

# Vorbild und Modell 01/05

Baureihe 03 - die leichte Pacific

## Das Vorbild

Die Baureihe 03 war nicht die erste Schnellzuglok der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), als 1930 die ersten Exemplare aus den Werkshallen rollten. Fünf Jahre zuvor waren das die Baureihe 01 und ihr Vierzylinder Pendant die Baureihe 02. Die 03 war jedoch die erste in grösserer Serie gebaute Schnellzuglok der Einheitsbauart, obwohl sie zunächst gar nicht im Bauprogramm vorgesehen war.

### Schwergewicht 01

Die 01 mit ihren 20 Tonnen Achslast war für die meisten Hauptstrecken der Länderbahn zu schwer, und das Streckenausbauprogramm der Reichsbahn stockte aufgrund der Wirtschaftskrise Ende der Zwanziger. So blieben die ersten 01er zunächst auf Mittelgebirgsabschnitten im Einsatz, wo bis dahin Länderbahnloks die schweren Schnellzüge mit Vorspann und Schub über die Rampen gezogen hatte. Im Flachland dagegen reichten die leichteren Renner der Baureihe 03 völlig. Ende 1932 gab es bereits knapp einhundert von ihnen, die - bis auf Deutschland südlich der Mainlinie - flächendeckend verteilt waren. Dabei lag der Schwerpunkt auf Flachlandstrecken nördlich der Mittelgebirge. Dort ersetzte die 03 vor allem die preussische Gattung S10 (BR 17).

Nach den drei Baumusterloks 03 001 bis 003 von 1930, die sich im Bw Osnabrück mit den von der Reichsbahn nachbestellten S 3/6 (BR 18.5) einen Dienstplan der Strecke Köln – Hamburg teilten, wurden zwischen 1931 und 1938 weitere 295 Maschinen der BR 03 geliefert. Die erste Serienlok. 03 004, erhielt die Schwarzkopff Fabriknummer 10000, und die letzte, 03 298, lieferte Borsig 1938.

### Schlanke 03

Als „kleine Schwester“ der Baureihe 01 lehnte sich die 03 eng an deren Bauart an. Derselbe Treib- und Kuppelrad-Durchmesser (2000 mm) trug zu dieser Ähnlichkeit ebenso bei wie das 01-ähnliche Fahrwerk, auch wenn der schlankere und schwächer dimensionierte Kessel die 03 etwas weniger wuchtig aussehen liess.

Ab der 03 163 wurde der Raddurchmesser des führenden Drehgestells von 850 auf 1000 mm vergrössert. Durch dessen verstärkte Abbremsung konnte die Höchstgeschwindigkeit von anfangs 120 km/h auf 130 km/h erhöht werden. Einzelne Exemplare durften für die Ersatz-Fernschnellzüge des „Fliegenden Hamburger“ oder die mit der Reihe 61 bespannten Henschel-Wegmann-Stromlinienzüge auch 140 km/h schnell laufen.



Eine Baureihe 03.10 im Original: Bei genauerem Hinsehen fällt die Tenderabdeckung auf, mit der die DB den Kohlenstaubflug auf die nachfolgenden Schnellzugwagen minimieren wollte. Ein Detail, das Michael Bahls dann auch ins Modell übersetzt hat. Foto: Michael Bahls

## Verkleidung

Die 03er waren damit für Versuche mit der neuen Stromlinienverkleidung prädestiniert: 1934 die teilverkleidete 03 154 bzw. zwei Jahre später die analog zur Baureihe 05 vollverkleidete 03 193 als deren Ersatzlok für die Fernschnellzüge Berlin – Hamburg. Als Anfang 1938 die letzte Maschine, 03 298, abgeliefert wurde, hatte sich die Stromlinienverkleidung für Schnellzugloks mit der Bestellung der stärkeren Dreizylinder-Baureihen 01.10 und 03.10 durchgesetzt.

