



Wie das Bw Hagen-Eckesey die „Heizdiesel-Vorserie“ testete

Baureihe 03

Die leichte Schnellzug-Pacific

- Karriere bei der DB bis 1972 und der DR bis 1983
- Die komplette Modellgeschichte



EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL)

Traum-Urlaub als HO-Anlage



Anlage planen & bauen

Ebenen-Lösung für viel Betrieb

Bahn-Ausbau in Bayern

Zulauf für Brenner-Basistunnel

Schienenbus-Legende

Alles über Märklins ersten VT 95

H0-Test: IC2 der Deutschen Bahn



Brawa Märklin/Trix Piko
Drei Hersteller, drei Konzepte

Regionale Eisenbahnromantik!



NEU

128 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96303-008-6
€ [D] 19,99

Bahnexperte Ingo Thiele präsentiert rund 180 größtenteils unveröffentlichte faszinierende Fotografien, die den Einsatz der legendären Dampflokomotiven inmitten der wunderschönen Thüringer Landschaft dokumentieren. Die beeindruckenden Aufnahmen lassen die Herzen jedes Dampflokliehabers höher schlagen. Dieser Bildband ist ein Muss für alle Eisenbahnfreunde und Technikfans.

Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn? Dann suchen wir Sie als Autor!

Weitere Informationen auf www.suttonverlag.de/autorensuche

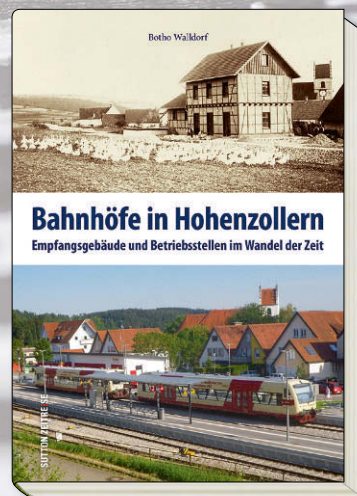


Weitere Eisen- und Straßenbahntitel finden Sie unter WWW.SUTTONVERLAG.DE

NEU

128 Seiten · ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-96303-014-7
€ [D] 19,99

Während der Reise auf den Strecken der Hohenzollerischen Landesbahn erlebt der Betrachter in beeindruckenden Gegenüberstellungen den spannenden Wandel der Bahnhöfe zwischen Gammertingen, Hechingen, Haigerloch, Eyach, Kleinengstingen und Sigmaringen. Mancher Bahnhof erlebte eine gravierende Umnutzung, z.B. vom Empfangsgebäude für die Reisenden zum Museum oder zur Moschee. Botho Walldorf beeindruckt mit spannenden Details, Bildern und Geschichten.



**JETZT BEI AMAZON, IM BUCHHANDEL
ODER UNTER SUTTONVERLAG.DE**

SUTTON

Die Rottalbahn Passau – Mühldorf wird heute im Taktverkehr bedient; im Bild ein 628 bei der Ausfahrt aus Sulzbach (Inn)

Fahrt frei für die Bahn?

In letzter Zeit scheinen sich die Perspektiven für die Bahn ins Positive zu wenden: Deutschland-Takt 2030, zusätzliche Millionen für die Infrastruktur und die intendierte Digitalisierung des Bahnverkehrs weisen in diese Richtung. Endlich, so scheint es, erhält die Bahn die Menge an Aufmerksamkeit, die ihr gebührt.

Ein wenig Skepsis scheint zwar geboten – die einzelnen Vorhaben, welche das Verkehrsministerium in den Entwurf des Deutschland-Taktes 2030 aufgenommen hat, werden bis zu diesem Zeitpunkt wohl nie realisiert werden können. Aber allgemein scheint sich allmählich ein Umdenken in Politik und Gesellschaft einzustellen. Das Verkehrsministerium scheint auf dem Weg zu sein, ein wirkliches Verkehrsministerium für alle Verkehrsträger zu werden. Auch wenn es immer noch perfide Aktionen gibt, wie die Präsentation von Flugtaxi in München als Mobilitätsvariante für die Zukunft...

Doch hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer neben solchen öffentlichkeitswirksamen Auftritten inzwischen auch andere Initiativen

parat. Er schlug beispielsweise vor, den Mehrwertsteuersatz für Fernverkehrs-Tickets von 19 auf sieben Prozent zu senken, und demonstriert damit, dass es ihm ernst ist mit einer Förderung des Schienenverkehrs. Auch sein ambitioniertes Ziel, die Fahrgastzahlen im Bahnverkehr verdoppeln zu wollen, weist in eine solche Richtung.

