

# ÖSTERREICHISCHE LOKOMOTIVEN

DIE REIHE 77 (629)



**Österreichische Lokomotiven  
Steckbrief 13  
Doppelheft**

**DIE REIHE 77 (629)**

**Zusammengestellt von  
Alfred HORN**

**unter Mitarbeit von  
Erich Hoch (Statistik)  
Johannes Novotny (Typenskizze)  
Hans Sternhart  
Ing. Wilhelm Urbanczik**

ISBN 3 7002 0422 1

Alle Rechte vorbehalten

© Copyright 1975 by BOHMANN VERLAG K.G., 1010 Wien  
Druck: Buch, Offset, Endlosdruck WEISS & CO., 1030 Wien

---

*Titelbild: 77 215 mit Eilzug in der Haltestelle Oberhofen/Zell am Moos  
(Richtung Salzburg), 1942. Foto: Lieben/Griebel*

## Allgemeines

Die Südbahn hatte den stärksten Nahverkehr aller Bahnen im Wiener Raum. Nahzüge bis Mödling und Vöslau waren 180–200 t, Züge bis Gutenstein und St. Pölten 250–270 t schwer. Etwa das gleiche Gewicht hatten die Personenzüge nach Wr. Neustadt und Payerbach, sowie die Marktzüge nach Ödenburg (Sopron). Die Fernpersonenzüge nach Nagy Kanisza hatten 300–400 t. Diese Züge wurden ohne Lokomotiv- und Personalwechsel von den alten 1B Reihe 18 geführt (Wien Süd–Nagy Kanisza 247 km). 1911 wurden beim Heizhaus Triest einige 2C Reihe 32f frei, die 1912 nach Wien kamen. Sie sollten in Erwartung starker Frequenz anlässlich des eucharistischen Kongresses im Personenzugdienst Wien–Gloggnitz eingesetzt werden. Mangelnde Laufeigenschaften und außergewöhnlich hoher Kohlenverbrauch ließen es jedoch angezeigt erscheinen, diese Maschinen wieder aus dem Personenzugdienst abzugeben. Als Ersatz für die 250–300 t schweren Züge konnten jedoch weder die 1C1 t-n2v Reihe 229 noch die 2B-n2 Reihen 17c-d herangezogen werden. Man entschloß sich daher zur Beschaffung einer neuen Personenzuglokomotivtype. Entsprechend den guten Erfahrungen welche man mit der 1C1 t Reihe 229 im Personenzugdienst gemacht hatte, sollte eine neuzeitlichere Maschine mit Überhitzer und größerer Leistung geschaffen werden. Die Bearbeitung des Projektes wurde der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Wien X. übertragen. Die ersten Entwurfsarbeiten wurden vom Maschinendirektor der Südbahn Prossy gemeinsam mit Obering. Steffan von der StEG-Fabrik geleistet.

Bei einem gegenüber der Reihe 229 etwas vergrößertem Radstand von 8200 mm (gegen 8000 mm) sollte ein Kessel von etwa 95 m<sup>2</sup> Verdampfungs- und 20 m<sup>2</sup> Überhitzungsfläche untergebracht werden. Der Stehkessel liegt über dem Rahmen zwischen Treib- und hinterem Kuppelradsatz, die deshalb mit einem auf 2200 mm vergrößerten Radstand angeordnet sind. Die Rostfläche ist mit 2 m<sup>2</sup> ausgelegt. Die gekuppelten Radsätze sind entsprechend der 229er mit 1614 mm Laufkreisdurchmesser geplant. Deshalb sollte auch der Kolbenhub mit 720 mm gleich bleiben bei einem Zylinderdurchmesser von 450 mm.

Diese Angaben zeigen, daß wegen der gewichtsmäßigen Einschränkung bei der das zugelassene Metergewicht engere Grenzen als der Achsdruck zog, mit einer neuen fünfachsigen Maschine ein nur bescheidener Leistungsgewinn möglich gewesen wäre. Die Erzielung einer größeren Kesselheizfläche und die Unterbringung reichlicher Vorräte war nur durch Anordnung einer dritten Laufachse möglich.

Dies führte zur Entscheidung für die Achsfolge 2C1 t. Diese, in der amerikanischen Fachdiction als „Pacific“ bezeichnete Achsfolge, war beim Lokomotivbau in der ganzen Welt anzutreffen. Abweichend davon wurde in Österreich lediglich eine einzige Type – eben die Reihe 629 – in dieser Achsanordnung ausgeführt. Von der Vorgängerin, der Reihe 229, blieb kaum mehr übrig als die Anordnung von drei Kuppelachsen mit der mittleren als Treibachse. Der Kessel ist mit seiner Mittellinie auf das damals recht beachtliche Maß von 2900 mm über SOK gerückt, wodurch der Stehkessel über dem Rahmen Platz fand. Aus Gewichtsrücksichten schob man den Kessel soweit als möglich nach vorn, und zwar derart, daß die leicht geneigte Stehkesselrückwand über der letzten Kuppelachse angeordnet ist. Die Zylinder erhalten den Dampf über Kolbenschieber mit innerer Einströmung, wie sie die Südbahn – abweichend von der Staatsbahn – damals für Neukonstruktionen vorschrieb. Auch die Armaturenordnung entspricht den Südbahnnorma-

lien. Das Drehgestell war gleichgehalten mit der 2C Reihe 109 der Südbahn (ÖBB 209 = 38<sup>41</sup>).

Bei den 1C1t Reihe 229 neigten die nur 850 mm großen Schleppachsen ab 60 km/h zum Warmlaufen, wenn die Fahrer die im Betrieb übliche Zusatzladung Kohle faßten. Man gab daher auch den Rädern der Schleppachse 1 m Durchmesser.

Schwierig war es, die geforderten 10,5 cbm Wasser unterzubringen. 7 cbm wurden seitlich des Kessels in Kästen untergebracht, 3,5 cbm über der Schleppachse. Auf der Führerseite endete der Wasserkasten in Höhe der Feuerbüchse. Anschließend wurde der Werkzeugkasten angeordnet, sodaß nach dessen Abnahme die Stehbolzen gut zugänglich waren. Auf der Heizerseite war der Wasserkasten in einen festen und einen seitlich ausschwenkbaren Teil unterteilt.

Der Kohlenbunker über der Schleppachse war so geformt, wie ihn später die Reichsbahn bei ihren Tenderlokomotiven ausführte. Das zwang, auf die üblichen Klappen in der Schutzhausrückwand zu verzichten; dies erschwerte aber dem Heizer, mit dem 2,5 m langen Schürhacken die Schlackenschicht auf dem Rost aufzureißen. Die Fahrer waren gewohnt, bei der Rückfahrt freie Sicht über den Kohlenbunker zu haben. Daher erhielt die 2. Lieferung der 629 wieder einen Kohlenbunker üblicher Bauart. Der Werkzeugkasten wurde anderwärts untergebracht und beidseits der Feuerkiste abnehmbare Wasserkästen angeordnet, welche den Zugang zu den Stehbolzen der Feuerkiste sicherten.

Die ersten Maschinen — die Bestellung umfaßte 6 Stück — kamen 1913 als 629.01—06 zur Ablieferung. Ihnen folgten im nächsten Jahr in fast unveränderter Form 3 Stück (629.07—09) und 1915 nochmals 6 Exemplare, letztere gebaut von der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik (629.10—15). Damit waren auf der Südbahn 15 Stück in Verwendung.

Bei den Probefahrten erreichte die 629 bis 110 km/h wobei die Laufruhe besonders auffiel. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde mit 85 km/h festgesetzt. Mit guter Kohle erzielte sie 1100—1200 PS Leistung (229 : 6—700 PS) und konnte auf 3‰ noch 430 t Züge mit 60 km/h befördern. Auf der Strecke Wien—Gloggnitz war sie der 2C Reihe 32f um 80 t überlegen. Zuzufolge der guten Laufeigenschaften — das führende Drehgestell stellte einen gewaltigen technischen Fortschritt gegenüber den bis zu diesem Zeitpunkt gebauten Tenderlokomotiven mit Laufachsen nach Bauart Adams ohne Rückstellvorrichtung dar — wurde die 629 auch im Eilzugsdienst verwendet. Sie war zwischen Wien und Gloggnitz, im Müritzal, Inntal und vorübergehend auch zwischen Triest-Nabresina-Cormons eingesetzt. Vielfach führte sie auch Schnellzüge bis 400 t Gewicht. Aus diesem Grund erhielten später einige 629 Druckluftbremseinrichtungen für den Wagenzug, weil die Kurswagen verschiedener ausländischer Bahnverwaltungen nur mit dieser Bremse ausgestattet waren.

## Die kkStB 629

Die guten Ergebnisse mit der Südbahn-Reihe 629 bewog Sektionschef Gölsdorf, den Bau gleicher Lokomotiven den kkStB zu empfehlen. Nach Durchsicht der Zeichnungen durch Gölsdorf löste die 629 ab 1917 die Beschaffung der 229er auch bei der kkStB ab. Die StEG erhielt einen Erstlingsauftrag für 15 Lokomotiven, die noch 1917 als kkStB 629.01—15 zur Lieferung kamen und im darauffolgenden Jahr durch 10 weitere Exemplare aus der gleichen Fabrik auf 25 Stück vermehrt wurden. Sie wurden in Linz, Attnang, Prag und Wien Nord beheimatet.



