DB AG die Lokomotive für 20 Jahre leihweise der Interessengemeinschaft Bw Dresden Altstadt überlassen.

Nur noch als Torso wurde im Jahr 1993 die **03 002** vom Unternehmer Ludger Gutwein erworben. Nach ihrer Ausmusterung hatte sie als stationärer Dampfspender für den Betriebsteil Hayna des Braunkohlenkombinats Bitterfeld fungiert. 2000/2001



Im März 2001 wurde die 03 002 nach Rügen überführt.

verpasste das Dampflokwerk Meiningen der nur unvollständig wieder hergerichteten Lok eine Stromschale nach dem Vorbild der 03 193. Damit veranschaulicht die im Eisenbahn- und Technikmuseum Prora (Rügen) ausgestellte Lok dem Original nahekommend, wie Reichsbahn-Stromlinienloks aussahen. Dass sie mit ihrem Rekokessel und deshalb „falscher“ Stehkesselrückwand im Führerhaus sowie dem vierachsigen Tender nicht historisch stimmig ist – nun ja, das bemerken nur die wenigsten Besucher des Museums.

Im Jahr 1981 erwarb der Verein Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF) die mit einem Rekokessel bestückte **03 098**. Zunächst wurde sie im Auto- und Technikmuseum Sinsheim ausgestellt, seit 1991 ist sie im Technikmuseum Speyer zu besichtigen.

Die Ende August 1973 als letzte 03 endgültig aus dem Bundesbahn-Bestand ausgeschiedene **03 131** kam im Jahr 1975 ins Deutsche Dampflok-Museum (DDM) Neuenmarkt-Wirsberg, wo sie sich noch heute befindet. Schon 1969 engagierten sich Eisenbahnfreunde und besonders der Landrat des Kreises Nürtingen, Dr. Schaudt, für den Erhalt einer Ulmer 03. Folglich kaufte der Landkreis Nürtingen die im Dezember 1969 ausgemusterte **03 188**. Seit September 1970 ist die heute dem Landkreis Esslingen gehörende Maschine als Denkmal vor der Max-Eyth-Schule in Kirchheim (Teck) aufgestellt.

Der Verein Eisenbahnfreunde Flügelrad Oberberg (EFO) erwarb im November 1984 die mit einem Kessel der Bauart 39 E ausgerüstete **03 155**. Im Jahr 2004 begannen Vereinsmitglieder, die im Eisenbahn-



Der Torso der 03 002 erhielt 2000/2001 eine Stromlinienverkleidung. Fotos: H. Dörschel (2)



Lübben (Spreewald): 03 2204 und Pm36-2 (15.9.2007). Foto: H. Dörschel



03 2155 im Leipziger Hauptbahnhof (5. Dezember 2015). Foto: V. Emersleben

museum Dieringhausen untergebrachte Lok mit dem Ziel einer Wiederinbetriebnahme aufzuarbeiten. 2009 wurde sie an die Firma Wedler & Franz GbR (WFL) verkauft. Im Januar 2012 kam die Lok zum Museums-Bw Nossen, wo man die Restarbeiten abschloss. Seit März 2012 ist sie wieder betriebsfähig.

Die im April 1936 an das Bw Cottbus gelieferte, dort bis 1945 und von 1972 bis zum Schluss beheimatete **03 204** wurde nach ihrer im August 1976 erfolgten Abstellung in einer Grünanlage am Bahnhof Cottbus als Denkmal aufgestellt. 1987 weilte sie auf einer Fahrzeugschau in Kamenz, bis Juni 1990 stand sie erneut auf ihrem Denkmalplatz in Cottbus. 1991 gelangte die einzige erhaltene 03 mit Altbaukes-

sel und Mischvorwärmer ins Eigentum des Lausitzer Dampfloklubs (LDC), der sie 1992/93 wieder betriebsfähig herrichtete. In ihrem „zweiten Leben“ kam die Maschine außer vor Sonderzügen (unter anderem nach Wrocław/Breslau) auch bei Plandampf-Aktionen zum Einsatz. Im April 2010 wurde sie wegen Ablauf der Kesselfrist abgestellt. Das Dampfloswerk Meiningen nahm ihre erneute Aufarbeitung in Angriff, doch musste man diese wegen nicht abgesicherter Finanzierung abbrechen.

Im Jahr 1991 erwarb das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen die zuletzt als Dampfspender in Leipzig dienende „Rekolok“ **03 295**, an der freilich die Zylinder, Triebwerksteile und die Bremsanlage fehlten. Unter anderem mit auf ei-

nem Schrottplatz in Ostpolen entdeckten Teilen gelang es, die Lok aufzuarbeiten. Im Juni 1996 wurde sie wieder in Betrieb genommen. 2010 kam sie als rollfähiges Exponat in den Bahnpark Augsburg, dem sie seit 2014 vertraglich für 20 Jahre als Leihgabe überlassen ist.

In Polen gibt es noch die **Pm2-34**. Seit 1995 ist die ehemalige 03 273 im Eisenbahnmuseum Warschau (auf dem Areal des alten Warschauer Hauptbahnhofs) ausgestellt.

Erhalten bleiben sollte auch die 1983 zum Dampfspender umgebaute 03 243. Es war sogar angestrebt, die mit einem Rekokessel ausgerüstete Lok zu reaktivieren. Schließlich wurden ihre Reste als Ersatzteile an das Dampfloswerk Meiningen verkauft. □



03 001 mit Wagen des „Rheingolds“ von 1928 in Nossen (29. Mai 1982). Foto: H. Dahlhaus

Museal erhaltene 03

ex Deutsche Bundesbahn

- 03 131 DDM Neuenmarkt-Wirsberg
- 03 188 Denkmal in Kirchheim (Teck), an der Max-Eyth-Schule

ex Deutsche Reichsbahn

- 03 001 Museums-Bw Dresden Altstadt
- 03 002 Eisenbahnmuseum Prora (Rügen), mit Stromschale
- 03 098 Technikmuseum Speyer
- 03 155 Wedler & Franz GbR, Standort Bw Nossen, betriebsfähig
- 03 204 Lausitzer Dampfloklub, zzt. im DLW Meiningen
- 03 295 Bahnpark Augsburg

... außerdem die Pm2-34 (ex 03 273) im Eisenbahnmuseum Warschau

Traumhafte Eisenbahn-Landschaft

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Frankfurt am Main
Best.-Nr. 531702



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



Ruhr-Sieg-Strecke
Best.-Nr. 531801



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801



V 100
Best.-Nr. 541802

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen, je € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



