

Ende der 60er Jahre standen die 44 nach Kriegsende in Österreich verbliebenen E 94, bereits mehr als 25 Jahre im Einsatz. Da zum damaligen Zeitpunkt nicht auf diese Loks verzichtet werden konnte, entschloss sich die Maschinendirektion ab 1967 zu einer grundlegenden Erneuerung. Ab 1967 gab es mit der 1020.19 (ex E 94 002) beginnend bei der Reihe 1020 ein großes Modernisierungsprogramm (HG = Hauptausbesserung mit Grundüberholung). Im Jahr 1980 konnten die Arbeiten bei den Maschinen 01 bis 44 mit der 1020.38 abgeschlossen werden.

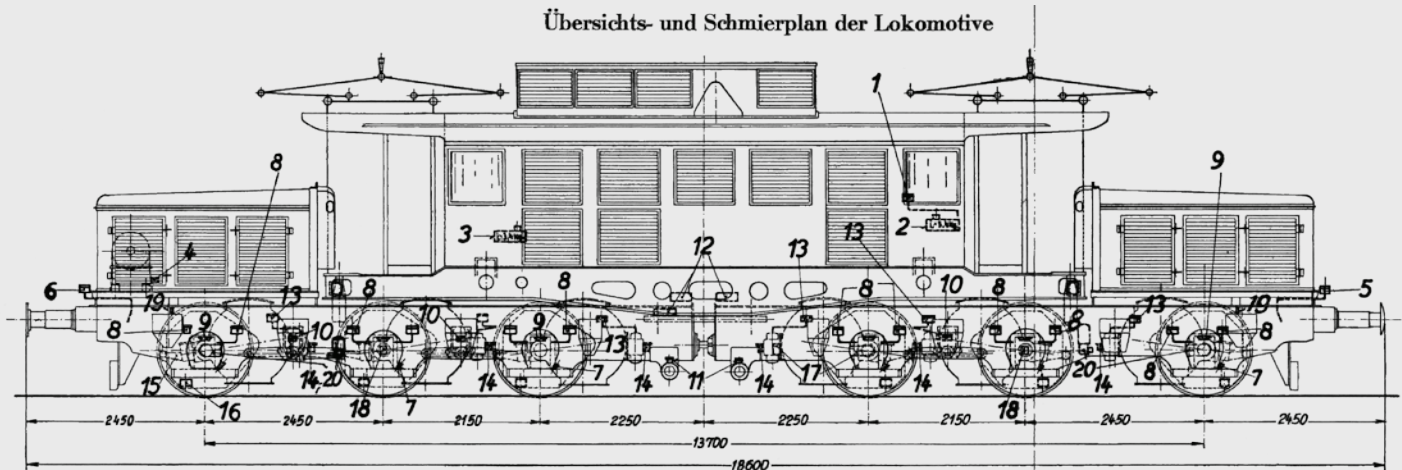
Im Rahmen dieser HGs erhielten die Lokomotiven einen neuen Anstrich mit blutorangem Kasten und einem schwarzen Rahmen. Einige Loks wurden bei der Hauptausbesserung zunächst noch grün lackiert. Zudem wurden Umbaustromabnehmer mit Doppelschleifleiste und Warnisch-Wippen montiert, sie ersetzen die ursprünglichen Stromabnehmer. An den Vorbauten wurden neue Scheinwerfer mit roten Schlusslichtern verbaut. Das dritte Zugspitzenlicht montierte man mittels Sockel auf den Vorbauten. Die Führerstände erhielten zwei große, in Gummi gefasste Frontfenster. Ebenso baute man neue Düsenlüftungsgitter der Bauart Krapf & Lex ein. Auch die Pufferbohlen wurden geändert und neue UIC-Puffer montiert. Die Zughakenführung wurde verändert. An den Drehgestellen erneuerte man

die Achslagerschmierung. Für die Sicherheit wurde eine Indusi eingebaut.

Während zahlreiche Umbauten das äußerliche Erscheinungsbild wandelten, gab es im Rahmen der HG auch einige technische Veränderungen. So wurde zum Beispiel die elektrische Ausrüstung der Weiterentwicklung angepasst, wozu auch eine Widerstandsbremse neuerer Bauart gehörte. Auch die Führerstände wurden modernisiert. Der Charme der E 94 blieb dabei jedoch erhalten, denn im Führerstand der 1020 ist noch Handarbeit gefordert. Gesteuert werden die 18 Fahrstufen der Reihe 1020 über den Fahrschalter, dem für diese Lokomotiven typischen Handrand. So mancher Lokführer merkte hier sarkastisch an, dass er sein Geld im Handumdrehen verdienen würde. Durch die eingestellte Fahrstufe wird mittels Kettentriebe das Nockenschaltwerk und der Feinregler betätigt. Die entsprechenden Fahrwiderstände regeln den Motorstrom.