Auf der Nordbahn fuhren sie im Turnus mit den 429 (35) ohne Wechsel Wien Nord-Prerau. Änderungen gegenüber der Südbahnausführung waren von der kkStB nur wenige gefordert worden. So ersetzte man den geteilten Schlot durch einen Kobelrauchfang, Bauart Rihosek, das Führerhaus erhielt Ventilationsklappen und die Armaturenausstattung entspricht den Staatsbahnnormalien.

Nach Ende des ersten Weltkrieges verblieben alle 15 Südbahnmaschinen bei Österreich, von den 25 kkStB 629ern erhielt jedoch 15 Stück die neugegründete CSD. Die in Österreich verbliebenen Lokomotiven wurden im schweren Personenzugdienst auf den Hauptstrecken, vielfach aber auch zur Beförderung von Schnellzügen namentlich auf den Rumpfstrecken der Nord- und Ostbahn herangezogen. Ein Aufgabenkreis den sie übrigens bis in die Gegenwart beibehielten.

Die positiven Erfahrungen mit der 629 bewogen die BBÖ zur Nachbestellung von 30 Stück (629.26–55), die zu gleichen Teilen von der StEG und Krauß in Linz 1920/22 gebaut wurden. 1926 vergab die BBÖ einen Großauftrag zum Bau von 175 Tenderlokomotiven (50 Dt Verschub Reihe 478, 100 Stück 1 D 1 t Nebenbahn Reihe 378 und 25 Stück Reisezuglokomotiven Reihe 629).

Alle drei Typen sollten mit Lentz-Ventilsteuerung ausgestattet werden, dabei aber trotz der sehr unterschiedlichen Zylinderdurchmesser und Kolbenhübe gleiche Ventilkästen erhalten. Dieser Maßnahme war wie sich später herausstellte, ein voller Erfolg beschieden.

Die Kesselspeisung erfolgt bei diesen als 629.56–80 bezeichneten Maschinen links über eine Dabeg-Fahrpumpe, rechts aber wie vorher über einen nichtsaugenden Friedmann-Injektor. Die Bewegung für die Fahrpumpe wird von der hinteren Kuppelachse abgenommen, von wo aus auch der Antrieb der Schmierpumpe erfolgt. Um den durch die Pumpenanordnung verursachten Raumverlust auszugleichen, wurden die Wasserkästen bis auf 2923 mm über SOK erhöht. Weiters ersetzte man den Kobel-Rauchfang durch einen Prüßmann-Schlot. Besonders erwähnt sei, daß der Voreilhebel nicht mehr mit dem oberen Ende aufgehängt, sondern in seiner Mitte von einem Gabelstück gehalten wird.

Von diesen 25 Lokomotiven, welche Krauß und Co., Linz lieferte, kamen die beiden ersten zum Jahreswechsel 1926/27 in Betrieb, die übrigen folgten bis September 1927. Eine Anschlußbestellung über weitere 5 Maschinen wurde von Krauß und Co. in den Jahren 1927/28 ausgeführt. Diese Lokomotiven (629.500–504) wurden mit einer Ventilsteuerung nach Bauart Caprotti ausgestattet. Sonst unverändert gegenüber ihren zuletzt gelieferten Schwestern, versprach die Caprotti-Steuerung vor allem dort größere Ersparnisse, wo rasch und mit sehr kleiner Füllung gefahren werden sollte. Die Caprotti-Ventilsteuerung hat sich – entgegen anderen Vermutungen – betrieblich nicht schlecht bewährt. Das die Reichsbahn schließlich alle 5 Lokomotiven in die Standartausführung mit Lentz-Ventilsteuerung umbaute hatte seine Gründe in der Sonderbauform mit all ihren Problemen bei der Ersatzteilhaltung, Wartung, Einstellung etc. Mit diesen 5 Lokomotiven war die Beschaffung der Reihe 629 in Österreich mit insgesamt 85 Stück abgeschlossen.

## Die Okm 11 der PKP

Auch die polnischen Staatsbahnen wurden auf die 629 aufmerksam. Da die eigene Lokomotivfabrikation zu jener Zeit noch nicht angelaufen war, entschloß man sich zu einer Bestellung über 10 Exemplare der Reihe 629 im Ausland. Krauß in Linz arbeitete zu diesem Zeitpunkt eben am Baulos der 629.41–55 und konnte

kurzfristig die gewünschten Maschinen liefern. Die PKP bezeichnete sie als Okm 11–1 bis 10 und setzte sie in den Bereichen Krakau-Bielitz und um Lemberg ein, wo sie ähnliche Betriebsaufgaben wie die 629 in Österreich erfüllten. In ihrer technischen Ausstattung glichen sie nahezu vollkommen der BBÖ Ausführung, lediglich an Stelle des Kobels war ein Prüßmann Schlot getreten.

## Die CSD 354.1

Von den 25 für die kkStB gebauten 629ern kamen bei der Aufteilung des Fahrparks 15 Stück an die neugegründete CSD. Die guten Erfahrungen mit diesen Maschinen waren Anlaß, sie auch nach Zerfall der Monarchie von den eigenen Lokomotivfabriken nachbauen zu lassen. 1921/22 lieferte Skoda vorerst 30 Maschinen als Reihe 354.1 ab.

Die CSD ließen einige Änderungen durchführen, um die Maschinen ihren Betriebsgewohnheiten besser anzupassen. So kamen statt des einen Dampfdomes zwei Dome mit Verbindungsrohr, eine Anordnung, die bei den CSD namentlich bei Maschinen mit hochliegender Boxdecke sehr beliebt war, um das Wasserreißen zu verhindern. Eine weitere, beträchtliche Änderung betraf die Vergrößerung des Führerhauses. Diese wurde möglich, weil man für Lokneubauten die Wagenbegrenzungslinie freigegeben hatte und diese in ihrem oberen Teil wesentlich geräumiger als das Lokomotivprofil ist. Das ermöglichte außer der größeren Bequemlichkeit für das Personal (bessere Lüftung usw.) auch eine zwanglosere und übersichtlichere Anordnung der Bedienungseinrichtungen und Armaturen. An sonstigen Details verdient noch der Ersatz der zweiflügeligen Rauchkammertür durch eine runde mit Zentralverschluß Erwähnung, sowie die Verkleidung der Sicherheitsventile durch einen Blechkragen.

Anläßlich einer weiteren Lieferung blieb der Kobel weg und wurde durch den bei der CSD traditionell gewordenen Schlot mit Krone ersetzt, der später bei der 629 als Zugabe noch einen Rauchlenkkragen wie jener bei den MAV Lokomotiven üblich, erhielt. Im Zuge dieser Nachlieferungen wurden die tschechischen 629er – wenigstens zeitweise – großbrädiger. Die CSD führten nämlich etwa 1925 statt der früher üblichen, 70 mm dicken Radreifen solche mit 75 mm Dicke ein, so daß nun die Kuppelräder bei neuen Reifen 1624 statt 1614 mm Laufkreisdurchmesser hatten.

Ab der 86. Lokomotive, welche die CSD bauen ließ (354.1101), gab es eine einschneidende Änderung. Der Kessel sollte zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit eine größere Überhitzerheizfläche erhalten. Man entschied sich, scheinbar, weil die Verwendung des Schmidtschen Kleinrohrüberhitzers besonders erfolgversprechend erschien, diesen zu verwenden und stattete die Kessel dementsprechend mit einer geänderten Rohrleitung aus. Hier zeigte sich, ebenso wie anderwärts, daß die Ersparnisse im Betrieb zwar beträchtlich waren die höheren Erhaltungskosten aber diesen Gewinn wieder vollständig aufzehrten. Ab der 354.119 erhielten alle Maschinen einschienige Kreutzkopfführung.

Die letzten 5 der mit Kleinrohrüberhitzer gebauten Maschinen bekamen als weitere Neuerung die Lentz-Ventilsteuerung mit rotierenden Antrieb (354.1169–1173). Während bei der gleichzeitig mit dieser Steuerung gebauten 1E1t-Reihe 524.1 den 5 Versuchsmaschinen 524.183–187 später 10 weitere folgten (524.1106–1115) blieb diese Steuerungsanordnung bei der Reihe 354.1 ohne Nachbau. So blieb – nach Aufgabe des Baues mit Kleinrohr-Überhitzer bzw. rotierender Lentzsteuerung – die Standardform der 629 auch in der CSD erhalten.

Bis 1938 hatte die CSD insgesamt 219 Maschinen im Stand. Nach der Trennung des tschechischen Netzes in die „Böhmisch-Mährischen Bahnen“ des Protektorats und die „Slowakischen Staatsbahnen“ erhielten die BMB 1939 noch 10 Stück (354.1220–1229), die noch von der CSD bestellt waren, die SZ bestellte aber ebenfalls 5 Stück mit gleichen Betriebsnummern, die erst im Herbst 1941 geliefert wurden. (SZ 354.1217–1221 ab 1945 CSD 354.1230–1234). Bei den BMB wurden dann 4300 mm größte Profilhöhe für Lokomotivneubauten vorgeschrieben. Das führte zu einer einschneidenden Änderung der Aufbauten und des Führerhauses. Als moderne Zugabe erhielten die Maschinen (354.1220–1229) sogar Windleitbleche. Ihre Lieferung erfolgte im Juni und Juli 1940.