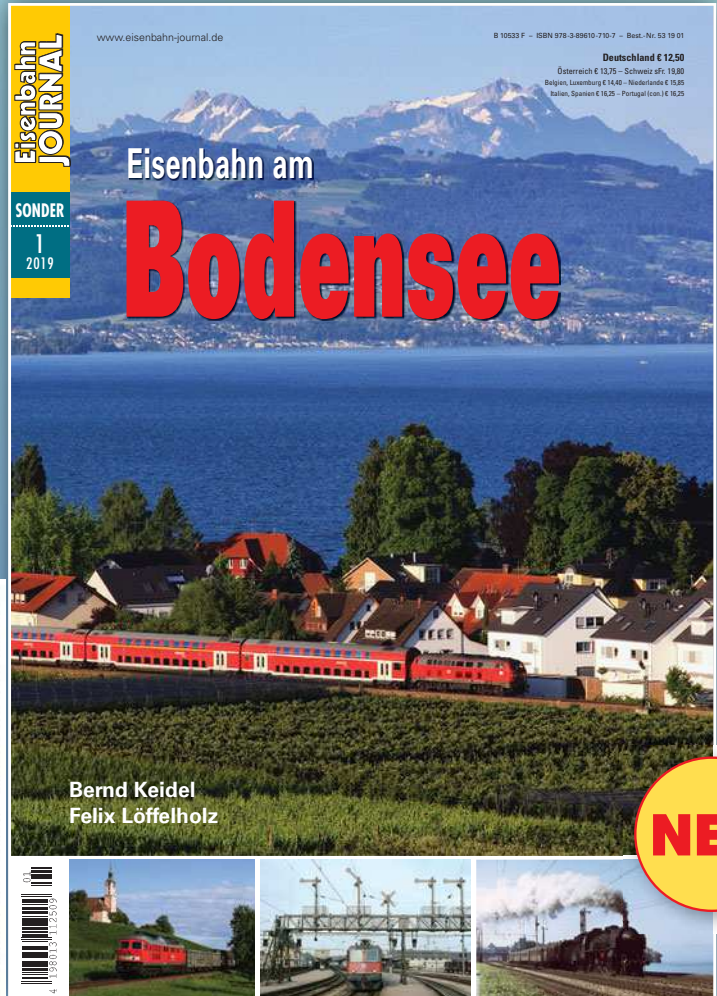
Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



amdocs release on mygully.com



NEU

In dieser aktuellen Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals werden nicht nur die den See umrundenden Bahnlinien vorgestellt, sondern auch zahlreiche Stichbahnen im Bodenseeraum, darunter die schmalspurige Bregenzerwaldbahn, die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung, die Rheineck-Walzenhausen-Bahn und die normalspurige Zahnradbahn von Rorschach nach Heiden. Die normalspurigen Nebenbahnen am deutschen Ufer nach Oberteuringen, Unteruhldingen und von Mimmehausen nach Frickingen sind längst stillgelegt, der Reisezugverkehr zwischen Radolfzell und Stockach wurde erfreulicherweise 1996 reaktiviert. Dem Betriebsdienst zur Dampflokomotive auf den Strecken in Deutschland ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie dem langjährigen Eisenbahn-Fährverkehr auf dem Bodensee.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 140 Abbildungen

