

DR-Baureihe E 94

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Baureihe E 94** (DB-Baureihe 194 ab 1968, DR-Baureihe 254 ab 1970, ÖBB Reihe 1020) mit dem Spitznamen „Deutsches Krokodil“ bezeichnet eine Baureihe sechsachsiger schwerer Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn, die für den Güterzugdienst konzipiert waren.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
- 2 Nachkriegszeit
 - 2.1 Deutsche Bundesbahn
 - 2.2 Deutsche Reichsbahn
 - 2.3 Österreichische Bundesbahnen
- 3 Erhaltene Lokomotiven der Reihe
- 4 Literatur
- 5 Weblinks
- 6 Einzelnachweise

Geschichte

Die Elektrolokomotiven der Baureihe E 94 wurden ab 1940 gebaut und waren für den schweren Güterzugdienst konzipiert. Außerdem sollten sie die Durchlassfähigkeit schwieriger Rampenstrecken, wie zum Beispiel der Geislinger Steige, der Frankenwaldbahn, der Arlbergbahn und der Tauernbahn erhöhen.

Die Co'Co'-Loks stellten eine direkte Weiterentwicklung der Baureihe E 93 dar, von der sich die E 94 äußerlich auf Anhieb nur durch die fischbauchförmigen und gelochten Langträger des Brückenrahmens unterscheiden lässt. Die AEG lieferte bis 1945 146 dieser auch KEL (Kriegsellok) 2 genannten Maschinen mit den Betriebsnummern E 94 001 bis 136, E 94 145 und E 94 151 bis 159. Beim Fahrzeugbau wurden zunehmend Heimstoffe verwendet. Die Loks waren für 90 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen.

Die Loks der Reihe E 94 waren in der Lage, Güterzüge mit 2.000 Tonnen in der Ebene mit 85 km/h, 1600 Tonnen über 10 Promille Steigung mit 40 km/h, 1000 Tonnen über 16 Promille mit 50 km/h und 600 Tonnen über 25 Promille mit 50 km/h zu ziehen.

Nachkriegszeit

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Bestand aufgeteilt: Die meisten Loks gingen an die Deutsche Bundesbahn. Aus vorhandenen Teilen wurden auch nach Kriegsende noch Lokomotiven fertiggestellt und bei der DB und ÖBB in Betrieb genommen. Insgesamt 44 Maschinen erhielt die Österreichische Bundesbahn, die sie als Reihe 1020 betrieb und bis 1995 ausmusterte.

Deutsche Bundesbahn

Die DB ließ zwischen 1954 und 1956 weitere Lokomotiven mit den Nummern E 94 178 bis 196 und E 94 262 bis 285 nachbauen und erwarb vier weitere von der DR, so dass sie insgesamt 124 Fahrzeuge im Bestand hatte. Neben der Beförderung von Güterzügen waren sie als Schiebelokomotiven auf der Geislinger Steige und der Spessartrampe im Einsatz.

1968 zeichnete die DB die E 94 gemäß ihrem Baureihenschema in die UIC-Baureihenbezeichnung 194 um.

Die nach dem Krieg gebauten Loks E 94 262 bis 285 sowie E 94 141 und 142 durften ab 1970 100 km/h fahren und erhielten die Nummern 194 562 bis 585 sowie 541 und 542. Diese Loks waren auch mit einer Hochspannungsteuerung BBC/Siemens ausgerüstet und mit 4680 kW wesentlich leistungsfähiger. Der Einsatz der Baureihe 194 bei der Bundesbahn beschränkte sich ausschließlich auf den süddeutschen Raum. Nördlichste und westlichste Anlaufpunkte waren Bebra und Mainz-Bischofsheim. Acht 194.5 erhielten für den Nachschubdienst ein zusätzliches rotes Schlusslicht, welches zum einen den Lokführern das ständige Auf- und Absteigen von der Lok zum Umsetzen der Schlussscheibe ersparte, zum anderen auch die Anzeige des Falschfahrtsignals (Zg 2) ermöglichte. 194 178 wurde als einzige Lok ihrer Baureihe in das ab 1974 gültige Farbschema ozeanblau-beige umlackiert. Erst im Jahr 1988 endete dann der Einsatz der Baureihe 194 bei der DB.

Deutsche Reichsbahn

Im Bereich der Deutschen Reichsbahn in der DDR waren 30 Lokomotiven verblieben, von denen aber zehn schadhaft abgestellt waren. Davon wurden nach dem Ende des elektrischen Betriebs im März 1946 25 Stück in die Sowjetunion als Reparationsgut verbracht. Dort wurden sie in der Mehrzahl für einen Versuchsbetrieb bei Perm auf 1520mm umgespurt und mit SA3-Mittelpufferkupplung ausgerüstet. Die nicht dafür ausgelegten Drehgestelle büßten dabei an Stabilität ein. Wegen des Platzmangels musste man auch die Radsterne abdrehen.