Mit diesen letztgenannten Bestellungen hatte die Beschaffung der Reihe 629 nicht nur bei den BMB und SZ, mit 234 Stück, sondern überhaupt nach genau 30jähriger Dauer mit insgesamt 329 Exemplaren ihren Abschluß gefunden.

## Betrieb!

Die Südbahn 629 waren überwiegend, etwa zu gleichen Teilen, bei den Heizhäusern in Wien Süd und Innsbruck beheimatet. Daran änderte sich bis zur Übernahme der Südbahn durch die BBÖ nichts.

Die kkStB hatte ihre Maschinen in Linz, Attnang, Prag und Wien Nord stationiert. Nach Gründung der BBÖ änderte sich auch daran nichts. Erst nach Konsolidierung der Verhältnisse und der damit verbundenen Möglichkeit der Neubeschaffung von Lokomotiven, Änderung der Traktionsverhältnisse und Verstaatlichung der Südbahn, ergaben sich neue Betriebsbereiche.

Wie schon erwähnt, wurden die 629 nach Schaffung der BBÖ auch vor internationalen Schnellzügen auf den Strecken der Nord- und Ostbahn eingesetzt, um die Drehscheibengebühren auf den im Ausland gelegenen Wendebahnhöfen einzusparen. Sie fuhren Wien–Hegyeshalom, Wien–Marchegg und Lundenburg, aber auch Wels–Passau, Linz–Summerau und vorübergehend, bis zum Abschluß der Elektrifizierungsarbeiten auch zwischen Attnang/Puchheim und Stainach/Irdning. Auf der Nordwestbahn konnten sie aus Achsdruckgründen erst ab 1937 eingesetzt werden. Wien West hatte lange Zeit überhaupt keine 629. Diese Maschine wurde trotz ihrer Qualitäten interessanterweise beim „Heizhaus 1“ nie heimisch! Fallweise waren Linzer 629 im Turnus mit 429 vor Eilzügen nach Wien zu sehen. Beide Typen waren aber mit den 340 t Zügen eindeutig überfordert. Hingegen führten die Linzer 629 zeitweise die Budweis–Graz–Marburger Schnellzüge im Abschnitt Linz–Bruck an der Mur. Diese Züge hatten 9 zweiachsige Schnellzugswagen (Sonderbauart) und waren ca. 200 t schwer. Sie wurden aber bald durch 429, 110 und 729 abgelöst. Bis zur Elektrifizierung waren 7 Maschinen der Südbahn zwischen Innsbruck und Kufstein eingesetzt. Hier fuhren sie vielfach auch als Vorspann vor 109 mit schweren Schnellzügen. Diese Lokomotiven erhielten Drehgestellbremsen und Knorr-Druckluft-Zusatzbremsen für den Wagenzug. Vorspannfahrten vor alten Südbahn 2B und C Typen, vor Personen- und Güterzügen, waren bei den in Wien beheimateten 629 an der Tagesordnung. Im Schnellzugsdienst fuhren sie auch im Turnus der 109 und 580 zwischen Wien und Gloggnitz.

Beim Fahrpersonal waren die 629 allgemein beliebt. Sie hatten keine technischen Kinderkrankheiten und zeichneten sich besonders durch ihre Laufruhe aus. Als Spitzname wurde ihnen die Bezeichnung „großer Bock“ zuteil, zum Unterschied

vom „kleinen Bock“ (229) und vom „30er Bock“. (Beim Lokpersonal in Österreich waren scheinbar alle im Personenzugsdienst eingesetzten Tenderlokomotiven irgendwelche „Böcke“!)

**BBÖ Bestand am 1.4.1921:** 17 Stück.

Direktion Wien West: 4 (629.44—47)

Direktion Wien Nordost: 3 (629.04, 16, 21)

Direktion Linz: 10 (629.02, 05, 18, 21—25, 42, 43).

**BBÖ Bestand am 31.12.1924:** 40 Stück

**BBÖ Bestand am 31.12.1925:** 55 Stück (Zugang der 15 Stück Südbahn 629 nach deren Verstaatlichung)

Heizhaus Wien Süd: 10 (629.22—24, 108—110, 112—115)

Heizhaus Wien Ost: 17 (629.31—37, 40, 41, 46, 47, 50—55)

Heizhaus Wien Nord: 20 (629.02, 04, 05, 16, 18, 21, 25—30, 38, 39, 42—45, 48, 49.)

Heizhaus Innsbruck: 8 (629.101—107, 111)

Die ab 1927 gelieferten Maschinen kamen zu den Heizhäusern Wien Süd und erstmalig Graz (629.58, 59, 68, 73, 74, 77, 78, 80) zuzüglich die beiden Innsbrucker 107 und 111.

Vorübergehend fuhren 6 Personenzugspaare ohne Lokomotiv- und Personalwechsel Wien — Graz. Diese Züge durften über den Semmering nur 150 t schwer sein. Während des Sängerfestes im Juli 1928 wurden 30 Lokomotiven auf der Westbahn zur Führung der Sonderzüge aus Deutschland eingesetzt. Diese Züge bestanden jeweils aus 3 Dienst- und 25 dreiaxigen Abteil-Personenwagen und hatten bis zu 600 t. Sie wurden in 629/Doppeltraktion gefahren.

**Stand am 31.12.1931:** 85 Stück

Wien Süd: 18, Graz: 12, Linz I: 2, Wels: 1, Bregenz: 6, Wien Nord: 20, Wien Ost: 26.

Bemerkenswert war in dem vorliegenden Zeitraum der Zugang von 629 in Bregenz, wo sie Personenzüge nach Lindau und St. Margrethen führten (31, 52, 58, 101, 105, 106), sowie die totale Abgabe von Innsbruck. Einzelexemplare kamen nach Linz (39, 74) und Wels (02), kurzfristig auch nach Attnang (29). Die 5 Caprotti-Maschinen wurden nach ihrer Ablieferung in Innsbruck (629.500—501) und Wien Ost (502—504) stationiert. Obwohl 1932 alle 5 nach Graz kamen, scheinen die Steuerungsspezialisten und die Betriebswerkstätte für diese Maschinen in Wien Ost gewesen zu sein, denn zur Reparatur wurden sie immer dorthin überstellt. Ab 1932 kamen auch 629 zum Heizhaus Villach (04, 16, 21, 53) — Abgabe von Wien Nord und Graz-, und 1933 auch nach Mürrzuschlag (43, 48, 72) — gleichfalls von Wien Nord und Graz.

**Stand 31.12.1934:** 85 Stück

Wien Nord: 13, Ost: 19, Süd: 21, Mürrzuschlag: 4, Bregenz: 6, Graz: 17, Villach: 5.

1936 bekommt Bruck an der Mur die 55, 65 und 77 (von Nord und Graz) und 1937 bekommt auch Linz I wieder eine Maschine (48). Sie fuhr als Einspringer im Turnus der 429, oft auch als Ersatz für ausgefallene 10er.

Ab Herbst 1937 kommen die 41 und 46, ab April 1938 auch die 33 nach Attnang, ab Sommer 1938 zusätzlich die 30, 45, 50 und 55 und schließlich auch die 48 aus Linz. Stand 31.12.1938: 85 Stück.

**Stand 31. Dezember 1938**

**RBD Wien 65**

Bw Wien Nord: 11 (77 203, 208, 215, 227, 229, 230, 245, 248, 253, 260, 280)  
(629.05, 23, 30, 42, 44, 45, 60, 63, 68, 75, 115)

Bw Wien Ost: 19 (77 201, 205, 207, 209, 211, 213, 217, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 232, 234, 235, 236, 239)  
(629.02, 18, 22, 24, 26, 28, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 47, 49, 50, 51, 54)

Bw Wien Süd: 20 (77 210, 228, 242, 252, 255, 256, 257, 259, 264, 267, 268, 269, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279)  
(629.25, 43, 57, 67, 70, 71, 72, 74, 79, 102, 103, 104, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114)

Bw Mürzzuschlag: 1 (77 212)  
(629.27)

Bw Graz: 14 (77 244, 246, 247, 249, 251, 254, 258, 261, 263, 281, 282, 283, 284, 285)  
(629.59, 61, 62, 64, 66, 69, 73, 76, 500, 501, 502, 503, 504)

#### **RBD Linz 5**

Bw Bischofshofen: 1 (77 231)  
(629.46)

Bw Attnang-Puchh: 4 (77 218, 226, 233, 240)  
(629.33, 41, 48, 55)

#### **RBD Villach 9**

Bw Bruck a. d. Mur: 2 (77 250, 262)  
(629.65, 77)

Bw Villach Hbf.: 7 (77 202, 204, 206, 214, 238, 241, 265)  
(629.04, 16, 21, 29, 53, 56, 80)

#### **RBD Augsburg**

Bw Bregenz: 6 (77 216, 237, 243, 266, 270, 271)  
(629.31, 52, 58, 101, 105, 106)

Nach der Besetzung der Tschechoslowakei wurden 53 CSD 629er als Reihe 77<sup>3</sup> in den Reichsbahnbestand übernommen. Von ihnen kamen die 77 344 und 345 aus Lundenburg ab 1939 zum Heizhaus Wien Süd.