Best.-Nr. 531901 | € 12,50



www.facebook.de/vgbahn

**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, www.vgbahn.de

Liefer- und Verbleibsliste

Lok-Nr.	Hersteller Fabrik-Nr.	Abnahme	erstes Bw	letzttes Bw	abgestellt ¹⁾	ausgemustert ²⁾ (++ = zerlegt)	Verbleib	Lok-Nr.	Hersteller Fabrik-Nr.	Abnahme	erstes Bw	letzttes Bw	abgestellt ¹⁾	ausgemustert ²⁾ (++ = zerlegt)	Verbleib	
03 001	Borsig 12251	08.07.30	Osnabrück Hbf	Dresden	16.03.69	³⁾	IG Bw Dresden	03 090	Krupp 1250	05.08.32	Halberstadt	Bremen Hbf	30.09.68	11.12.68	++	
03 002	Borsig 12252	22.07.30	Osnabrück Hbf	Güsten	06.11.80	(1983)	Altstadt Eisenbahnmuseum Prora	03 091	BMAG 10107	02.06.32	Hamm	Rheine	05.09.65	06.01.66	++	
03 003	Borsig 12253	08.30	Osnabrück Hbf	Saarbrücken Hbf			Verbleib unbekannt	03 092	BMAG 10108	23.06.32	Hamm	Hamburg-Altona	28.12.66	05.07.67	++	
03 004	BMAG 10000	11.31	Schneidemühl Pbf	Schneidemühl Pbf	→ PKP	15.04.71		03 093	BMAG 10109	05.07.32	Hamm	Hamburg-Altona	16.02.66	20.06.66	++	
03 005	BMAG 10001	12.31	Schneidemühl Pbf	Hamburg-Altona	06.06.63	22.07.63	++	03 094	BLW 14445	04.05.33	Dortmunderfeld	Mönchengladbach	01.08.67	12.03.68	++	
03 006	BMAG 10002	04.12.31	Schneidemühl Pbf	Hamburg-Harburg	15.05.65	01.09.65	++	03 095	BLW 14446	12.05.33	Karlshorst	Görlitz	07.12.79	20.09.83	++	
03 007	BMAG 10003	12.31	Schneidemühl Pbf	Schneidemühl Pbf	→ SZD	09.55	SZD TC-07, ++	03 096	BLW 14447	31.05.33	Karlshorst	Görlitz	24.06.79	20.09.83	++	
03 008	BMAG 10004	22.12.31	Schneidemühl Pbf	Hamburg-Altona	20.11.61	18.06.62	++	03 097	BLW 14448	06.33	Karlshorst	RBD Oppeln	→ SZD	07.53	SZD TC-97, ++	
03 009	BMAG 10005	16.01.32	Schneidemühl Pbf	Hannover	→ PKP	26.06.73	PKP Pm2-12, ++	03 098	BLW 14449	29.06.33	Karlshorst	Güsten	11.11.78	(1981)	Technikmuseum Speyer	
03 010	BMAG 10006	02.32	Hannover	Bremen Hbf	12.04.65	01.09.65	++	03 099	BLW 14450	15.07.33	Karlshorst	Königsberg (Pr)	→ SZD	10.52	SZD TC-99, ++	
03 011	BMAG 10007	24.02.32	Hannover	Hamburg-Altona	31.03.66	27.09.66	++	03 100	BLW 14451	03.08.33	Karlshorst	Görlitz	01.08.76	01.02.77	++	
03 012	BMAG 10008	16.03.32	Hannover	Hamburg-Altona	23.01.63	28.05.63	++	03 101	BLW 14452	17.08.33	Frankfurt (O) Pbf	Bremen Hbf	29.11.65	20.06.66	Unfall ++	
03 013	BMAG 10009	07.04.32	Hannover	Husum	03.08.65	06.01.66	++	03 102	Krupp 1271	05.04.33	Deutzerfeld	Trier	06.02.65	01.09.65	++	
03 014	BMAG 10010	21.04.32	Hannover	Trier	26.05.67	14.11.67	++	03 103	Krupp 1272	08.05.33	Deutzerfeld	Bingerbrück	1944/45	08.06.46	Kriegsschaden ++	
03 015	BMAG 10011	13.05.32	Hannover	Trier	05.04.65	01.09.65	++	03 104	Krupp 1273	20.05.33	Deutzerfeld	Hamburg-Harburg	27.09.66	22.05.67	++	
03 016	BLW 14397	12.31	Frankfurt (O) Pbf	Braunschweig	10.03.65	03.06.65	++	03 105	Krupp 1274	27.05.33	Deutzerfeld	Güsten	10.04.79	08.07.83	++	
03 017	BLW 14398	12.31	Frankfurt (O) Pbf	Hamburg-Altona	27.06.63	09.08.63	++	03 106	Krupp 1275	20.06.33	Deutzerfeld	Braunschweig	01.11.67	12.03.68	++	
03 018	BLW 14399	12.31	Frankfurt (O) Pbf	Dirschau	→ PKP	15.04.71	PKP Pm2-16, ++	03 107	Krupp 1276	29.06.33	Osnabrück Hbf	Mönchengladbach	23.08.67	12.03.68	++	
03 019	BLW 14400	07.01.32	Frankfurt (O) Pbf	Frankfurt (O)	04.77	(1977)	++	03 108	Krupp 1277	27.07.33	Altona	Ulm	01.09.64	30.11.64	++	
03 020	BLW 14401	14.01.32	Stargard	Schneidemühl Pbf	→ PKP	16.10.73	PKP Pm2-2, ++	03 109	Krupp 1278	18.07.33	Braunschweig	Rheine	26.04.66	27.09.66	++	
03 021	BLW 14402	19.01.32	Stargard	Frankfurt (O)	21.06.78	17.01.80	++	03 110	Hen 22161	30.03.33	Braunschweig	Königsberg (Pr)	→ SZD	04.52	SZD, ++	
03 022	BLW 14403	01.32	Stargard	Dirschau	→ PKP	26.06.78	PKP Pm2-3, ++	03 111	Hen 22162	11.04.33	Braunschweig	Gremberg	02.12.70	02.06.71	++	
03 023	BLW 14404	14.01.32	Stargard	Seestadt Rostock	1944/45	18.01.54	Kriegsschaden ++	03 112	Hen 22163	05.04.33	Braunschweig	Ulm	29.12.67	12.03.68	++	
03 024	BLW 14405	01.32	Breslau Hbf	RBD Osten	→ PKP	26.02.76	PKP Pm2-4, ++	03 113	Hen 22164	08.04.33	Braunschweig	Braunschweig	26.05.66	27.09.66	++	
03 025	BLW 14406	03.02.32	Breslau Hbf	Frankfurt (O)	13.01.78	08.05.78	++	03 114	Hen 22165	21.04.33	Hannover	Braunschweig	18.12.69	22.09.70	++	
03 026	BLW 14407	02.32	Breslau Hbf	RBD Osten	→ PKP	10.01.57	PKP Pm2-5, ++	03 115	Hen 22166	04.33	Hannover	Königsberg (Pr)	→ SZD	10.56	SZD TC-115, ++	
03 027	BLW 14408	02.32	Breslau Hbf	RBD Halle	→ PKP	11.12.72	PKP Pm2-5 ⁵ Bm, ++	03 116	Hen 22167	03.05.33	Hannover	Braunschweig	24.05.67	14.11.67	++	
03 028	BLW 14409	03.02.32	Breslau Hbf	Frankfurt (O)	13.01.78	08.05.78	++	03 117	Hen 22168	11.05.33	Halle (S) 1	Oebisfelde	12.09.80	09.12.83	zuletzt Dsp, ++	
03 029	BLW 14410	03.32	Breslau Hbf	RBD Halle	→ PKP	30.08.58	PKP Pm2-6, ++	03 118	Hen 22169	23.05.33	Halle (S) 1	Frankfurt (O)	12.12.77	(1978)	zuletzt Dsp, ++	
03 030	Hen 22001	03.09.31	Breslau Hbf	Berlin Ostbahnhof	26.11.78	30.01.80	++	03 119	Hen 22170	14.06.33	Halle (S) 1	Berlin Ostbahnhof	21.10.77	20.10.81	++	
03 031	Hen 22002	09.31	Breslau Hbf	Oderberg	→ PKP	14.07.71	PKP Pm2-17, ++	03 120	BLW 14453	30.08.33	Halle (S) 1	Halle P	24.07.68	05.05.75	Unfall 10.07.73	
03 032	Hen 22003	26.08.31	Altona	Ulm	14.07.65	04.03.66	++	03 121	Hen 22197	21.07.33	Halle (S) 1	Leipzig Hbf West	21.12.77	06.02.78	++	
03 033	Hen 22004	27.08.31	Altona	Hamburg-Altona	01.45	30.08.45	Kriegsschaden ++	ab November 1973 mit Rahmen der 03 070	03 122	Krupp 1289	31.08.33	Osnabrück Hbf	Mönchengladbach	11.02.66	20.06.66	++
