

Eisenbahn JOURNAL Februar 2003

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Februar
2/2003



E 94 heute: Geschichte und PEG-Einsatz
Vorbild & Modell: Brawa ET 65



Editorial

Für viele war der Fahrplanwechsel am 15.12.2002 wohl nur im Hinblick auf den totalen Wandel des Tarifsystems interessant. In den Diskussionen zur Frage, wie gut oder schlecht dieses System, wie ehrlich oder effektiv es tatsächlich ist oder sein mag, ging (auch im Bewusstsein vieler Eisenbahnfreunde) eine andere, nicht minder bemerkenswerte Entwicklung fast unter. Denn es verdient halt auch Beachtung, wenn diesmal nicht, wie ansonsten alle Jahre wieder, Strecken und ganze Nebenbahnnetze stillgelegt werden, sondern längst tot geglaubte Verbindungen fast über Nacht wieder aufstehen und Bahnverbindungen, die auf der Abschlusliste standen, zu neuem Leben erwachen, wenn bunte Triebwagen über ihre Gleise rollen, nicht ohne von der regionalen Politprominenz sogleich Vorschusslorbeeren zu ernten. Da gibt es das Beispiel der Usedomer Bäderbahn UBB, die ihr angestammtes Inselreich verlassen hat, um nun über Stralsund hinaus bis Barth zu fahren, oder die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft ODEG, die mit Triebwagen in Gelb, Grün und Weiß die einstige Mecklenburgische Südbahn zwischen Hagenow und Neustrelitz neu belebt und sogar nach Mirow an der Müritz rollt. In Thüringen ersteht das seit Jahren stillgelegte „Sonneberger Netz“ auf (siehe unseren Beitrag auf den Seiten 22 bis 25), die Südthüringenbahn STB übernimmt den kompletten Reiseverkehr in die Universitäts-Stadt Ilmenau, in Sachsen rollt die Citybahn Chemnitz mit Stadtbahnfahrzeugen auf nagelneuem Gleis bis Stollberg und in der Oberlausitz gibt es grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland–Tschechien–Deutschland mit privat aufgearbeiteten VT 96. Kenner dieser Szene mögen einwerfen, das Ganze beschränke sich nur auf Privatbahnen und (territorial gesehen) auf die neuen Bundesländer, was in ähnlicher Weise schon in zurückliegenden Jahren der Fall war. Das ist nicht falsch, aber nur die halbe Wahrheit. Worin also liegt das Neue? Was ist so hervorhebenswert im Vergleich mit vorausgegangenen Fahrplanwechseln? Wer genau hinsieht, wird Erstaunliches feststellen: Die DB AG, bis in die jüngste Zeit hinein stets bemüht, Nebenstrecken eher abzustoßen, mischt nun munter mit, wenn es um Reaktivierungen geht. So wurde die landschaftlich reizvolle Schwarzwaldalbahn von Rottenbach nach Katzhütte mitsamt der Oberweißbacher Bergbahn nicht nur unter DB-Regie revitalisiert, das „Unternehmen Zukunft“ betreibt auch beide Strecken wieder, sogar im Stundentakt! Ähnliches trifft für Gräfenroda–Gotha zu, wo jetzt vierachsige Triebwagen der Baureihe 641 übers Land dieseln. Hat man beim Unternehmen Zukunft erkannt, dass es auch unter den Nebenbahnen Kandidaten gibt, deren Betrieb sinnvoll ist? Oder handelt man unter dem Druck, den private Anbieter mit ihren kundenfreundlichen Offerten ausüben? Denn dass etwa die STB mit der Strecke Erfurt–Ilmenau der DB eine gewinnträchtige Relation abgetrotzt hat, steht außer Frage. Auch Connex fährt weiter, so seit 15.12. auf der neuen InterConnex-Linie Zittau–Berlin–Stralsund, mithin in einer Hauptbahnverbindung! Noch spektakulärer sind die Nachrichten von der Strecke Hamburg–Flensburg–Padborg, wo seit dem 15.12. die gerade erst sechs Wochen alte FLEX AG eine komplette InterRegio-Linie privatisiert hat. Der Fahrplanwechsel bescherte also nicht nur neue Preise, sondern auch neue Angebote, und die ausgerechnet dort, wo sie noch vor kurzem kaum jemand für möglich gehalten hätte. Dass die DB AG im Chor der Nebenbahn-Reaktivierer mitzusingen versucht, mag man von der Sache her anerkennen. Doch geschieht das, bei allem Respekt vor dem nötigen Aufwand, wirklich in der Absicht, Erhaltungswürdiges zu erhalten, eigenständige Beiträge im Sinne einer vernünftigen Verkehrsteilung zwischen Straße und Schiene zu leisten? Sitzt den Verantwortlichen nicht eher die vielzitierte Angst im Nacken, dass vom Leben bestraft wird, wer zu spät kommt? Wie etwa stellt sich dann die Bahn solch wichtigen Projekten, wie dem von der „Initiative Höllennetz“ geforderten Wiederaufbau der Höllentalbahn zwischen Marxgrün und Blankenstein? Als Fazit bleibt eine nüchterne Feststellung: Ob und inwieweit die reaktivierten DB-Nebenbahnen und die für 2003 in Aussicht gestellte Wiederinbetriebnahme der Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg tatsächlich eine Zukunft auf lange Sicht haben, wird sich erst noch zeigen müssen.

