

# BERÜHMTE ÖSTERREICHISCHE LOKOMOTIVEN

Die Reihen 114 und 214



**EISENBAHN-Steckbrief 2**

**Berühmte österreichische Lokomotiven  
Steckbrief 2**

**DIE REIHEN 114 UND 214**

**Zusammengestellt von  
Alfred HORN  
unter Mitarbeit von  
Erich Hoch (Statistik)  
Hans Sternhart  
Typenskizzen: Johannes Nowotny**

Alle Rechte vorbehalten

© Copyright 1968 by  
Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann Industrie- und Fachverlag, 1010 Wien  
Druck: Buch- und Kunstdruckerei Weiss & Co., 1030 Wien

---

Titelbild: 214.06 bei der Ausfahrt aus Wien-West.

Foto: Zell/Griebl

# Die Lokomotivreihen 114 und 214

## Allgemeines

Die Lokomotivaufteilung nach Ende des ersten Weltkrieges brachte Österreich eine Typenvielzahl von Fahrzeugen, die jedoch vielfach für die geänderten Verkehrsverhältnisse völlig unzulänglich waren. Besonders auf dem Schnellzugsektor war keine einzige Lokomotivreihe vorhanden, welche sowohl in technischer als auch in leistungsmäßiger Hinsicht den Anforderungen eines modernen Eilverkehrs genügt hätte. Besonders auf der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg mühten sich neben verschiedenen älteren 2B-Typen vor allem die 1C2 der Reihe 310 mit viel zu schweren Zügen ab, was zu oftmaliger Vorspannstellung zwang. Sogar die damals modernste Lokreihe 270 wurde vor Schnellzügen Wien–Linz eingesetzt, was mit ihren  $v/\max.$  60 km/h auch nicht gerade eine Ideallösung war.

Angestrebt wurde eine wesentliche Beschleunigung der internationalen Züge, wobei an eine Fahrzeit von etwa  $4\frac{1}{2}$  Stunden Wien–Salzburg gedacht war und das Zugsgewicht rund 550 t betragen sollte. 1925 fuhr der Arlberg-Expresß wohl Wien–Salzburg schon in 4.23 h, angehängt waren jedoch lediglich 5 bis 6 Wagen. Alle übrigen Züge brauchten etwa  $5\frac{1}{2}$  Stunden.

Das Forderungsprogramm sah daher die Beförderung von 550-t-Zügen mit 60 km/h auf 10 ‰ bzw. 630 t auf 0 ‰ mit 110 km/h vor. Besonderer Wert wurde auf gute Beschleunigung gelegt, wobei mit den oben genannten Lasten binnen 2 Minuten von 60 auf 90 km/h beschleunigt werden sollte.

Ein schweres Hindernis beim Bau neuer Lokomotiven für die Westbahnstrecke war der mit 16 t festgesetzte Achsdruck. Der erste Entwurf für eine neue Schnellzugslokomotive wurde von Sektionschef Dipl.-Ing. J. Rihosek erstellt und sah daher auch lediglich eine als Reihe 410 bezeichnete 1C2-h4v auf der Basis der Reihe 310 vor. Ein weiterer Entwurf für eine 1D mit nur 1,5-m-Rädern wurde gleichfalls eingereicht.

Gegen den Willen von Sektionschef Rihosek wurde eine von Direktor Steffan in der STEG entwickelte 2D-h2-Lokomotive Reihe 113, auf der Basis der Südbahn 570 entwickelt, ab 1923 für die obgenannten Zwecke beschafft. Die 113 (spätere 33), so sehr sie auch von mancher Seite gelobt wird, zeigte sofort nach ihrer Inbetriebnahme die gleichen Nachteile wie schon vor ihr die 570. Das Triebwerk arbeitete sehr hart, ihr Lauf war schon bei mäßig hoher Geschwindigkeit äußerst unruhig. Obwohl die neuen Maschinen ansonsten recht gut entsprachen, waren sie für das Forderungsprogramm nicht geeignet. Der Ruf nach einer neuen Type wurde daher neuerlich laut. So wurde von Oberbaurat Lehner der Plan für eine 1C2-h3 vorgelegt und auch das Projekt einer 1D1 mit Verbrennungskammer war bemerkenswert. Eingehende Berechnungen, an denen auch Doz. Dr. Ing. Giesl-Gieslingen maßgeblich beteiligt war, ergaben jedoch, daß eine dreifach gekuppelte Lokomotive keine nennenswerten Fahrzeitverbesserungen erbracht hätte. Maschinendirektor Taussig entschloß sich daher in enger Zusammenarbeit mit Direktor Demmer von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik sowie Oberbaurat Lehner zur Beschaffung einer 1D2-Type, welche zu Vergleichszwecken vorerst in je einer Zwei- und Dreizylinder-Prototypen geliefert werden sollte.

Den Zwilling baute Floridsdorf, den Drilling Wr. Neustadt. Diese Aufteilung erfolgte nicht zufällig, sondern Wr. Neustadt erhielt die Dreizylindermaschine, weil dort mit Dr. Basch ein hervorragender Spezialist für Steuerungen tätig war. Ihm oblag die für Österreich erstmalige Anwendung der untenliegenden Marshall-Steuerung. Die technische Oberleitung des Baues beider Typen führte Oberbaurat Lehner, die Konstruktionsarbeiten hatten Floridsdorf und Wiener Neustadt in enger Zusammenarbeit durchzuführen, was dem Arbeitsablauf jedoch vielfach nicht gerade förderlich war.

Die Konstruktionsgrundlage basierte auf einem Achsdruck von 16 t. Knapp vor Baubeginn wurde jedoch die Westbahnstrecke für eine Achslast von 18 t zugelassen. Um nun die Pläne nicht vollkommen umzuändern, begnügte man sich mit zusätzlichen Rahmenversteifungen.

Während die von Floridsdorf gebaute Zweizylindertype – als 214.01 bezeichnet – schon im Spätherbst 1928 abgeliefert wurde, folgte die Wr. Neustädter mit der Nummer 114.01 erst am 11. IV. 1929. Es waren die größten jemals in Österreich gebauten Fahrzeuge und die stärksten Schnellzugslokomotiven mit der höchsten Kessellage und den längsten Treibstangen, die es zu dieser Zeit in Europa gab. Beide Maschinen wurden in der Folge umfangreichen Vergleichs- und Ermittlungsfahrten unterzogen. Dabei stellte sich heraus, daß man die geforderte Leistung noch beträchtlich überbot. So konnten 600 t auf 10 ‰ im 285-m-Bogen noch mit 63 km/h geführt werden. In leistungsmäßiger Hinsicht erwies sich die Dreizylindertype der zweizylindrigen Maschine eindeutig überlegen.