» Die nachhaltige Wende hin zur Ökologie klappt im Verkehrssektor am besten mit der Bahn

Unterstützung für die Bahn gibt es noch von anderer Seite – von den Schülern, die im Rahmen der „Fridays for Future“-Demonstrationen für eine nachhaltige Umweltpolitik auf die Straße gehen. Gerade die Jugendlichen setzen dabei ein wichtiges Signal: Sie wollen auch in Zukunft friedlich und in einer sauberen Umwelt leben können. Kuriosität am Rande: Normalerweise richten sich derartige Demonstrationen immer gegen die Re-

gierung oder gegen politische Vorhaben. In diesem Fall erinnern die Schüler die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft lediglich daran, die Gesetze, die diese selbst erlassen haben – wie das Klimaziel 2030 der Europäischen Union oder das Pariser Klimaschutzabkommen – einzuhalten. So ist es kein Wunder, dass weite Kreise der Politik die Schüler unterstützen und deren Engagement ausdrücklich befürworten. Die nachhaltige ökologische Wende, die dabei verlangt wird, lässt sich im Verkehrssektor am ehesten mit der Eisenbahn verwirklichen.

Unterm Strich lassen all diese Vorgänge hoffen, dass die Bahn als Verkehrsträger künftig mehr leisten darf und dafür auch mehr Unterstützung bekommt. Dass sie wesentlich besser ist als ihr Ruf, steht ohnehin außer Frage.

Matthias Müller,
Redaktion



Oskar Gradecke

Bester Schutz



...seit 25 Jahren

Eine Vitrine, die ebenso revolutionär, wie einfach daher kam – feiert 25jähriges!

Das Train-Safe Team dankt seinen Kunden, ohne die dieses Jubiläum nicht möglich gewesen wäre, und freut sich auf die nächsten „staubfreien“ Jahre!

Besuchen Sie den Train-Safe Shop unter www.train-safe.de oder bestellen Sie unseren kostenlosen Train-Safe Katalog!



HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>



Ohne ihre alten Nummernschilder haben sich 1968 die Altonaer 03 zur Parade aufgestellt

M. C. Mugridge/Eisenbahnstiftung

10–25

Im Fokus: Baureihe 03

■ Im Fokus Titel

10 Unfreiwillig vielseitig

In Ost und West verlief die Geschichte der leichten Pacificlok 03 ähnlich: Anfangs in hochwertigen Diensten unverzichtbar, stieg sie zur Nahverkehrslok ab – wenn auch zeitversetzt

18 Leichte Pacifics für Reichsbahn- und Bundesbahn-Anlagen

Die eleganten Zweizylinder-Schnellzugloks der Baureihe 03 waren bei Modellbahnherstellern immer recht beliebt, weswegen unsere Modellübersicht bei diesem Thema ziemlich üppig ausfällt

■ Eisenbahn

6 Vor dem Fahrzeugwechsel

Sie hatte immer etwas Extravagantes – die Höllentalbahn: erst ein anderes Stromsystem, heute noch besondere Anforderungen. Ende 2019 sollen auf der Strecke Coradia-Continental-Triebzüge Einzug halten; es wird ein Wechsel mit Folgen

26 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Bayern im Verzug

Während Italien und Österreich bei ihren Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel schon weit vorangeschritten sind, blockieren in Bayern Bürger die Planungen

44 Wachgeküsst

Nach langem Dornröschenschlaf ist der Bahnhof Deinstede zu neuem Leben erwacht

46 Diesel in der Nase Titel

Um das Jahr 1970 herum war das Sauerland eine Hochburg der V-160-Familie inklusive der Vorserien-Loks. Ein Eisenbahnfreund erinnert sich an seine erste Begegnung mit der V 162

55 Thüringer Kontrastprogramm

Das Besondere an diesem Zug ist der eingereihte Länderbahn-Gepäckwagen im DR-Personenzug aus Reko-Dreiaxlern

■ Modellbahn

52 Nebenbahn-Dieselbrummer

Märklins HO-Modell des VT 95 ist tausendfach produziert worden, der kleine Schienenbus hat Kultstatus. Aber wer kennt eigentlich das konkrete Vorbild?