Nach der Besetzung Polens wurden auch 5 Okm 11 als 77 286—290 von der DR umgezeichnet. Alle 5 Maschinen waren im Bereich von Lemberg aufgefunden worden und kamen 1943 nach Österreich: 77 386, 287, 289 Wien Süd, 288 und 289 nach St. Valentin. Die 77 287 war vom 22.3.1943 bis 28.3.1943 beim BW Drohobyz vom 28.7.1943 bis 11.10.1943 beim BW Rawa Ruska und anschließend in Wien.

Schon 1936 wurde von der Generaldirektion der BBÖ in Wien der Beschluß zum Umbau der 5 Caprotti-Maschinen gefaßt (Schreiben der GD vom 21.10.1936 an die HW Floridsdorf: 629.500 ist umzubauen). Durchgeführt wurden die Arbeiten allerdings erst durch die Reichsbahn. Die Maschinen kamen anschließend wieder zum BW Graz, später auch nach Fehring. Gleichfalls 1941 bekam Wels die 77.215, 218 und 233 von Linz. Ab Juni 1942 wurden 77er auch in Wien FJB beheimatet (201, 208, 217, 219, 224, 234, im Juli bzw. August 1943 folgten auch die beiden ex CSD 77.344 und 345.

Attnang gibt nach Ersatz durch Reihe 35 1941 vier (41, 46, 50 und 55), die restlichen 1942 nach St. Valentin ab. 1943 kamen auch die 2 ex PKP 77 289 und 290 in St. Valentin zum Einsatz. 1943 bekam Klagenfurt 77er (202, 204, 206, 214, 235, 241, 250, 262 und 265) und ab 1944 Wr. Neustadt.

**Stand April 1945:** 92, RBD Wien 67, RBD Linz 10, RBD Villach 9, RBD Augsburg 6.  
Wien FJB: 10 (77.201, 208, 217, 219, 224, 234, 236, 239, 344, 345)  
Wien Ost: 11 (205, 207, 209, 211, 213, 220—223, 225, 232)  
Wien Süd: 24 (210, 212, 227, 228, 229, 255, 256, 259, 261, 264, 267, 268, 269, 272—286, 287, 289)

Wr. Neustadt: 7	(203, 245, 248, 252, 253, 257, 260)
Graz: 12	(242, 244, 246, 247, 249, 254, 258, 263, 280, 281, 282, 285)
Fehring: 3	(251, 283, 284)
St. Valentin: 10	(215, 218, 226, 230, 231, 233, 235, 240, 288, 290)
Klagenfurt: 8	(202, 204, 206, 214, 238, 241, 250, 262, 265)
Vordernberg: 1	(262)
Bregenz: 6	(216, 237, 243, 266, 270, 271)

Im Dezember 1945 waren in der russischen Zone 40, in Westösterreich 34 Maschinen = 74 Stück. Von diesen 74 Lokomotiven waren lediglich 48 in Betrieb. Für die schwerst kriegsbeschädigten 256 und 258 (Gloggnitz) wurde die Kassierung beantragt. In Friesach (214), Bleiburg (250), Kindberg (247), Mixnitz (285) und Bruck an der Mur (246) waren weitere schwer beschädigte Maschinen abgestellt. Im Dezember 1949 waren nach Abgabe der CSD und PKP Maschinen noch 66 ehemalige 629er im Stand der ÖBB. Die restlichen Lokomotiven waren entweder nach Kriegsschäden kassiert, oder in andere Länder abgefahren worden. Die bereits ausgeschiedenen 250 und 285 wurden wieder repariert und in den Bestand aufgenommen. Interessant war zu dieser Zeit ein Schnellzug der russischen Besatzungsmacht, der von Wien Süd nach St. Valentin mit Valentin 77er gefahren wurde.

### **Stand: Dezember 1949**

FJB	(77 201, 211, 223, 225, 230, 234, 236, 259)
Ost	(77 205, 210, 219, 221, 232, 253, 277, 278, 279, 283)
Wien Nordwest	(77 203, 215, 224)
Süd	(77 208, 214, 217, 218, 228, 229, 231, 233, 237, 240, 244, 245, 248, 249, 257, 260, 264, 272, 275)
St. Valentin	(77 246, 280, 282, 284, 285)
Bregenz	(77 216, 266, 270, 271)
Villach	(77 202, 235, 251)
Graz	(77 212, 226, 242, 243, 250, 252, 254, 263, 267, 274)
Mürzzuschlag	(77 204, 247, 261, 281)

Im Sommer 1950 kamen 10 Maschinen aus Ungarn im Zuge eines Lokomotivtausches retour – der Gesamtbestand zeigte 76 Stück. St. Valentin und Mürzzuschlag gaben alle, Villach bis auf 1 Maschine nach Graz und Wien Süd ab. Damit wurde die dominante Nachkriegsära der Reihe 77 auf der Südbahn eingeleitet.

Am 3.12.1951 gab auch Wien FJB alle 7/77er nach Wien Süd ab. Zu diesem Zeitpunkt standen in: Wien Ost 15, Wien Nordwest 9, Wien Süd 30, Bregenz 4 und Graz 18 Maschinen. Am 16.12.1954 gab auch Bregenz die letzten 3 (16, 66, 70) nach Wien Süd ab.

### **Stand: Dezember 1954**

Wien Ost	(77 205, 210, 211, 218, 219, 221, 248, 253, 260, 264, 272, 277, 278, 279)
Wien Nordwest	(77 203, 208, 215, 224, 228, 231, 257, 259, 275)
Wien Süd	(77.09, 13, 14, 16, 17, 22, 33, 37, 39, 40, 66, 68, 69, 70, 71, 76, 80, 201, 223, 225, 229, 230, 232, 234, 236, 244, 245, 246, 249, 255, 263, 282, 283, 284, 285)
Graz	(77.02, 04, 12, 35, 73, 74, 242, 243, 247, 250, 251, 252, 254, 261, 281)
Fehring	(77.26, 67)

Überraschend bekam auch Fehring wieder 2 Maschinen (26, 67) von Graz. Die Kilometerleistungen für den Monat Dezember 1954 zeigten beachtliche Werte:

77.281 Zf. Graz	10.441 km
208 Zf. NW	8.441 km
263 Zf. Süd	7.735 km
219 Zf. Ost	6.347 km
26 Zf. Fehring	6.305 km

Mit 36 Lokomotiven hatte die Reihe 77 beim Heizhaus Wien Süd eine noch nie gesehene Konzentration erreicht. Einerseits wurden durch sie die vordem im Personenzugsdienst eingesetzten Reihen 229 (75) und 35 (429) ersetzt und auch die kleineren Serien konnten dadurch bald abgegeben werden. Planmäßig fuhren sie auch Vorpenn mit Reihe 33 vor den schweren internationalen Schnellzügen. Sie waren neben der Reihe 33 bis zur Elektrifizierung die beherrschenden Lokomotivtypen der Südbahnstrecke.

Nach Elektrifizierung der Südbahn zwischen Wien und Gloggnitz wurden die 77er 1956 und 1957 aus Wien Süd abgegeben und kamen neu in Wiener Neustadt und Mürzzuschlag zum Einsatz.

Die 76 vorhandenen Lokomotiven verteilten sich 1960 wie folgt:

Wr. Neustadt: 10(77.01, 03, 09, 13, 14, 17, 23, 27, 29, 30)

Wien NW: 24 (08, 15, 18, 19, 22, 24, 25, 28, 31, 244, 245, 246, 248, 249, 253, 255, 257, 259, 260, 263, 264, 283–285)

Mürzzuschlag: 5 (02, 16, 32, 39, 73)

Fehring: 3 (04, 26, 67)

Ost: 21 (05, 10, 11, 21, 33, 34, 36, 37, 40, 66, 68–72, 75–80)

Graz: 13 (12, 35, 74, 242, 243, 247, 250, 251, 254, 261, 282)

1961 kamen die 244, 257, 284, 285 als Ersatz für die Reihen 35 und 135 nach Amstetten und wurden ihrerseits im Folgejahr durch freigewordene 78er ersetzt. 1962 kamen die 22, 32, 39, 40, 72 nach Attnang/Puchheim wo sie die Reihe 86 ersetzten. Im gleichen Jahr bekam auch Wien FJB wieder die Reihe 77 (03, 14, 27, 28, 29) wo sie die Reihe 78 ersetzten. Gleichfalls 1962 bekam auch St. Valentin wieder diese Lokomotivreihe (15, 23, 66) wo gleichfalls die Reihe 35 und 135 ausgelöst wurde.

1963 verliert Mürzzuschlag die letzten 77er an Attnang, 1964 bekam Linz als Einzelstück die 05, gibt sie aber in folgenden Jahr wieder an St. Valentin ab.