114: 1991 PS/i bei 93 km/h

214: 1960 PS/i bei 91 km/h

Zum Vergleich:

310: 1592 PS/i bei 92 km/h

Der Kohlenverbrauch lag bei der 114 naturgemäß etwas höher und auch der Dampfverbrauch übertraf die h2-Type um etwa 9%. Außerdem erforderte ihre Bedienung eine gänzlich geänderte Feuerungstechnik des Heizers (viel Kohle auf einmal auflegen) und auch der Führer mußte eine andere Fahrweise einhalten. Dazu kam, daß das Dreizylindertriebwerk und die Steuerung sehr sorgfältiger Wartung bedurften und schon geringes Spiel der Bolzen zu Füllungsveränderungen bzw. Steuerungsfehlern führte.

Aus all den genannten Gründen entschloß man sich daher zum Weiterbau der Zweizylindertype, von der noch im Jahre 1931 die 214.02–07 abgeliefert wurden. 1936 folgte eine zweite Serie 214.08–13, die konstruktiv nicht wesentlich verändert war, jedoch dem technischen Fortschritt angepaßt wurde. Alle diese Maschinen baute Floridsdorf. Die Gründe, weshalb man die alinominierte Wr. Neustädter Lokomotivfabrik von der Baubeteiligung ausgeschlossen hatte, lagen eindeutig nicht auf dem technischen Sektor!

Die 114.01 und 214.01 waren ohne Tender gebaut worden und führen ursprünglich mit 2 von der Reihe 113 stammenden vierachsigen 85er-Tendern. Zu diesem Zweck hatten die 2 Lokomotiven der Reihe 113 freigewordene 86er von kassierten 310ern erhalten. Später baute man für die beiden Prototypmaschinen und auch für die 214.02–07 eigene vierachsige Tender Reihe 84 (später 9084). Durch die Kassierung bzw. Abstellung von 310ern wurden in weiterer Folge vierachsige Tender Reihe 86 frei. Diese Tender wurden zu Steifrahmentendern (spätere Reihe 9184) umgebaut und mit den Nachbau-Lokomotiven 214.08–13 gekuppelt. Die 114.01 und 214.01–07 hatten einen Achs-

druck von 17 t und waren für 100 km/h zugelassen. Die Nachlieferung 214.08–13 hatte bereits verschiedene zeitgemäße Verbesserungen erhalten. Unter anderem hatten sie Friedmannschmierung, wodurch ihre Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h hinaufgesetzt werden konnte. Bei Versuchsfahrten hatte die 214.13 die höchste jemals von einer österreichischen Dampflokomotive erreichte Geschwindigkeit von 155 km/h erreicht. Eine imposante Leistung für eine vierfach gekuppelte Lokomotive. Der Achsdruck war allerdings schon auf 18 t angestiegen und schon rein äußerlich waren diese Maschinen an der bis zum Führerhausdach verlängerten Sandkastenverkleidung zu erkennen. Diese Verkleidung wurde aus aerodynamischen Gründen gemacht, da sich bei allen Maschinen sehr unangenehme Luftstauerscheinungen bemerkbar machten. Dies gab auch in der Folge zu ständigen Experimenten mit verschiedenen Windleitblechen Anlaß.

### Technische Daten für 114 und 214

Der Stehkessel ist über dem Hauptrahmen gelagert, der Stehkesselmantel wurde aus einer einzigen Platte hergestellt. Der Langkessel besteht aus zwei Schüssen. Der auf dem rückwärtigen Schuß sitzende Dampfdom konnte infolge der sehr hohen Kessellage (3400 mm über SOK) nur sehr niedrig gehalten werden. Die beiden 14,4 m langen Rahmenwangen werden von 34 mm starken Stahlblechplatten gebildet, die mit Stahlgußplatten ausgiebig versteift sind. Das rückwärtige Drehgestell wurde erstmalig bei der BBO als Schwänenhalsträger ausgebildet.

Die beiden Reihen 114 und 214 sind bis auf unwesentliche technische Details völlig gleichgehalten. Lediglich die Steuerung wurde verschieden ausgeführt. Die 114 besitzt eine modifizierte Marshall-Steuerung. Der Mittelzylinder arbeitet auf die zweite Kuppelachse, die beiden Außenzylinder auf die dritte Kuppelachse. Die 214 hat eine Nocken-Wälzhebelsteuerung in Verbindung mit einer Heusinger-Außensteuerung. Die Bremsausrüstung ist bei beiden Typen gleich. Es können sowohl druckluft- als auch saugluftgebremste Züge geführt werden. Während die 114.01 und 214.01 schon ursprünglich Knorr-Bremsen hatten, waren bei der 214.02–07 Westinghouse-, später dann ebenfalls Knorr-Bremsen eingebaut. Die 114.01 und 214.01–07 hatten eine DABEG-Vorwärm-pumpe Modell 1926, die 214.08–13 waren bereits mit Heini-Pumpen ausgerüstet.

<b>Hauptabmessungen:</b>	<b>114</b>	<b>214</b>
Rostfläche	4,72 m <sup>2</sup>	4,72 m <sup>2</sup>
Feuerrohre	151 Stk. 57/51,5 mm	151 Stk. 57/51,5 mm
Länge der Rohre	6000 mm	6000 mm
Heizfläche	283,2 m <sup>2</sup>	283,2 m <sup>2</sup>
Überhitzerfläche	77,8 m <sup>2</sup>	77,8 m <sup>2</sup>
Druck	15 atü	15 atü
Lauf-rad-Durchmesser	994 mm	994 mm
Kuppelrad-Durchmesser	1.900 mm	1.900 mm
Größte Höhe	4.650 mm	4.650 mm
Größte Breite	3.130 mm	3.130 mm
Größte Länge (ohne Tender)	15.703 mm	15.670 mm
Gesamter Radstand	12.635 mm	12.635 mm
Fester Radstand	2.070 mm	4.140 mm
Gesamtgewicht	108,3 t	106,8 t
V/max.	100 km/h	100 km/h*)

\*) ab 214.08: 120 km/h

## Betrieb

Die Lokomotiven kamen nach ihrer Ablieferung im Schnellzugsdienst der Westbahn zwischen Wien und Salzburg bzw. Passau zum Einsatz und brachten nennenswerte Fahrzeitverbesserungen. Die Strecke Wien–Linz konnte mit der 214 bereits in etwa 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden durchfahren werden. Die Maschinen bewährten sich auf der Westbahnstrecke – für die sie ja speziell entwickelt wurden – ganz hervorragend. Besonders gelobt wurde ihre enorme Zugkraft, die gute Beschleunigung und das gute Dampfmaschinen des Kessels. Ein Nachteil war die abnorm hohe Kessellage, welche schon bei relativ harmlosen Entgleisungen die Ursache zum Umstürzen und schweren Unfällen war. Die Fälle, wo 114 oder 214 mit den Rädern nach oben lagen, sind daher zahlreich gewesen.