03 034	Hen 22005	03.09.31	Altona	Hamburg-Altona	14.07.69	03.12.69	++	03 123	BLW 14465	24.11.33	Karlshorst	Berlin Ostbahnhof	19.01.79	22.12.80	++	
03 035	Hen 22006	09.09.31	Altona	Hamburg-Altona	31.08.63	15.11.63	++	03 124	BLW 14466	02.12.33	Karlshorst	Karlshorst	→ SZD	05.55	SZD TC-124, ++	
03 036	Hen 22007	10.09.31	Altona	Hamburg-Altona	07.03.62	18.06.62	++	03 125	BLW 14467	14.12.33	Grunewald	Königsberg (Pr)	→ SZD	1950	SZD, ++	
03 037	Hen 22008	16.09.31	Altona	Ulm	22.11.66	24.02.67	++	03 126	BLW 14468	21.12.33	Halle (S) 1	Leipzig Hbf West	05.04.78	10.08.83	++	
03 038	Hen 22009	17.09.31	Altona	Königsberg (Pr)	→ SZD	10.52	SZD TC-38, ++	03 127	BLW 14469	12.01.34	Schneidemühl Pbf	Mönchengladbach	01.12.68	03.03.69	++	
03 039	Hen 22010	09.31	Hannover	Königsberg (Pr)	→ SZD	04.57	SZD TC-39, ++	03 128	BLW 14470	11.01.34	Frankfurt (O) Pbf	Leipzig Hbf Süd	21.01.81	21.07.81	++	
03 040	Hen 22014	26.09.31	Hannover	Königsberg (Pr)	→ SZD	10.52	SZD TC-40, ++	03 129	Hen 22209	04.12.33	Hannover	Braunschweig	04.01.65	03.06.65	++	
03 041	Hen 22015	10.31	Hannover	Königsberg (Pr)	→ SZD	02.51	SZD, ++	03 130	Hen 22210	13.11.33	Hannover	Hamburg-Altona	03.11.67	12.03.68	++	
03 042	Hen 22016	03.10.31	Hannover	Wittenberge	20.04.68	18.06.74	++	03 131	Hen 22211	24.11.33	Hannover	Ulm	24.05.72	20.07.72	DDM Neuenmarkt-Wirsberg	
03 043	Hen 22017	10.31	Hannover	Königsberg (Pr)	→ SZD	09.55	SZD TC-43, ++	03 132	Hen 22212	30.11.33	Dortmunderfeld	Ulm	15.03.67	05.07.67	++	
03 044	Hen 22018	10.31	Hannover	Ulm	07.11.64	10.03.65	++	03 133	Hen 22213	06.12.33	Gießen	Frankfurt (O)	08.03.76	16.05.77	++	
03 045	Hen 22019	15.10.31	Koblenz Hbf	Bremen Hbf	18.02.65	03.06.65	++	03 134	Hen 22214	11.12.33	Gießen	Mönchengladbach	06.03.68	21.06.68	++	
03 046	Hen 22020	17.10.31	Koblenz Hbf	Bremen Hbf	10.11.65	27.09.66	++	03 135	Hen 22215	12.12.33	Gießen	Berlin Ostbahnhof	06.05.76	20.04.77	++	
03 047	Hen 22021	23.10.31	Koblenz Hbf	Ulm	26.09.64	10.03.65	++	03 136	Hen 22216	12.33	Gießen	Hamburg-Altona	09.06.67	14.11.67	++	
03 048	Hen 22022	07.11.31	Koblenz Hbf	Saarbrücken Hbf	27.05.59	16.09.59	Unfall ++	03 137	Hen 22217	01.34	Gießen	Braunschweig	18.12.64	03.06.65	++	
03 049	Hen 22065	11.31	Köln Bbf	RBD Danzig	→ PKP	15.10.77	SZD TC-51, ++	03 138	Hen 22218	02.02.34	Gießen	Braunschweig	01.06.66	27.09.66	++	
03 050	Hen 22066	21.11.31	Köln Bbf	Berlin Ostbahnhof	23.07.75	14.11.75	++	03 139	BMAG 10200	10.01.34	Altona	Braunschweig	14.02.67	22.05.67	++	
03 051	Hen 22067	11.31	Köln Bbf	Dirschau	→ SZD	09.55	SZD TC-51, ++	03 140	BMAG 10201	30.01.34	Osnabrück Hbf	Hamburg-Altona	01.01.66	20.06.66	++	
03 052	Krupp 1201	01.08.31	Köln Bbf	Dirschau	→ PKP	23.11.78	PKP Pm2-13, ++	03 141	BMAG 10202	16.02.34	Osnabrück Hbf	Hamburg-Harburg	05.09.67	21.06.68	++	
03 053	Krupp 1202	13.08.31	Dortmund Bbf	Bremen Hbf	30.01.62	28.05.63	++	03 142	BMAG 10203	28.03.34	Rostock	Halberstadt	18.11.75	19.04.76	++	
03 054	Krupp 1203	28.08.31	Dortmund Bbf	Ulm	13.04.66	27.09.66	++	03 143	BMAG 10204	10.04.34	Rostock	Güsten	24.11.77	02.09.83	++	
03 055	Krupp 1204	07.09.31	Dortmund Bbf	Hamburg-Altona	13.07.68	11.12.68	++	03 144	BMAG 10254	10.04.34	Hannover	Rheine	06.09.65	06.01.66	++	
03 056	Krupp 1205	12.09.31	Dortmund Bbf	Braunschweig	09.12.62	28.05.63	++	03 145	BMAG 10255	30.04.34	Hannover	Braunschweig	31.05.66	27.09.66	++	
03 057	Krupp 1206	03.10.31	Dortmund Bbf	Trier	09.06.65	01.09.65	++	03 146	BMAG 10226	13.05.34	Grunewald	Königsberg (Pr)	→ SZD	10.56	SZD TC-146, ++	
03 058	Krupp 1207	03.10.31	Osnabrück Hbf	Rostock	21.10.80	(1983)	zuletzt Dsp, ++	03 147	BMAG 10257	26.05.34	Stargard	RBD Oppeln	→ PKP	11.05.68	PKP Pm2-20, ++	
03 059	Krupp 1208	11.31	Osnabrück Hbf	RBD Danzig	→ PKP	30.11.73	PKP Pm2-14, ++	03 148	BMAG 10258	10.06.34	Breslau Hbf	Lu Wittenberg	30.06.78	30.01.80	++	
03 060	Krupp 1209	06.11.31	Osnabrück Hbf	Cottbus	08.11.77	09.12.83	++	03 149	BMAG 10259	29.06.34	Schneidemühl Pbf	Bremen Hbf	24.11.67	12.03.68	++	
03 061	Krupp 1210	03.12.31	Osnabrück Hbf	Hamburg-Altona	15.02.67	22.05.67	++	03 150	BMAG 10260	25.07.34	Halle (S) 1	Görlitz	08.05.78	09.11.82	++	
03 062	Krupp 1211	09.12.31	Osnabrück Hbf	Hamburg-Harburg	23.03.67	05.07.67	++	03 151	BLW 14471	27.02.34	Leipzig West	Berlin Ostbahnhof	14.01.78	08.07.83	++	
03 063	Hen 22068	16.11.31	Osnabrück Hbf	Hamburg-Altona	14.07.69	03.12.69	++	03 152	BLW 14472	26.02.34	Leipzig West	RBD Oppeln	→ PKP	22.11.78	PKP Pm2-21, ++	
03 064	Hen 22069	19.11.31	Osnabrück Hbf	Rheine	26.09.66	22.11.66	++	03 153	BLW 14473	09.03.34	Leipzig West	Leipzig Hbf Süd	01.02.80	24.07.85	++	
03 065	Hen 22070	11.31	Osnabrück Hbf	Dirschau	→ PKP	13.11.70	PKP Pm2-7, ++	03 154	BLW 14474	14.04.34	Halle (S) 1	Stendal	13.05.79	09.12.83	++	
03 066	Hen 22071	03.12.31	Osnabrück Hbf	Husum	17.03.67	05.07.67	++	03 155	BLW 14475	15.03.34	Leipzig West	Leipzig Hbf Süd	27.05.79	(1984)	Wedler & Franz GbR	
03 067	Hen 22072	09.12.31	Osnabrück Hbf	Leipzig Hbf Süd	27.02.79	20.08.80	++	03 156	BLW 14476	29.03.34	Leipzig West	Görlitz	12.01.78	30.01.80	++	
03 068	Hen 22073	05.01.32	Osnabrück Hbf	Ulm	01.09.64	30.11.64	++	03 157	Hen 22232	27.03.34	Leipzig West	Magdeburg	29.01.79	09.12.83	++	
03 069	Hen 22074	15.04.32	Osnabrück Hbf	Dirschau	→ PKP	22.11.78	PKP									