Die 03er waren zumeist mit Tendern der Bauformen mit 32 m<sup>3</sup> Wasserkastenvolumen geliefert worden, später kam auch der Tausch mit 34er Tendern vor. Für Strecken mit kurzen 20-m-Drehscheiben stand der 30 m<sup>3</sup> fassende 2'2 T 30 mit zwei festgelagerten Achsen und nur einem Drehgestell zu Verfügung und die Stromlinien-03er hatten vierachsige 34 m<sup>3</sup>- oder fünfachsige 37 m<sup>3</sup>-Tender.

## Höhenflug und Abstieg

Nach 1945 verblieben in den Westzonen, der späteren Bundesrepublik, etwa 150 Loks der Baureihe 03 und übernahmen einen Grossteil des Fernverkehrs auf den Flachlandstrecken. Häufige Ueberbeanspruchung führte allerdings mehr und mehr zu ihrem Ersatz durch die 01 und 01.10, so z.B. Ende der fünfziger Jahre auf der „Rollbahn“ Hamburg – Köln, und die 03 wanderte in leichtere Dienste ab. Inzwischen hatte die 03 von der DB die kleineren Witte-Windleitbleche bekommen.

Die fortschreitende Elektrifizierung verdrängte die Baureihe 03 in den sechziger Jahren in untergeordnete Leistungen. 1968 erhielten noch ca. 40 Maschinen als Baureihe 003 neue Betriebsnummern; die meisten waren in den Bws Hamburg-Altona und Mönchengladbach beheimatet, verschwanden aber dort bis 1969. Auslauf-Bw für die 03er war Ulm, wo sie seit 1961 als Ersatz für die bayerische S 3/6 (BR 18.6) beheimatet waren und von Ulm, Friedrichshafen, Crailsheim und Lauda aus eingesetzt wurde. Planmässig war die BR 03/003 im Sommer 1971 zum letzten Mal mit drei Lauftagen vorgesehen, darunter mit dem D 599 von Kiel auf seinen letzten Kilometern zwischen Friedrichshafen und Lindau.

## Das Ende

Vom Bw Ulm aus traten insgesamt 33 Loks der Baureihe 03 ihre letzte Fahrt an. Als letzte verabschiedete 003 088 vor einem Sonderzug am 3. September 1972 offiziell die Baureihe. Neun Tage später wurde sie in Ulm z-gestellt, verbrachte den nachfolgenden Winter noch als selbstfahrende Heizlok in Friedrichshafen und wurde am 24. Februar 1973 ausgemustert. Zusammen mit der vorletzten DB-003, der am 15. August 1972 ausgemusterten 003 131, war sie aber noch bis zum Sommer 1973 auf verschiedenen Ausstellungen zu sehen. Betriebsfähig erhalten blieb keine der Bundesbahn-03er. 003 188 steht als Denkmal in Kirchheim/Teck und die 003 131 kam 1973 zum Dampflokmuseum nach Neuenmarkt-Wirsberg.



Zwei 03.10er begegnen sich in Köln Hbf. Während die linke Maschine eindeutig als 03 1049 identifizierbar ist, fehlt bei der rechten Lokomotive das entsprechende Schild. Beide Loks besitzen Neubaukessel, die in den Jahren 1957 – 59 eingebaut wurden. Dennoch schieden die störungsanfälligen 03.10 einige Jahre vor den Ursprungs-03ern aus dem Betriebsdienst.

Foto: Michael Bahls

## Die Baureihe 03 in 1:220

Im kleinen Massstab 1:220 dominieren zwei Typenreihen von Schnellzuglokomotiven seit mehr als 20 Jahren die Szene. Dies sind zum einen die Einheitslokomotiven der Baureihe 03 und zum anderen die legendäre bayrische S 3/6 (Baureihe 18.4-6). Wobei ich weder die schöne Württembergerin (Baureihe 18.1) noch die Baureihe 10 unerwähnt lassen möchte.