So hatte die 114.01 schon kurz nach ihrer ersten Hauptausbesserung im April/Mai 1936, bei der übrigens nur verhältnismäßig harmlose Schäden zu beheben waren, am 5. Juni 1936 in Asten/St. Florian vor dem Pariser Schnellzug eine folgenschwere Entgleisung, bei der sie umstürzte. Der Unfall führte dazu, daß die Maschine neuerlich hauptausgebessert wurde und eine außer-tourliche Kesseldruckprobe erhielt. Mitte Juli 1936 wurde sie wieder in Dienst gestellt. Im Juli 1938 hatte sie bei der Einfahrt in den Bahnhof Straßwalchen neuerlich einen ähnlichen Unfall und kam erst wieder im September 1938 in Dienst. Diese sowie einige ähnliche Unfälle von 214ern (Angaben darüber siehe Statistikteil) hatten andererseits aber wieder gezeigt, daß der Rahmen ungewöhnlich solid gebaut und versteift war und zu keinen Veränderungen des Stichtmaßes führte.

Die zweite planmäßige Hauptausbesserung erhielt die 114 schon von der DR im März 1941. Damals hieß sie bereits 12101. Bei dieser Revision wurden die Achslager auf wirksamere Unterlagerschmierung umgebaut, außerdem kam an Stelle des Tenders Reihe 84 ein solcher der DR Baureihe 4T26 (wie bei Reihe 50).

In der Folgezeit war die 114 öfters abgestellt, da sich in der Kriegszeit niemand fand, welcher die sehr feinfühligste Steuerung richtig behandelt hätte. Sie brachte in dieser Zeit lediglich etwa die Hälfte an Fahrkilometern gegenüber den 214ern auf. Kurz nach Kriegsende brach außerdem noch der Kolbenkörper des Mittelzylinders. Diesen Schaden behob man im August 1945 auf interessante und höchst bemerkenswerte Art. Mangels eines geeigneten Ersatzstückes wurde ein vorrätiger Kolbenkörper zum Hochdruckzylinder einer 306 (2B-h2v) durch Aufschweißen eines Schrumpfringes auf Zeichnungsmaß gebracht, mit einer passenden Kolbenstange versehen und eingebaut. Vom 24. IX. 1945 bis zum Ausscheiden ergaben sich an diesem Provisorium keine Anstände mehr.

Im Oktober 1945 brachte die 114 reich geschmückt den ersten Arlberg-Expreß nach dem Krieg nach Wien. Die Hallenbahnsteige waren damals noch nicht benützbar, so daß der Zug auf dem 1. Gleis der Sommerbahnsteige endete. Im Dezember 1947 ging es nach halbjähriger Verlängerung zur letzten Hauptausbesserung in die HW Linz, wo schwere Kesselschäden zu beheben waren. Außerdem wurde eine Ölfeuerung eingebaut. Vom März bis Dezember 1948 fuhr sie sodann mit Ölfeuerung, die jedoch anlässlich einer Bedarfsausbesserung in der HW Linz wieder ausgebaut wurde. Der 5. VIII. 1949 war der letzte Betriebstag der 114.01. Am folgenden Tag wurde sie wegen Bruchs des

Mittelzylinders abgestellt und, nachdem das Modell für den Zylinder nicht mehr vorhanden war, ordnete man ihre endgültige Zurückstellung an, da zu jener Zeit die Elektrifizierung bereits im vollen Gang war. Sie war einige Zeit in Wien-West, dann Hütteldorf und ab 1951 in Breitenlee hinterstellt. Im Sommer 1952 kam sie zur Lofag, wo am 2. XII. 1953 mit der Zerlegung begonnen wurde.

Die 13 Maschinen der Reihe 214 bildeten das Rückgrat der Westbahn-Schnellzugförderung. Sie waren stets in Wien-West beheimatet und befuhren die Strecke Wien-Salzburg bzw. Passau. Nach Übernahme durch die DR bekamen sie die Nummern 12 001–013. Für die 214.08–13 war ursprünglich 12 051–056 vorgesehen.

Am Einsatzgebiet hatte sich insofern etwas geändert, als sie nun in einem Langlaufplan auch von Wien bis Regensburg fuhren.

Gefahren wurde mit österreichischem Personal. Die 214 wurde übrigens in Passau stets auf der bayrischen Drehscheibe gewendet, da die österreichische zu kurz war.

Zwischen 9. und 31. März 1945 war mangels geeigneter Züge, zu hohen Kohlenverbrauchs und wegen Überangebotes an Rückführ-52ern keine einzige 12er in Betrieb: 12 001 und 004 bei Hauptausbesserungen im RAW Linz, 002, 003 hinterstellt in Neulengbach, 005, 011 und 012 in Rekawinkel, 006, 008 und 010 in Preßbaum, 007, 009 und 013 in Wien-West. Wegen der immer näher an Wien heranrückenden Front wurde der Auftrag auf Rückführung der 12er nach Linz erteilt. Am 5. IV. 1945 kamen die 003, 008, 010, 011 und 012 nach Linz. Die 001 und 004 waren schon seit 25. I. 1945 bzw. 12. XII. 1944 bei Hauptausbesserungen im RAW Linz. Durch das rasche Vordringen der Roten Armee wurde jedoch die Westbahnstrecke beim Wienerwaldsee schon am 6. IV. 1945 unterbrochen, so daß die 002, 005, 006, 007, 009 und 013 in Hütteldorf abgeschnitten wurden. Die 006 und 007 hatten die abziehenden deutschen Truppen mittels in die Rauchkammer geworfener Handgranaten gesprengt. Diese beiden Maschinen fuhren daher in den Folgejahren mit 52er Rauchkammertüren.

Die 12 011 wurde am 21. IV. 1945 von Linz weiter nach Attnang/Puchheim überstellt, wo sie während eines Fliegerangriffes einen Bombenvolltreffer erhielt. Sie stand dann lange Zeit in Vöcklabruck abgestellt. Ihre Beschädigungen waren derart schwer, daß sie erst als letzte 12er, nach Generalreparatur in der HW Linz, am 11. II. 1949 nach Wien-West kam.

Am 28. VI. 1945 waren in Wien: 12 002, 5, 6, 7, 9, 13 und 101.

Am 8. XII. 1945 wurde die 8 von Linz nach Wien überstellt.

Am 10. IX. 1946 – 004 von Linz nach Wien (Tausch für E 18 207).

Am 20. IX. 1946 bzw. 3. X. 1946 – 007 bzw. 006 zur Reparatur in die HW Linz nachdem beide Maschinen bis zu diesem Zeitpunkt in Wien-Nordwest abgestellt waren.

Am 15. XII. 1946 – 010 von Linz nach Wien (Tausch gegen E 45 14), ab 29. XII. 1947 zur Hauptausbesserung in die HW Linz.

Am 1. VI. 1947 – 012 von Linz nach Wien (Tausch gegen E 18 204).

Am 8. IV. 1948 – 003 von Linz nach Wien. War bis 1946 in Enns abgestellt.

Am 17. VII. 1948 – 001 von Linz nach Wien.

Mit dem russischen Beutezeichen T waren die 6 in der sowjetischen Zone zurückgebliebenen Lokomotiven sowie die 3 Tauschmaschinen (004, 010 und 012) bezeichnet. Sie fuhren ohne Unterschied auch bis Passau.

