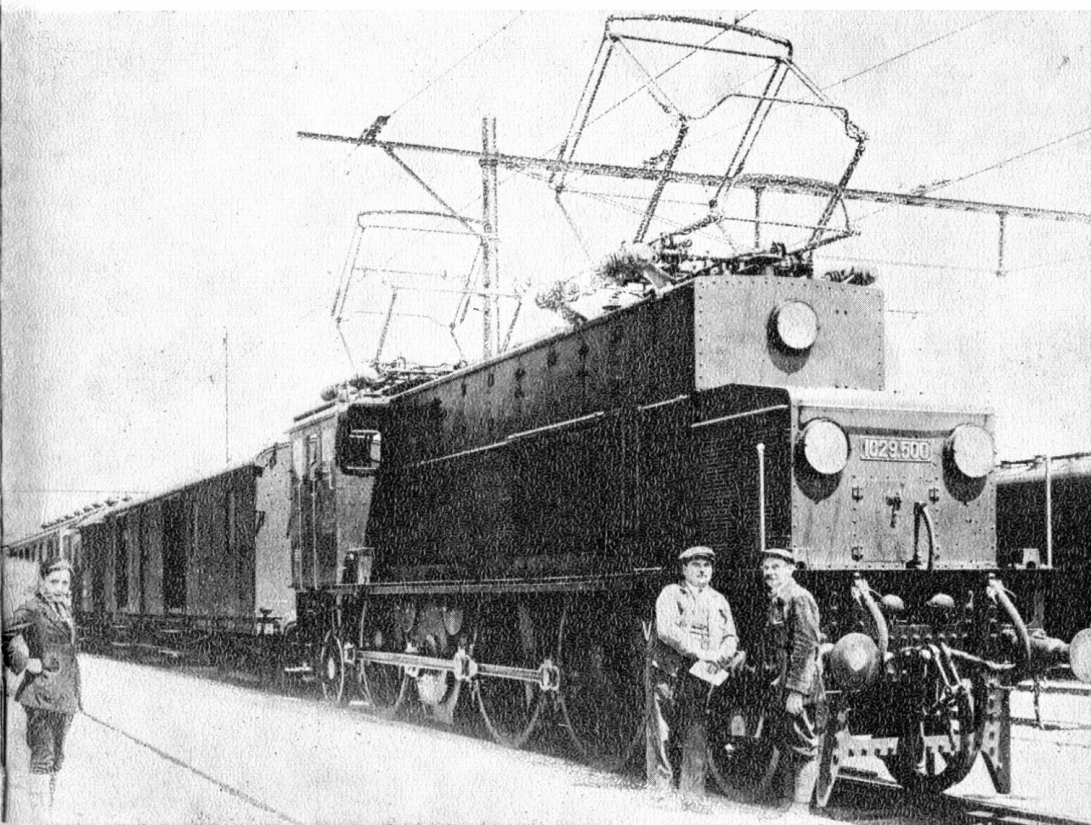


ÖSTERREICHISCHE LOKOMOTIVEN

DIE REIHE 1073 (E 33 – 1029)



EISENBAHN-Steckbrief

E 4

**Österreichische Lokomotiven
Steckbrief E 4**

DIE REIHE 1073 (E 33 – 1029)

**Zusammengestellt von
Alfred HORN**

**unter Mitarbeit von
Erich HOCH (Statistik)
Johannes NOVOTNY (Typenskizze)
Hans STERNHART**

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3 7002 0410 8
© Copyright 1972 by
Bohmann Verlag K. G., 1010 Wien
Druck: Buch- und Kunstdruckerei Weiss & Co., 1030 Wien

Titelbild: 1029.500 mit Schnellzug auf der Arlbergbahn (1924).

Foto: Zell/Griebel

Allgemeines

Zur Beförderung von Schnell- und leichten Reisezügen auf den Talabschnitten der zur Elektrifizierung vorgesehenen Arlbergstrecke wurde schon 1912 eine 1C1-Lokomotive in Aussicht genommen. Auch nach dem Ersten Weltkrieg dachte man, trotz gesteigerter Leistungsanforderungen, mit dieser Achsfolge das Auslangen zu finden, wie ein im September 1919 von der AEG-Union vorgelegter Entwurf zeigte. Die Maschine sollte die betriebliche Ergänzung zu den schweren 1C+C1-Triebfahrzeugen der Reihen Nr. 1100 und 1100.1 (heute 1088 und 1189) bilden.

Die elektrische Ausrüstung ist in zwei gleiche, völlig unabhängige Hälften geteilt, eine Anordnung, die man damals für besonders vorteilhaft hielt. Den Antrieb besorgen zwei unabhängige Motoren über ein einebeniges Stangentriebwerk. Der Entwurf lehnt sich stark an ein Projekt aus dem Jahre 1903 an, zeigt (trotz mehr als 15jähriger Zeitspanne) keinerlei technische Fortschritte und negiert die bekannt schlechten Eigenschaften, welche dieser Antriebsform anhaften. Auch die Gewichtsverteilung war schlecht: Bei einem Gesamtgewicht von 72 t sollten 38,6 t für den elektrischen und nur 33,4 t für den mechanischen Teil zur Verfügung stehen. Eine Aufteilung, die selbst nach heutigen Baugrundsätzen in Leichtbauweise unvorstellbar ist. Ein weiterer Entwurf, von BBC-Wien und der Lokomotivfabrik Floridsdorf vorgelegt, zeigte große Ähnlichkeit mit Entwürfen von BBC-Mannheim für bayerische Personenzugslokomotiven. Die vorgesehene Anordnung eines Doppelmotors verspricht nur mäßige Längenentwicklung des Fahrzeuges. Die Kraft wird von der Blindwelle des Doppelmotors mittels einer kurzen Treibstange auf die Kuppelstangen übertragen. Es sind 35 t für den elektrischen und 37 t für den mechanischen Teil vorgesehen. Grundsätzlich kann gesagt werden, daß mit wenigen Ausnahmen alle zwischen 1918 und 1938 in Österreich entwickelten E-Lokomotiven im mechanischen Teil zu schwach konstruiert waren, was Anlaß zu Klagen bzw. zu späteren konstruktiven Änderungen gab.

Man entschloß sich schließlich zu einer typisch österreichischen Lösung und wählte eine Mischung beider Vorschläge. Sowohl der von der AEG-Union vorgeschlagene einebenige Antrieb als auch der von BBC-Wien gebrachte Doppelmotor wurden berücksichtigt. Gewichtsmäßig ergaben sich Einsparungen durch die damit verbundene kürzere Bauart der Lokomotive; außerdem verzichtete man auf einen durchgehenden Maschinenraum. Zwischen den beiden Führerständen sollten die elektrischen Anlagen unter einer Verschalung untergebracht werden und nur von außen zugänglich sein.

Knapp vor Baubeginn zeigte eine Durchrechnung, daß die Lokomotive noch immer zu schwer war. Man entschloß sich daher aus diesem Grund zur Ausführung mit nur einem Führerstand. Selbst so überschritt sie noch die zugelassenen 15 t Achsdruck, was aber toleriert wurde. Im Juni 1920 wurden zwölf dieser als Reihe 1029 bezeichneten Maschinen bestellt. 11 Stück davon für eine v/\max von 70 km/h, ein Einzelstück mit geänderter Übersetzung und 80 km/h, speziell für den Schnellzugsdienst. Bei einem Anschlußauftrag im Juli 1921 wurden weitere sieben Maschinen mit normaler (70 km/h) und ein Stück mit geänderter Übersetzung nachbestellt.

Als erste Lokomotive wurde die 1029.02 fertiggestellt und machte im Juni 1923 ihre Werks-Probefahrten auf der Preßburger Bahn. Am 22. Juli 1923 führte sie den Eröffnungszug auf der elektrifizierten Strecke Innsbruck-Telfs.