1965 wurden durch die Verdieselung alle 77er in Wien FJB frei und kamen nach Wien Nord, im gleichen Jahr bekam Bruck an der Mur die 31, 70 und 71. 1965 begannen bereits die ersten Abstellungen (247) kam von Attnang nach Stadlau, desgleichen die 249 von Wien Ost. Das Schicksal, das die auf elektrifizierten Hauptstrecken frei gewordenen 77er der Reihe 75 in den Jahren 1957/58 bereitet hatte, ereilte sie nunmehr selbst. Im Jahre 1966 wurden bereits eine große Zahl 77er zur Kassierung hinterstellt, der Beginn ihrer Ausmusterung nur mehr eine Frage der Zeit. Sie hatten in diesen Jahren mehr und mehr die Aufgaben, der von ihr abgelösten alten Personenzugsreihen, auch auf Lokalbahnen übernommen. So führten sie etwa die Dienste, der vordem dort eingesetzten 75 und 3071, auf der Pressburgerbahn und auf Nebenlinien nördlich der Donau.

1967 gab Fehring alle Maschinen an Graz ab. 1969 begann die große Kassierung:

Stand 1.1.1967: 76 Stück, 1968/75, 1969/50, 1970/49, 1971/32, 1972/30, 1973/21, 1974/10. 1969 gab St. Valentin alle Maschinen an Attnang ab, auch Graz stellte alle 77er ab, oder gab sie an andere Dienststellen weiter. Alle ventilgesteuerten 77.2 wurden in Wien Ost zusammengezogen.

1970 gab Wr. Neustadt mit der 08 die letzte 77 nach Linz ab. Sie war vordem noch fallweise auf der Gutensteinerlinie gefahren. 1971 bekam Linz noch einige 77er und fährt mit ihnen Personenzüge nach Summerau und auf der Kremstalbahn. 1972 gab Attnang die letzten 77er nach Linz ab. Im gleichen Jahr endete der reguläre Planbetrieb in Linz und Wien Ost. Die noch verbleibenden Maschinen werden nur mehr gelegentlich bei Ausfall anderer Triebfahrzeuge und vor Bauzügen verwendet. 1973 gab Wien Ost die letzte 77 nach Wien Nord ab. In dieser Dienststelle endete damit der reguläre Betriebs-Einsatz der Reihe 77. Anfang 1974 hatte die Verteilung folgendes Aussehen:

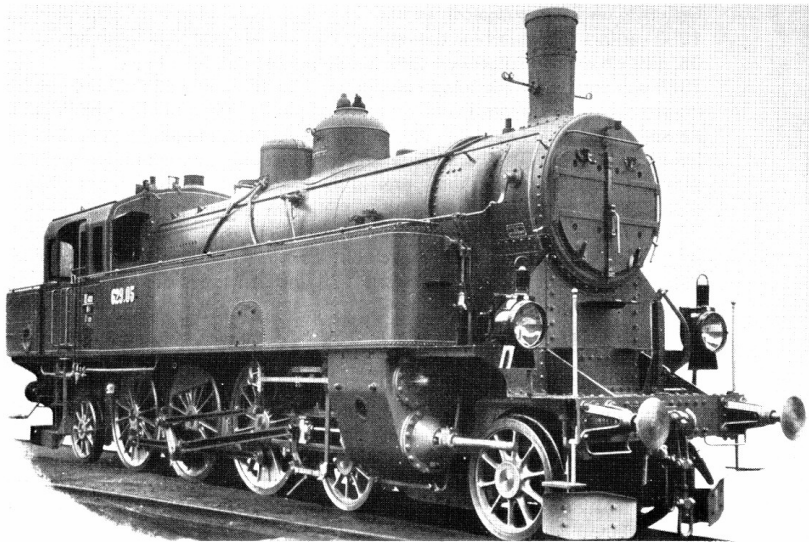
Wien Nord: 77.13, 17, 19, 25, 69, 253, 261.

Linz: 77.09, 28, 66.

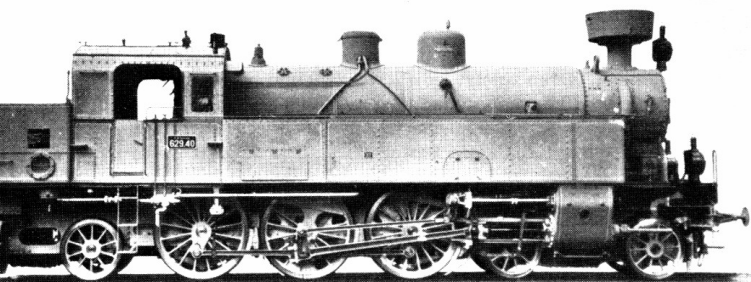
Von den in Linz beheimateten Maschinen waren zuletzt lediglich die 09 und 66 fahrfähig. Die denkmalähnliche aufgestellte 28, und 66 wurden in den letzten Jahren grün gestrichen (auch die 25 in Wien Nord). Die letzte große Aufgabe fand die 77.66 im Oktober 1973 bei der Führung eines Sonderzuges anlässlich des 100jährigen Bestehens der Strecke Linz–Sum-



merau. Im März 1974 wurde sie nach Wien Nord umstationiert, nachdem bei dieser Dienststelle zeitweise nur mehr 2 Maschinen der Reihe 77 dienstfähig waren, der Plan jedoch zur Führung von Personenzügen auf der Nord- und Nordwestbahn aus dem Jahre 1973/74 jedoch 5/77er vorsah. Aus dem gleichen Grund wurde am 11.5.1974 auch die 77.09 von Linz nach Wien Nord umstationiert und sollte im Sommer auch die letzte Linzer Maschine, die 77.28 folgen. Die rasche Anlieferung neuer Diesellokomotiven der Reihe 2043 und 2143 zur Zf. Wien Nord ließ jedoch den Bedarf an Dampfmotoren der Reihe 77 im Sommer 1974 auf 2 Fahrzeuge zurückgehen, sodaß auf die Umbeheimatung der 77.28 verzichtet wurde, zudem zusätzlich im September 1974 noch ein Schaden an dieser Maschine auftrat, der ihre Abstellung erforderlich machte. Am 20.11.1974 war es schließlich soweit: Die 77.09 führte als letzter planmäßiger Einsatz dieser Reihe in Österreich den P 2303. Ihr Abschied ging sang und klanglos vor sich. Schon am Folgetag stand sie gemeinsam mit den anderen Nordbahn 77ern neben dem Heizhaus abgestellt und wartete auf den Abtransport nach Straßhof der am 25. Jänner 1975 erfolgte. Während die 77.66 noch am gleichen Tag weiter nach Krems überstellt wurde, wo sie dank ihres noch guten Kessels – ohne Umzeichnung – als fahrbare Vorheizanlage eingesetzt wird, warten alle anderen Maschinen auf ihre Verschrottung. An der 77.28 wurden in der Zf. Linz kleinere Reparaturen durchgeführt und auch der Kessel nach Punkt 20 bis Juli 1975 verlängert. Sie soll den Festzug anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes Linz–Summerau am 27.5.1975 führen. Eine ursprünglich geplante museale Erhaltung des 77.66 als älteste Maschine dieser Art erscheint im gegenwärtigen Zeitpunkt eher fraglich!



*Südbahn 629.05–629.105–  
77 270–77.70 bei der Ab-  
lieferung im Werkhof der  
StEG in Wien*



*kkStB 629.40–77 225–  
77.25 Charakteristisch  
für die Staatsbahnma-  
schinen war u. a. der  
Kobelrauchfang und  
die Sicherheitsventile  
auf dem dritten Kessel-  
schuß (Südbahn am Dom)*



## Südbahn Reihe 629

	Baudaten	Abnahme	Südbahn-Nr.	BBÖ-Nr.	DRB-Nr.	ÖBB-Nr.	Verbleib
StEG	3883/1913	02.04.1913	629.01	629.101	77 266	77.66	
	3884 "	09.04.1913	2	2	7	67	+ 01.08.1970
	3885 "	12.04.1913	3	3	8	68	+ 01.08.1970 <sup>2</sup>
	3886 "	25.04.1913	4	4	9	69	+ 27.02.1975
	3887 "	30.04.1913	5	5	77 270	70	+ 21.09.1968 <sup>3</sup>
	3888 "	21.05.1913	6	6	1	71	+ 21.01.1968
	3943/1914	30.01.1914	7	7	2	72	+ 15.07.1970 <sup>1</sup>
	3944 "	05.02.1914	8	8	3	73	+ 22.05.1973 <sup>4</sup>
	3945 "	10.02.1914	9	9	4	74	+ 01.08.1970
WrN	5261/1915	16.02.1915	629.10	629.110	5	75	+ 15.05.1971 <sup>1</sup>
	5262 "	25.02.1915	1	1	6	76	+ 27.04.1968 <sup>3</sup>
	5263 "	01.03.1915	2	2	7	77	+ 22.09.1968 <sup>1</sup>
	5264 "	08.03.1915	3	3	8	78	+ 01.08.1970 <sup>1</sup>
	5265 "	13.03.1915	4	4	8	79	+ 27.04.1968 <sup>1</sup>
	5266 "	19.03.1915	629.15	629.115	77 280	77.80	+ 01.08.1970