Durch ihre Robustheit hat die ÖBB-Reihe 1020 auch bei schwierigsten Situationen den Lokführer nicht im Stich gelassen. Trotz alter Technik und körperlich anstrengender Bedienung gehörten die sechsachsigen Loks der Reihe 1020 und die Berge Österreichs stets zusammen.

Übersichts- und Schmierplan der Lokomotive



Teil	Schmiergefäß	Stück	Lage	Zugänglichkeit
1	Handbremse	1	Maschinenraum vorn	innen
2	Zentral-Schmierapparat mit 12 Abteilungen für Haupt- u Hilfsabstützung sowie Drehzapfen	1	" "	"
8	Zentral-Schmierapparat mit 12 Abteilungen für Haupt- u Hilfsabstützung sowie Drehzapfen	1	" hinten	"
4	Motorluftpumpe	1	Vorbau hinten	außen
5	Zughaken	1	" vorn	"
6	"	1	Vorbau hinten	"
7	Triebachslager	12	Triebgestell	"
8	-Führung	24	"	"
9	-Federabstützung	12	"	"
10	Träger für Ausgleichhebel	6	"	"
11	Bremswellen-Lager	4	"	"
12	Kurz- u Ausgleichkupplung (2 Stck rechts; 1 Stck links)	8	"	"
13	Motorabstützung (Druckplatten)	6	"	"
14	" (Federtöpfe)	6	"	innen von der Grube
15	Motor-Tatzlager	6	"	"
16	Zahnradchutzkasten	12	"	" " " "
17	Getriebekasten für die „Sifa“	2	"	außen
18	Räderkasten für die Geschwindigkeitsmesser	2	"	"
19	Spurkranzschmiervorrichtung (I. und VI. Triebachse)	4	"	innen
20	Fettpresse für Spurkranzschmiervorrichtung	2	"	außen

**Achtung!**

Die Motoren für sämtliche Lüfter und die Ölpumpe, sowie die Stromabnehmer, sind mit Rollenlagern ausgerüstet und entsprechend der Sondervorschrift zu behandeln. Alle übrigen Schmierstellen ohne besondere Schmiergefäße sind ebenfalls zu schmieren.

(Archiv Fürschuss / Prokop)

An dieser Stelle möchte ich mich besonders bei Erwin Mosshammer, Werner Prokop, Anton Freisinger, Claus Jürgen Schulze, Hanspeter Reschinger, Josef Meier, Gunther Spangl, Herbert Bachmayer sowie Günter Denoth bedanken, die Fotos für dieses Buches beigesteuert haben. Ich möchte dies auch zum Anlass nehmen, um mich bei den vielen Mitarbeitern der ÖBB für die wertvollen Auskünfte und Hilfestellungen, welche zum Gelingen dieses Werkes beigetragen haben, ganz herzlich zu bedanken.



Erwin Mosshammer wirft einen Blick in den Führerstand der 194 158. Selbst in den knapp 50 Jahren Dienstzeit blieben die Führerstände der Baureihe 194 nahezu unverändert. Mit dem roten Hebel oberhalb des Handrads wird der Umschalter für die E-Bremse betätigt (10 Bremsstufen).



Arbeitsplatz 1020 042: Unter dem Fenster befinden sich die Messgeräte, davor der Fahrschalter mit dem Handrad, rechts die Bremsventile, im Vordergrund der Schritten mit den Geräten zur Inbetriebnahme sowie die Zugfunkanlage (Foto: Erwin Mosshammer).



Die 1020 003 war eine der wenigen Maschinen der Reihe 1020, der in den 1990er mit einer neuen Farbvariante, dem sogenannten Valousek-Design, ein zeitgemäßes Aussehen verpasst werden sollte. Ein für mich durchaus missglücktes Unterfangen. Am 06.06.1992 begegnet sie mir kurz nach dem Austritt aus der Hauptwerkstätte auf der Drehscheibe ihrer Heimatzugförderungsleitung Innsbruck.



Bis Mai 1988 wurden Innsbrucker 1020 im grenzüberschreitenden Langlauf Brenner – München und retour eingesetzt. So gelang es C.J. Schulze am 01. Juni 1985, die 1020.04 mit dem 49823 bei der Einfahrt Assling (Oberbayern) zu fotografieren. Hinter der 1020 erkennen wir einen der markanten zweiachsigen Güterwaggons der FS, die mit ihren Spitzdächern im Zugverband für die Brennerlinie typisch waren.