Die Maschinen wurden als 1029.01–18 bzw. (die mit geänderter Übersetzung) als 1029.500–501 bezeichnet. Schon nach kurzer Betriebszeit gab es Anstände mit den Getrieben, die aus verschiedenen Gründen, hauptsächlich jedoch wegen Verwendung minderwertiger Stahlsorten, untauglich wurden. Daraufhin wurden alle 20 Maschinen im Zuge der notwendigen Umbauten mit neuen, gleichen Übersetzungen für 75 km/h ausgerüstet. Gerüchte sprechen immer davon, daß im Zuge dieser Umbauten die 500 und 501 in 1029.19 und 20 umbezeichnet wurden. Ein Beweis dafür konnte nie erbracht werden. Es kann als sicher angenommen werden, daß die Nr. 19 und 20 erst bei der Umzeichnung durch die DR in E 33 vergeben wurden. Auch sonst hatten die 1029 viele Anstände. Der lange feste Radstand verursachte sperrigen Lauf und die Einfahrt in Gleisbögen erfolgte ruckartig. Die Lokomotivführer waren mit der Anordnung nur eines Führerstandes unzufrieden und klagten auch über ungenügende Leistungsreserven zur Einbringung von Verspätungen. Auch die elektromagnetische Schützensteuerung versagte oftmals, wenn in der Fahrleitung stärkerer Spannungsabfall auftrat. Eine in Aussicht genommene Nachbestellung von zehn weiteren Maschinen unterblieb, unter anderem auch wohl wegen des raschen technischen Fortschrittes beim Bau von Elektrolokomotiven in diesen Jahren.

Betrieb

Die von den BBÖ vorgesehene Verteilung der Reihe 1029 sah den Einsatz von zehn Lokomotiven im Salzkammergut und 15 auf den Strecken westlich von Innsbruck und fünf für Innsbruck–Salzburg vor. (Wie bereits erwähnt, wurden jedoch nur 20 Stück beschafft.)

Ob sich die BBÖ jemals an diese vorgesehene Verteilung gehalten haben, kann nicht mehr gesagt werden. Wenn überhaupt, so bestimmt nur kurze Zeit, denn schon Ende der zwanziger Jahre sind die Maschinen zu ziemlich gleichen Teilen auf Attnang, Bludenz und Salzburg aufgeteilt und daran änderte sich bis 1938 fast nichts. Im Schnellzugsdienst wurden sie jedenfalls nur in den ersten Jahren und auch da eher selten eingesetzt. Hier machte ihr die 1100 und 1100.1 mächtig Konkurrenz, und nach Lieferung der Reihen 1570 und 1670 hatte sie im Schnellzugsdienst praktisch ausgedient. Die 1100 und 1100.1 – obwohl geschwindigkeitsmäßig unterlegen, da eigentlich für Güterzüge gedacht – bewährten sich vor Schnellzügen wesentlich besser. Sie waren der 1029 technisch, leistungsmäßig und vor allem in der Beschleunigung eindeutig überlegen. Ihre geringe Höchstgeschwindigkeit wirkte sich auf den damals ohnedies nur langsam zu befahrenden Bergstrecken nicht besonders nachteilig aus. Das war auch der Grund, daß die 1029 schon lange im bescheidenen Personenzugsdienst fuhr, als die 1100 und 1100.1 noch immer Schnellzüge führten. Auch erhaltungsmäßig gab die 1029 ständig Grund zu Klagen und war stets ein Sorgenkind der Werkstätten.

Die DR übernahm 1938 alle 20 Maschinen und gab ihnen die neue Reihenbezeichnung E 33. Es waren stationiert:

RBD Linz:

MA Attnang: E 33.01, 02, 04, 08, 16

MA Salzburg: E 33.05, 07, 09, 10, 11, 17, 18, 20*)

RBD Augsburg:

MA Bludenz: E 33.03, 06, 12–15, 19*)

*) 1029.500 und 501 wurden E 33 19 und 20.

Die DR hatte mit den schadensanfälligen Lokomotiven keine Freude und stellte trotz akuten Mangels an Triebfahrzeugen bald zahlreiche Maschinen ab und kassierte sie oder baute sie zu Anlagen um. Im August 1944 sind nur mehr 13 Stück vorhanden, davon sechs im BW Attnang. Sieben Stück wurden aus Bludenz, Salzburg und Attnang ins Altreich abgegeben (E 33 08, 09, 13, 14, 18, 19 und 20). Sie kamen zum BW Basel-Badischer Bhf. und fuhren auf den Strecken Basel-Schopfheim-Zell und Schaffheim-Säckingen.

Im Sommer 1945 wurden in Österreich nur sechs Stück E 33 vorgefunden (01, 03, 04, 12, 16, 17), von denen lediglich die 01 in Attnang in Betrieb stand. Einige Maschinen hatten schwere Kriegsschäden. Aus diesem Grund wurde die 04 am 15. 4. 1948 kassiert.

Im Oktober 1947 wurden die E 33 13 und 19 gegen die in Österreich verbliebenen E 71 19 und 28 aus Deutschland rückgetauscht.

Zwischen 1948 und 1951 war lediglich die aus Deutschland heimgekehrte E 33.19 – als einzige dieser Reihe – in Attnang-Puchheim in Betrieb. Im Dezember 1952 wurden auch die E 33 08, 09, 14, 18 und 20, teilweise kriegsbeschädigt, gegen 22 Dampflokomotiven aus Deutschland rückgetauscht. Die ÖBB erwogen zu dieser Zeit bereits ernstlich die Kassierung sämtlicher noch vorhandenen Maschinen dieser Reihe. 1946 bestanden Pläne, einige Lokomotiven auf Einzelachsantrieb umzubauen, wobei Motoren der Reihe 1170.2 (1245) verwendet werden sollten. Dies hätte jedoch derart umfangreiche konstruktive Änderungen erfordert, daß die Kosten an jene einer Neubaulokomotive herangereicht hätten. So blieben die Triebfahrzeuge längere Zeit abgestellt und erst der dringende Bedarf an Elektrolokomotiven im Zuge der Elektrifizierung der Westbahnstrecke führte zu ihrer Reaktivierung.

1952 waren in der

Zf. Attnang-Puchheim: 01, 03, 12, 13, 16, 17

Zf. Salzburg: 08, 09, 14, 18, 20

Zf. Wien-West: 19

Die E 33 19 war die erste E-Lokomotive in Wien-Westbahnhof. Sie kam am 17. 12. 1952 aus Attnang. 1953 waren bereits sechs Maschinen in Wien-West beheimatet. Attnang hatte noch fünf, Salzburg eine im Stand. 1954 erreichte Wien-West mit neun Stück einen Höchststand (Attnang: drei). Sie fuhren im Personenzugsdienst und auch mit dem Purkersdorfer Pendler. Im Zuge der Lieferung neuer Lokomotivtypen kamen die Westbahner 1073 (die E 33 hatte im neuen ÖBB-Schema ab 1953 diese Bezeichnung erhalten) Stück für Stück wieder nach Attnang zurück. Nur die letzten beiden wurden 1961 nach Wien-Nord (1073.14 und 16) für die ab diesem Zeitpunkt elektrifizierte Preßburger Bahn (Strecke Praterstern-Schwechat-Wolfsthal) überstellt. 1965 werden aber auch diese Maschinen nach Attnang abgegeben. Seit diesem Zeitpunkt sind die 1073 ausnahmslos dort stationiert. Sie fahren auf der Salzkammergutlinie und auf den umliegenden Hauptstrecken, vor allem vor Personen- und Güterzügen. Die Maschinen sind im Zuge straffer Umbaupläne oft tagelang von ihrer Heimatdienststelle Attnang abwesend und kommen dabei bis Passau und ins Ennstal.

Der hohe Erhaltungsaufwand und Mangel an Ersatzteilen führte inzwischen

schon zur Ausscheidung weiterer Lokomotiven und ist mit der Kassierung dieser Reihe in absehbarer Zeit zu rechnen.*)"

Die hohe Schwerpunktlage war Grund dafür, daß es gelegentlich von Unfällen bzw. Entgleisungen zum Umstürzen der Maschine kam; so zum Beispiel am 15. 8. 1937, als die 1029.13 bei Zirl in eine Mur fuhr, und am 8. März 1966, als die 1073.14 bei Schwechat mit einem Tankwagen-Lkw zusammenstieß.

Allgemein wird vom Fahrpersonal geklagt, daß die Maschinen sehr sperrig laufen, nur geringe Leistungsreserven haben und die Sicht schlecht ist. Sie zählen übrigens zu den wenigen Typen der ÖBB, die wegen fehlender SIFA noch immer mit Beimann gefahren werden müssen.