56 Neu im Schaufenster

Zehn Seiten Kurzinformation zu Modellneuheiten, die im Fachhandel zurzeit auf Käufer warten

Service

103 Leserbrief
104 Buch & Film
106 Termine/TV-Tipps
108 Kleine Bahn-Börse
108 Fachgeschäfte
112 Veranstaltungen
122 Vorschau/Impressum

Armin Mühl



Florian Dürr



114–119

Das einmalige Nebenbahnflair einer französischen Station kann man in diesem Modell nacherleben

38–43

Mit Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel ist Österreich schon gut aufgestellt. Eine Taurus-Lok eilt durchs Inntal

Günter Hauthal/Eisenbahnstiftung



Oliver Strüder



Neue Serie

52–54

Märklin brachte 1955 den VT 95 in H0 heraus – wir betrachten Modell und Vorbild

92–98

Die IC2-Doppeldecker der DB sind jetzt auch auf Modellbahngleisen im Kommen

46–51

Im Sauerland waren vor 50 Jahren viele Vorrerienloks der Reihen 217 und 218 heimisch

66–72

Sechs Etagen – sechs Landschaften – selbst auf engem Raum ist große Vielfalt möglich



Gunnar Selmann

Frank Riedl

66 Anlagenfläche hoch sechs

Hobbyräume für die Modellbahn haben leider begrenzte Größe. Wenn man jedoch sechs Ebenen geschickt übereinander plant, kann man verschiedene Landschaften gestalten und lange Züge auf Reisen schicken

73 Helfer im Gleisbereich

Der Begriff Rückmeldung ist im Modellbahnsegment weit gefasst: Neben Bausteinen, die das erledigen, gibt es weitere Technikkomponenten, die Rückmeldungen überhaupt erst ermöglichen

76 Lichteffekte für Tüftler

Von der Modellbahnindustrie wird eine Vielzahl an Lichtsteuermodulen offeriert. Doch es geht durchaus preiswerter, solch eine Lichtsteuerung selbst zu basteln

80 Kreative Ideen umgesetzt

Beim Arbeiten mit der Stepcraft-Universalmaschine haben wir zuerst den Umgang mit der Fräs- und Bohrspindel ausprobiert

92 Schnelle Doppeldecker im Test **Titel**

Modelle der IC2-Zuggarnituren für H0 gibt es inzwischen in diversen Maßstäben von Brawa in 1:87, von Märklin/Trix in 1:93,5 und von Piko in 1:100

100 Getreideernte auf heißem Acker

Je nach Region und Witterung ist die Getreideernte im Juli in vollem Gange, was wir in 1:87 zum Nachbauen empfehlen

114 Mit der Bahn durch Frankreich **Titel**

Weshalb ein Niederländer Motive aus dem französischen Zentralmassiv nachbaute, hängt mit seinen Urlaubserinnerungen zusammen, die er in H0 konserviert hat

120 Feldbahn für Kohletransporte

In Bad Dürrenberg gab es in Epoche II eine Kohlebahn zur Materialversorgung der Saline – eine H0i-Anlage erinnert daran



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Titelbild: Bw-Parade in H0 mit Märklins Bundesbahn-Lok 03 219 (l.) und Fleischmanns Reichsbahn-Lok 03 2151 (r.)

8 Seiten extra

Meisterschule Modelleisenbahn

Bahnfahrzeuge – Güterwagen
Kesselwagen-Verfeinerung, Teil 2
Frmentafeln und mehr
für das perfekte Epoche-III-Aussehen

ab Seite
82

Straßenverkehr – Straßengestaltung
Vorbildgetreuer Straßen- und Wegebau
Epochengerechte Regeln
und Normen für den Straßenbau

■ Höllentalbahn

Vor dem nächsten *Generationswechsel*



Noch kann man auf der Höllentalbahn mit lokbespannten Zügen fahren. Aber zum Fahrplanwechsel im Dezember rückt die Breisgau-S-Bahn mit Coradia-Continental-Triebzügen an. Dann beginnt ein neuer Abschnitt in der Elektrotraktion der Schwarzwald-Steilrampe

Sie suchen noch ein Reiseziel für diesen Sommer? Eines mit sehenswerter Landschaft, aufregendem Bahnbetrieb und dem prickelnden Beigeschmack, dass man etwas ganz kurz vor dem Schluss erlebt? Wir hätten da ein Ziel. Fahren Sie in den Schwarzwald, fahren Sie zur Höllentalbahn Freiburg (Breisgau) – Neustadt (Schwarzwald). Dort gibt es felsige Schluchten, dort müssen sich die Züge 600 Höhenmeter nach oben arbeiten. Und dort steht bald ein Fahrzeugwechsel an.