Einige Maschinen hatten kurzzeitig Ölfeuerung erhalten. Dies führte auch zu dem absoluten Kuriosum, daß eine 214 fallweise, zwecks Aktionsradiusvergrößerung, mit 2 Tendern gekuppelt war.

Die rasch fortschreitende Elektrifizierung der Westbahnstrecke schränkte ihren Fahrbereich jedoch immer weiter ein. Vorerst bis Linz, dann nur mehr bis Amstetten, und am 3. Jänner 1953 fuhr mit der 12 013 vor dem D 233 zum letztenmal ein dampfgeförderter Schnellzug von Wien-West ab.

Das weitere Schicksal der 214 war traurig! Für diese prachtvolle, jedoch sehr spezialisierte Type fand sich kein geeignetes Einsatzgebiet mehr. Schon am 6. XI. 1952 wurde die 12 001 nach Wien-Süd überstellt. Ihr folgten am 23. XII. 1953 008 und 011 und schließlich am 1. II. 1953 die 003. Die übrigen Maschinen wurden in Hütteldorf vor dem ehemaligen Heizhaus abgestellt. Die 4 Südbahnmaschinen waren zwischen Wien und Villach eingesetzt. Sehr zum Unterschied von der Westbahn bewährten sie sich hier nicht besonders. Dies hatte seine Ursache unter anderem auch darin, daß man die Lokomotiven aufbrauchte, das heißt, sie waren bereits in sehr schlechtem Allgemeinzustand. Dazu kam, daß sie auf der Südbahn keine höhere Geschwindigkeit fahren konnten und außerdem am Semmering in den 285-m-Bogen äußerst sperrig liefen und sowohl Gleis- als auch Spurkranzverschleiß enorm war. Weiters waren die Drehscheiben in Wien-Süd und Villach zu kurz, so daß sie über Gleisdreiecke wenden mußten. Als wesentlichster Punkt kommt dazu, daß die 12er vom Südbahnpersonal eindeutig abgelehnt wurden. Mit den vier Maschinen ließ sich auch kein richtiger Turnus machen, so daß sie nicht nur vor Schnell-, sondern auch vor Güterzügen eingesetzt waren. Nachdem von den 4 Südbahn-12ern bereits einige wieder in Hütteldorf abgestellt waren, kam überraschenderweise am 15. I. 1956 noch die 12.10 nach Wien-Süd, wo sie ab 21. I. 1956 im Dienst stand. Diese Maschine war auch die letzte 214er im Betrieb und fuhr am 23. IX. 1956 mit D 580 ihre allerletzte Fahrt. Wahrscheinlich aus diesem Grund wurde gerade sie auch für das Eisenbahnmuseum aufbewahrt. Alle übrigen 214er wurden 1961/62 in Blumau verschrottet.

Die Erfolge der 214 gaben auch anderen Bahnverwaltungen Anlaß zum Nachbau bzw. zur Entwicklung ähnlicher Typen. So baute CKD für die tschechoslowakischen Staatsbahnen nach einem Entwurf von Prof. Ing. Židlicka eine 1D2-h3-Type für den schweren Schnellzugsdienst auf den Tatrastrecken. Diese als 486.101–103 bezeichneten Lokomotiven führten während des Krieges Schnellzüge Prag–Dresden.

Die rumänischen Staatsbahnen erwarben den Lizenznachbau der 214 und beschafften insgesamt 79 von Malaxa gebaute Maschinen. Weiters wurden 2 der 214 vollkommen gleiche Lokomotiven, jedoch als 1E1-h2 für schwere Güterzüge beschafft. Ihren Weiterbau verhinderte der Krieg.

Und schließlich interessierte sich auch die MAV für die 214. Nach eingehenden Vergleichsfahrten mit der 12 011 und einer DR 01 sowie langwierigen, durch den Krieg unterbrochenen Konstruktionsarbeiten wurden 1951 von der MAVAG die beiden 2C2-h2-Lokomotiven 303.001–002 geliefert. Von all den Genannten leben heute lediglich die als 142 bezeichneten Maschinen der CFR. Aber auch sie werden durch die fortschreitende Verdieselung rasch verdrängt und als Erinnerung an die größte österreichische Dampfschnellokomotive wird die vom Eisenbahnmuseum in Wien aufbewahrte 214.10 für die Nachwelt Zeugnis geben.

BBO-Nr. bis 1938	Baudaten	DRB-Nr. ab 1938	Verbleib ab 1945
114.01	Wr.N. 5817/29	12 101	ÖBB T (vorgesehen 112.01) † 14. 4. 1953 (CCCP)
214.01	Ff. 2970/28	12 001	ÖBB – 12.01 † 5. 9. 1961
2	3039/31	2	ÖBB T 02 † 5. 9. 1961
3	3040	3	ÖBB – 03 † 5. 10. 1961
4	1	4	DB T 12.04 † 5. 9. 1961 (ED Regensburg) 11. 4. 1946 an ÖBB (ED Linz)*)
5	2	5	ÖBB T 12.05 † 5. 10. 1961
6	3	6	ÖBB T 06 † 5. 12. 1961
7	3044	7	ÖBB T 07 † 5. 12. 1961
8	3099/36	8	ÖBB – 08 † 8. 1. 1962**)
9	3100	9	ÖBB T 09 † 8. 1. 1962
214.10	1	12 010	ÖBB T 10 ab 15. 12. 1962 als 214.10 für Eisenbahnmuseum hinterstellt
1	2	1	ÖBB – 11 † 10. 9. 1962
2	3	2	ÖBB T 12 † 20. 10. 1962
214.13	3104	12 013	ÖBB T 12.13 † 3. 12. 1962

\*) 12 004 wurde am 10. 9. 1946 von der Eisenbahndirektion Linz an ED Wien abgegeben und als T 12 004 bezeichnet, dafür T E 18 207 an ED Linz.

\*\*) T 12 004 am 29. 10. 1953 gegen 12.08 getauscht. Umzeichnung mit gleichem Tag in 12.04 und T 12 008. Dieser Tausch war notwendig da T 12 004 bei einem Unfall in Böhmeikirchen schwer beschädigt und in die HW Linz gebracht wurde. Die Maschine wurde dort verschrottet und der Kessel als Stabanlage weiter verwendet.

#### Unfälle

114.01: 5. 6. 1936 Asten/St. Florian, Entgleisung vor Pariser D-Zug.

7. 1938 Straßwalchen, Entgleisung.

214.01: 1931 Auffahrt mit D 55 in Tullnerbach/Preßbaum auf mit pr. P 8 Leihlokomotive bespannten Expreßzug.

214.06: 10. 6. 1934 Offering.

214.04: 5. 8. 1953 Böhmeikirchen, Entgleisung auf Grund unverminderter Fahrt in die Ablenkung.

Darüber hinaus gab es noch zahlreiche weitere, nicht näher bekannte Unfälle, darunter auch einen in Marchtrenk.