*) Ende Oktober 1972 waren vorübergehend alle noch vorhandenen 1073 wegen verschiedener Schäden abgestellt, und es stand die generelle Kassierung der gesamten Reihe zur Debatte. Wegen des chronischen Triebfahrzeugmangels wurde jedoch zwischenzeitlich entschieden, für vier Maschinen noch neue Motoren anzuschaffen.

Stationierungen der Reihe 1073

1073.01		bis 10. 5. 1955	Attnang †
03		26. 5. 1955–27. 5. 1959	Attnang-P.
		28. 5. 1959–26. 10. 1962	Wien-West
	ab	27. 10. 1962	Attnang
08	am	22. 12. 1952 von DB	
		bis 4. 7. 1954	Salzburg
		5. 7. 1954–31. 5. 1956	Wien-West
		1. 6. 1956–30. 9. 1962	Wels
		1. 10. 1962– 2. 10. 1970	Attnang – Vz 0 1101
09	am	22. 12. 1952 von DB	
		bis 24. 11. 1953	Salzburg
		25. 11. 1953–31. 5. 1956	Wien-West
		1. 6. 1956–31. 7. 1956	Attnang
		1. 8. 1956–30. 9. 1962	Wels
	ab	1. 10. 1962	Attnang
12		bis 30. 8. 1954	Attnang
		31. 8. 1954–31. 5. 1956	Wien-West
		1. 6. 1956–30. 9. 1962	Wels
		1. 10. 1962– 1. 1. 1970	Attnang
		2. 1. 1970–10. 1. 1970	Wien-Nord
	ab	11. 1. 1970	Attnang
13	am	15. 10. 1947 von DB	
		bis 16. 12. 1953	Attnang
		17. 12. 1953–17. 8. 1955	Wien-West
	ab	18. 8. 1955	Attnang
14	am	11. 12. 1952 von DB	
		bis 8. 11. 1953	Salzburg
		9. 11. 1953–31. 5. 1962	Wien-West
		1. 6. 1962–25. 11. 1962	Wien-Nord
		26. 11. 1962– 8. 3. 1963	Wien-West
		9. 3. 1963–31. 8. 1966	Wien-Nord
	ab	1. 9. 1966	Attnang
16		bis 11. 11. 1954	Attnang
		12. 11. 1954–23. 9. 1962	Wien-West
		24. 9. 1962–27. 9. 1966	Wien-Nord
	ab	28. 9. 1966	Attnang
17		immer	Attnang-P.
18	am	22. 12. 1952 von DB	
		bis 24. 9. 1953	Salzburg
		25. 9. 1953–30. 5. 1957	Wien-West
	ab	31. 5. 1957	Attnang
19	am	15. 10. 1947 von DB	
		bis 16. 12. 1952	Salzburg
		17. 12. 1952–31. 5. 1957	Wien-West
		1. 6. 1957–30. 9. 1962	Linz
		1. 10. 1962–27. 12. 1968	Attnang †
20	am	11. 12. 1952 von DB	
		21. 5. 1953–21. 6. 1953	Salzburg
		22. 6. 1953–31. 5. 1957	Wien-West
		1. 6. 1957–30. 9. 1962	Linz
	ab	1. 10. 1962	Attnang

Technische Daten:

Reihe:		1029.0		1029.500
Stundenleistung	kW		1160	
Stundenzugkraft	kp		6700	
Fester Achsstand	mm		5670	
Ganzer Achsstand	mm		9890	
Treibraddurchmesser	mm		1740	
Lauftraddurchmesser	mm		1034	
Übersetzung*)		1 : 4.21		1 : 3.63
Elektrischer Teil	t		32,3	
Mechanischer Teil	t		41,8	
Gesamtgewicht	t		74,1	
Reibungsgewicht	t		47,2	
Leistung	PS		1100	
Anzahl der Motoren			1×2	
V/max*)	km/h	70		80

*) Später einheitlich auf V/max 75 km/h (1 : 4.04) umgebaut.

Mechan. Teil: Achsfolge 1'C1, - 3 Triebachsen im Hauptrahmen gelagert - Laufachsen als einstellbare Adamsachsen ausgeführt - 2 Fahrmotoren im Hauptrahmen gelagert - 15 t max. Achsdruck - 12.810 mm Länge über Puffer.

Elektr. Ausrüstung: 2 Stromabnehmer, Ölauptschalter, Transformator mit 840 kVA Dauerleistung, 2-12polige fremdbelüftete Fahrmotoren mit je 580 kW Stundenleistung, elektromagnetische Wechselstromschützensteuerung mit 12 Fahrstufen.

Triebwerk: Gruppenstangenantrieb, beide Motoren auf gemeinsame Vorgelegewellen wirkend, Übersetzung 1 : 4.04.

Lieferfirmen: Mechanischer Teil: Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft (StEG). Elektrischer Teil: AEG-Union.

Reihe 1029.0

Baudaten	Hersteller	Abnahme	BBO-Nr.	DRB-Nr.	ÖBB-Nr.	Verbleib
StEG 4563/23	AEG-U/StEG	17. 9. 1923	1029.01	E 33 01	1073.01	† 10. 5. 1955
4	AEG-U/StEG	17. 7. 1923	2	2		† 1943
5	AEG-U/StEG		3	3	03	
6/24	AEG-U/StEG	29. 1. 1924	4	4		† 15. 4. 1948
7	AEG-U/StEG	9. 2. 1924	5	5		† 3. 1944, 1945 ÖBB - 1955 Umbau in Bügelprobefahrzeug 950 500
4568	AEG-U/StEG	29. 1. 1924	6	6		† 11. 1942
4570	AEG-U/StEG	25. 12. 1924	7	7		† 3. 1944
1	AEG-U/StEG	16. 6. 1924	8	8	08	† 5. 10. 1970 - Vz 0 1101 1)
2	AEG-U/StEG	7. 6. 1924	9	9	09	† 7. 1944, 1945 ÖBB, Umbau in Umspannlok. Inv. Nr. 982 988 - 0 1100 2)
3	AEG-U/StEG	28. 7. 1924	1029.10	E 33 10		† 1942
4	AEG-U/StEG	26. 8. 1924	1	1		† 1942
5	AEG-U/StEG	21. 10. 1924	2	2	12	
6	AEG-U/StEG	9. 1. 1925	3	3	13	
4577/25	AEG-U/StEG	17. 2. 1925	4	4	14	
4579	AEG-U/StEG	18. 4. 1925	5	5		† 2. 10. 1942
4580	AEG-U/StEG		6	6	16	
1	AEG-U/StEG		7	7	17	
4582	AEG-U/StEG	10. 8. 1925	1029.18	E 33 18	18	

Reihe 1029.500

StEG 4569/24	AEG-U/StEG	26. 2. 1924	1029.500	E 33 19	1073.19	† 27. 12. 1968
4578/25	AEG-U/StEG	17. 3. 1925	501	20	20	† 7)

1) 7. 1944 Bw Basel DR, Z gestellt von BD Karlsruhe am 13. 12. 1949, am 22. 12. 1952 von DB an ÖBB.

2) 26. 7. 1944-7. 11. 1952 Bw Basel DR bzw. Bad. Bhf., am 22. 12. 1952 von DB an ÖBB.

3) 7. 1944-13. 10. 1947 Bw Basel DR, am 15. 10. 1947 von DB an ÖBB.

4) 7. 1944-7. 11. 1952 Bw Basel DR bzw. Bad. Bhf., Z gestellt von BD Karlsruhe am 13. 12. 1949, am 11. 12. 1952 von DB an ÖBB.