<sup>1</sup> 1945–1955 im Beutestand

<sup>2</sup> Am 17.04.1945 von Bw Wien Süd nach Sopron, am 25.05.1950 an ÖBB

<sup>3</sup> Am 15.04.1945 vom Bw Wien Süd nach Sopron, am 15.06.1950 an ÖBB

<sup>4</sup> Am 15.04.1945 vom Bw Wien Süd nach Sopron, am 25.05.1950 an ÖBB

## kkStB – Reihe 629

	Baudaten	Abnahme	kkStB-Nr.	Aufteilung	DRB-Nr.	ÖBB-Nr.	Verbleib
StEG	4204/1917	19.11.1917	629.01	CSD 354.121	—	—	BMB – CSD
	4205 "	04.09.1917	2	BBÖ 629.02	77 201	77.01	+ 25.09.1967 <sup>1</sup>
	4206 "	07.09.1917	3	CSD 354.122	—	—	BMB – CSD
	4207 "	10.09.1917	4	BBÖ 629.04	77 202	77.02	+ 22.11.1968
	4208 "	03.10.1917	5	" 04	203	03	+ 22.05.1973 <sup>1</sup>
	4209 "	20.09.1917	6	CSD 354.123	—	—	BMB – CSD
	4210 "	25.09.1917	7	" 124	—	—	BMB – CSD
	4211 "	26.09.1917	8	" 125	77 308	—	— CSD
	4212 "	01.10.1917	9	" 126	309	—	— CSD
	4213 "	04.10.1917	629.10	" 127	310	—	— CSD
	4214 "	12.10.1917	1	" 128	—	—	—
	4215 "	08.10.1917	2	" 129	—	—	BMB – CSD
	4216 "	15.10.1917	3	" 130	77 311	—	— CSD
	4217 "	20.10.1917	4	" 131	—	—	BMB – CSD
	4218 "	05.12.1917	5	" 132	—	—	BMB – CSD
	4277/1918	07.10.1918	6	BBÖ 629.16	77 204	77.04	+ 22.05.1973
	4278 "	18.10.1918	7	CSD 354.133	—	—	BMB – CSD
	4279 "	02.11.1918	8	BBÖ 629.18	77 205	77.05	+ 22.01.1968 <sup>1</sup>
	4280 "	22.10.1918	9	CSD 354.134	—	—	BMB
	4281 "	25.10.1918	629.20	" 135	—	—	BMB – CSD
	4282 "	31.10.1918	1	BBÖ 629.21	77 206	—	JZ 18–001
	4283 "	07.11.1918	2	" 22	207	—	CSD 354.1500–354.1235 <sup>3</sup>
	4284 "	18.11.1918	3	" 23	208	77.08	+ 15.05.1971 <sup>1</sup>
	4285 "	20.11.1918	4	" 24	209	09	<sup>4</sup>
	4286 "	23.11.1918	629.25	" 25	210	10	+ 22.09.1968 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> 1945–1955 im Beutestand

<sup>2</sup> Mai 1945 aus Bleiburg entführt

<sup>3</sup> Bw Wien Ost, am 16.07.1945 von Stadlau nach Preßburg, am 18.07.1945 als Ersatz MAV 344.456

<sup>4</sup> Bw Wien Ost, am 16.04.1945 nach Sopron, am 25.05.1950 an ÖBB

**BBÖ Reihe 629**

Baudaten	Abnahme	BBÖ-Nr.	DRB-Nr.	ÖBB-Nr.	Verbleib
StEG 4376/1920		629.26	77 211	77.11	+ 22.05.1973 <sup>1</sup>
4377 "		7	2	12	+ 20.11.1968 <sup>2</sup>
4378 "		8	3	13	
4379 "		9	4	14	+ 22.11.1972
4380 "		629.30	5	15	+ 20.10.1972 <sup>1</sup>
4381 "		1	6	16	+ 01.08.1970
4382 "		2	7	17	
4383 "		3	8	18	+ 01.08.1970 <sup>1</sup>
4384 "		4	9	19	+ 27.02.1975 <sup>1</sup>
4385 "		5	77 220	—	CSD 354.1501—354.1236 <sup>3</sup>
4386 "		6	1	77.21	+ 09.02.1968 <sup>1</sup>
4387 "		7	2	22	+ 30.07.1973 <sup>4</sup>
4388 "		8	3	23	+ 20.10.1972 <sup>1</sup>
4389 "		9	4	24	+ 20.11.1968 <sup>1</sup>
4390 "		629.40	5	25	+ 27.02.1975 <sup>1</sup>
KrLi 1181 "		1	6	26	+ 22.11.1972
1182 "		2	7	27	+ 20.01.1968 <sup>5</sup>
1183 "		3	8	28	
1184 "		4	9	29	+ 22.11.1972 <sup>1</sup>
1185 "		5	77 230	30	+ 28.09.1973 <sup>1</sup>
1186 "		6	1	31	+ 20.09.1972 <sup>1</sup>
1187 "		7	2	32	+ 01.08.1970 <sup>1</sup>
1209/1921		8	3	33	+ 21.09.1968
1210 "		9	4	34	+ 22.05.1973 <sup>1</sup>
1211 "		629.50	5	35	+ 10.10.1969
1212 "		1	6	36	+ 20.11.1968 <sup>1</sup>
1213/1922		2	7	37	+ 27.04.1968
1214 "		3	8	—	(Bw Assling) — JZ 18—002
1215 "		4	9	77.39	+ 15.07.1970 <sup>6</sup>
1216 "		5	77 240	40	+ 15.09.1970
1421/1926	14.01.1927	6	1	—	(RAW Marburg) — JZ 18—003
1422 "	14.01.1927	7	2	77.242	+ 20.09.1972
1423/1927	02.02.1927	8	3	243	+ 22.09.1968
1424 "	07.02.1927	9	4	244	+ 22.05.1972
1425 "	07.02.1927	629.60	5	245	+ 28.09.1968
1426 "	11.02.1927	1	6	246	+ 22.09.1968 <sup>1</sup>
1427 "	03.03.1927	2	7	247	+ 20.09.1972
1428 "	03.03.1927	3	8	248	+ 27.04.1968 <sup>1</sup>
1429 "	28.03.1927	4	9	249	+ 01.08.1970
1430 "	07.04.1927	5	77 250	250	+ 22.05.1973 <sup>7 8</sup>
1431 "	20.04.1927	6	1	251	+ 27.04.1968
1432 "	20.04.1927	7	2	252	+ 27.04.1968
1433 "	02.05.1927	8	3	253	+ 27.02.1975
1434 "	12.05.1927	9	4	254	+ 01.08.1970
1435 "	03.06.1927	629.70	5	255	+ 05.05.1970—0 1084 <sup>9</sup>
1436 "	03.06.1927	1	6	—	+ 11.10.1946
1437 "	09.06.1927	2	7	77.257	+ 28.09.1968
1438 "	30.06.1927	3	8	—	+ 21.12.1948 <sup>1</sup>
1439 "	07.07.1927	4	9	77.259	+ 30.07.1973 <sup>1</sup>
1440 "	07.07.1927	5	77 260	260	+ 20.10.1972 <sup>1</sup>
1441 "	29.07.1927	6	1	261	
1442 "	08.08.1927	7	2	—	(Bw Kronenberg) — JZ 18—004
1443 "	13.08.1927	8	3	77.263	+ 22.05.1973
1444 "	29.08.1927	9	4	264	+ 28.09.1968 <sup>1</sup>
1445 "	15.09.1927	629.80	77 265	—	(Bw Assling) — JZ 18—005

<sup>1</sup> 1945 — 1955 im Beutestand

<sup>2</sup> (Bw Wien Ost), 1945 MAV, am 09.06.1950 an ÖBB zurück.

<sup>3</sup> (Bw Wien Ost), am 09.05.1945 von Stadiou nach Preßburg

<sup>4</sup> Bw Wien Ost, am 16.04.1945 nach Sopron, am 01.06.1950 an ÖBB zurück.

<sup>5</sup> Bw Wien Süd, am 15.04.1945 nach Sopron, am 25.05.1950 an ÖBB zurück.

<sup>6</sup> Am 29.06.1945 vom Bw Sigmundsherberg nach Osten, am 09.06.1950 von MAV an ÖBB.

<sup>7</sup> + 01.09.1947, am 08.03.1949 nach Wiederaufbau wieder im Stand.

<sup>8</sup> Am 12.6.1974 als 77.244 beschriftet an Gemeinde Schaan/Vaduz als Denkmallokomotive

<sup>9</sup> Bw Wien Süd, am 14.4.1945 nach Sopron, am 09.06.1950 an ÖBB zurück.