Aktuell meistern DB-Elloks der Baureihe 146 mit Doppelstock-Zügen die anspruchsvolle Strecke. Mit dem Triebfahrzeug auf der Bergseite pendeln die Regionalbahnen auf der Höllentalbahn und auf der benachbarten Dreiseenbahn Titisee – Seebrugg. Aber schon demnächst sollen erste Vorboten des Wandels zu sehen sein. Und voraussicht-



Nach der 145 wickelt die Baureihe 139 (E 40 mit elektrischer Widerstandsbremse) den Betrieb auf der Höllental- und Dreiseenbahn ab; Foto bei Hinterzarten, 1993

Charly Kissel



Die faszinierende Mittelgebirgslandschaft ist einer der Vorzüge der Höllentalbahn – und aus den Doppelstockwagen heraus gut zu betrachten

Charly Kissel

Von 1936 an fuhr die Reichsbahn auf der Höllentalbahn und auf der Dreiseenbahn (Foto) mit 20 kV/50 Hz; im Bild die E 244 21, eine der Versuchsloks

Slg. Dr. Brian Rampp

Im Bahnhof Posthalde fährt die 145 155 mit einem Nahverkehrszug in die Steigung (1978). Von 1960 bis 1979 kann man die E 44 mit elektrischer Widerstandsbremse auf der Höllentalbahn sehen. Im Winter 1955/56 war die Strecke noch ein elektrischer Inselbetrieb (u.)

Georg Wagner, Slg. MHZ (u.)



lich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 haben Lok-Wagen-Züge auf beiden Strecken ausgedient; von da an übernehmen Alstom-Elektrotriebzüge des Typs Coradia Continental. Das nächste Kapitel in der Elektrotraktion der Region beginnt.

Auch wenn der Reisende das heute womöglich nicht mehr so merkt: Leicht hatten es die Eisenbahn-Betreiber östlich von Freiburg nie. Die Strecke ins Höllental macht ihrem Namen durchaus Ehre, wartet doch ab Himmelreich eine strapaziöse

Kletterpartie mit Steigungen bis zu 57 Promille. Anders ließ sich die Region nicht erschließen, als die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen Ende des 19. Jahrhunderts an den Bahnbau gingen. Anfangs brauchte man sogar Zahnrad-Dampflok,



Bei Hinterzarten rollt eine 146 mit ihrer RB durch die winterliche Landschaft. Zum Teil stehen an der Strecke noch Oberleitungsmasten aus der Reichsbahnzeit (2017) Heiko Focken

um die Höhen nach Neustadt zu erklimmen. Dass sich die Fortsetzung der Höllentalbahn nach Donaueschingen und die abzweigende Dreiseenbahn ein wenig „zahmer“ gebärden, änderte an der Hürde Höllental nichts. So oder so mussten die Züge erst mal in die Berge kommen.

Erste Elloks in den 1930ern

Das verhalf der Strecke schon früh zu betrieblicher Extravaganz. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) wollte in den 1930ern ein abweichendes Stromsystem unter Praxisbedingungen testen; da kam die Höllentalbahn sehr gelegen. Sie befand sich weitab des mit 15 kV/16 2/3 Hz ausgerüsteten Wechselstrom-Streckennetzes und stellte hohe Anforderungen an die Triebfahrzeuge. So konnte man den Betrieb mit Industriestrom aus dem Landesnetz – 20 kV/50 Hz Wechselstrom – gleich unter Extrembedingungen erproben.

Um es kurz zu machen: Das Experiment glückte. Die vier Ellok-Prototypen E 244 01, E 244 11, E 244 21 und E 244 32 waren teils ausgesprochen komplizierte Einzelgänger, sie liefen auch nicht alle zur vollsten Zufriedenheit, doch gelang mit ihnen vom Betriebsstart 1936 weg ein Quantensprung. Mit Dauerleistungen zwischen 1.720 und 2.340 kW konnten die E 244 in der Steigung das Doppelte der Last ziehen, die eine der bulligen Tenderdampfloks der Baureihe 85 schaffte. Und die 85 war bei Erscheinen der Elloks gerade erst drei Jahre im Dienst.