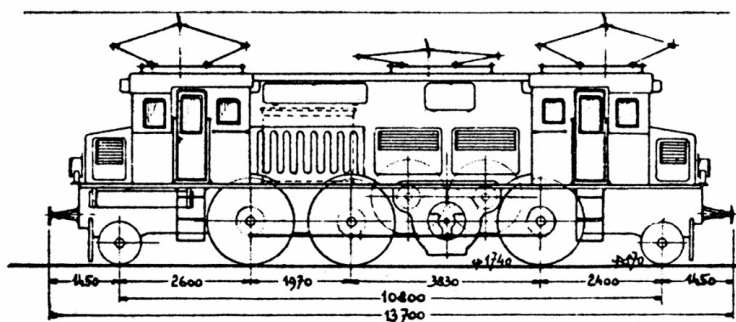
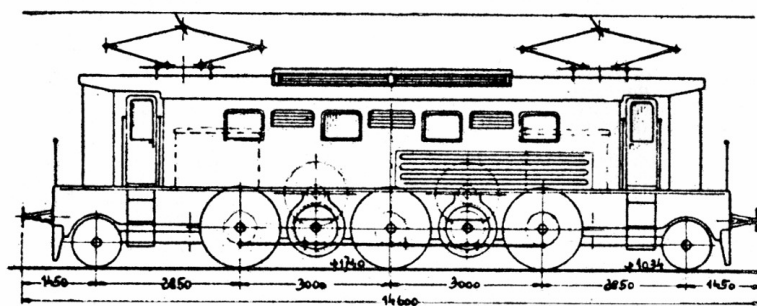
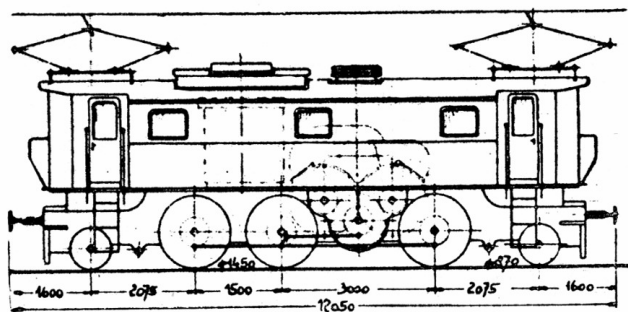
5) Ab 27. 7. 1944 Bw Basel DR bzw. Bad. Bhf., Z gestellt von BD Karlsruhe am 1. 12. 1950, am 11. 12. 1952 von DB an ÖBB.

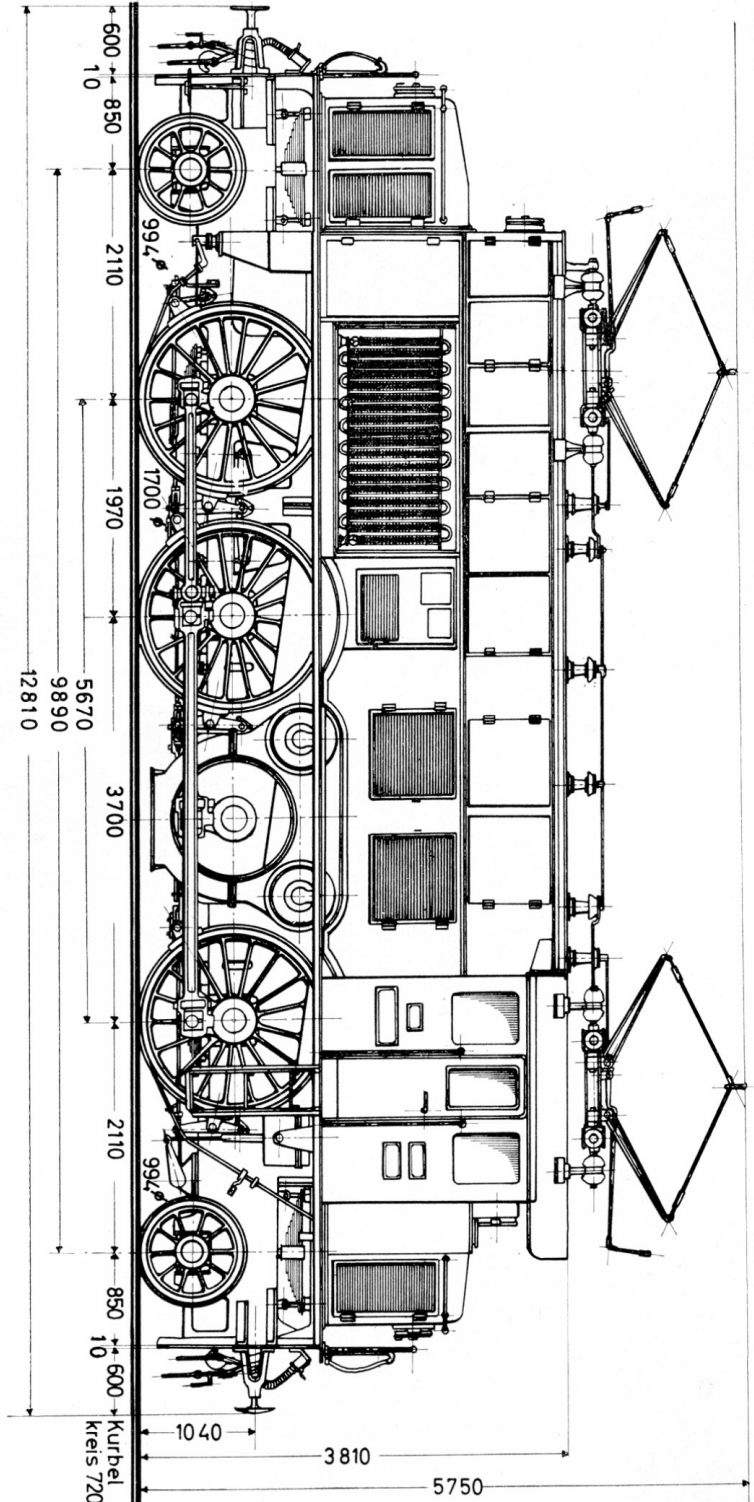
6) Vom 26. 7. 1944-13. 10. 1947 Bw Basel DR bzw. Bad. Bhf., am 15. 10. 1947 von DB an ÖBB.

7) Ab 26. 7. 1944 Bw Basel bzw. Bad. Bhf., Z gestellt von BD Karlsruhe am 9. 8. 1951, am 11. 12. 1952 von DB an ÖBB.

Übergabebahnhof war in allen Fällen **Salzburg Hbf.**

Projekte für die Reihe 1029

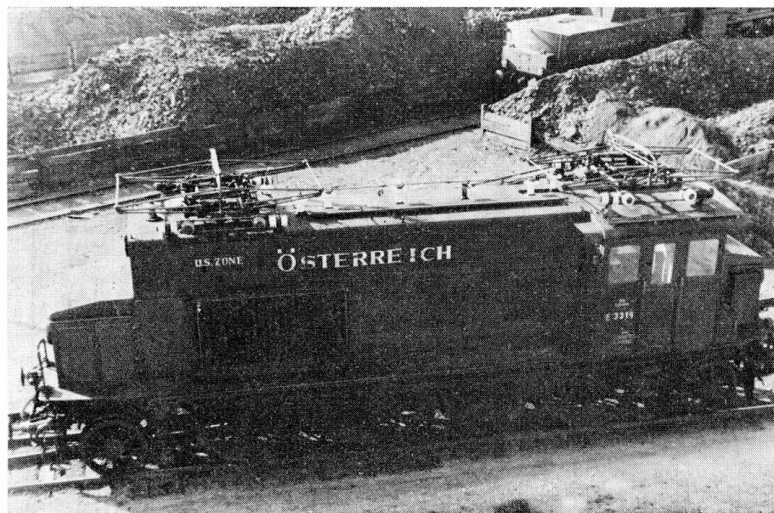






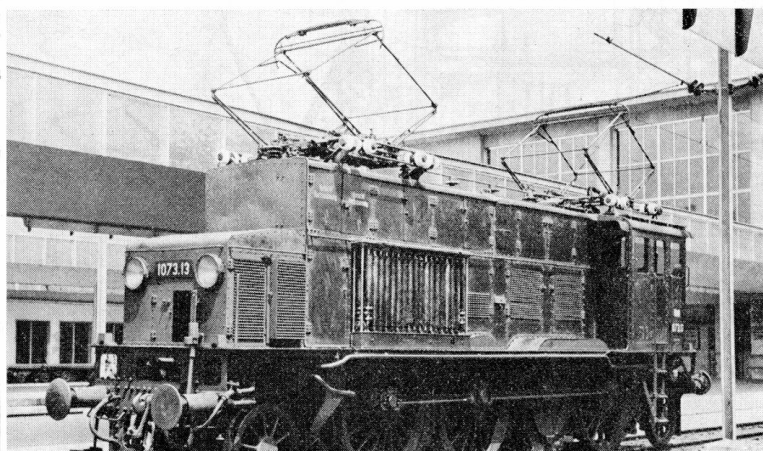
1029.501 im Bahnhof Badgastein
(zirka 1937).