## Übersicht Reihe 354.1 der CSD

CSD	354.1	01 – 20	Skoda	221 – 240/1922	
		21 – 35			ex kkStB 629-Aufteilung
		36 – 45	Skoda	31 – 40/1921	gebaut als 629.21–30
		46 – 70	"	281 – 305/1925	
		71 – 85	"	336 – 350/1925	
		86 – 100	BMF	1046 – 1060/1925-26	
		101 – 113	Skoda	367 – 379/1926	
		114 – 118	BD	304 – 308/1926	
		119 – 125	Skoda	422 – 428/1927	
		126 – 131	BD	309 – 314/1927	
		132 – 136	Skoda	471 – 475/1928	
		137 – 151	"	534 – 548/1929	
		152 – 173	"	620 – 641/1930	
		174 – 193	"	676 – 695/1931	
		194 – 203	"	737 – 746/1931	
		204 – 209	"	855 – 860/1937	
		210			
		211 – 214	"	937 – 940/1937	
		215 – 219	"	956 – 960/1938	
BMB		220 – 229		?	
SZ		217 – 221	Skoda	1289 – 1293/1941	ab 1945 CSD 354.1230–1234

*Von DRB wurden als Reihe 77<sup>3</sup> übernommen und wie folgt umgezeichnet:*

77	301 – 310	ex 354.1	02, 05, 07, 09, 10, 12, 20, 25, 26, 27,
	311 – 320		30, 39, 51, 52, 53, 56, 57, 65, 66, 68,
	321 – 330		76, 79, 80, 82, 88, 98, 100, 106, 107, 108,
	331 – 340		109, 115, 119, 121, 128, 130, 132, 140, 156, 176,
	341 – 349		177, 182, 189, 190, 205, 206, 207, 209,
	(350 – 353)		13, 14, 15, 16, (Olša)

*Von diesen Lokomotiven befanden sich 1945 außerhalb der CSR:*

77	343	DB, am 20.09.1948 an CSD
	344	ÖBB/T, am 13.11.1948 an CSD
	345	ÖBB/T, am 13.11.1948 an CSD

## Übersicht Reihe Okm 11 der PKP

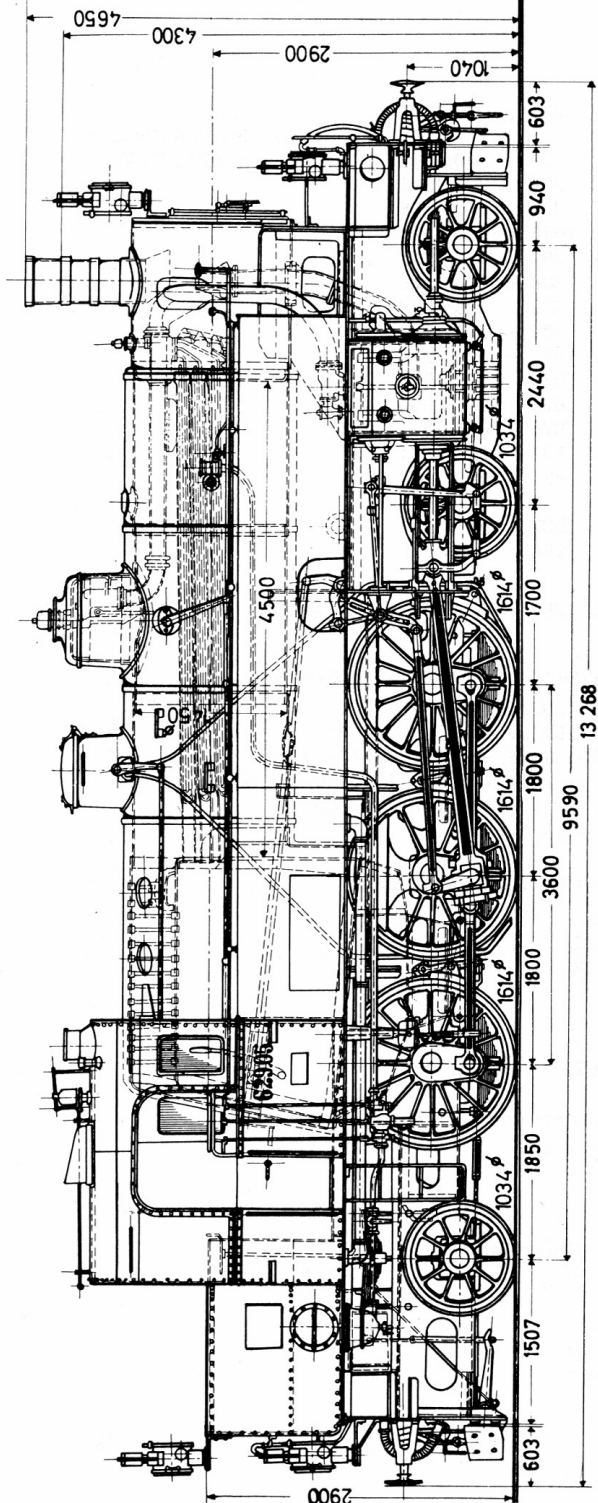
Okm 11 1 – 10 KrLi 1280 – 1289/1922

*Von DRB wurden als Reihe 77<sup>2</sup> übernommen und wie folgt umgezeichnet:*

77	286 – 290	ex Okm 11 – 4, 6, 7, 3, 8.
----	-----------	----------------------------

*Von diesen Lokomotiven befanden sich 1945 außerhalb von Polen:*

77	286	ÖBB/T, am 23.11.1948 an PKP
	287	MAV
	288	ÖBB/T, am 11.11.1948 an PKP
	289	ÖBB/T, am 23.11.1948 an PKP
	290	ÖBB/T, am 23.11.1948 an PKP

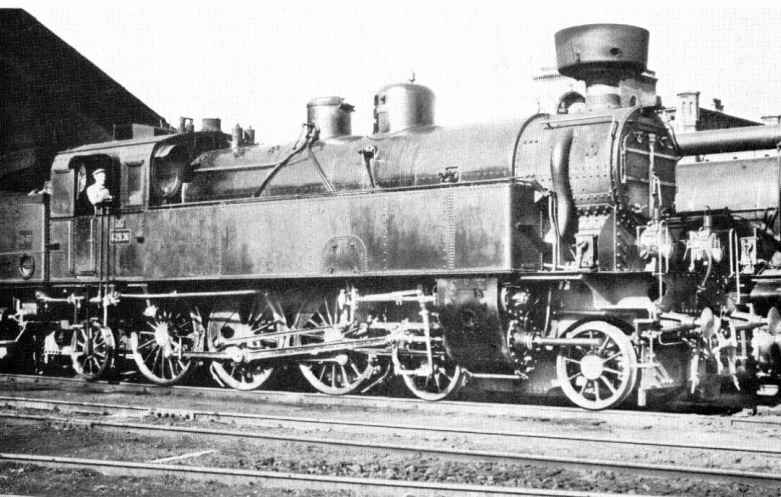
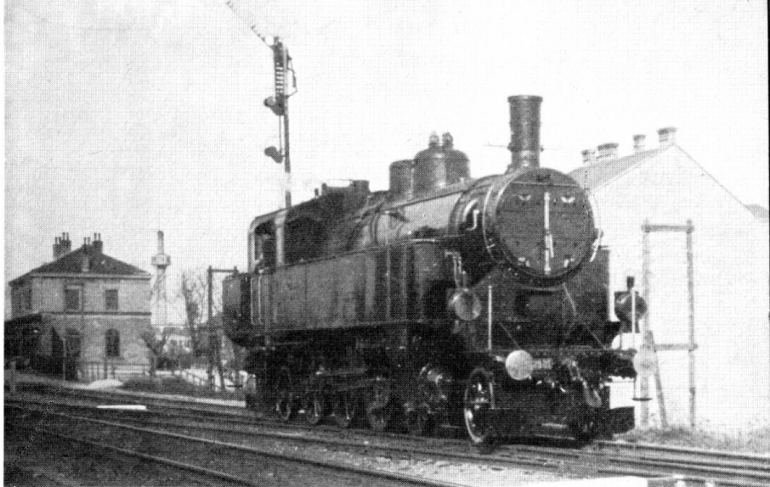


# Technische Daten:

Bahnverwaltung	Südbahn	kkStB	BBÖ	BBÖ	Bahnverwaltung	Südbahn	kkStB	BBÖ	BBÖ
Reihe			629	629	Heizfläche der Feuerbüchse	m <sup>2</sup>	12.20	12.20	12.20
Fester Radstand	mm	3600	3600	3600	Heizfläche des Überhitzers	m <sup>2</sup>	29.10	29.10	29.10
Ganzer Radstand	mm	9590	9590	9590	Gesamtheizfläche	m <sup>2</sup>	170.95	171.90	171.90
Zylinderdurchmesser	mm	475	475	475	Rostfläche	m <sup>2</sup>	2.70	2.70	2.70
Kolbenhub	mm	720	720	720	Kohle	t	3.12	3.12	4.0
Treibradurchmesser	mm	1574	1574	1574	Wasser	m <sup>3</sup>	10.5	10.3	12.0
Lauf radurchmesser	mm	994	994	994	Leergewicht	t	63.6	63.6	66.1
Dampfdruck	atü	13	13	13	Dienstgewicht	t	80.2	80.2	83.8
Anzahl der Rohre		21/129	21/129	21/129	Reibungsgewicht	t	43.2	39.6	45.0
Heizfläche der Rohre	m <sup>2</sup>	129.65	129.65	129.65	Höchstgeschwindigkeit	km/h	85	85	85