Lok-Nr.	Hersteller Fabrik-Nr.	Abnahme	erstes Bw	letztes Bw	abgestellt ¹⁾	ausgemustert ²⁾	Verbleib (++ = zerlegt)	Lok-Nr.	Hersteller Fabrik-Nr.	Abnahme	erstes Bw	letztes Bw	abgestellt ¹⁾	ausgemustert ²⁾	Verbleib (++ = zerlegt)
03 179	BLW 14559	27.06.35	Altona	Ulm	07.07.71	15.12.71	++	03 267	BLW 14633	20.11.36	Deutzerfeld	Braunschweig	29.05.67	14.11.67	++
03 180	BLW 14560	04.07.35	Altona	Oebisfelde	12.07.77	10.08.83	++	03 268	BLW 14634	01.12.36	Deutzerfeld	Ulm	20.01.72	18.04.72	++
03 181	BLW 14561	05.08.35	Hagen-Eckesey	RBD Osten	→ PKP	14.05.76	PKP Pm2-26, ++	03 269	BLW 14635	15.12.36	Deutzerfeld	Frankfurt (O)	06.01.77	22.07.77	++
03 182	BLW 14562	26.08.35	Hagen-Eckesey	Bremen Hbf	30.09.68	11.12.68	++	03 270	BMAG 10626	29.01.37	Wt-Langerfeld	Oebisfelde	21.02.76	01.02.77	++
03 183	BLW 14563	26.09.35	Hagen-Eckesey	RBD Osten	→ PKP	24.06.75	PKP Pm2-27, ++	03 271	BMAG 10627	26.01.37	Wt-Langerfeld	RBD Osten	→ SZD	10.53	SZD TC-271, ++
03 184	BLW 14564	10.10.35	Düsseldf. Abstellbf.	Hamburg-Altona	23.03.69	10.07.69	++	03 272	BMAG 10628	11.02.37	Wt-Langerfeld	RBD Danzig	→ PKP	14.10.75	PKP Pm2-33, ++
03 185	BMAG 10326	01.35	Stralsund	Braunschweig	07.01.67	22.05.67	++	03 273	BMAG 10629	25.02.37	Wt-Langerfeld	Saarbrücken Hbf	→ PKP	22.11.78	PKP Pm2-34 Mus. Warschau
03 186	BMAG 10327	28.01.35	Stralsund	Lu Wittenberg	04.12.77	10.08.83	++	03 274	BMAG 10630	12.03.37	Wt-Langerfeld	Cottbus	17.05.76	20.04.77	++
03 187	BMAG 10328	02.35	Stralsund	Königsberg (Pr)	→ SZD	10.56	SZD TC-187, ++	03 275	BMAG 10631	19.03.37	Wt-Langerfeld	Ulm	05.03.69	10.07.69	++
03 188	BMAG 10329	19.02.35	Ludwigshafen (Rh)	Ulm	02.09.69	03.12.69	Denkmal Kirchheim/Teck	03 276	BLW 14668	06.37	Berlin Lehrtr Bf	Ulm	10.10.71	15.12.71	++
03 189	BMAG 10330	16.03.35	Ludwigshafen (Rh)	Deutsch Eylau	→ PKP	15.10.77	PKP Pm2-22, ++	03 277	BLW 14669	22.06.37	Berlin Lehrtr Bf	Cottbus	06.11.76	06.06.77	++
03 190	BMAG 10331	12.03.35	Würzburg	Königsberg (Pr)	→ SZD	10.56	SZD TC-190, ++	03 278	BLW 14670	02.07.37	Karlshorst	Görlitz	28.08.78	09.11.82	++
03 191	BMAG 10332	02.04.35	Würzburg	Königsberg (Pr)	→ SZD	02.51	SZD, ++	03 279	BLW 14671	11.07.37	Karlshorst	Bingerbrück	20.06.44	1947	Kriegsschaden ++
03 192	BMAG 10333	06.05.35	Würzburg	Königsberg (Pr)	→ SZD	09.55	SZD TC-192, ++	03 280	BLW 14672	16.07.37	Grunewald	Husum	06.05.67	14.11.67	++
03 193	BLW 14554	21.12.35	Altona	Hamburg-Harburg	20.08.66	12.03.68	++	03 281	BLW 14673	08.37	Berlin Lehrtr Bf	Ulm	13.07.71	15.12.71	++
03 194	BLW 14567	03.01.36	Karlshorst	Hamburg-Altona	09.05.66	27.09.66	++	03 282	BLW 14674	02.08.37	Karlshorst	Ulm	05.04.67	05.07.76	++
03 195	BLW 14568	09.01.36	Karlshorst	Frankfurt (O)	31.05.77	22.07.77	++	03 283	BLW 14675	11.08.37	Kiel	Bremen Hbf	09.10.67	12.03.68	++
03 196	BLW 14569	21.01.36	Karlshorst	Hamburg-Altona	14.08.68	11.12.68	++	03 284	BLW 14676	17.08.37	Kiel	Hamburg-Altona	01.08.68	11.12.68	++
03 197	BLW 14570	15.02.36	Grunewald	Bremen Hbf	01.02.67	22.05.67	++	03 285	BLW 14677	26.08.37	Kiel	Hamburg-Altona	11.05.69	23.02.71	++
03 198	BLW 14571	02.36	Grunewald	Braunschweig	01.10.64	10.03.65	++	03 286	BLW 14678	08.09.37	Altona	Frankfurt (O)	28.10.77	20.11.79	++
03 199	BLW 14572	28.02.36	Bremen Hbf	Hamburg-Harburg	29.03.67	05.07.67	++	03 287	BLW 14679	16.09.37	Hannover	Hamburg-Harburg	13.03.68	02.10.68	++
03 200	BLW 14573	04.03.36	Bremen Hbf	Hamburg-Altona	29.10.64	10.03.65	++	03 288	BLW 14685	30.10.37	Wiesbaden	Ulm	17.06.66	27.09.66	++
03 201	BLW 14574	16.03.36	Bremen Hbf	Deutsch Eylau	→ SZD	06.56	SZD TC-201, ++	03 289	BLW 14686	03.11.37	Wiesbaden	Ulm	16.03.67	05.07.67	++
03 202	BLW 14575	24.03.36	Cottbus	Pasewalk	15.04.76	28.10.77	++	03 290	BLW 14687	14.11.37	Wiesbaden	Königsberg (Pr)	→ SZD	09.55	SZD TC-290, ++
03 203	BLW 14576	06.04.36	Cottbus	Lu Wittenberg	30.06.77	10.08.83	++	03 291	BLW 14688	18.11.37	Osnabrück Hbf	Hamburg-Altona	05.09.67	21.06.68	++
03 204	BLW 14577	17.04.36	Cottbus	Cottbus	07.08.76	(1991)	Lausitzer Dampflokclub	03 292	BLW 14689	04.12.37	Osnabrück Hbf	Husum	10.04.67	05.07.67	++
03 205	BLW 14578	07.05.36	Cottbus	Oebisfelde	03.02.77	22.07.77	++	03 293	BLW 14690	09.12.37	Osnabrück Hbf	Hamburg-Altona	09.09.65	06.01.66	++
03 206	BLW 14579	12.05.36	Cottbus	Pasewalk	03.12.76	28.10.77	++	03 294	BLW 14691	13.01.37	Osnabrück Hbf	Bremen Hbf	22.05.66	27.09.66	++
03 207	BLW 14580	13.06.36	Cottbus	Oebisfelde	16.04.78	19.12.83	++	03 295	BLW 14692	17.12.37	Hamm	Leipzig Hbf Süd	28.03.78	(1980)	Bahnpark Augsburg
03 208	BMAG 10438	08.10.35	Würzburg	Königsberg (Pr)	→ SZD	02.51	SZD, ++	03 296	BLW 14693	31.12.37	Hamm	Hamburg-Altona	01.10.69	04.03.70	++
03 209	BMAG 10439	22.10.35	Würzburg	Bremen Hbf	15.08.66	22.11.66	Unfall ++	03 297	BLW 14694	20.01.38	Seestadt Rostock	Cottbus	14.12.77	14.09.83	++
03 210	BMAG 10440	13.11.35	Würzburg	Husum	17.01.67	22.05.67	++	03 298	BLW 14695	07.03.38	Seestadt Rostock	Karl-Marx-Stadt	26.03.78	23.11.83	++