FRANZ RITTIG



Ellok-Geschichte: E 94 einst und jetzt – Lokporträt und PEG-Einsatz, von Franz Rittig, ab Seite 10

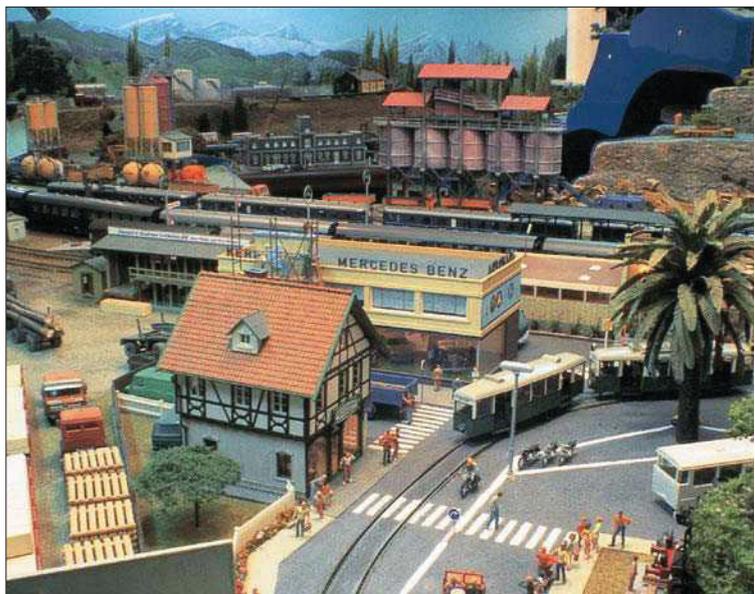
Inhalt

Vorbild

Dampflok-Szenen: Ottbergen	6
E 94 einst & jetzt: Schwerer Kult	10
Bw-Geschichte: Das Bahnbetriebswerk Döbeln	18
Auferstehung des Sonneberger Netzes: Das Wunder am Rennweg	22
Baureihe ET 65: Der „Stuttgarter“	26
Leichte Schweizer: Stadlers Gelenkige	30
Eisenbahnen in Australien: Auf der Spur des Indian Pacific	32

Titel: Zwei Neuheiten auf einem Bild! Zielstrebig rollt der ET 65 im Vorortverkehr durch die Stadt. Das neue Brawa-Modell stellen wir Ihnen nebst einem Bericht zu seinem Vorbild in dieser Ausgabe genau vor. Eingefangen wurde dieses Motiv auf dem vierten Quattro-Teil, von dem Sie auch Neuigkeiten erfahren und hier einen Ausschnitt des fertigen Bereiches sehen. Abb.: EJ-Helge Scholz

Super-Anlage: Marbach am Neckar – oder wie sich ein Neuseeländer Deutschland vorstellt, von Wayne Greig, ab Seite 64





Dampflok-Szenen: DB anno 1975 – das Bw Ottbergen kurz vor dem Dampf-Ende, von Udo Kandler, ab Seite 6

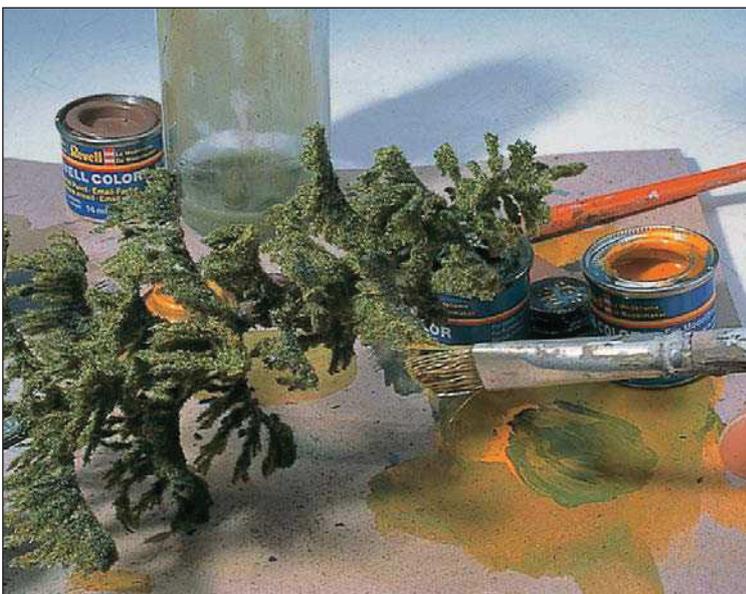


Vorbild & Modell: ET 65 – Fahrzeugporträt und H0-Modell von Brawa, von Horst J. Obermayer und Christoph Kutter, ab Seite 26