Foto:
Sammlung Horn



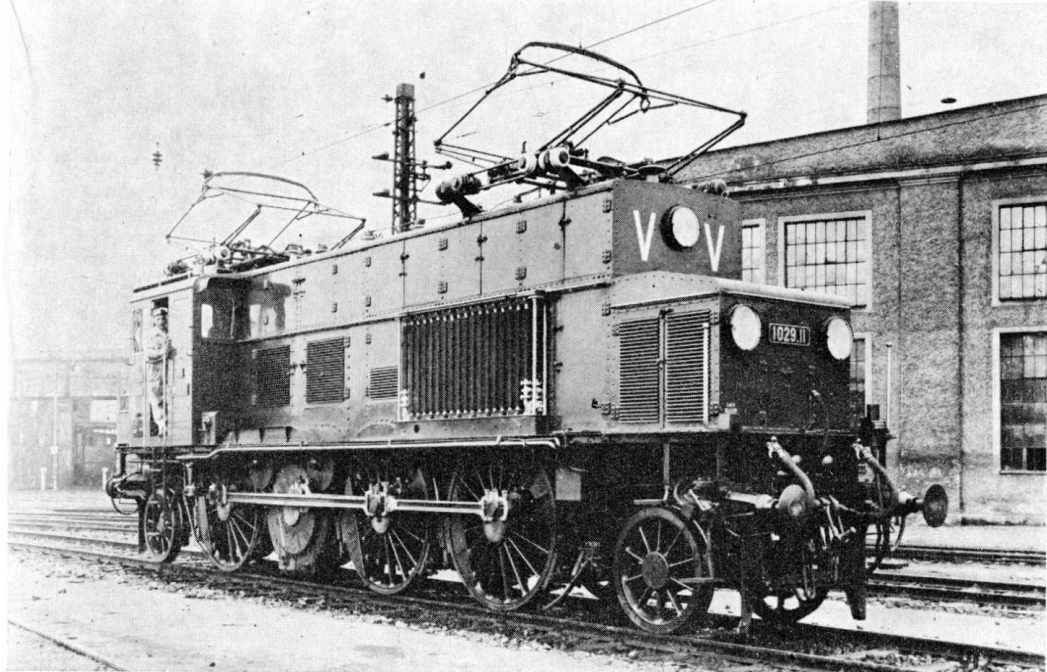
E 3319 in der Zf.
Attnang/Puchheim
(zirka 1949).

Foto: Zell/Griebel



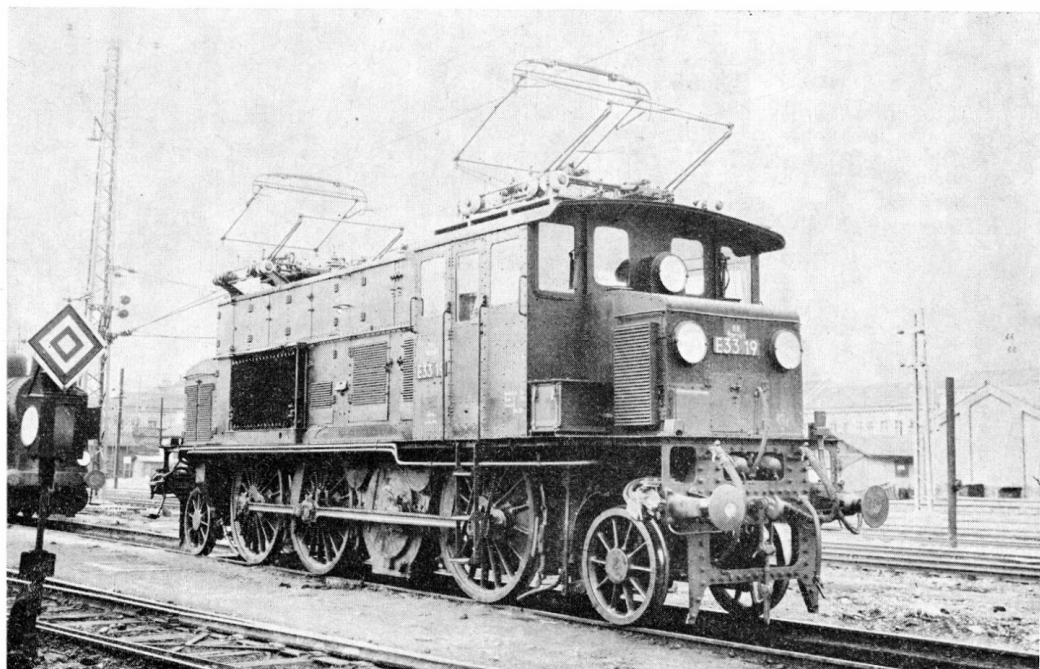
1073.13 in Wien
Westbhf. (1954).

Foto: Ernst/Samm-
lung Herrmann



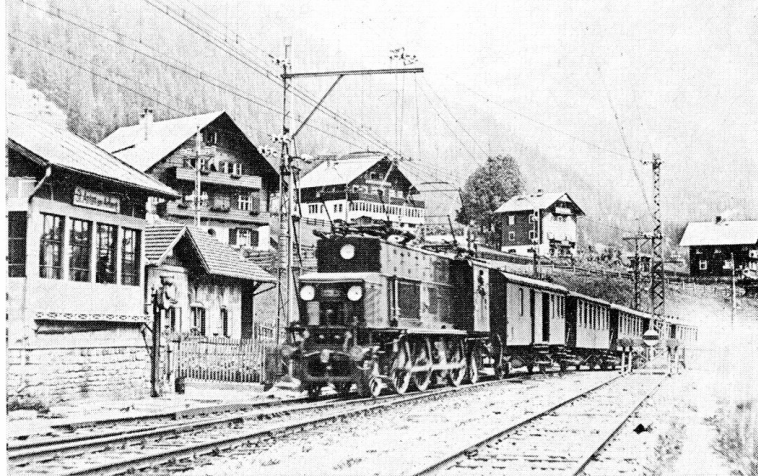
1029.11 in der Remise Innsbruck (1925).

Foto: Zell/Griebel



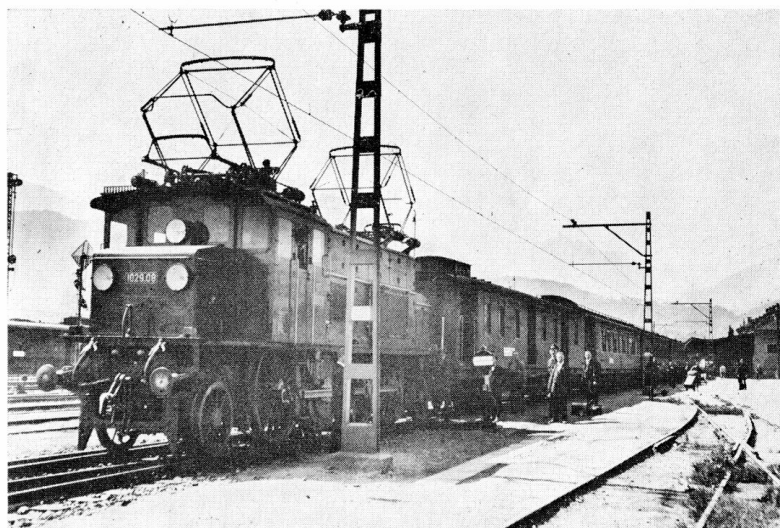
E 33 19 in Wien Westbahnhof (1953).

Foto: Sammlung Horn



1029.13 mit Perso-
nenzug in St. An-
ton am Arlberg
(24. 7. 1933).

Foto: Sammlung
Herrmann



1029.08 vor Arlberg-
expreß im Inns-
brucker Hauptbahn-
hof.