03 211	BMAG 10441	06.11.35	Schneidemühl Pbf	Hamburg-Altona	23.05.67	14.11.67	++	Abkürzungen							
03 212	BMAG 10442	25.11.35	Schneidemühl Pbf	Oebisfelde	17.08.75	01.02.77	++	Hersteller:							
03 213	BMAG 10443	16.12.35	Schneidemühl Pbf	Hamburg-Altona	09.10.64	10.03.65	++	BLW = Borsig Lokomotiv-Werke							
03 214	BMAG 10444	12.35	Schneidemühl Pbf	Görlitz	13.12.77	09.11.82	++	BMAG = Berliner Maschinenbau AG (vormals Louis Schwartzkopff)							
03 215	BMAG 10445	01.02.36	Neubrandenburg	Rostock	→ SZD	06.56	SZD TC-215, ++	Hen = Henschel							
03 216	BMAG 10446	12.02.36	Neubrandenburg	Rostock	03.45	25.04.51	Schadlo ++	sonstige Kürzel:							
03 217	BMAG 10447	20.02.36	Frankfurt (M) 1	Hannover	10.10.44	04.01.45	Kriegsschaden ++	Dsp = Dampfsponder							
03 218	BMAG 10448	03.03.36	Frankfurt (M) 1	Rheine	25.09.66	22.11.66	++	BEM = Bayerisches Eisenbahnmuseum, DDM = Deutsches Dampflok-Museum							
03 219	BMAG 10449	06.04.36	Frankfurt (M) 1	Hamburg-Altona	25.01.68	21.06.68	++	PKP = Polnische Staatsbahnen, SZD = Sowjetische Eisenbahnen							
03 220	Krupp 1473	28.01.36	Frankfurt (M) 1	Gremberg	19.09.70	23.02.71	++	Anmerkungen							
03 221	Krupp 1474	12.02.36	Dortmunderfeld	Mönchengladbach	05.01.68	21.06.68	++	1) Bei DB-Loks ist das genannte Abstellungsdatum das der z-Stellung. DR-Lokomotiven wurden zum angegebenen Datum aus verschiedenen Gründen abgestellt; teils von der Ausbesserung zurück-							
03 222	Krupp 1475	26.02.36	Dortmunderfeld	Ulm	13.03.70	24.06.70	++	gestellt (z); teils auf Ausbesserung wartend (w), aber nicht mehr aufgearbeitet; teils kalt (k) als							
03 223	Krupp 1476	11.03.36	Dortmunderfeld	Bremen Hbf	15.08.66	22.11.66	Unfall ++	Reserveloks (R), jedoch nicht mehr in Betrieb genommen.							
03 224	Krupp 1477	26.03.36	Deutzerfeld	Schneidemühl Pbf	→ PKP	25.02.78	PKP Pm2-28, ++	2) Als Ausmusterungsdatum ist bei DB-Loks das Datum der Genehmigung durch die HVB, bei							
03 225	Krupp 1478	25.03.36	Deutzerfeld	Bremen Hbf	06.01.66	27.09.66	++	DR-Loks das Datum der Genehmigung durch die HVM genannt.							
03 226	Krupp 1479	04.04.36	Düsseldf. Abstellbf	Rheine	03.06.60	04.12.61	Unfall ++	3) 03 001 ab 1978 als Traditionslokomotive der DR wieder betriebsfähig, dann bis 2000 betriebsfähige							
03 227	Krupp 1480	16.04.36	Düsseldf. Abstellbf	RBD Osten	→ PKP	24.01.77	PKP Pm2-29, ++	DB-Museumsloks							
03 228	Krupp 1481	27.04.36	Düsseldf. Abstellbf	Oebisfelde	17.06.77	19.08.77	++	4) Rahmen der ausgemusterten 03 070 für die im November 1973 abgeschlossene Aufarbeitung							
03 229	Krupp 1482	06.05.36	Düsseldf. Abstellbf	RBD Osten	→ PKP	18.12.71	PKP Pm2-25, ++	der verunfallten 03 121 verwendet							
03 230	Krupp 1483	13.05.36	Osnabrück Hbf	Husum	05.07.67	12.03.68	++	5) 03 165 zuletzt (evtl. nur buchmäßig) Bw Saarbrücken Hbf, nach Kriegsende im							
03 231	Krupp 1484	13.05.36	Osnabrück Hbf	Osnabrück Hbf	1944/45	28.11.46	Kriegsschaden ++	RAW Braunschweig; Kessel 1947 in die 03 145 eingebaut, Rahmen für die im Mai 1951							
03 232	Krupp 1485	26.05.36	Osnabrück Hbf	Hamburg-Harburg	30.09.65	27.09.66	++	abgeschlossene Aufarbeitung der verunfallten 03 262 verwendet							
03 233	Krupp 1486	29.05.36	Osnabrück Hbf	Husum	27.07.66	22.11.66	++	zu den in der Spalte „Ausgemustert“ in Klammern gesetzten Jahreszahlen:							
03 234	BLW 14613	19.06.36	Berlin Lehrtr Bf	Karl-Marx-Stadt	30.01.78	20.08.80	++	03 002, 019, 058, 118, 243 und 03 295 zu Dampfspendern umgebaut (1985 außerdem 03 117);							
03 235	BLW 14614	27.06.36	Berlin Lehrtr Bf	Güsten	29.06.79	08.07.83	++	03 098, 155 und 204 sowie schließlich auch 03 002 und 295 verkauft an privat bzw. Vereine							
03 236	BLW 14615	09.07.36	Karlshorst	Leipzig Hbf West	16.03.78	12.03.82	++	(siehe Kapitel „Museumslokomotiven“)							
03 237	BLW 14616	17.07.36	Grunewald	Görlitz	18.12.77	20.07.78	++	Bei zu den PKP und SZD gelangten Loks ist in der Spalte „letztes Bw“ die vom Sommer 1944 bekannte							
03 238	BLW 14617	06.08.36	Grunewald	Königsberg (Pr)	→ SZD	09.55	SZD TC-238, ++	Beheimatung bei der Reichsbahn angegeben.							
03 239	BLW 14618	31.07.36	Karlshorst	Pasewalk	01.07.75	28.10.77	++	Stand: Februar 2019							
03 240	BLW 14619	17.08.36	Osnabrück Hbf	Husum	13.01.67	22.05.67	++								
03 241	BLW 14620	24.08.36	Osnabrück Hbf	Trier	04.01.65	01.09.65	++								
03 242	BLW 14621	03.09.36	Osnabrück Hbf	Oebisfelde	13.06.77	23.11.83	++								
03 243	BLW 14622	02.09.36	Osnabrück Hbf	Leipzig Hbf West	01.04.81	(1983)	zuletzt Dsp, ++								
03 244	BLW 14623	17.09.36	Osnabrück Hbf	Ulm	15.03.67	05.07.67	++								
03 245	Krupp 1564	29.07.36	Altona	Trier	13.05.64	01.09.65	++								
03 246	Krupp 1565	07.08.36	Altona	Ulm	30.03.71	02.06.71	++								
03 247	Krupp 1566	07.08.36	Altona	Husum	17.01.67	22.05.67	++								
03 248	Krupp 1567	18.08.36	Dortmunderfeld	Ulm	04.06.71	09.09.71	++								
03 249	Krupp 1568	03.09.36	Dortmunderfeld	Braunschweig	10.05.67	14.11.67	++								