Modell

Der ET 65 als H0-Modell von Brawa: Omas S-Bahn	28
Kleine Bausätze: H0-Fuhrwerke von Artitec	
Mal was Anderes ...	56
H0e-Anlage nach Vorbild:	
Der Bahnhof Rittersgrün	58
H0-Anlage aus Neuseeland: Marbach am Neckar	
Ein Traum vom Schwabenland	64
Winteranlage in N: Klein, rund, weiß	70
Wegbrücke am Feldrain by Josef Brandl	74
Anlagenunterbau mit Lochwinkelprofilen: Light Metal	76
6.0-Update für Planungssoftware WinTrack:	
Bauen? – Wieso Bauen?	78
Quattro Stagione, Folge 22:	
Landschaftsgestaltung und Tunnelbau	82
Baum-Tuning in H0:	
Nochs Fichten noch feiner	86
Reichsbahn-Württemberger selbst gebaut:	
Später Schwabe: Pwgi (Wü21)	88
Bastelpraxis	90
Patinieren für Fortgeschrittene • Kartonhäuser für Z-Bahner	
Praxistest: Uhlenbrocks Fahrpult „Profi-Control“	
Auch mal wie die Großen fahren ...	92

Landschaftsbau: Neue Fichten von Noch und deren Verfeinerung, von Christoph Kutter, ab Seite 86

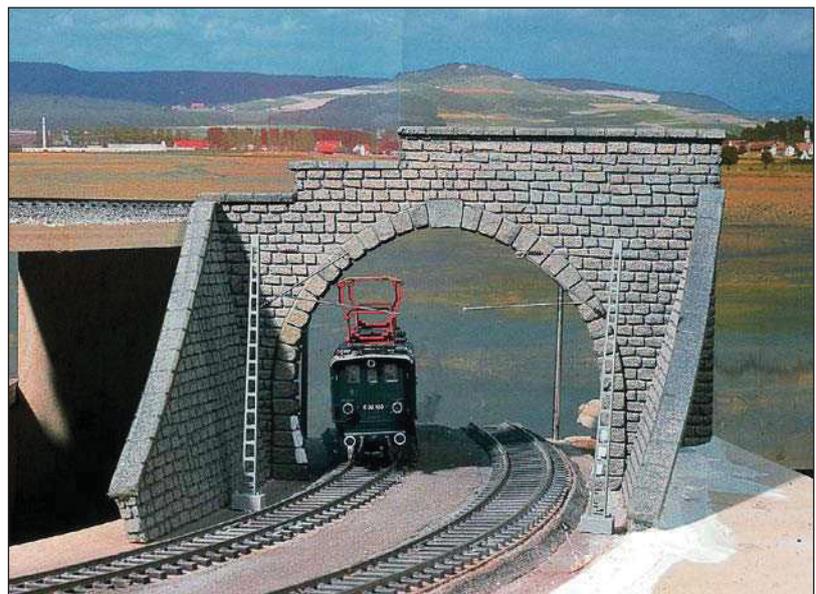


Rubriken

Bahn-Notizen	37
Jahres-Inhaltsverzeichnis 2002	45
Modell-Neuheiten	49
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	103
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Neue Bücher	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Kurzanleitung und Cover zur Heft-CD	113
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Christian Geißler, Udo Kandler, Jürgen Krantz,
Wayne Greig, EJ-Helge Scholz, Bruno Kaiser*

Anlagenbau: Anlage QUATTRO, Landschaftsgestaltung und Tunnelportale, von Bruno Kaiser, ab Seite 82