### Z-Pionierin

Die Baureihe 03 war von Anfang an dabei. Justament als im Bahnbetriebswerk Ulm die letzten Vorbild 03er z-gestellt wurden, brachte Märklin die kleinste Modelleisenbahn der Welt heraus - mit der Baureihe 03 als Schnellzuglok der ersten Stunde. Diese Lok (8885) hatte einen für damalige Verhältnisse sehr fein detaillierten Aufbau, unter dem Umlaufblech hatte Märklin jedoch alles weggelassen was eine eingeschränkte Funktionalität befürchten liess. Das Treibgestänge wurde auf ein Minimum reduziert und erstrahlte in metallendem Glanz.

### Langläuferin

In den Jahren danach bewies die BR 03 ihre Schnellzuglokeigenschaften und brachte es sogar zu einem Eintrag in das Guinnessbuch der Rekorde. Die 8885 ist in der Epoche IV beschriftet (als 003 160-9) und passte damit ganz hervorragend zu dem Wagenmaterial der 70er Jahre.

Im Laufe der Jahre (1991) bekam dann das Treibradgestänge eine rote Einlage, die Verpackung wurde gewechselt, aber ansonsten blieb das Modell über Jahrzehnte unverändert.

### Die Blaue Mauritius

Es dauerte bis in das Jahr 1993 bis die Z-Bahner ihre BR 03 in der Epoche III bekamen, allerdings als eine BR 03.10 beschriftet. Bis auf die stahlblaue Lackierung unterschied sich die Lok aber nicht von der gut bekannten 8885. Die zur Lok gehörigen Schnellzugwagen der frühen Epoche III waren optisch ein Genuss und man fragte sich schon, warum eine Weiterentwicklung der Baureihe durch Märklin nicht erfolgte.

### Basisfahrwerk

Dies insbesondere, da die Kleinserienfirma Railex 1987/88 auf der Basis des bewährten Märklin Fahrwerks der 8885 eine Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 mit Neubaukessel anbot, die insbesondere in der Detaillierung unterhalb des Umlaufbleches neue Massstäbe setzte; auf einmal waren Bremsen, Behälter und Detailgestänge vorhanden. Hinzu kam, dass diese Detaillierung keinen negativen Effekt auf die Funktionalität hatte – ganz im Gegenteil, dank Tenderstromaufnahme war die BR 01 der Märklin 03 deutlich in den Fahreigenschaften überlegen.



Die beiden Märklin 03er im direkten Vergleich: Vorne die 8885 aus dem Jahre 1972, hinten die aktuelle 03 der Epoche III – die Optik der brünierten Räder ist bestechend!



Einen neuen Massstab setzte 1987 die 01 von Railex mit ihrer hohen Detaillierung bei voller Anlagentauglichkeit. Nur das Fahrwerk erinnert entfernt an die 03-Basis.

Im Jahr 1997 kam eine weitere 03.10 auf den Markt. Diesmal in der Version der DRG, also Epoche II, und mit Vollverkleidung. D.h. hier waren die angesprochenen Detaillierungsprobleme nicht mehr relevant. Die Ausschnitte für die Vor- und Nachlaufachse waren zwar nicht vorbildkonform, liessen sich aber nicht vermeiden, da Märklin die volle Funktionalität auch beim Industriekreisbogen garantieren wollte.

### Erneuerung

In 2003 dann die Ueberraschung, Märklin kündigte die überarbeitete BR 03 in der Epoche III an. Anstelle der gewohnten Witte-Windleitbleche der 8885 hatte die Neue jetzt Wagner-Windleitbleche, einen fünfpoligen Motor und brünierte Räder (tolle Optik!), aber nach wie vor keinerlei Detaillierung unterhalb des Umlaufbleches. In 2005 wurde dann noch eine Epoche IV Sonderserie aufgelegt, bei der das BW München 1972 zur Olympiade grüsst. Der Detaillierungsgrad blieb unverändert. Dass es die BR 03 für Märklin-Sammler auch in Gold, Silber und Bronze gibt, sei hier der Vollständigkeit halber erwähnt.