#### Tender zur Reihe 114 und 214

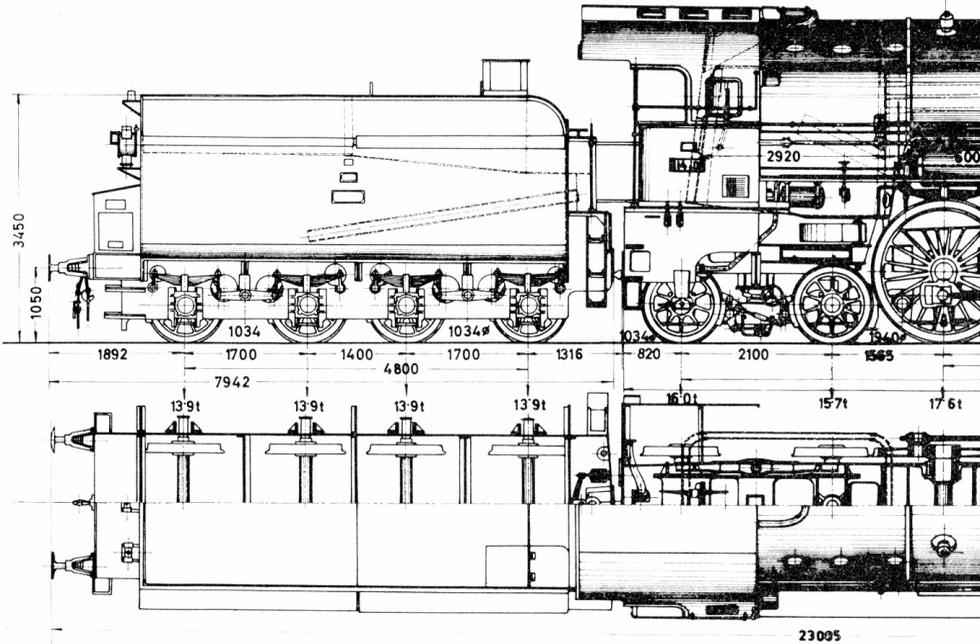
ÖBB-Nr. bis 1938	Baudaten	ÖBB-Nr. ab 1953	Ausmusterung	Anmerkung
84.01	Ff. 1788/31	9084.01	† 9. 62	
2	9	2	† 10. 62	
3	1790	3	† 10. 61	
4	1	4	† 10. 61	
5	2	5	† 12. 61	
6	3	6	† 12. 61	
7	4	7	† 12. 62	
8	1795	9084.08	† 5. 61	ursprünglich 9084.03
9	Hw. Ff. 1936	9184.01	† 10. 61	ex 86.095
84.10	Hw. Ff. 1936	2	bei 12. 10.	078
1	Hw. Ff. 1936	3	† 1. 62	093
2	Hw. Ff. 1936	4	† 10. 62	073
3	Hw. Ff. 1936	5*)	† 1. 62	123
84.14	Hw. Ff. 1936	9184.06**)	† 9. 61	100

Bei 114.01 war nach dem Tender 85.19 der Tender 84.08, mit dem sie bis 1939 regelmäßig gekuppelt war. 1941–1945 erhielt sie nach einer Hauptausbesserung (3/41) einen neuen deutschen Tender 2'2' T 26 (BR 50).

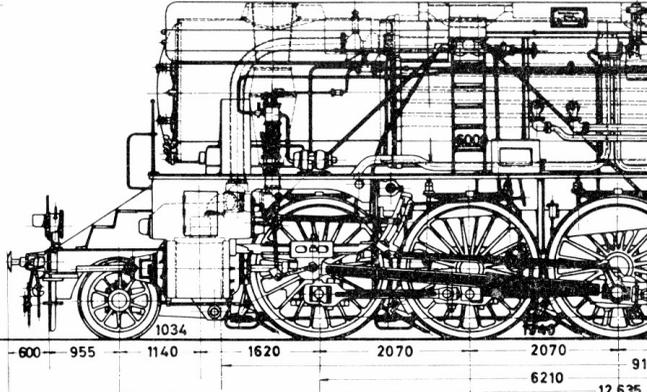
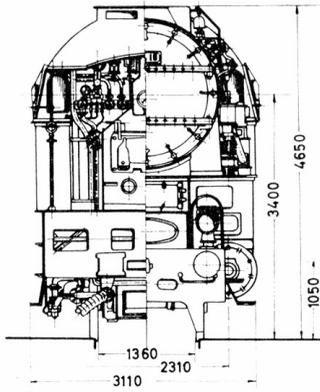
\*) Ursprünglich 9184.06.

\*\*) Ursprünglich 9184.05.

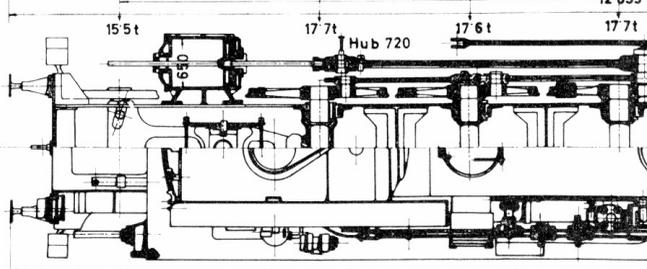
Fraglich ist, ob es noch einen Tender ohne Nummer gab, der nach 1940 aus 86.50 umgebaut worden sein soll.

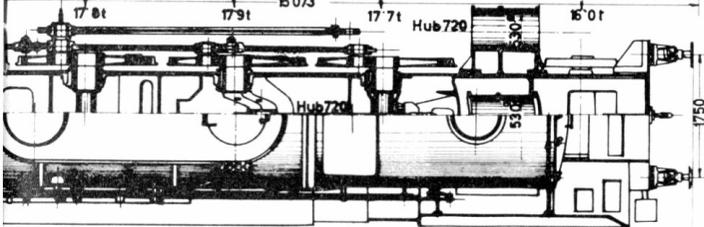
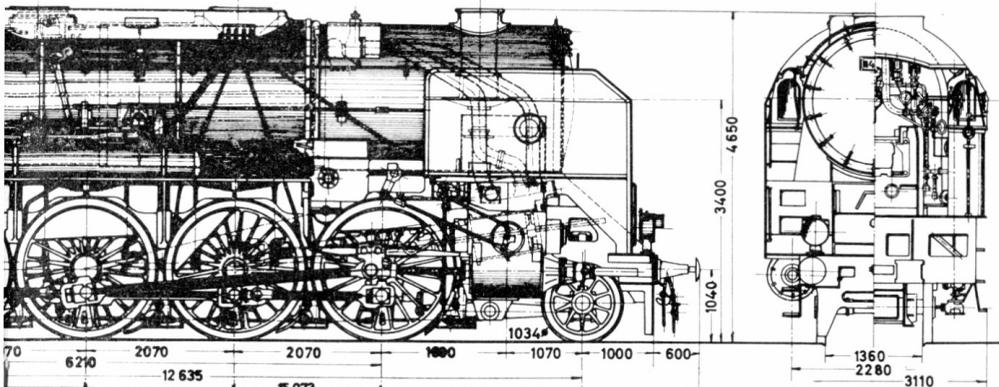