Ottbergen

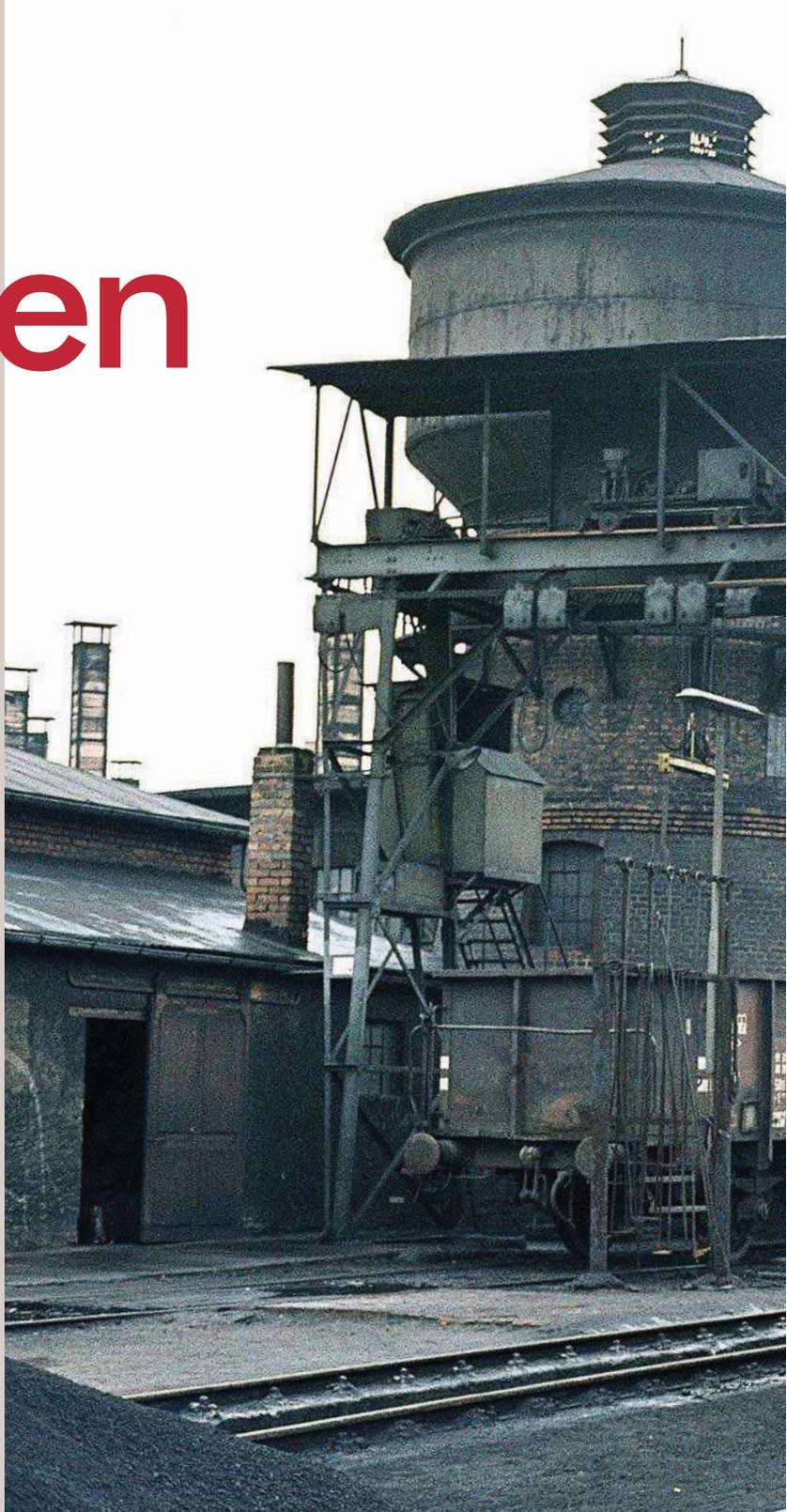
Es war im Frühjahr 1975, als der WDR in der Regional-Sendung „Hier und heute“ mit beeindruckenden Bildern über das Bw Ottbergen berichtet. Tenor des Beitrags war die absehbare Einstellung des Dampfbetriebs. Allemal ein Grund, der ostwestfälischen Dienststelle einen Besuch abzustatten. Erinnerungen

■ VON UDO KANDLER

FÜR EINEN UNTER CHRONISCHER GELDNOT

leidenden Schüler bedurfte es mitunter einer langen Planung, bis sich solch eine Reise realisieren ließ. In jenen Tagen galt es so manch einem Dampfzentrum die letzte Ehre zu erweisen. Schließlich rückte das Ende des Dampflokzeitalters bei der Bundesbahn unaufhaltsam näher. In den Herbstferien war es dann so weit. Die Reise nach Ottbergen konnte beginnen. Höchste Eisenbahn, denn das Aus für die Jumbos beim Bahnbetriebswerk Ottbergen stand mit dem auslaufenden Winterfahrplan-Abschnitt 1975/76 definitiv fest. Von Düsseldorf aus ging es quer durchs Ruhrgebiet über Duisburg, Hamm, Paderborn (dort existierte noch der letzte Rundlokschuppen der DB, der wenig später in einer Nacht- und Nebelaktion trotz Denkmalschutzes abgerissen wurde) und Altenbeken bis nach Ottbergen. Der Umsteigehalt in Altenbeken bescherte auf der letzten Etappe sogar die Zugfahrt mit einer Braunschweiger V 200. Angesichts der hohen Erwartungen auf die bevorstehende Ankunft in Ottbergen wurde die Bespannung des Reisezuges nicht sonderlich gewürdigt. Das Hauptaugenmerk galt nun einmal der Dampftraktion, das Ausscheiden so markanter Baureihen wie der V 200 schien in weiter Ferne. Die letzten Kilometer wurden stehend am offenen Abteilstfenster verbracht, die Spannung war einfach zu groß, um womöglich die Einfahrt in Ottbergen zu verpassen. Gleichzeitig galt es Ausschau zu halten nach geeigneten Fotostellen.