### Kleinserienvariationen

Die BR 03 mit ihren vielen Vorbildvariationen war und ist natürlich das ideale Gebiet für Kleinserienhersteller. Bereits 1984 bot die Firma Westmodel einen Umbausatz an, der aus der 8885 eine 03.154 machte, d.h. die Lok der DRG die in ihrer Teilverkleidung als Versuchslok den Weg zur Vollverkleidung ebnete. Zeitgleich dazu konnte man einen Ergänzungssatz erwerben, der es einem ermöglichte die Detaillierung unterhalb des Umlaufbleches nachzubilden. Die 8885 war dann auch die Basis für Westmodel's BR 01.5 der Deutschen Reichsbahn. 1986 folgte die stahlblaue 03.10 mit silbernen Zierringen, 1990 dann die erste vollverkleidete 03.10. Die Bausätze erforderten einiges Geschick bei Bau. Es verwundert deshalb nicht, dass noch heute immer wieder verbastelte Modelle den Weg in den Handel finden.

Auch der Kleinserienhersteller Krüger nahm sich der BR 03 an und versorgte sie mit Detailsteuerung, Aschkasten, Führerstandtüren, verglasten Fenstern und vielem mehr. Er ist bis dato der einzige Anbieter, bei dem auch Tendervariationen auf Wunsch erhältlich sind.



Die vollverkleidete 03.10 von Westmodell. Das Modell feierte eine „zweite Geburt“, da dem Vorbesitzer offensichtlich das nötige Bastelgeschick fehlte. Die verkleideten Puffer waren z.B. als Lampen bemalt und das Gehäuse an der Aussenseite verklebt. Das schwere Messinggussgehäuse sorgt nebenbei noch für eine ansehnliche Zugkraft der Lok. Die Schürze unter dem Führerstand ist im wohlthuenden Gegensatz zum späteren Modell von Märklin nicht ausgeschnitten – der Industrieradius bleibt deshalb tabu.

Mitte der 90ziger Jahre startete Michael Bahls ein Projekt, indem er versuchte, die BR 03.10 der jungen deutschen Bundesbahn vorbildnah nachzugestalten. Natürlich kam die gute alte Märklin-8885 wieder als Basis zur Anwendung. Er verwendete Techniken, die er aus der Optimierung der BR 10 gewonnen hatte - und die Railex BR 01-Detaillierung als Vorbild.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen und steht der BR 01 in Detaillierung und Funktionalität in nichts nach bzw. übertrifft sie in einigen Punkten sogar. Es dauerte aber bis ins Jahr 2005, bis endlich auch die originäre BR 03 in der optimierten Detaillierung bei Bahls verfügbar wurde.



Die BR 03 von Bahls in voller Detaillierung zeigt die Details, die dem Grossserienmodell fehlen. Besonders die Bremsen verleihen dem Fahrwerk die Kompaktheit, die es bei aller Filigranität ausstrahlt.



Dazu im direkten Vergleich die 03.10, die Bauartunterschiede sind deutlich zu erkennen. Im Fahrwerksbereich fehlen noch einige Zurüstteile, wie die Bremsen des Vorlaufgestells oder die Schienenräumer.



Die blaue 03.10 von Märklin nachdem sie von Michael Bahls gesupert wurde. Jetzt hat sie alle Zutaten, die das Herz der Dampflokenhustianen höher schlagen lassen.

## Zugbildung mit der BR 03 in Z

**M**ittlerweile sind eine Unzahl von verschiedenen Wagentypen über die vergangenen 33 Jahren von Märklin und Kleinserienherstellern herausgegeben worden und es fällt trotzdem nicht immer leicht damit vorbildnahe Züge zusammenzustellen. Wir haben es mal probiert.