Foto:
Sammlung Kreutz



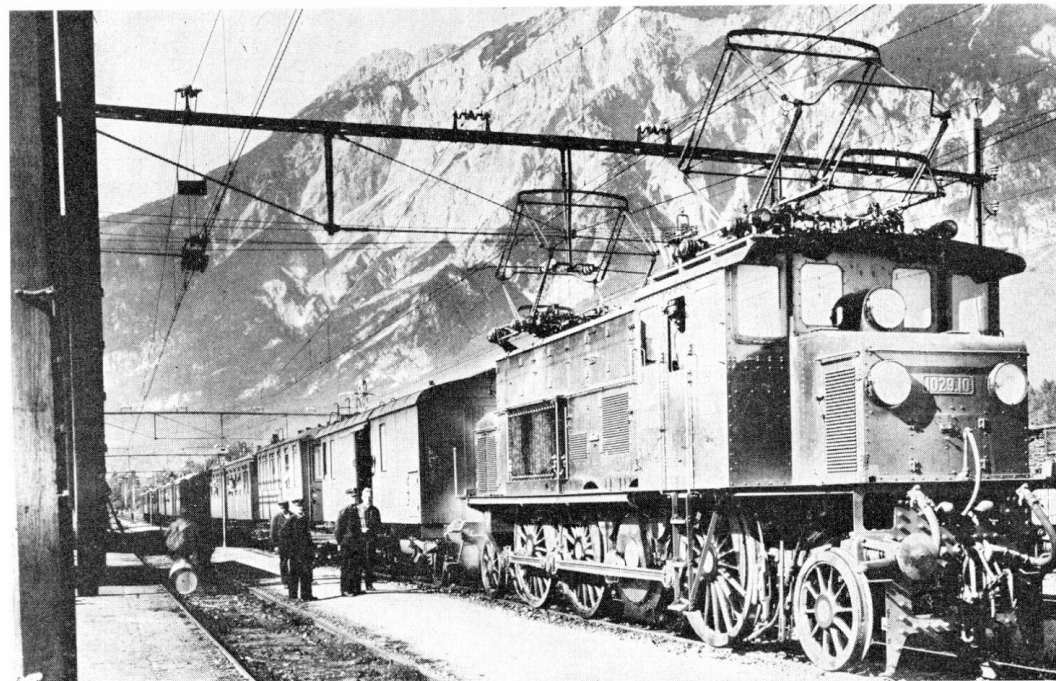
1029.13 in Inns-
bruck.

Foto:
Sammlung Kreutz



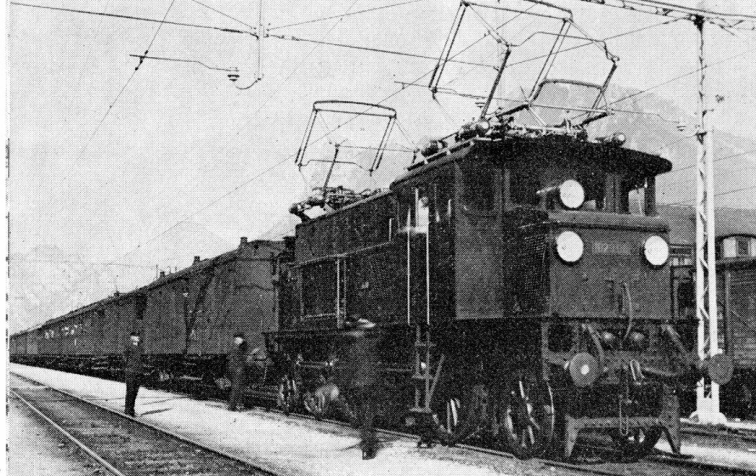
1029.02 mit Schnellzug im Oberinntal.

Foto: Sammlung Kreutz



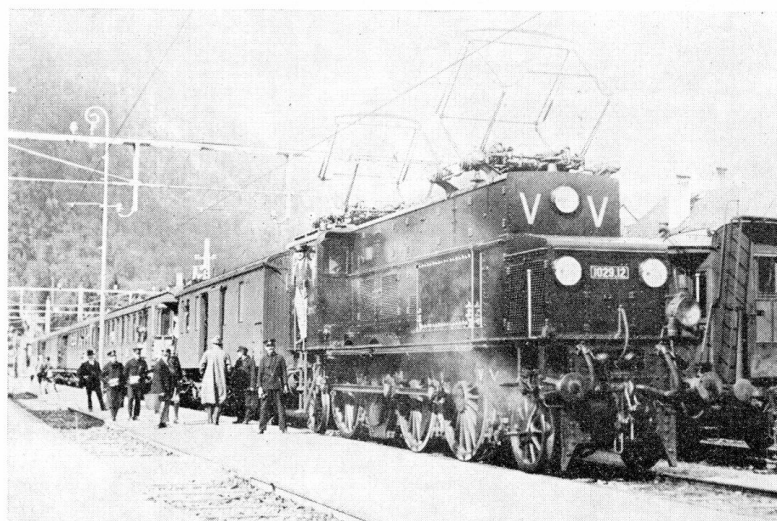
1029.10 mit Personenzug im Bhf. Ötztal (zirka 1925).

Foto: Sammlung Kreutz



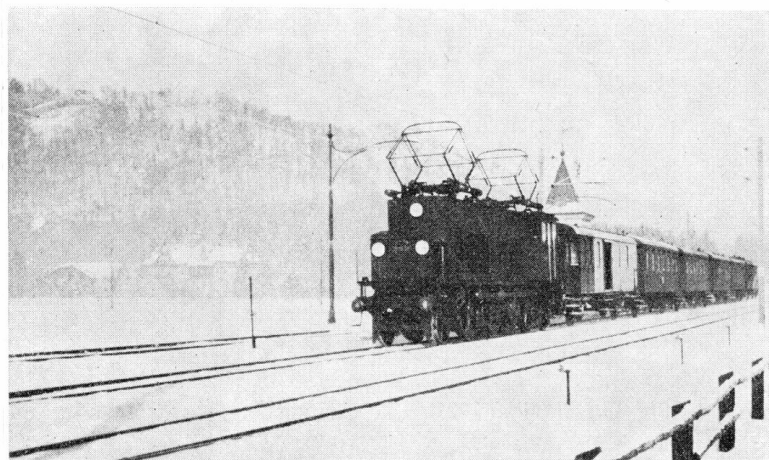
1029.08 mit Schnellzug.

Foto: Sammlung Herrmann



1029.12 mit Schnellzug im Bhf. Landeck?

Foto: Sammlung Herrmann

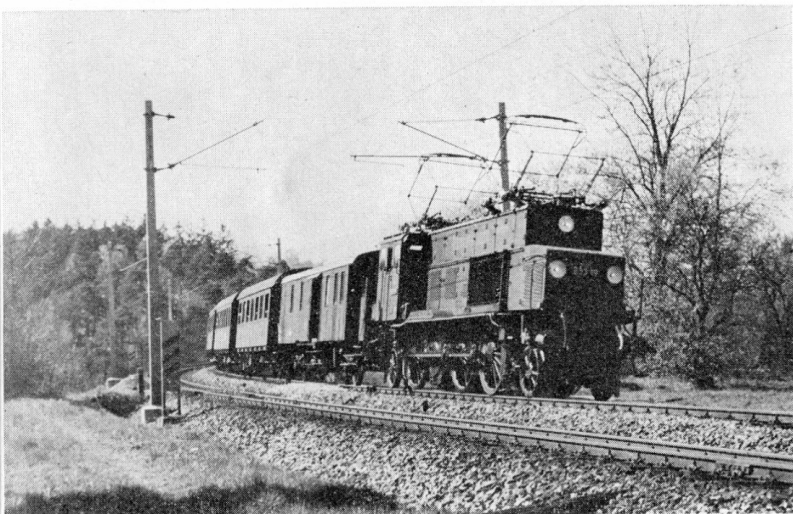
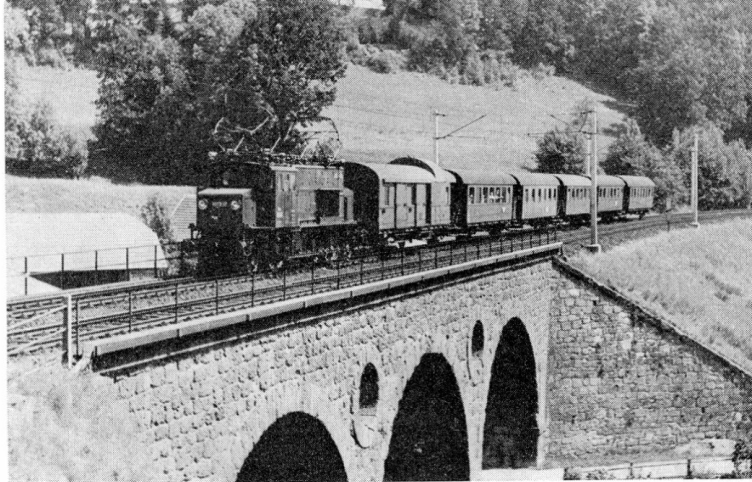


1029.14 mit Personenzug bei Parsch (9. 2. 1931).