Bald taucht am Ortsrand von Ottbergen ein handbetriebener Schrankenposten auf. Der auf gleicher Höhe liegende Gasthof sollte sich für die kommenden Tag als geeignetes Nachtquartier erweisen. Und schon zieht rechter Hand das Objekt der Begierde, das Bahnbetriebswerk, am Abteilstfenster vorüber, der Eilzug kommt an dem in Insellage befindlichen Empfangsgebäude zum Stehen. Weder im Bw noch im weitläufigen Bahnhofsbereich ist eine aktive Dampflok auszumachen. Sollte womöglich mit dem Dampftrieb schon Schluss sein? Ohne Umschweife geht es mit Sack und Pack auf direktem Weg quer über die Gleise ins nahe Betriebswerk. Das unbekümmerte „Überschreiten der Gleise für Unbefugte verboten“ hatte tags darauf Folgen. Es rief einen Bahnpo-

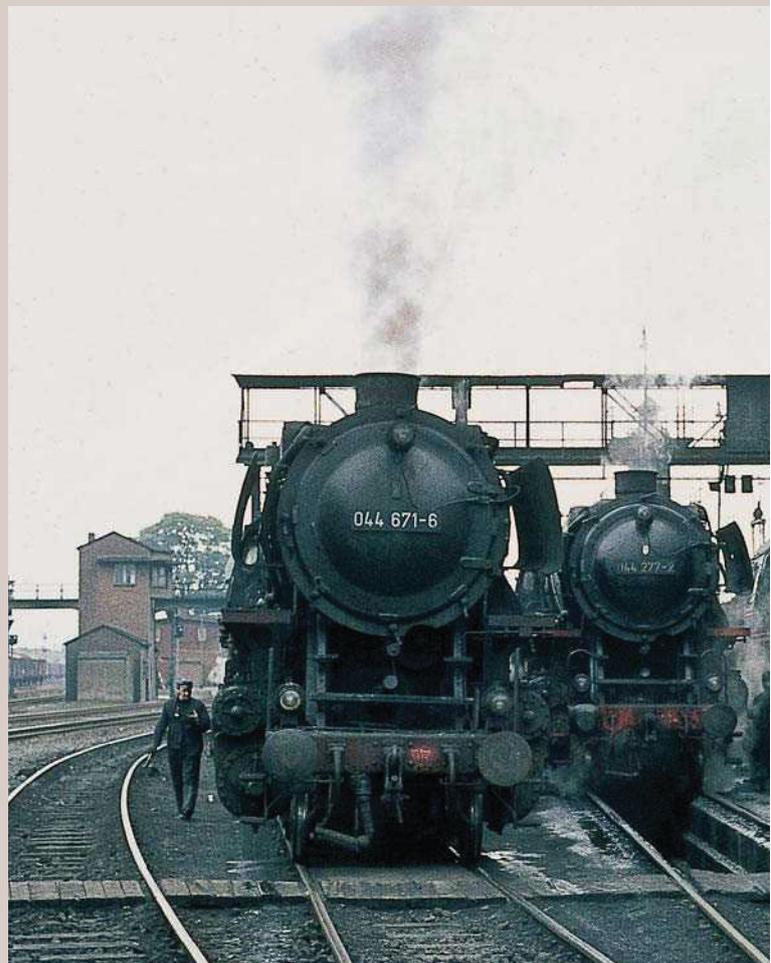




Höchste Eisenbahn im Herbst 1975

Zum auslaufenden Winterfahrplanabschnitt war das Aus für die Jumbos in Ottbergen definitiv – da galt es noch Atmosphäre festzuhalten, zum Beispiel 44er bei der Lokbehandlung und mit Personalplausch zum Schichtwechsel.