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
 Beethovenstr. 64
 Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
 www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN®

44339 Dortmund

MODELL TOM
 • NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
 Evinger Str. 484
 Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
 www.modelltom.com
FH/RW

67146 Deidesheim

moba-tech
 der modelleisenbahnladen
 Bahnhofstr. 3
 Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
 www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
 Würzburger Str. 81
 Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
 www.modellbahn-schildhauer.de
 modellbahn-schildhauer@online.de
FH

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
 Reichenstr. 24
 Tel.: 04123 / 6706
 Fax: 04123 / 959473
 Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN®

45479 Mülheim

MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER
 Grabenstr. 2
 Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
 modellbahneuler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
 Königstr. 20-22
 Tel./Fax: 0631 / 61880
 geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN®

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
 Hauptstr. 22
 Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
 www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
 Hauptstr. 96
 Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
 haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
 Lotter Str. 37
 Tel.: 0541 / 433135
 Fax: 0541 / 47464
 www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN®

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMANN
 Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
 Tel.: 06221 / 76 38 86
 Fax: 06221 / 768700
 www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN®

04159 Leipzig

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
 Raust. 12
 Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
 Modelleisenbahnen • Modellautos
 Breite Str. 7 • Georgswall 12
 Tel.: 0511 / 2712701
 Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
 Markt 11-15
 Tel.: 0241 / 33921
 Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN®

70176 Stuttgart

STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck
 Senefeldstr. 71b
 Tel.: 0711 / 6159303
 www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
 Treskow-Allee 104
 Tel.: 030 / 5083041
 www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
 Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
 Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
 www.modellbahn-sester.de
 info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION
BONN
 Römerstr. 23
 Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN®

70180 Stuttgart

SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
 Mozartstr. 38
 Tel. + Fax: 0711 / 6071011
 www.suchundfind-stuttgart.de
A

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
 Mierendorffplatz 16
 Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
 Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
 www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN®

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
 Wilhelmsthaler Str. 11
 Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
 Vogelsanger Str. 36-40
 Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
 www.lokschuppenhagenhaspe.de
 office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
 Biegelwiesenstr. 31
 Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
 ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
 Lietzenburger Str. 51
 Tel.: 030 / 2199900
 Fax: 030 / 21999099
 www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
 Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
 Tel.: 0211 / 373328
 www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN®

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
 Untere Marktstr. 15
 Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
 info@mut-goetzke.de
FH

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
 Solitudestr. 40
 Tel.: 07141 / 925611
FH

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMB
 Prühßstr. 34
 Tel./Fax: 030 / 7067777
 www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN®

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
 Heckinghauser Str. 218
 Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
 www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
 Berliner Str. 4
 Tel.: 06042 / 3930
 Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN®

71720 Oberstenfeld

SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
 Schulstr. 46
 Tel.: 07062 / 9788811
 www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
 Kaiserdamm 99
 Tel./Fax: 030 / 3016784
 www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A



67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
 Schillerstraße 3
 Tel.: 0621 / 682474
 Fax: 0621 / 684615
 www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
 Wilhelm-Merz-Str. 18
 Tel.: 07361/32566
 Fax: 07361/36889
 www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

andocs release on mygully.com

75339 Höfen DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H	84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckmaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckmaier.de steckmaier@steckmaier.de FH/RW EUROTRAIN®		97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®
77948 Friesenheim Blaulichtmodelle FEUER1.de Schwalbenweg 2 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845 www.feuer1.de • info@feuer1.de FH	86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW	94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdbR Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®	99830 Treffurt LOK-DOC MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW
82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H	90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®	94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann e.K. Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®	Schweiz
83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Hauptstr. 27 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®	90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®	95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH	CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H

QUELLENVERZEICHNIS

Deutsche Bundesbahn/BZA Minden: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge – Dampflokomotiven und Tender (DV 939 a). Ausgabe 1953

Deutsche Reichsbahn/HvM: Merkbuch für Triebfahrzeuge (939 Tr). Ausgabe 1962

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Niederschrift über die 14. Beratung des Lokomotivausschusses am 7. und 8. März 1929 in Dresden

Düring, Theodor: Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven der Einheitsbauart – Die Baureihen 01 bis 04 der Typenreihe 1925. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1979

Ebel, Jürgen-Ulrich: Die Leichtfüßigen (Lokporträt Baureihe 03); in: Eisenbahn-Journal 3/2009

Endisch, Dirk: Baureihe 03 (Reko) – Die modernisierten Einheitsloks der DR. Verlag Dirk Endisch, Leonberg-Höfingen 2003

Garn, Robin (Hrsg.): Reichsbahn ohne Reich – Band 2. Verlag LOK Report, Berlin 1999

Troche, Horst: Die Baureihe 03 – Die leichte Einheitsschnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. EK-Verlag, Freiburg 2006

Weisbrod, Manfred und Obermayer, Horst J.: Baureihe 03 – Die „leichte“ Schwester der 01. Transpress Verlag, Stuttgart 1995

Wenzel, Hansjürgen: Die Baureihe 03. Eisenbahn-Kurier e.V., Wuppertal 1975

Ferner wurden ausgewertet:

♦ Spannungsverzeichnis der schnellfahrenden Reisezüge ab 8. Oktober 1950, aufgestellt von der DB, GBL West

♦ Spannungsübersichten für alle Schnell- und Eilzüge der DB, Sommerfahrplan 1955 und 1961, herausgegeben von Dipl.-Ing. Gustav Röhr

♦ Stationierungsverzeichnisse des Röhr-Verlags und des Verlags B. Neddermeyer
♦ für die Einsatzgeschichte auch Hefte der Reihen EK-Special „Die DB vor 25 Jahren“, EK-Themen „Die DR vor 25 Jahren“ und EK-Aspekte „DB-Dampfloks 1971/1972/1973/1974“.