Fangen wir mit der Epoche III an, die für viele Modellbahner die interessanteste ist. Die Epoche III beginnt mit dem Gründungsjahr der Deutschen Bundesbahn 1949. Es dominieren Länderbahn- und Reichsbahnbauarten. 1956, das Jahr der Klassenreform, bietet ein nicht minder einzigartiges Nebeneinander vielfältiger alter und prägnanter neuer Typen; das „blaue F-Zug-Netz“

oder die LS-Züge stehen ebenso dafür wie bayerische Lokalbahn- oder preussische D-Zug-Wagen. 1962 lässt mit dem fest etablierten TEE-Netz, dem neuen „Rheingold“ oder den „Silberlingen“ die Götterdämmerung für die altvertraute Eisenbahn aufziehen, die nun endgültig alle Wagen der Holzbauart ausmüstert.

Das Jahr 1968 schliesslich markiert mit der computergerechten Umzeichnung der Triebfahrzeuge und der als bald folgenden neuen Farbgebung das Ende der Epoche III.

Versuchen wir uns einmal an vorbildgerechten Garnituren, die nicht nur das Herz des Z-Freundes höher schlagen lassen...



Hier muss die 03 vor F 33/34 "Gambrinus" Dienst machen. Eigentlich sollte es eine BR 05 des Bw Hamm P sein, wegen des spektakulären 703-km-Langlaufs München - Frankfurt(M) - Köln - Hamburg, aber bei uns in Spur Z muss halt eine 03 ran.



Den Zug kann man sich mit 2x 87350 originalgetreu nachstellen (3x 2Klasse (B) + 1 Speisewagen (WR)). Wer einen blauen F-Zug der frühen Fünfziger Jahre zusammenstellen will, findet alles notwendige Wagenmaterial in der Dampfeil Packung (8135). Schön auch der direkte Vergleich zwischen der neuesten Märklin 03 (oben im Bahnhof) und der Kleinserienvariante.



Dieser Zug wurde in Anlehnung an D 384 (Post-Pw-B-AB-WR-AB-B-AB) zusammengestellt. Er führt 1958 die typische Kombination von Schürzen-Postwagen und Gepäckwagen.



Die drei letzten Wagen sind Kurswagen nach Regensburg (AB) und Stuttgart (B und AB). Die Zusammenstellung gelingt aus 87350 + 81434.



Die gesuperte blaue 03.10 mit der zeitgemässen Zuggarnitur "Blauer Enzian" (Kleinserienmodell als Zugset von Dieter Heckl).



Die blaue 03.10 hat vorbildgerecht den Dampfeil an den Haken genommen (zu dieser Zeit verkehrten nur sehr selten Speisewagen, deshalb haben wir auch im Modell darauf verzichtet) - ein typischer Vertreter der jetzt blauen F-Züge der frühen Bundesbahn.

**Vorbild und Modell 01/05**  
**Baureihe 03 - die leichte Pacific**

Text: Sven Rohmann, Jens Wimmel  
Bilder: Jens Wimmel (12), Michael Bahls (2)  
Gestaltung: Jens Wimmel  
© 2005 ZettZeit – Jens Wimmel  
www.zettzeit.ch  
info@zettzeit.ch

Diese Publikation ist rein privater Natur, herausgegeben für Freunde des Massstab 1:220 und andere Interessierte.

Der Download und Druck ist ausdrücklich gestattet und kostenfrei, sofern er nicht kommerzieller Natur ist.

Für sämtliche Angaben, technische und sonstige Daten sowie aus dem Download entstehende Kosten übernehmen die Verantwortlichen ausdrücklich keine Haftung.

Die erwähnten Firmennamen sind Markennamen der jeweiligen Hersteller.

Die Verwendung von Textpassagen und/oder Fotos für die Verwendung in kommerziellen Projekten ohne vorherige Anfrage ist ausdrücklich untersagt.