Das klassische „Jumbo“-Bw mit markanten Bauten

Schon als die Serienlieferung begann, kamen 44er in das Bahnbetriebswerk am Rande des Weserberglandes. Und als die Dampflokära bei der Bundesbahn zu Ende ging, verkörperte Ottbergen noch immer viel von altem Eisenbahnflair, wie diese 44er-Szenen verdeutlichen.

lizisten auf den Plan, der eine Verwarnung von zehn Mark aussprach – finanziell eine schmerzliche Erfahrung. Auf der Lokleitung werden die Gedanken vom möglichen Ende des Dampflokeneinsatzes schnell zerstreut. Dort heißt es, dass sich im Verlauf des Nachmittags die Situation schlagartig ändert, und die zahlreich heimkehrenden Maschinen für reges Treiben sorgen werden. „Alles, was Feuer unterm Hintern hat, ist derzeit auf Achse“, so die lapidare Auskunft des Lokleiters. Im Schuppen standen derweil lediglich zwei kalte Jumbos. Der Tipp mit dem fußläufig fünf Minuten vom Bw entfernten Gasthof am Bahnübergang ergab sich auf der Lokleitung beiläufig. Ein Einzelzimmer für 18 Mark die Nacht mit Frühstück ließ der Budgetrahmen gerade noch zu, von daher war es schnell für eine knappe Woche gebucht. Was aus heutiger Sicht günstig anmutet, war neben dem Filmmaterial kostenmäßig der größte zu bewältigende Brocken. Meistens wurde am Essen gespart, jede weitere Mark musste überlegt ausgegeben werden. Eine der unzähligen Jugendherbergen in Deutschland stand in der näheren Umgebung nicht zur Verfügung. An eine günstige „Rundumverpflegung“ bei Aldi und Co. war damals in einem Ort wie Ottbergen nicht im entferntesten zu denken. Als preiswerte wie schmackhafte Alternative erwies sich dann aber die Bahnhofskantine. Für einen geringen Aufpreis stand sie auch Nichteisenbahnern offen. Für viele Eisenbahnfreunde diente die Sozialeinrichtung besonders an Schlechtwettertagen als beliebter Anlaufpunkt. Dort machten auch die neuesten Dampfzene-Meldungen die Runde.

OTTBERGEN GEHÖRTE ZU DEN KLASSISCHEN Einsatzstellen der dreizylindrigen Jumbos. Schon im Sommer 1937 wurde das Güterzug-Bw durch die gerade angelaufene Serienlieferung der 44er mit fabrikneuen Maschinen bedacht. Schließlich war Ottbergen von alters her ein bedeutender Knotenpunkt. Eben eine Eisenbahner-Stadt durch und durch. Der Ursprung des Betriebswerkes führt auf das Jahr 1878 zurück. Um so erstaunlicher war es, dass die Behandlungsanlagen so gar nicht zu den mächtigen Güterzugdampflokoks passen wollten. Sie waren eher für eine Nebenbahn-Dienststelle typisch. In dieser Hinsicht ist die Entwicklung in Ottbergen stehen geblieben. Bis zum Schluss wurden die Dampf-Boliden auf deutschen Schienen nämlich mittels Kohlen-Hunten versorgt, eine zeitraubende wie schwere Arbeit zugleich. Eine solche Arbeitsweise hatte dennoch ihr Gutes, sie sicherte schlicht und einfach Arbeitsplätze. Es gab halt noch für viele Menschen etwas zu tun – Arbeitslosenstatistik waren absolut kein Thema in den Nachrichten. Über Ottbergen rollten zu jeder Tages- und Nachtzeit beachtliche Durchgangsgüterzüge, die nicht selten bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof ihr Umfeld erzittern ließen. Spektakuläre Anfahrten sind in bester Erinnerung. Wie oft schnellte man aus dem Tiefschlaf, wenn eine 44er die nächtliche Stille durchschnitt und gleich unterhalb des Quartierfensters vorüber donnerte?

DAS AREAL AM RANDE DES WESERBERGLANDES mit seinen markanten Bauten verkörperte seinerzeit noch viel von altem Eisenbahnflair. Dies mag den Spielwarenhersteller Kibri bewogen haben, gleich drei Modellbausätze ins Programm zu nehmen, die Ottbergen zum Vorbild haben. Der Ringlokschuppen genauso wie der Wasserturm sind längst Klassiker und zieren so manche Modellbahnanlage. Als eine der letzten 44-Hochburgen hat der Bahnhof in den Annalen sowieso einen festen Platz. Wenn wundert's, dass der Herbstreise noch weitere Fahrten ins Ostwestfälische folgten – Ottbergen faszinierte halt einen jeden auf seine Weise. □

Schwererer Kult

Vor fast 13 Jahren absolvierten die „Kriegselloks“ in Deutschland – bei der DR – ihre letzten Planeinsätze, vor acht Jahren in Österreich. Doch nun befindet sich mit E 94 052 einer der mächtigen Oldtimer seit einigen Monaten bei der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft wieder im Güterzugdienst. Was bieten diese Veteranen, das sie für eine Renaissance bei einer privaten Bahngesellschaft so interessant macht? Eine Laudatio auf „Geburt und Lebensleistung“ des „deutschen Krokodils“

■ VON FRANZ RITTIG



Da liegen fast 20 Jahre dazwischen: 194 091 im Bundesbahn-Alltag 1984 mit Güterzug Richtung Ulm bei Geislingen West und E 94 052 im Güterzugdienst bei der PEG anno 2002 in Berlin-Greifswalder Straße.