Foto: Sammlung Herrmann

1073.17 mit P 5337
bei Lambach/Markt
(10. 8. 1956).

Foto:
Mr. ph. Alfred Luft

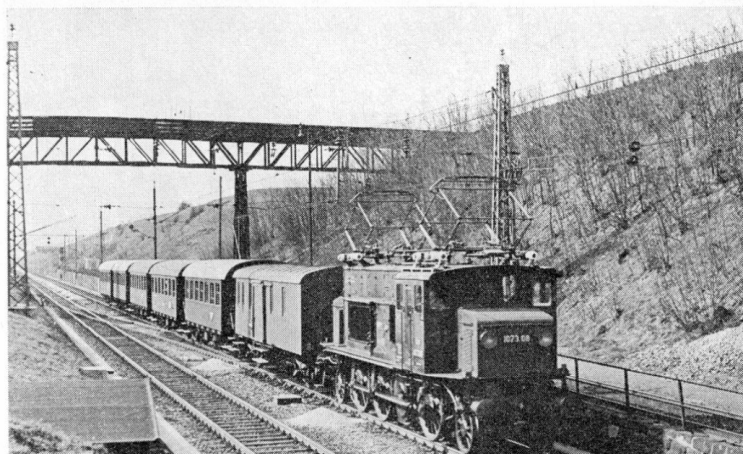


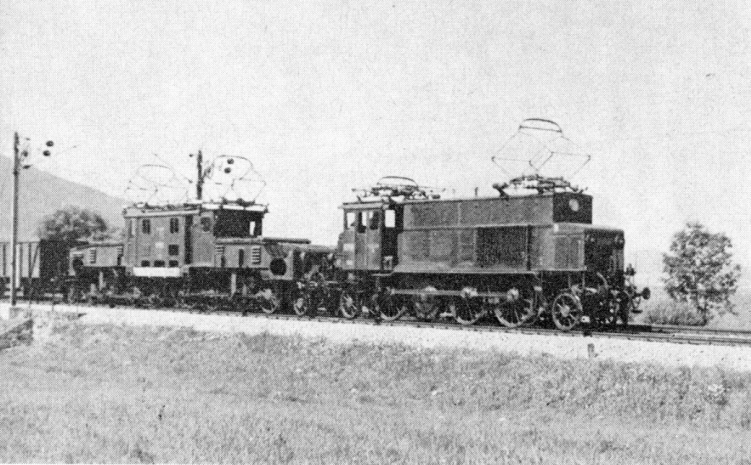
E 33 19 mit P 2026
unterhalb des Dür-
rebergtunnels (zwi-
schen Rekawinkel
und Neulengbach
(19. 4. 1953).

Foto:
Mr. ph. Alfred Luft

1073.08 mit P 1112
nahe St. Pölten (14.
4. 1956).

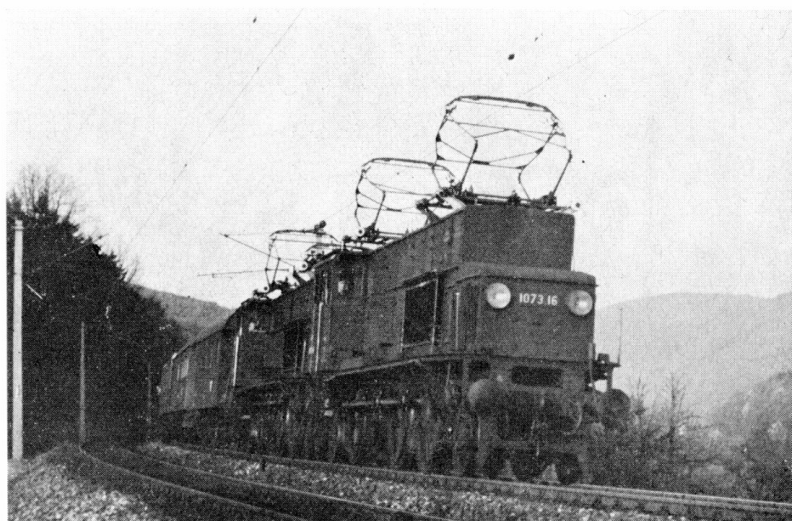
Foto:
Mr. ph. Alfred Luft





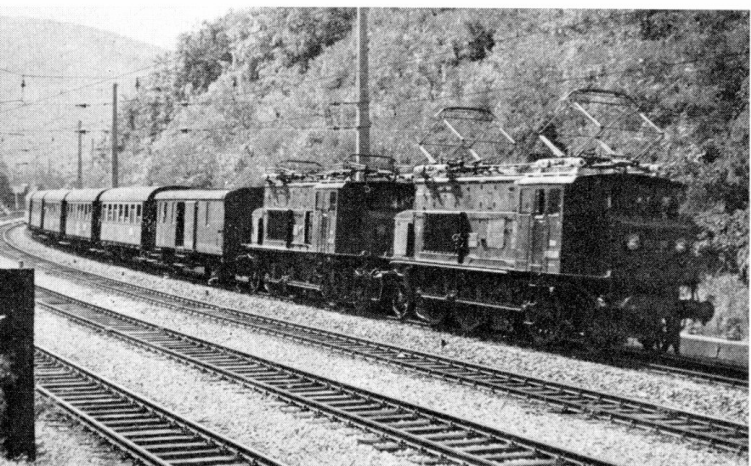
E 33 09 + E 89 mit
Güterzug zwischen
Salzburg und Att-
nang/Puchheim
(zirka 1943).

Foto: Lieben/
Sammlung Griebel



1073.16 + 1073.08
bei Unter-Tullner-
bach (1955).

Foto: Surdej

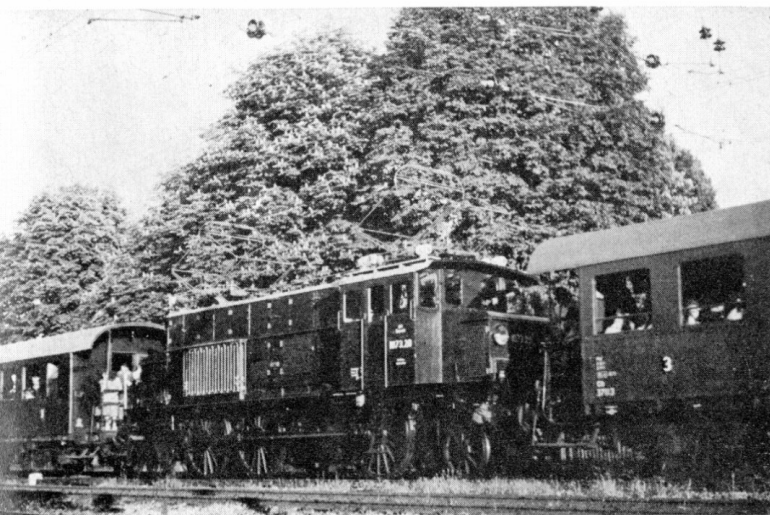
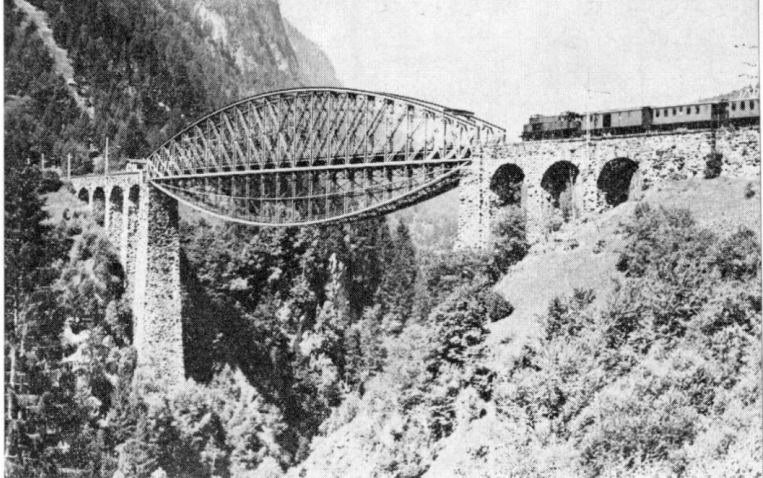


1073.08 + 1073.13
mit P 2026 in Pur-
kersdorf/Sanato-
rium (20. 8. 1954).