DR-Baureihe E 94 DB-Baureihe 194, DR-Baureihe 254 ÖBB Reihe 1020	
	
E94 080 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen	
Nummerierung:	bei Ablieferung: * E 94 001–196 (mit Lücken) * E 94 262–285 * ÖBB 1020.45–1020.47
Anzahl:	197 als E 94 gebaut 3 als ÖBB 1020 gebaut
Hersteller:	AEG, SSW, Krauss Maffei, Krupp, Henschel, WLF
Baujahr(e):	1940–1945 1954–1956
Ausmusterung:	1988 (DB) 1991 (DR) 1995 (ÖBB)
Achsformel:	Co'Co'
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	18.600 mm
Drehzapfenabstand:	10.000 mm
Drehgestellachsstand:	4.600 mm
Gesamtradstand:	13.700 mm
Dienstmasse:	118,7 t / 121,0* t
Radsatzfahrmasse:	19,8 t / 20,2* t
Höchstgeschwindigkeit:	90 km/h / 100** km/h
Stundenleistung:	3.300 kW / 4680 kW **
Dauerleistung:	3.000 kW
Anfahrzugkraft:	363 kN

Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Zwickau–Aue–Johanngeorgenstadt um das Jahr 1950 gab es auch Pläne, diese zu elektrifizieren. Insgesamt 16 Loks E 94 sollten den dortigen Verkehr für die Uranabfuhr der SDAG Wismut übernehmen. Zu einer Verwirklichung dieser Pläne kam es aber nicht, da unter anderem die Vorkommen weniger ergiebig waren als erhofft. 1952 und 1953 wurden von der UdSSR die 25 Lokomotiven wieder an die DR zurückgegeben. Wegen der geänderten Spurweite erfolgte das in der Regel in drei Teile zerlegt und auf Flach- bzw. Tiefladewagen verladen.

Da E 94 032 schon im Jahr 1948 zur DB abgegeben wurde, befanden sich damit 29 Loks im Schadpark, von denen bis Ende der 1950er Jahre 23 Maschinen wieder in Dienst gestellt werden konnten. Dabei mussten die Drehgestelle wieder in den Ursprungszustand gebracht werden, wobei auch die ausgedrehten Radsterne durch Neuteile ersetzt werden mussten. Problematisch bei der Aufarbeitung war, dass der Großteil der mit abgelieferten Zeichnungen nicht mit zurückgegeben wurde. Vier E 94 waren zwischen 1956 und 1960 an die DB verkauft und zwei E 94 wegen größerer Schäden als Ersatzteilspender ausgemustert worden.

Anfangs setzte die DR die E 94 von Bitterfeld, Halle (Saale), Leipzig-Wahren und Magdeburg-Buckau aus im schweren Güterzugdienst ein. Nach Elektrifizierung des Sächsischen Dreiecks ab 1963 wurden auch einige Loks nach Zwickau umstationiert. Seit dem 1. Juli 1970 liefen die E 94 bei der DR als Baureihe 254.

Als erste Lokomotive wurde am 30. Mai 1974 die 1973 nach einem Kabelbrand abgestellte 254 096 ausgemustert. Die Unfalllok 254 017 folgte am 13. Juli 1978. 1979 übernahm das Braunkohlenkombinat Bitterfeld die 254 057 und 058 und setzte sie unter eigener Regie ein. Auslauf-Bw wurde schließlich das Bw Engelsdorf östlich von Leipzig. Am 1. Januar 1991 besaß die DR noch acht Maschinen, die jedoch bis auf die Museumslok 254 056 im Laufe des Jahres ausgemustert wurden. Die 254er trugen bei der DR den Spitznamen »Eisenschwein«.

Österreichische Bundesbahnen

Leistungskennziffer:	27,8 kW/t / 27,3* kW/t
Treibraddurchmesser:	1250 mm
Stromsystem:	15 kV 16⅔ Hz
Stromübertragung:	Oberleitung
Anzahl der Fahrmotoren:	6
Antrieb:	Tatzlager
Bauart Fahrstufenschalter:	Handbetätigtes Nockenschaltwerk mit Zusatztrafo und Feinregler, eine halbe Umdrehung am Fahrstufenschalter bedeutete eine Fahrstufe
Bremse:	einlösige Druckluftbremse mit Zusatzbremse und elektrische Widerstandsbremse Kbr/K-GP m.Z. (Widerstandsbremse bei der DR ab 1981 ausgebaut]
Zugsicherung:	Sifa
Zugheizung:	1000V/16,7Hz (ursprünglich zusätzlich 800V)
* ab E 94 141 ** seit 1970 für E 94.5	



Die heutige DB-Museumslok 194 579 mit Zusatz-Schlusslicht im Jahre 1986 (Regensburg Hauptbahnhof)

Bereits bei der Planung der Lokomotiven, Österreich war bereits an das Dritte Reich angeschlossen, wurde ein Einsatz auf den Alpenrampen Arlbergbahn, Karwendelbahn, Karawankenbahn, Tauernbahn und Brennerbahn als Zug-, Vorspann- und Schiebelokomotive vorgesehen. Ab 1940 stellte die Deutsche Reichsbahn die Lokomotiven auch in der Ostmark als Baureihe E 94 in Dienst.