Abb.: RITZ, GEISLER



Eisern und schwer lag die E 94 im Gleis: Man meinte, in ihrem „Verhalten“ eine Verwandtschaft zu den Dampfloks der Baureihe 44 zu erkennen – die elektrische Alternative!

Hier verdient man im Handumdrehen sein Geld! Wer je das Glück hatte, auf den Führerstand einer E 94 zu gelangen, kennt diesen Spruch. Gemeint ist das große „Kurbelhandrad“ des Fahrschalters: Sollte sich die Lok bewegen, schneller oder langsamer fahren, war für den Lokomotivführer eine Art „Spezialgymnastik“ angesagt, um eben diesen Fahrschalter zu betätigen.

Der Dienst auf der mächtigen Lok verlangte somit nicht nur entsprechende Fachkenntnisse und das richtige Fahrgefühl, sondern bot zugleich alle Möglichkeiten konditionellen Trainings, um zwar „per Handumdrehen“, aber mit ganzem Körpereinsatz, die nötigen Drehbewegungen am Fahrschalter auszuführen. Obwohl die E 94 bei ihrem Erscheinen durchaus einer fortgeschrittenen Generation von Elektrolokomotiven angehörte, erinnerte nicht nur die Betätigung des Fahrschalters an die Dampflokszeit. Auch der herbe, scherzhaft gemeinte Reichsbahn-Spitzname „Eisenschwein“ entstand noch in der Dampfloksära. Dem Vernehmen nach an einem der berühmten Lokführertische im Bw Leipzig-Engelsdorf erfunden, verglich man über diesen Spitznamen die E 94 mit der Dampfloks der Baureihe 44 und meinte, im „Verhalten“ der Ellok eine Verwandtschaft mit dem legendären Kraftprotz der Dampftraktion zu erkennen: „Sie hatte viel mit der 44 gemeinsam, lag eisern und schwer im Gleis, war manchmal etwas träge, fuhr dafür aber schwerste Züge. Unter den Elloks war sie halt das, was unter den Dampfloks die 44 war“, erinnern sich noch heute die Männer vom Lokfahrdienst an die Jahre auf der E 94.

Neben dem Leistungsprogramm der E 93 hatte auch das der Baureihe 44 Pate gestanden, als Mitte der dreißiger Jahre der Ruf nach einer neuen, sechsachsigen Elektrolok laut wurde. Diese Maschine sollte nicht nur die 44 überflügeln, sondern auch deutlich kräftiger und schneller als die bereits gelieferte E 93 ausfallen. War bei der Konzipierung, Konstruktion und Fertigung der E 93 vor allem die schwierige Strecke Augsburg–Stuttgart mit der Geislinger Steige maßgebend, so ging es nun um eine Ellok für die Rampen im Thüringer- und im Frankenwald, mithin zwischen Saalfeld und Lichtenfels oder für die Gebirgsbahnen Schlesiens. Im Hinblick auf eine langfristige Beschaffung einer solchen Lokomotive unter der Folgebezeichnung E 94 wurde 1937 auf Anregung des Reichsbahn-Zentralamtes (RZA) München in manch einer anderen Reichsbahn-Dienststelle vorsichtig gemutmaßt, ob mit eben dieser E 94 im Falle der Elektrifizierung weiterer Strecken „eine Lok anrolle, die eine Alternative zu der zwar noch modernen, in ihrer Unterhaltung aber aufwändigen Baureihe 44 darstelle“, deren Fertigung gerade erst wieder begonnen hatte.

Unter den auf Hochrüstung und kriegerische Expansion weisenden Zeichen der Zeit gingen schließlich die Überlegungen weit über die E 93 und die Baureihe 44 hinaus. Wie weit, wurde nach dem „Anschluss“ Österreichs am 1. März 1938 deutlich: Fast über Nacht sah sich die Reichsbahn gezwungen, nach einer besonders leistungsfähigen Lok für den alpinen Streckendienst am Arlberg, am Brenner und in den Tauern Ausschau zu halten. Diese Bahnen wiesen lange Steilrampen von bis zu 31% auf; nur eine schwere Elektrolok, wie sie die E 94 zu werden versprach, konnte Abhilfe schaffen. Ohne dieser konkreten Entwicklung mit vorausweisendem Gehorsam zu begegnen, doch wohl wissend um die Zeichen der Zeit, änderte die Reichsbahnzentrale bereits am 22. November 1937 ihre Bestellung von elf Loks E 93 in elf Maschinen der neuen E 94 um. Dabei spielte zunächst keine Rolle, dass E 94 001 erst nach einigem Entwicklungs- und Fertigungsaufwand dem Betrieb (am 22. April 1940) übergeben werden konnte.