23095

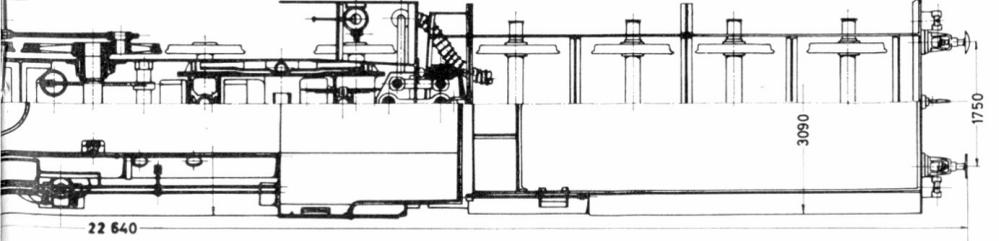
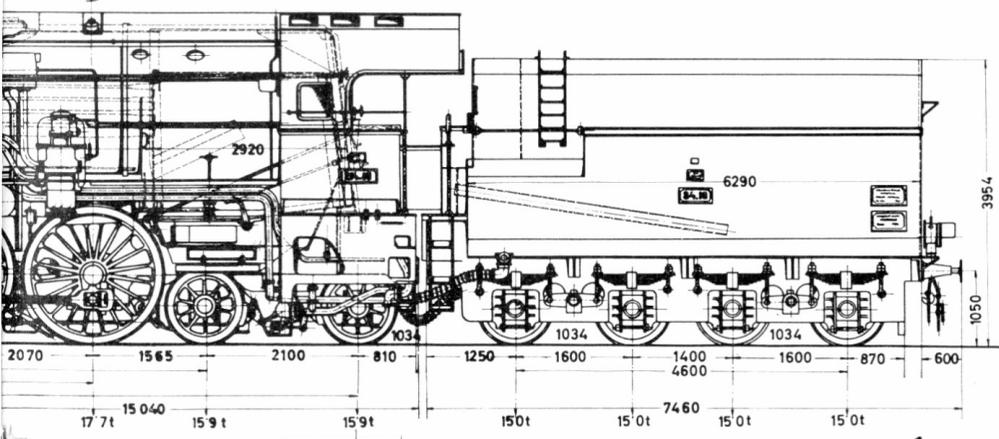


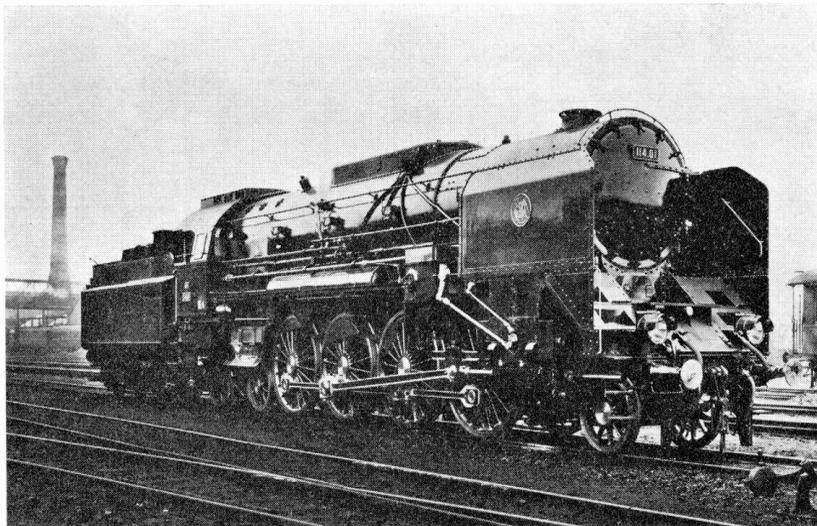
1 D 2 Heißdampf Zweizylinder  
Schnellzuglokomotive der  
ÖBB  
Reihe(214) 12





1 D 2 Heißdampf Drei-  
 zylinder Schnellzug -  
 Lokomotive der ÖBB  
Reihe[114] 12<sup>1</sup>





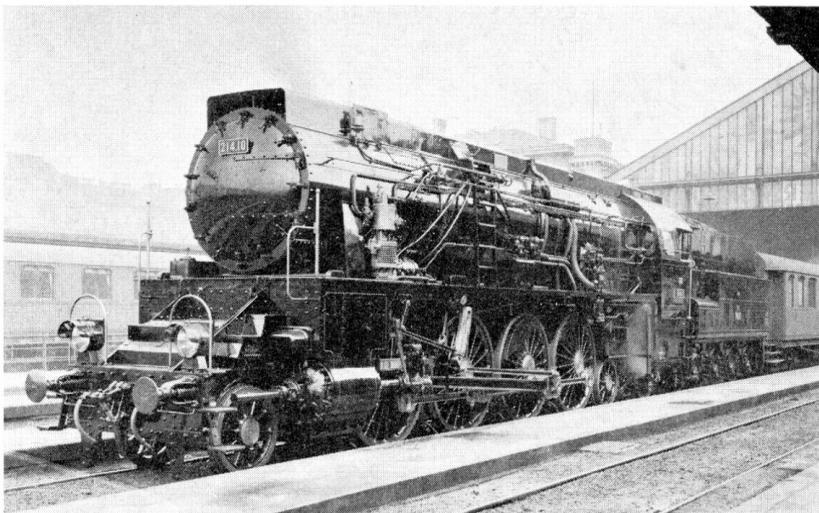
114.01 bei der Werksablieferung.

Foto: Archiv Eisenbahn



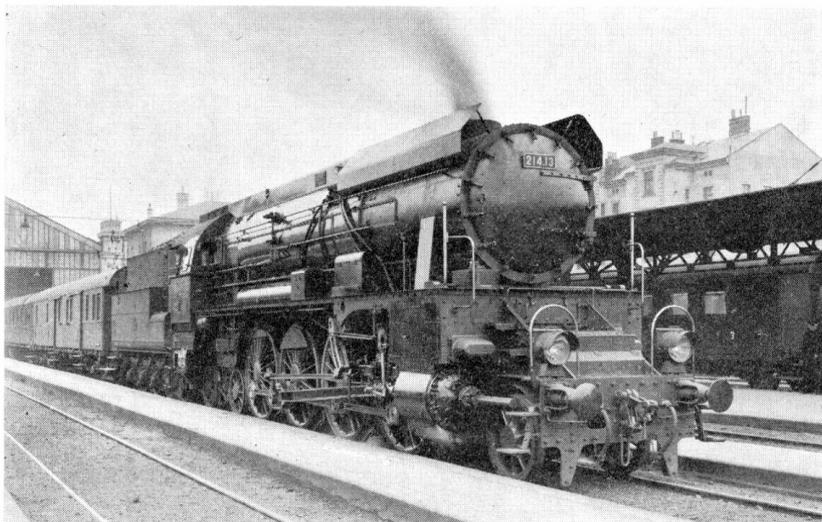
Nach kurzen Probefahrten begann der harte Betriebsdienst vor schweren Schnellzügen. 114.01 mit Orientexpress bei der Ausfahrt aus Wien-West.