BB-Dion Innsbruck			1020 W			Mi			31. Mai 1992			3			22. Mai 1992											
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		21	22	23	24	
3	Swa		43978N	H	66143N	Saa	65422E	H	WZf	53649E	Saa	53436E	H	88073	Saa	53460E	H	WZf	40611N	Saa	65438	H		766		
1	H	(So)	53847E	Saa	(So) 43458E	H	X(Sa) 66413E	Kzb	X(E) 66422E	H	77133	K	(So) 53345E	Saa	53424E	H	88075	Kzb	X(Sa) 66428E	H	WZf	X(Sa) 77135E	X(Sa) 88811E	H	66149E	606
2	Saa	(So)	53430E	H	(So) 53841E	Saa	51400N	H	WZf	43973E	Saa	(So) 43972E	H	88077	Kzb	X(Sa) 66428E	H	WZf	66847N	Saa	(Sa, So) 66847N	H	Swa		596	
4	H													Bnw											120	
5	H	43977N	Saa	64408N	H	(So) 43659E	Saa	SaaZ	64402E	H	88073	Saa	X(Sa) 6634E	Swa	X(Sa) 43956E	Saa	X(Sa) 43956E	H							572	
1	(So)	66849E	Saa	(So) 65428E	H	(So) 40657E	Saa	SaaZ	43410E	H	53843N	Saa	43412N	H	(Sa) 53343E	Saa	SaaZ	65438N	H						640	
2	10	20	52	2	8	16			3	13	50		49	59	50			49								



An einem strahlenden Wintertag, dem 28.01.1992, haben die 1020 014 und die 1110 020 mit ihrem Güterzug 53424 auf der sogenannten 2er-Strecke mit den Leoganger Steinbergen im Hintergrund den Anstieg zum Berg Grießen fast geschafft – passend dazu der Umlaufplan mit Zug 53424 an Tag 1.

# Die Villacher 1020er

Villach war die letzte Zugförderungsleitung, in der Lokomotiven der Reihe 1020 planmäßig eingesetzt wurden. Die entsprechenden Umlaufpläne sahen sowohl Leistungen vor Güterzügen nach Jesenice (Slowenien) als auch nach Tarvis (Italien) vor.

Obwohl die ersten E 94 erst in den Nachkriegsjahren nach Villach kamen, standen hier die ÖBB Lokomotiven der Reihe 1020 am längsten im Einsatz. Nicht zuletzt das starke Frachtaufkommen auf der Karawankenbahn hielt die 1020 in den Diensten.

Neben der Karawankenbahn, war auch die Strecke nach Tarvis Einsatzgebiet der Villacher 1020. Üblicherweise sah die planmäßige Bespannung eines Güterzugs nach Tarvis eine 1020 als Zugtriebfahrzeug vor. Ab einem Zuggewicht von 750 Tonnen wurde wegen dem steigungsreichen Streckenabschnitt Thörl-Maglern – Tarvis üblicherweise eine weitere 1020 als Schiebelokomotive beigegeben. Dies bescherte den 1020er noch ein letztes Aufbäumen, bevor im Frühjahr 1995 auch hier die 1020 endgültig aus dem Plandienst verdrängt wurden.

Ein markantes Merkmal der Villacher 1020 war die kalkähnliche Patina an Lökkästen, Vorbauten und Lüftungsgittern. Nicht rückstandsfrei entfernte Putzmittel hinterließen das so typische Äußere (s. S. 74).



An der Strecke ins Slowenische Jesenice liegt die Ortschaft Ledenitzen am Südostrand des Villacher Beckens zwischen der Drau und den Karawanken. 1020 025 und 1020 017 donnern am 17. Juli 1993 etwa 14 Kilometer südöstlich von Villach durch den Bahnhof der 1000-Einwohner-Ortschaft.



Im Frühjahr 1994 standen die Bludenzer 1020 noch voll im Gebirgsdienst. 1020 038 hat in Wolfurt den Güterzug 51433 übernommen. Auf dem Radonnatobelviadukt der Arlberg-Westrampe begegnet sie uns am 23. April 1994 auf ihrer Fahrt nach Hall in Tirol.



Noch im verblassten Blutorange aus Planzeiten bei den ÖBB zeigt sich dich 1020 018 am 01.10.2006 mit dem Sonderzug 16327. Die Reise im für die 1020 ungewohnten Umfeld der Semmeringbahn führt sie hier über die Krauselklause schon unter Obhut der Lienz Eisenbahnfreunde (Foto: Werner Prokop).



Vom 23. bis 24. August 2008 stand das 150 Jahre Jubiläum „Eisenbahn in Tirol“ auf dem Programm. Die Festakte fanden in Wörgl statt. Durch besondere Umstände konnte die 1020 018 gemeinsam mit der 1044 040 vor dem SDG 90454 am 22.08.2008 nach Tirol überstellt werden. Bei Gries im Pinzgau fotografierte Erwin Mosshammer das blutorange Doppel.