Die als Basis- und Vergleichsmodell herangezogene Co'Co'-Lokomotive der Baureihe E 93, 1933 erstmals beschafft, galt als gelungene Konstruktion, zeigte zuverlässige Be-

triebseigenschaften, brillierte (laut B. Rampp) mit ausgezeichnetem Laufverhalten und fiel mit vergleichsweise niedrigen Unterhaltungskosten von nur 153 Reichsmark (!) je 1000 gefahrenen Lokomotivkilometern zur Last. Ein Nach- bzw. Weiterbau kam dennoch nicht infrage, weil die Maschine mit ihrer installierten Leistung und einer Anfahrzugkraft von „nur“ 36 t bei einer Höchstgeschwindigkeit von (zu langsamen) 70 km/h den gewachsenen Anforderungen nicht mehr entsprach. K. Bochmann verwies bei seinem Vergleich der E 93 mit dem Anforderungsprofil an die E 94 zu Recht darauf, dass der Wunsch nach einer schnelleren elektrischen Güterzuglokomotive auch aus der inzwischen durchgesetzten, spürbaren Beschleunigung des Reisezugverkehrs resultierte. Dabei waren es nicht allein die neuen Schnelltriebwagen, die den Güterfernverkehr zum Nachziehen zwangen, durch allgemeine „Erhöhung der Streckendurchlässigkeit schwere Lasten mit größeren Geschwindigkeiten“ zu bewältigen. In diesem Kontext kam es zu Überlegungen, auf den schwerfälligen Rampenbetrieb mit Schiebeloks womöglich zu verzichten und (so Bochmann wörtlich) „die neue Ellok auf Steigungsabschnitten auch planmäßig vor schweren Schnellzügen einzusetzen“. Trotz ihrer deutlichen Leistungsgrenzen konnte die E 93 dennoch als konzeptioneller Anknüpfungspunkt gelten, indem sie im Sinne der heraufgeschraubten Forderungen in gewisser Weise „hochgezüchtet“ wurde.

Die geforderten Parameter enthielten in der Tat beachtliche Werte: Die E 94 sollte nicht nur eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 90 km/h erreichen, sondern bei Beharrungsfahrten in der Ebene mit noch 85 km/h gute 2000 t über die Gleise ziehen. Auf Rampen von 25% (dem in Deutschland weithin üblichen Neigungsgrenzwert auf Hauptstrecken) erwartete man die Beförderung von 600 t-Zügen mit 50 km/h. Auf durchgehenden Steigungen von 10% sollten 1600 t mit immerhin noch 40 km/h bewältigt werden. Die Vorgängerin E 93 brachte es auf derselben Steigung mit nur 600 t, also 1000 t weniger Anhängelast, auf höchstens 50 km/h. Dieser Wert war in der Schlepplastentafel zwar genormt, ließ sich aber im Streckenalltag mit seiner Vielzahl leistungshemmender Einflüsse natürlich nicht immer erreichen, was den mit der E 94 gewünschten Leistungsanstieg deutlich unterstrich.

Die Auswahl der Parameter erscheint in diesem Zusammenhang bemerkenswert: Wenn man dem angestrebten Leistungsprofil der E 94 eine Steigung von 10% mit anschließendem Übergang auf eine Rampe von 25% zugrunde legte, so geschah dies nicht von ungefähr, sondern entsprach exakt dem beabsichtigten Ersteinsatz: Die Frankenwaldstrecke, seit Jahrzehnten betrieblicher Engpass der Fernverbindung Berlin–München, wies bereits auf der thüringischen „Zufahrt“ zwischen Saalfeld und Probstzella eine durchschnittliche Steigung von 10% auf und ging ab Probstzella in eine 25%-Rampe über, die bis zum Scheitelpunkt an der Bahnhofseinfahrt von Steinbach am Wald anhielt. Auf beiden Streckenabschnitten hatte am 9. Oktober 1926 eine Versuchsfahrt mit der 44 004 vor einem 1200 t schweren Güterzug stattgefunden.

Die Resultate dieser Fahrt, die ab Probstzella eine Schiebelok der Baureihe 95 (ehemalige pr. T 20) erforderte, spielten zehn Jahre später noch einmal eine Rolle – genau an jenem Punkt, da man die Elektrifizierung der Strecke in Angriff nahm und nach geeigneten Elloks suchte, um dem langsamen wie aufwändigen Schiebelbetrieb ein Ende zu setzen. Als dann absehbar erschien, dass die Konstruktion einer derart leistungsfähigen Lok realistisch war, nahmen die hinzu gekommenen österreichischen Dienststellen Einfluss auf das Projekt. Die nun für möglich gehaltenen Einsätze der E 94 am Brenner, am Arlberg und in den Tauern ließen wegen der lang anhaltenden Talfahrten einen über-