Foto: Archiv Eisenbahn



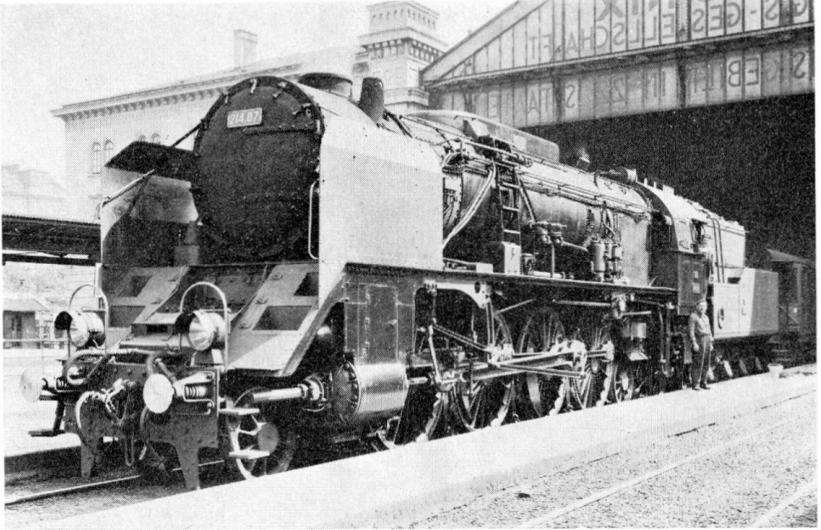
Das Anlegen des Rauches bei schnellerer Fahrt war eine höchst unangenehme Eigenschaft. Bei der 214 wurden daher die verschiedensten Arten von Lenkblechen versucht. 214.10 mit vollkommener Rauchfangverkleidung.

Foto: Zell/Griebel

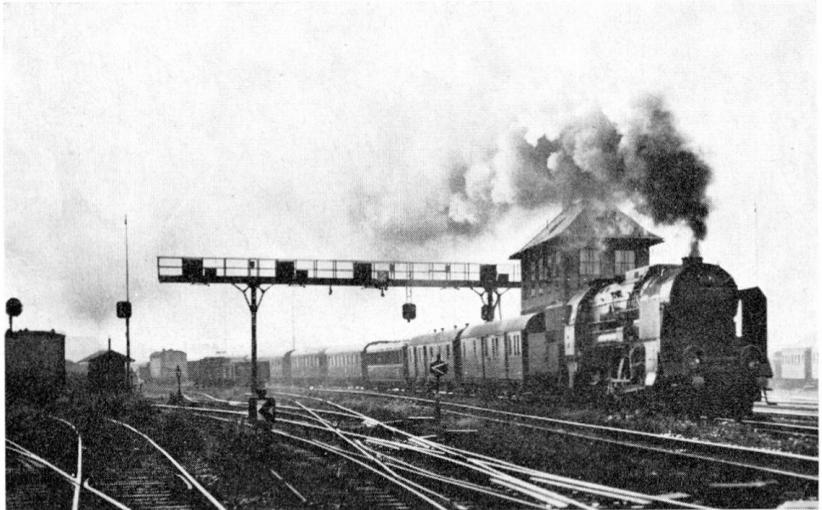


Nur wenig später wurden ganz kleine, schmale Lenkbleche, wie hier bei der 214.13, ausprobiert. Aber auch sie konnten nicht zufriedenstellen und wurden später durch die bekannten großflächigen Windleitbleche ersetzt.

Foto: Zell/Griebel



214.07 mit den großen Windleitblechen, die bis zum Ende dieser Lokomotive bei ihr waren.  
Foto: Zell/Griebel

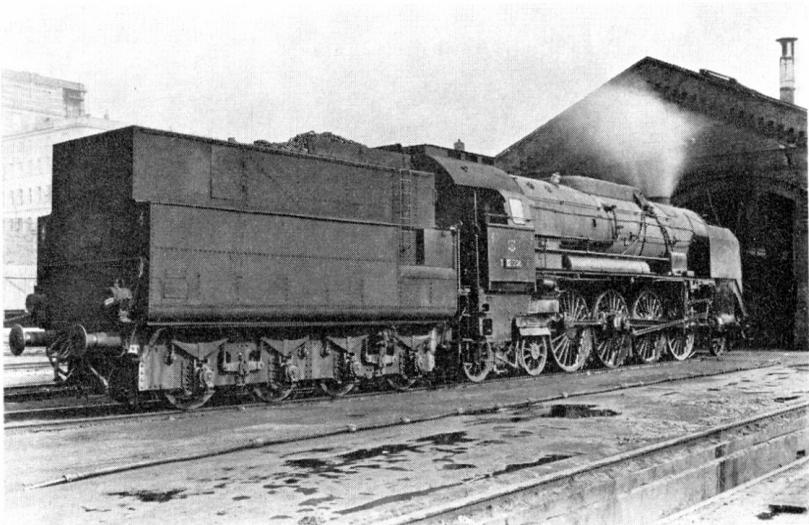


Zahlreich, aber immer wieder schön sind ihre Bilder mit Schnellzügen. Hier wieder bei der Ausfahrt aus Wien-West.  
Foto: Zell/Griebel



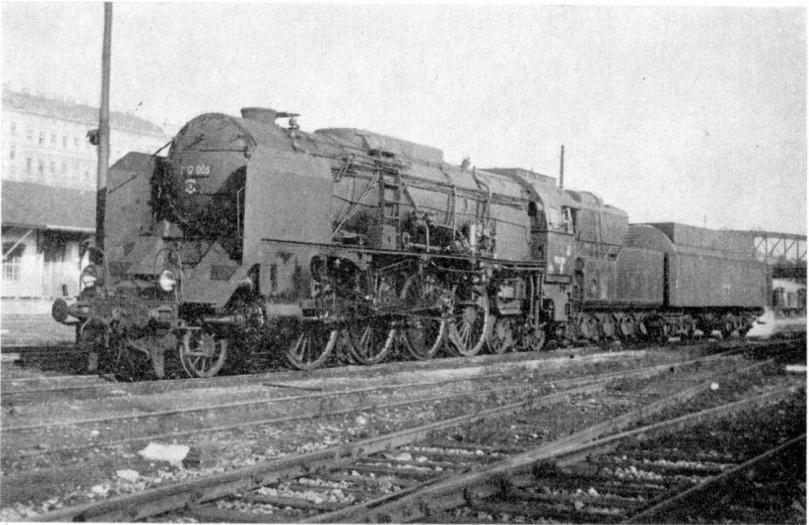
*In voller Fahrt über den Rekawinkler Berg.*