Foto: Hoch

1029.15 mit Perso-
nenzug auf der Tri-
sannabrücke (29. 7.
1932).

Foto: Sammlung
Herrmann



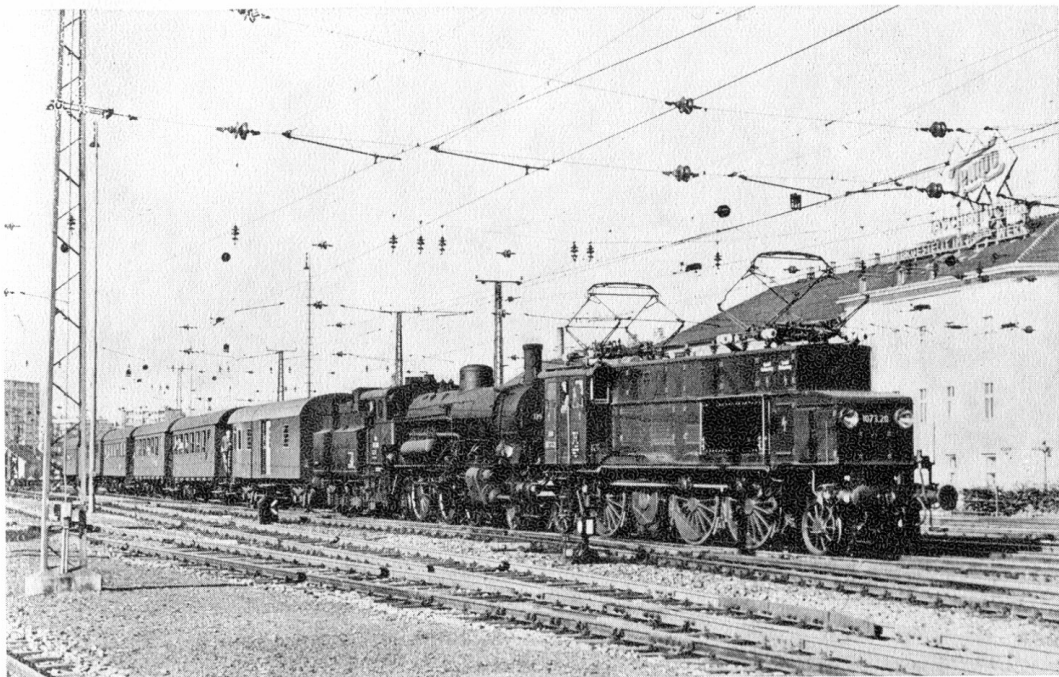
1073.20 mit Purkers-
dorfer Pendler.

Foto: Sammlung
Horn

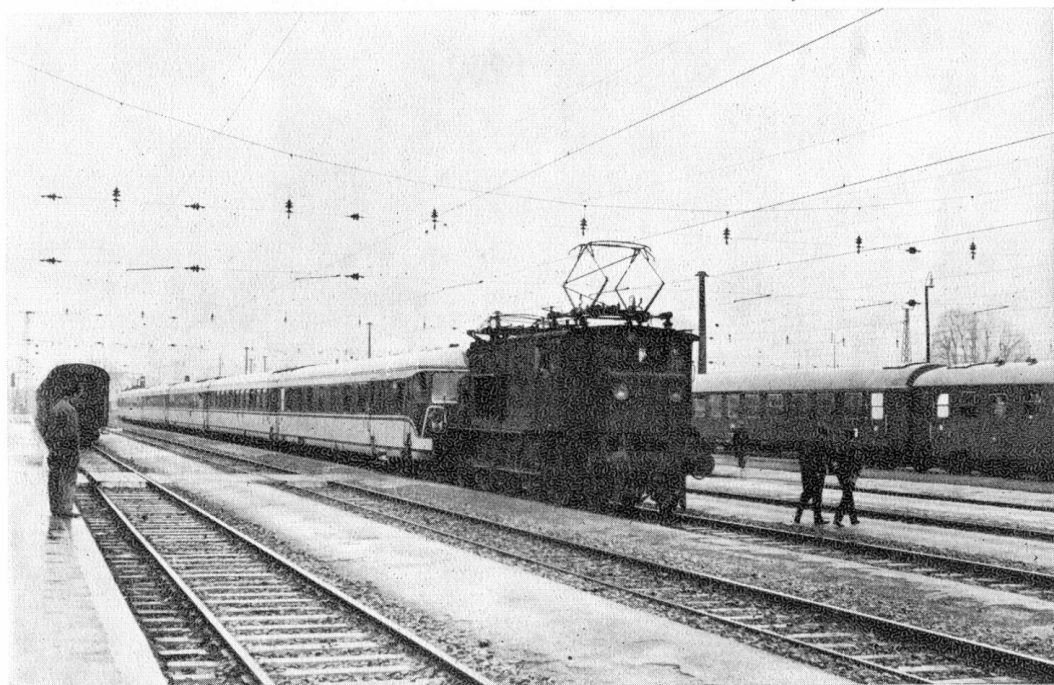
1073.16 mit P 4826
in Hainburg an der
Donau (1966).

Foto: Pfeiffer

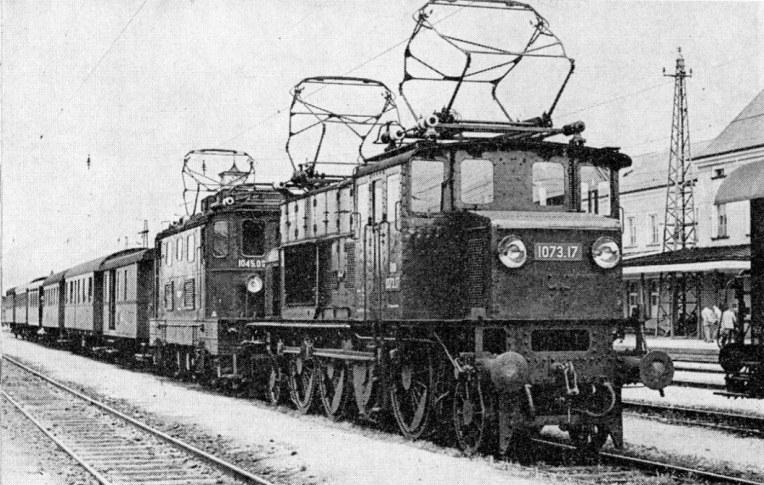




1073.20+135.343 vor P 5419 bei der Ausfahrt aus Linz Hbf. (10. 7. 1959).
Foto: Mr. ph. Alfred Luft



1073.16 als Ersatztriebfahrzeug vor dem untauglich gewordenen 4010.02
TS 462 „Transalpin“ in Attnang/Puchheim (2. 4. 1972). Foto: Dettelbacher



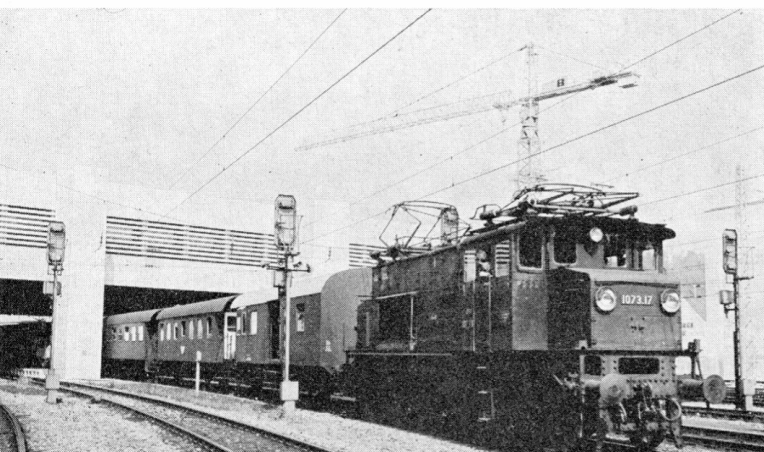
1073.17 + 1045.09
mit P 5322 in Att-
nang/Puchheim
(19. 8. 1956).

Foto:
Mr. ph. Alfred Luft



1073.12 mit P 1112,
1073.18 mit P 2030,
75.784 mit P 3016
im Bahnhof St. Pöl-
ten (28. 4. 1956).

Foto:
Mr. ph. Alfred Luft



1073.17 im Bhf. Pas-
sau (22. 7. 1972).

Foto: Seelmann

