

# DR-Baureihe E 93

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die Elektrolokomotiven der **Baureihe E 93** (ab 1968: **DB-Baureihe 193**) mit dem Spitznamen *Krokodil* waren für den Güterzugdienst konzipiert. Äußerlich sieht die E 93 ihrer Nachfolge-Baureihe E 94 durch die „Krokodilschnauze“ sehr ähnlich; allerdings fehlen ihr die markanten gelochten Langträger der E 94.

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
- 2 Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn
- 3 Die letzten Einsatzjahre
- 4 Verbleib
- 5 Literatur
- 6 Weblinks

## Geschichte

Die im Jahre 1933 erfolgte Elektrifizierung der Geislinger Steige im Verlauf der Strecke Stuttgart – Ulm verlangte nach leistungsfähigen Güterzuglokomotiven. Gefordert wurde von der Reichsbahn eine sechsachsige Drehgestellokomotive ohne Laufachsen. Sie sollte Güterzüge mit bis zu 1600 t bis Geislingen-West und im weiteren Verlauf über die Geislinger Steige zusammen mit einer Schublok bis zu 1200 t Last befördern können. In der Gegenrichtung sollten auf der Rampe von Ulm nach Beimerstetten 1100 t ohne Schublok befördert werden. Als Höchstgeschwindigkeit waren 65 km/h vorgesehen; das war die Geschwindigkeit damaliger Schnellgüterzüge.

Auf Grund der guten Erfahrungen mit der Versuchslokomotive E 44 001 wählte man auch für die E 93 den Tatzlagerantrieb. Die beiden dreiachsigen Drehgestelle mit angebauter Pufferbohle und den beiden Vorbauten trugen einen

DR-Baureihe E 93  
DB-Baureihe 193



Denkmallokomotive 193 008

Nummerierung:	DR E 93 01–18 DB 193 001–018
Anzahl:	18
Hersteller:	AEG
Baujahr(e):	1933–1939
Ausmusterung:	1984
Achsformel:	Co'Co'
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	17.700 mm
Dienstmasse:	117,2/117,6* t
Radsatzfahrmasse:	19,6/19,7* t
Höchstgeschwindigkeit:	65/70* km/h
Stundenleistung:	2.502 kW
Dauerleistung:	2.214 kW
Anfahrzugkraft:	353 kN
Leistungskennziffer:	21,3 kW/t
Stromsystem:	15 kV 16 2/3 Hz AC
Stromübertragung:	Oberleitung
Anzahl der Fahrmotoren:	6
Antrieb:	Tatzlager
Zugsicherung:	Sifa
Besonderheiten:	* E 93 05–18

geschweißten Brückenrahmen mit dem Lokomotivkasten, in dem der Hauptteil der elektrischen Ausrüstung und die beiden Führerstände untergebracht waren. Zur serienmäßigen Ausrüstung zählte erstmals auch eine BBC-Sicherheitsfahrerschaltung.

1933 lieferte AEG E 93 01 und 02 an die Reichsbahn aus; die Maschinen wurden in Kornwestheim bei Stuttgart stationiert und dort einer umfangreichen Erprobung unterzogen. Ihnen folgten 1935 bis Ende 1937 direkt ab Werk elf weitere E 93. E 93 14–18 kamen zunächst zur RBD Halle, wurden aber in Zusammenhang mit der Auslieferung der E 94 nach Rosenheim verlegt. Aber auch dort wurden sie bald durch die stärkeren E 94 abgelöst.

## Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn

Bei Kriegsende waren in Kornwestheim sechs E 93 beheimatet; weitere waren in den Betriebswerken Ulm und Geislingen stationiert. Mehrere E 93 waren durch Bomben und Fliegerbeschuss beschädigt, 1947 waren jedoch alle wieder in Betrieb. Im Jahr 1951 wurde der gesamte Ulmer Bestand nach Kornwestheim umbeheimatet; 1958 folgten die Maschinen aus Geislingen. Damit waren alle E 93 in Kornwestheim versammelt, wo sie bis zu ihrer jeweiligen Ausmusterung blieben. Das Aufgabengebiet der E 93 war hauptsächlich die Beförderung von Güterzügen von Stuttgart nach München, mit fortschreitender Elektrifizierung der Strecken auch nach Würzburg, Nördlingen und Mannheim sowie der Schubdienst auf der Geislinger Steige. Mit Beginn der Lieferungen der E 50 wanderte sie jedoch langsam in untergeordnete Dienste ab.

## Die letzten Einsatzjahre



193 012 im letzten Einsatzjahr in Stuttgart

Ab 1968 wurden die E 93 in **Baureihe 193** umgezeichnet. Im Jahr 1976 strich die Deutsche Bundesbahn die Baureihe 193 aus dem Unterhaltungsbestand; sieben Maschinen wurden in diesem Jahr ausgemustert. Das Nachschieben an der Geislinger Steige blieb jedoch ihre Domäne bis zum Schluss. Als letzte wurde die 193 006 im Juni 1984 abgestellt.

## Verbleib

Drei Lokomotiven der Baureihe 193 sind erhalten:

- 193 007 als offizielle DB-AG-Museumslok
- 193 008 als Denkmal auf dem Gelände des Kernkraftwerks Neckarwestheim (siehe Bild)
- 193 012 zur rollfähigen Aufarbeitung nach Ettlingen überführt und in einer Betriebshalle der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH untergestellt, derzeit noch in desolatem Zustand

## Literatur

- Horst J. Obermayer: *Taschenbuch Deutsche Elektrolokomotiven*. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1970; ISBN 3-440-03754-1

## Weblinks

-  **Commons: DRG-Baureihe E 93**  
([https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRG\\_Class\\_E\\_93?uselang=de](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRG_Class_E_93?uselang=de)) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien
- Baureihe E 93 (<http://www.voba-medien.de/html/vorbild-baureihe-e93.html>)

Von „[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe\\_E\\_93&oldid=124555386](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe_E_93&oldid=124555386)“

Kategorien: Triebfahrzeug (Deutsche Reichsbahn 1920–1945)

| Triebfahrzeug (Deutsche Bundesbahn) | Elektrolokomotive für Wechselstrom 15 kV 16,7 Hz

---

- Diese Seite wurde zuletzt am 17. November 2013 um 18:34 Uhr geändert.
- Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.