Nach Kriegsende befanden sich 44 Lokomotiven in Österreich. 1952 bestellten die ÖBB drei weitere Lokomotiven. Die Reihenbezeichnung wurde 1954 in Reihe 1020 geändert.



ÖBB 1020 007-9 mit Güterzug auf der Brennerbahn (1992)

Die Reihe 1020 wurde über Jahrzehnte im Güterzug- und Rampendienst eingesetzt und war in allen wichtigen Bahnbetriebswerken stationiert. Die Lokomotiven beförderten auch Züge in das benachbarte Ausland, bis München, Tarvis (Italien) und Jesenice (Slowenien).

Ab 1967 wurden die Lokomotiven modernisiert. Sie erhielten zum Beispiel zwei gummigefasste Stirnfenster (ursprünglich waren es drei schmale), Scheinwerfer-Schlusslicht-Kombinationen, einen neuen Anstrich (blutorange statt tannengrün) und Düsenlüftergitter an den Vorbauten.

1995 wurden die letzten Lokomotiven dieser bedeutenden Baureihe ausgemustert.

Erhaltene Lokomotiven der Reihe

Erhaltene DB-Loks:

- **194 051** befindet sich im Eigentum der Stadt Singen und fährt zur Zeit für die Pfalzbahn GmbH
- **E94 080** befindet sich im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen und ist in einem guten Zustand, aber nicht betriebsfähig
- **194 158** wurde zwischen 1998 und 2001 von der *Arbeitsgemeinschaft historische Eisenbahnfahrzeuge e. V.* wieder hergerichtet und gehört heute zum Einsatzbestand von Rail 4U
- **E94 192** beim Bayrischen Eisenbahnmuseum Nördlingen
- **E94 279** gehört zum Bestand des DB Museums und befindet sich in der Obhut der *IG E94 279* im Bw Kornwestheim ^[1]
- **194 580** ist nach Aufarbeitung seit 2010 in ozeanblau/beiger DB-Farbgebung und als 194 178-0 (der einzigen umlackierten 194) bezeichnet wieder betriebsfähig und für Rail 4U im Einsatz ^[2]
- **E94 281** gehört zum Bestand des DB Museums und steht als Ersatzteilspender für die E 94 279 in Kornwestheim



E 94 192 in Nördlingen

Erhaltene DR-Loks:

- **254 040** im Museum Hermeskeil
- **254 052** der LEG ist derzeit nicht betriebsfähig^[3]
- **254 056** gehört zum Bestand des DB Museums und steht auf dem Museumsgleis in Leipzig Hbf
- **254 058** in der Sammlung Falz in Falkenberg (Elster) oberer Bahnhof

- **254 059** im SEM Chemnitz-Hilbersdorf
- **254 066** in Hermeskeil
- **254 106** im Eisenbahnmuseum Weimar
- **254 110** in Jüterbog

Erhaltene ÖBB-Loks:

- **1020.010** gelangte zur GES nach Kornwestheim, wo sie betriebsfähig aufgearbeitet und - soweit der Aufwand vertretbar ist - in DB-Zustand versetzt werden soll^[4]
- **1020.018** (ex E 94 001) befindet sich in Lienz beim Verein der Eisenbahnfreunde in Lienz
- **1020.037** btf bei der ÖGEG
- **1020.038** im Eisenbahnmuseum Strasshof
- **1020.041** bei der Mittelweserbahn, die sie bis 2012 im Schubdienst auf der Spessartrampe eingesetzt hat
- **1020.042** ist in Privatbesitz und gehört dem Verein 1020.042. Sie ist auch mit einem SBB-Stromabnehmer ausgerüstet und kann daher uneingeschränkt auf dem SBB-Netz verkehren. Stationiert ist sie in Bludenz.
- **1020.044** in Innsbruck
- **1020.047** in Straßhof (ÖEM) wurde weitgehend in den Ursprungszustand versetzt und 2005/06 von den beiden Lokbetreuern in der Zugförderungsstelle Saalfelden aufgearbeitet und neu lackiert

Die Lokomotiven mit den Nummern 1020.001, 1020.003, 1020.005, 1020.012, 1020.014, 1020.017, 1020.022, 1020.023 und 1020.034 sind als Ersatzteilspender oder Schrottloks ebenfalls noch mehr oder weniger erhalten.