Als Informationsquellen zu erhaltenen Lokomotiven dienten auch die Internetseiten <http://www.eisenbahn-museumsfahrzeuge.com>
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_in_Deutschland_vorhandener_Dampflokomotiven

Ein besonderer Dank des Verfassers gilt Axel Zwingenberger für seinen Gastbeitrag.

Mit DVD!



Jürgen Nelkenbrecher

HARZER SCHMALSPURBAHNEN

Geschichte der Harzquer- und Brockenbahn | Selketalbahn gestern und heute
Dampflokomotiven und Dieseltriebfahrzeuge | Güterverkehr

EJ-Extra 1/2019 erscheint im Mai 2019



Dr. Rolf Brüning

MAIN-WESER-BAHN

Frankfurt (Main) – Gießen – Kassel | Geschichtliche Entwicklung
Blick zurück in die Dampflokära | Bahnbetriebswerke

EJ-Sonderausgabe 2/2019 erscheint im Juli 2019

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Special-Ausgabe 1/2019:
Baureihe 03

Autor Konrad Koschinski

Redaktion Andreas Ritz

Gestaltung Sabine Novotny

Bildbearbeitung Fabian Ziegler

Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo,
Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

**Anzeigensatz und
Anzeigenlayout** Astrid Englbrecht (Durchwahl -152)

**Vertrieb
und
Auftragsannahme** Angelika Höfer (Durchwahl -104),
Petra Schwarzenborfer (-105),
Daniela Schätzle (-107),
Martina Widmann (-108),
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Claudia Klausnitzer (-227),
Tanja Baranowski (-202)

**Außendienst,
Messen** Christoph Kirchner,
Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (-142)

**Vertrieb
Pressegrosso
und Bahnhofsbuchhandel** MVZ GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim,
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim,
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo - Service FUNKE direkt GmbH,
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/69 07 89-985, Fax -70
abo@eisenbahn-journal.de

Druck creo Druck & Medienservice GmbH,
96050 Bamberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019.
Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Das am d o c s Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in di-gitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Special 1/2019
ISBN 978-3-89610-712-1

UNSER TESTANGEBOT

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zum Kennenlernen

**3 lesen
2 bezahlen
1 Geschenk kassieren**

nur € 24,90* inkl. Porto



Symbolabbildungen



Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

298 „Nulldreier“ wurden in den 1930er-Jahren gebaut. Dieser Film würdigt die äußerst gelungene Konstruktion ausführlich mit seltenen technischen Bildern und vielfältigen Betriebsszenen.

Lesen Sie die nächsten drei Sonderausgaben, sparen Sie 35 % und kassieren Sie eine tolle Video-DVD als Dankeschön

Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

**PLUS
kostenloses
Probeheft**



Tolle Bilder und fundierte Texte: perfekte Information zu einem unschlagbaren Preis



Das Modellbahn-Magazin – Ihr kompetenter Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



Die große Zeit der Eisenbahn im Vorbild und Modell: mit tollen Fotos und kompetenten Texten



In MIBA-Spezial finden Sie ausführliche und vertiefte Informationen zu Modellbahn-Themen. Werden Sie zum Spezialisten!

* Nutzen Sie unser Testangebot: Genießen Sie pünktlich und frei Haus die nächsten 3 Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals (davon eine Extra-Ausgabe inkl. Video-DVD), bezahlen Sie aber nur 2 Ausgaben! Als Dankeschön erhalten Sie den 40-Minuten-Film **Die Baureihe 03 – Die leichte Pacifik-Schnellzuglok** aus der Reihe „Stars der Schiene“, der diese gelungene Konstruktion ausführlich mit seltenen technisch orientierten Bildern würdigt, aber auch mit vielfältigen Betriebsszenen aus den abwechslungsreichen Einsatzgebieten dieser Reihe seit den 1950er-Jahren. Ein echtes Highlight sind einmalige, bisher unveröffentlichte historische Aufnahmen.

Das sind Ihre Vorteile:

- 35 % Ersparnis im Testpaket
- Pünktliche Lieferung frei Haus
- Tolle Video-DVD als Geschenk
- Viel Inhalt, null Risiko

- Coupon ausfüllen und einsenden an FUNKE direkt, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
- Abo-Hotline anrufen 0211/690789985
- Coupon faxen an 0211/69078970
- Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

Online-Abobestellung unter www.eisenbahn-journal.de/abo

TESTEN, SPAREN, GESCHENK KASSIEREN

☒ Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für nur € 24,90 – und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!

Zusätzlich wähle ich ohne weitere Verpflichtungen ein Gratis-Probeheft von

☐ ModellEisenbahner ☐ MIBA ☐ Eisenbahn-Journal ☐ MIBA Spezial

Ich zahle bequem und bargeldlos per
☐ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Geldinstitut

IBAN

BIC

☐ Rechnung

Aktionsnummer 0119SP

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Düsseldorf, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Die Vorankündigungsfrist für den Einzug beträgt mindestens 4 Werktage. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90 statt € 40,-. So spare ich € 15,10 (= 35%) zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön den RioGrande-Film „Die Baureihe 03 – Die leichte Pacifik-Schnellzuglok“. Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,- im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 15 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe der FUNKE direkt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe“ mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

DIE DAMPFLOK-LEGENDE

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



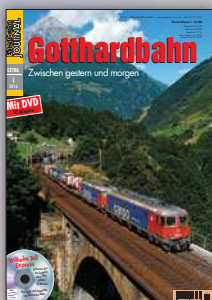
DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR 1990–1993
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702



V 200 (DB)
Best.-Nr. 701801

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–



Über Jahrzehnte hinweg war die Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflok schlechthin in Deutschland. Zwischen 1926 und 1938 wurden 231 Exemplare in Dienst gestellt, dazu kamen zehn Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Baureihe 02, die ab 1937 in Zwillingsloks der Baureihe 01 umgebaut wurden. Bei der Deutschen Bundesbahn standen die letzten 01er bis 1973 im Planeinsatz, bei der Reichsbahn in der DDR sogar bis 1982. Im neuen EJ-Extra wird die Geschichte der „Klassiker“ der Einheitsbauart 1925 nachgezeichnet und auch die Neubekesselung durch die DB sowie die Rekonstruktion durch die Reichsbahn zur Baureihe 01.5 beschrieben.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, rund 150 Abbildungen, mit DVD „Die Baureihe 01 – Die berühmte deutsche Schnellzugdampflok“ (Laufzeit 42 Minuten)

Best.-Nr. 701802 | € 15,–



www.facebook.de/vgbahn