*Foto: Franz Kraus*

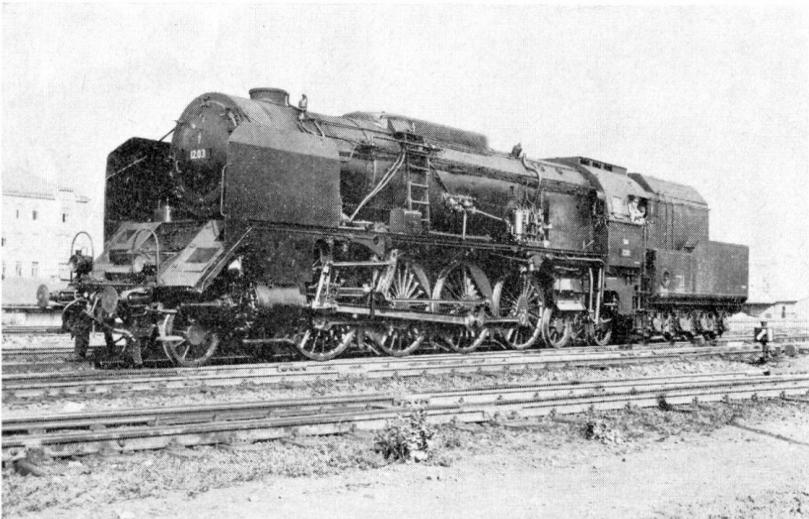


*Nach langer Fahrt: Rast vor dem Heizhaus in Wien-West. T 12 006.*

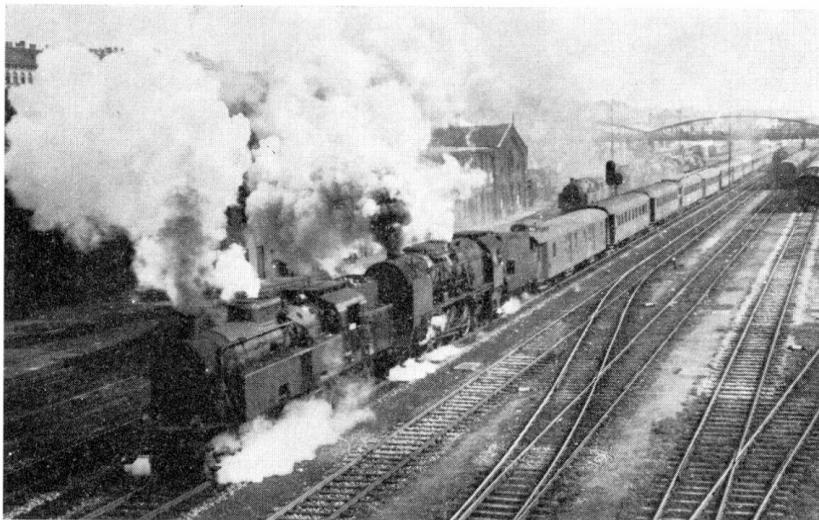
*Foto: Archiv Eisenbahn*



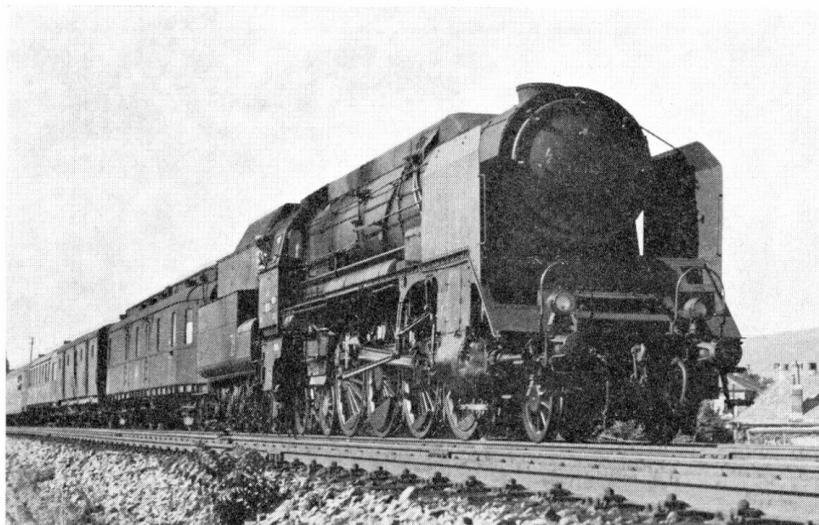
Zur Erweiterung ihres Aktionsradius erhielt die T 12 005 Ölfuehrung und einen Zusatztender. Wahrlich kein alltägliches Bild. Foto: Franz Kraus



Das typische Tyfo-Bild! Hier kommt ihre Größe erst richtig zur Geltung. Foto: Archiv Eisenbahn



Aber selbst für die schwerste österreichische Schnellzugslokomotive gab es manchmal Züge, die über die Leistungskraft hinausgingen und Vorspannbeigabe erforderten. Im Bild hilft ihr eine 729 (78) bei einem schweren Schnellzug.  
Foto: Franz Kraus



Die Elektrifizierung der Westbahnstrecke verdrängte sie auf die Südbahn. 12.11 vor dem D 580 bei der Ausfahrt aus Baden, September 1953.  
Foto: Ing. Kurt Glass



Stolz und wuchtig fährt die 12 009 mit einem Schnellzug am Stift Melk vorbei.  
Foto: Zell/Griebel



Nur wenige Jahre später folgte ihr trauriger Niedergang. Hier im Bild mit einem Güterzug bei der Einfahrt in Meidling.  
Foto: Friedrich Haffel



Nachtaufnahmen von Lokomotiven zählen zu den stimmungsvollsten Bildern aus dem Eisenbahnleben. Hier ist es die 114.01, die auf den Abfahrtsauftrag für den Pariser Schnellzug wartet. Foto: Zell/Griebl

**Als Steckbrief 3 folgt:**

## **DIE REIHEN 113 und 570**

### **Vor kurzem erschienen:**

Die Bahnen Österreich-Ungarns, Band I:

**Die Österreichische Nordwestbahn ÖNWB** mit Süd-Norddeutscher Verbindungsbahn (SNDVB)

von Alfred Horn. 232 Seiten mit über 130 Abbildungen und Fotos aller Lokomotiven und Wagen. 26 Seiten Lokomotiv-Konstruktionszeichnungen. Viele tabellarische Übersichten. Format A 5, kartoniert, lackierter Umschlag.

### **Die Eisenbahnen der Erde**

Schriftenreihe von Dr. Fritz Stöckl. Geschichte, Aufbau, Anlagen, Fahrzeuge, Bauten, Besonderheiten der Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern.

#### **Band VIII: Rollende Hotels**

Eine Veröffentlichung dokumentarischen Inhalts. Format DIN A 4, 136 Seiten, zahlreiche Skizzen, 28 Bildtafeln auf Kunstdruckpapier. Halbleinen.

*Verlangen Sie Prospekte über Eisenbahnliteratur!*

**DIPL.-ING. RUDOLF BOHMANN INDUSTRIE- UND FACHVERLAG**

Wien-Heidelberg