In der Folge dienten die Dampflokzüge zwar noch als Reserve und Unterstützung für die aus den Baureihen E 44 und E 44^s abgeleiteten Elloks, aber der Betrieb mit Fahrdrat bewährte sich – auf der Höllentalbahn wie auf der Dreiseenbahn. Er funktionierte zuverlässig, nach dem Zweiten Weltkrieg wurde mit der aus der E 44 005 umgebauten E 244 22 sogar eine fünfte Maschine für die 50-Hertz-Strecken bereitgestellt. Die französische Besatzungsmacht interessierte sich sehr für das System im Schwarzwald und bezog die Erkenntnisse

in die Planungen ein, als es um die weitere Elektrifizierung im Heimatland ging.

Das Ende des Sonderbetriebs

Die Bundesbahn führte den ungewöhnlichen Inselbetrieb im Schwarzwald fort – mit den E 244 und mit einem Umbau-Triebwagen ET 255 01, der aus einem ET 25 entstanden war. Als sich Ende der 1950er-Jahre der Fahrdrat über die Rheintalstrecke dem Raum Freiburg näherte, konnte man freilich daran denken, das konventionelle Strom-



Hinterzarten ist mit 885 Metern über Normalnull der höchstgelegene Bahnhof der Höllentalbahn – und im August 1978 ein Zwischenhalt für die 145 176 und ihren Zug

Jürgen Hörstel



system auch auf der Höllental- und Dreiseenbahn einzuführen. Das war die Chance, den teuren Sonderfall des 20-kV/50-Hz-Betriebs mit seinen eigenständigen Versorgungsanlagen und Triebfahrzeugen aufzugeben – zugunsten von einheitlichen Anlagen sowie Lokomotiven des konventionellen Bestands. Versuche spielten nun keine Rolle mehr.

» Am 29. Mai 1960 ging die DB im Höllental zum Wechselstrombetrieb mit 15 kV/16 2/3 Hz über

Ergo begann mit dem Sommerfahrplan am 29. Mai 1960 das zweite Kapitel im elektrischen Dasein der Höllental- und Dreiseenbahn. Der Betrieb mit 15 kV/16 2/3 Hz war nicht weniger als die radikale Abkehr vom bisherigen: Die E 244 (und der Triebwagen) quittierten den Dienst, an ihre Stelle rückten vor allem E 44 mit elektrischer Widerstandsbremse. Generell stand die Höllentalbahn nun verschiedenen Triebfahrzeug-Baureihen offen, was eine DB-Dienstvorschrift für den Steilstrecken-Abschnitt Hirschsprung – Hinterzarten von 1963 belegt. Demnach durften E 10, E 40, E 44 und E 94 auf dem Streckenabschnitt fahren, vorausgesetzt, dass jede Lok mindestens vier Bremssysteme besaß. Außerdem mussten auf jedem Triebfahrzeug zwei Mann mitfahren, damit einer notfalls Lok und Wagen anhalten konnte. Und in jedem Zug waren Radvorleger mitzuführen, um die Garnitur bei einem Halt im Gefälle zu sichern. Es gab also noch Besonderes im Betrieb.

Fast zwei Jahrzehnte herrschten die E 44 mit Widerstandsbremse (ab 1968: 145) im Schwarzwald vor. 1979 zog die Bundesbahn die Altbau-Elloks von der Höllental- und Dreiseenbahn ab, die Leistungen gingen auf die Baureihe 139 (140 mit elektrischer Widerstandsbremse) über. Der nunmehr dritte Elloktyp auf der Strecke war bis in die frühen 1990er-Jahre das Standardfahrzeug und insbesondere bei Reisezügen das Rückgrat der Traktion.

Die „Neuzeit“ mit 143 und 146

Bald nach der Wiedervereinigung bekamen es Eisenbahner und Reisende im Höllental mit einer Maschine der Reichsbahn zu tun. Die Ellok-Baureihe 143, zunächst von der DB bei der DR angemietet, wurde recht schnell in der Region heimisch und erwarb sich als weitere verlässliche Kraft ihre Meriten. Der „Trabbi“ blieb auch in Diensten, als

Schwarzwald fast wörtlich genommen: Zwischen dichten Nadelbäumen klettert die 143 mit ihrem Doppelstockzug über das Ravennaviadukt bergwärts (2016) Heiko Focken

1994 die Deutsche Bahn AG an die Stelle von Bundesbahn bzw. Reichsbahn trat. Gut 20 Jahre lang war die 143 vor den Zügen des regionalen Reiseverkehrs zu sehen – zuletzt mit Doppelstockwagen, die nicht nur mehr Sitzplätze boten, sondern dank recht großflächiger Fenster auch eine gute Sicht auf die kühnen Felshänge und tiefen Waldgebiete. Die Wagen blieben weiterhin im Einsatz, als im Jahr 2016 noch einmal ein Wechsel vollzogen wurde und sämtliche Leistungen auf die Ellok-Baureihe 146 übergingen.

