

Der Fall 03¹⁰ – oder die jüngste Königstochter

Es gibt einen Mythos unter Eisenbahnfreunden und Eisenbahnern, der ungebrochen ist. Er gilt einer Baureihe, die die meisten von ihnen selbst gar nicht mehr im Betrieb erlebt haben. Aber zu einem richtigen Mythos gehört es eben, dass er sich auf Folgegenerationen überträgt. Das tut er. Seit Jahrzehnten. Und die Faszination der beiden Autoren Hendrik Bloem und Fritz Wolff, die ganz unterschiedlichen Generationen angehören, liefert dafür Beweis genug. Dieser Mythos hat einen Namen: Nulldreizehn! Und damit ist schlichtweg die DB-Variante der 03¹⁰ mit Neubaukessel gemeint – mag die 03¹⁰ der DDR-Reichsbahn auch gleichfalls beeindruckende Leistungen erbracht haben – diese begründen eine andere und nicht zuletzt bereits umfänglich dargestellte Geschichte.



Frisch aus dem AW: 03 1014 hat vom 11.11. bis zum 5.12.1960 in Braunschweig eine L 0-Bedarfsausbesserung mit teilweiser Neulackierung erhalten. „Auf Nikolaus“, am 6.12.1960, wurde sie von Hagener Personal in Braunschweig abgeholt und die Wiedereinbindung in ihre stressigen Umläufe folgte auf dem Fuße. Hier stürmt sie, wenige Tage nach ihrer Rückkehr, mit E 1795, den sie von Siegen bis Hagen zu befördern hat, nördlich von Altena ihrer Heimat entgegen. Auf dem linken Windleitblech ein Aufkleber, der auf das Jubiläum „125 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ am 7. Dezember 1960 hinweist.

Schön sieht sie aus, nur die Krempe findet wenig Beifall: 03 1016 verlässt Köln Hbf über die Hohenzollernbrücke (3. April 1959). Mit ihrem schlanken Kessel wirkt sie weniger bullig als die umgebauten 01.0 und 01.10, aber gerade das macht sie so elegant und unverwechselbar. Die gut sichtbaren senkrecht auf dem Umlauf stehenden Sandkästen werden später tiefer gelegt, näher an den Wärme spendenden Kessel herangerückt und in Schräglage versetzt, um einem Verklumpen des Sandes entgegenzuwirken.