E 94 279 in
Kranichstein



E 94 279 am 25. Mai
2005 in Nürnberg-
Gostenhof



194 158 am 1. Mai
2007 in Neuss



Museumslok E 94 056
im Leipziger
Hauptbahnhof



MWB 1020 041
abgestellt in Laufach



194 178-0 am 1. August
2010 in Gernsbach



194 178 am 29. Mai
2011 im Hauptbahnhof
Ingolstadt

Literatur

- Brian Rampp, Dieter Bätzold, Frank Lüdecke: *Die Baureihe E 94 – Das deutsche „Krokodil“*. EK-Verlag, Freiburg 1994, ISBN 3-88255-840-7.
- *Deutsche Altbau-Elloks – Teil 3*. In: *Eisenbahn-Kurier Special*. Nr. 37, EK-Verlag, Freiburg, ISSN 0170-5288.
- Dieter Bätzold: *Die Baureihe E 94/254*. In: *Der Modelleisenbahner*. Nr. 9/Jahrgang 31, transpress Verlag, Berlin 1982, ISSN 0026-7422, S. 9–14.
- Hans-Joachim Gilbert: *Bergsteiger-Familie*. In: *Modelleisenbahner*. Nr. 6/Jahrgang 46, Pietsch + Scholten Verlag, Stuttgart 1997, ISSN 0026-7422, S. 12–19.
- Thomas Feldmann: *194 158-2 gerettet. AGHE Krefeld*. In: *Lok-Magazin*. Nr. Nr. 245/Jahrgang 41, GeraNova Zeitschriftenverlag, München 2002, ISSN 0458-1822, S. 65–66.
- Thomas Feldmann: *Reihe 194. Im Führerstand*. In: *Lok-Magazin*. Nr. 256/Jahrgang 42, GeraNova Zeitschriftenverlag, München 2003, ISSN 0458-1822, S. 56–59.
- Joachim Hund: *Nicht klein zu kriegen. Erfolgsmodell E 94*. In: *Lok-Magazin*. Nr. 257/Jahrgang 42, GeraNova Zeitschriftenverlag, München 2003, ISSN 0458-1822, S. 58–61.
- Ulf Degener: *1995: Adieu Krokodil. Abschied von der ÖBB-Reihe 1020*. In: *Lok-Magazin*. Nr. 280/Jahrgang 44, GeraNova Zeitschriftenverlag, München 2005, ISSN 0458-1822, S. 66–68.
- Klaus Eckert, Torsten Berndt: *Lexikon der Lokomotiven*. Komet Verlag, Köln 2005, ISBN 3-89836-505-0.
- Markus Inderst: *Bildatlas der ÖBB-Lokomotiven. Alle Triebfahrzeuge der Österreichischen Bundesbahnen*. GeraMond, München 2010, ISBN 978-3-7654-7084-4

Weblinks

 **Commons: DRG Class E 94** ([//commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRG_Class_E_94?uselang=de](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRG_Class_E_94?uselang=de)) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- - IG Tauernbahn - Erhaltung der E 94 001 / ÖBB 1020.018-6 (<http://bahnbilder.warumdenn.net/1020-News.html>)
- Geschichte und Statistik der Baureihe E 94/194/254/1020 (<http://www.elektrolok.de/Kurzprofile/194.htm>)
- Railfaneurope Picture Gallery (<http://www.railfaneurope.net/pix/de/electric/historic/E94/pix.html>)
- IG Deutsches Krokodil (<http://www.deutsches-krokodil.de/bre94.htm>)
- modellbau-wiki: Die E 94 im Modell (http://www.modellbau-wiki.de/wiki/E_94)
- 194 158 und 580 bei Rail4U im Einsatz (<http://www.rail4u.eu/triebfahrzeuge.html>)

Einzelnachweise

1. <http://www.deutsches-krokodil.de/E94279heute.htm>
2. eisenbahn-magazin 7/2010, S. 28f.
3. <http://www.deutsches-krokodil.de/bre94-2.htm>
4. <http://www.ges-ev.de/sammlung/lokE94088.htm>

Von „http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe_E_94&oldid=104323789“

Kategorien: Triebfahrzeug (Deutsche Reichsbahn 1920–1945)

Triebfahrzeug (Deutsche Reichsbahn 1945–1993) | Triebfahrzeug (Deutsche Bundesbahn)

Elektrolokomotive für Wechselstrom 15 kV 16,7 Hz | Kriegslokomotive

-
- Diese Seite wurde zuletzt am 13. Juni 2012 um 00:30 Uhr geändert.

■ Abrufstatistik Seiteninformationen

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; zusätzliche Bedingungen können anwendbar sein. Einzelheiten sind in den Nutzungsbedingungen beschrieben.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.