Just für diese Maschinen steht nun der letzte Sommer zwischen Freiburg, Neustadt und Seebrugg an. Zum Dezember geht die Breisgau-S-Bahn an den Start, vorab sollen testweise einige ihrer Elektrotriebzüge auf der Strecke fahren. Die bei Eisenbahnfreunden halb mitfühlend, halb missmutig „Grinsekatten“ genannten Fahrzeuge werden die lokbespannten Züge komplett ersetzen. Es bleibt nur die Frage, ob die kleinen Fenster der Coradia Continental ausreichen, um interessierten Reisenden beim Blick aus dem Zug die faszinierende Mittelgebirgswelt nahe zu bringen. Deshalb legen wir Ihnen lieber mal diesen Reisetipp ans Herz: Fahren Sie in den Schwarzwald, fahren Sie zur Höllental- und Dreiseenbahn – und fahren Sie am besten bald. Dann können Sie noch Elloks und Doppelstockwagen erleben. Und wenn Sie möchten, die jährlichen Sommer-Dampfzüge auf der Dreiseenbahn als Kontrast dazu. Viel Vergnügen! Max Esser

Lesetipp

Mehr zur Höllentalbahn und allgemein zu Steilstrecken in Deutschland finden Sie in Heft 4/2019 von *Bahn Extra*, ISBN 978-3-95613-140-0.

Es ist ab 13. Juni im Handel.





Der Radius der Ulmer 03 reichte zeitweise bis in den Norden Baden-Württembergs. Am 25. April 1971 wartet 003 168 vor E 1870 am Hausbahnsteig des Bahnhofs Lauda auf die Abfahrt Richtung Crailsheim

Joachim Claus/Eisenbahnstiftung

Am 6. Juni 1978 verlässt 03 2117 den Bahnhof Aschersleben mit P 9536 nach Halberstadt. Ende der 1970er-Jahre mussten sich auch bei der DR die einst stolzen 03 mit kaum noch standesgemäßen Diensten begnügen

Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung



■ Im Fokus: Baureihe 03 bei DB und DR

Vielseitig wider Willen



Von keiner anderen dreifach gekuppelten Schnellzuglok wurden mit 298 Stück so viele Exemplare gebaut wie von der 03. Nach 1945 erlebte die leichte Pacific-Lok in West und Ost eine ähnliche Karriere – aber zeitlich versetzt

März 1958 in Kaiserslautern: Die 03 044 ist mit dem D 1114 Frankfurt (Main) – Paris in den Hauptbahnhof eingefahren. Der Fahrplan gönnt dem internationalen Schnellzug nur einen kurzen Zwischenhalt, dann geht es weiter Richtung Saarbrücken. Juli 1971 bei Ulm: Eine 03 hat den abendlichen Nahverkehrszug auf

der Strecke nach Schelklingen übernommen. Beinahe gemächlich zuckelt sie mit der Garnitur dahin. 13 Jahre liegen zwischen diesen beiden Szenarien, die recht anschaulich die „Karrierestationen“ der Baureihe 03 bei der Deutschen Bundesbahn abstecken. Wobei es eine ähnliche Entwicklung auch bei der Deutschen Reichsbahn gab: Im Juli 1975

stand die 03 dort noch hoch im Kurs und fuhr beispielsweise Schnellzüge zwischen Leipzig und Berlin. Anfang der 1980er-Jahre musste sie sich meist mit einem „Gnadenbrot“ in Form von Personenzügen begnügen.

Die 03 „im Westen“

Die Baureihe 03 hatte bei der Deutschen Reichsbahn ab den 1920er-Jahren eine große Verbreitung erreicht (siehe Kasten). Die im Vergleich zur Baureihe 01 leichtere Pacific-Ausführung der Einheitsdampflok eignete sich für viele Strecken und wurde deshalb auch in großer Stückzahl gebaut – 298 Exemplare waren der Höchstwert für die in der Zwischenkriegszeit von der Reichsbahn beschafften Schnellzugdampflok. Der größte Teil dieser Maschinen verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg im Westen und kam zur 1949 geschaffenen Bundesbahn. Sie nahm 144 Exemplare wieder in Betrieb, hinzu kam 1952 die aus Österreich zurückgekehrte 03 113.