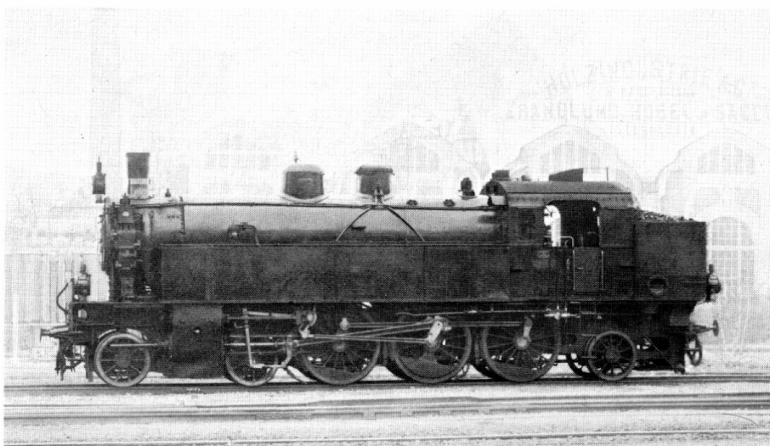
↑ später auf v/max 90 km/h erhöht

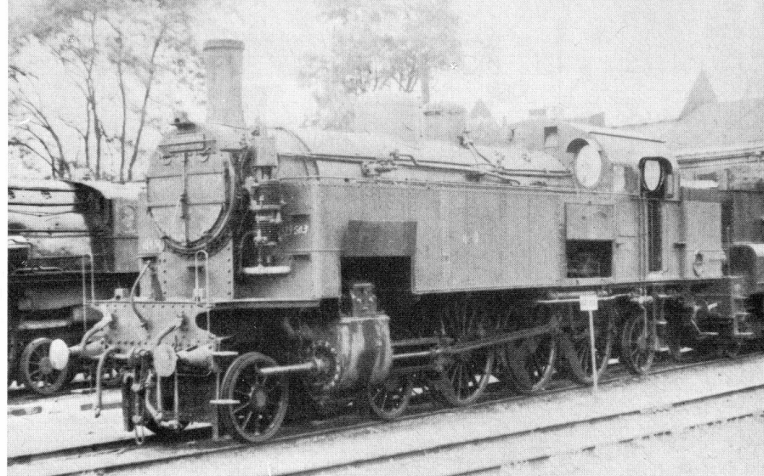
*Südbahn 629.01 in  
Atzgersdorf (ca. 1913)  
Foto: Lemmel*



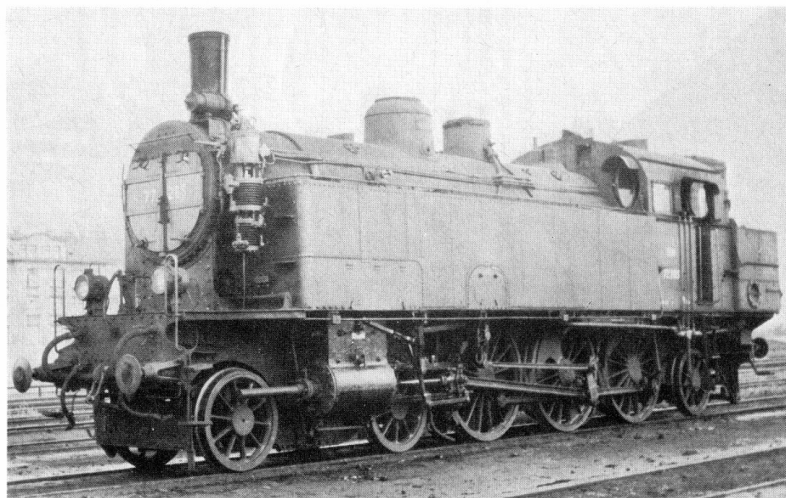
*kkStB 629.36 mit Kobel-  
rauchfang und Kolben-  
schiebersteuerung.  
(Heizhaus Wien Ostbahn-  
hof um 1930)  
Foto: Herrmann*

*BBÖ ex kkStB 629.31  
mit Prüßmannkamin und  
Kolbenschiebersteuerung  
(St. Margrethen 27.2.1936)*

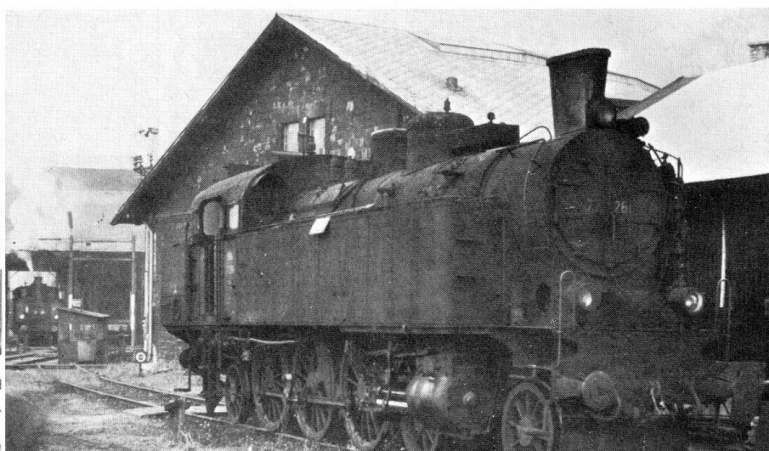




629.503 mit Caprotti-Ventilsteuerung  
Foto: Zell/Griebel



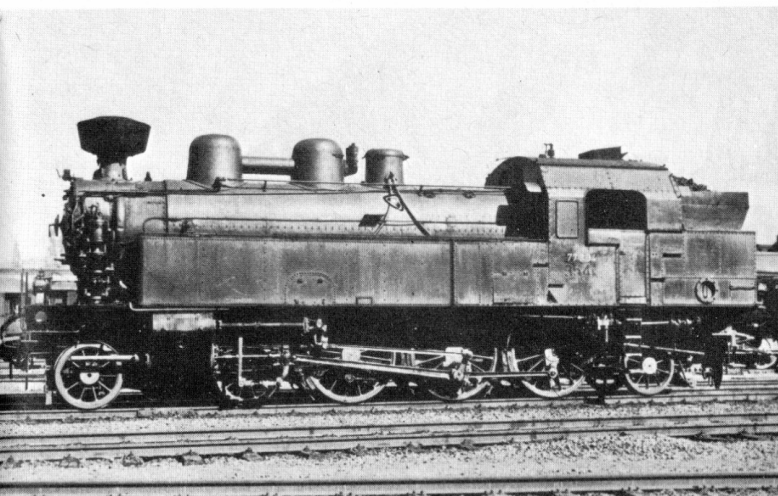
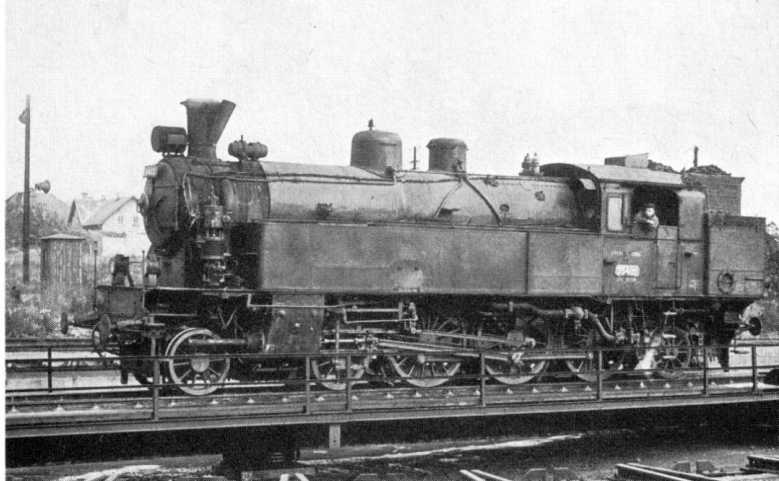
77.285 nach Umbau auf  
serienmäßige Lentz-Ventilsteuerung



77.261 mit Gieseler-Ejektor  
und Ventil-Steuerung  
(8.11.1971 Mürzzuschlag)

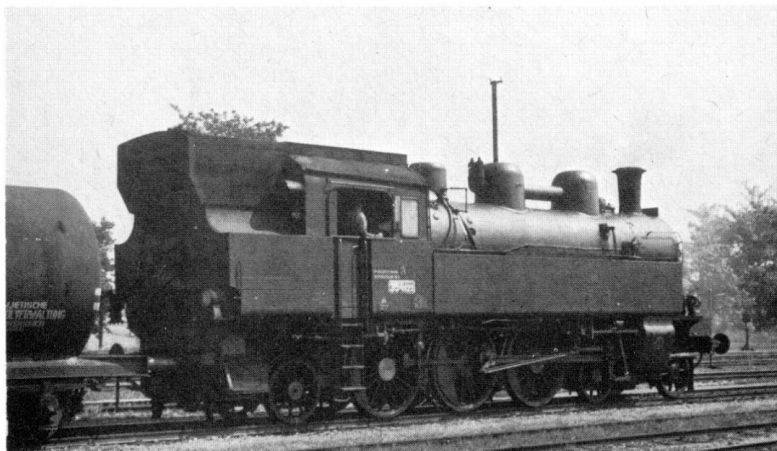
Foto: Knely

CSD 354.122, gebaut als  
629.03, StEG 4206/1917  
CSD Kamin mit Rauch-  
lenkkragen CSD Rauch-  
kammertür und Kolben-  
schiebersteuerung  
(17.9.1960, Böhmisches  
Leipa)  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft

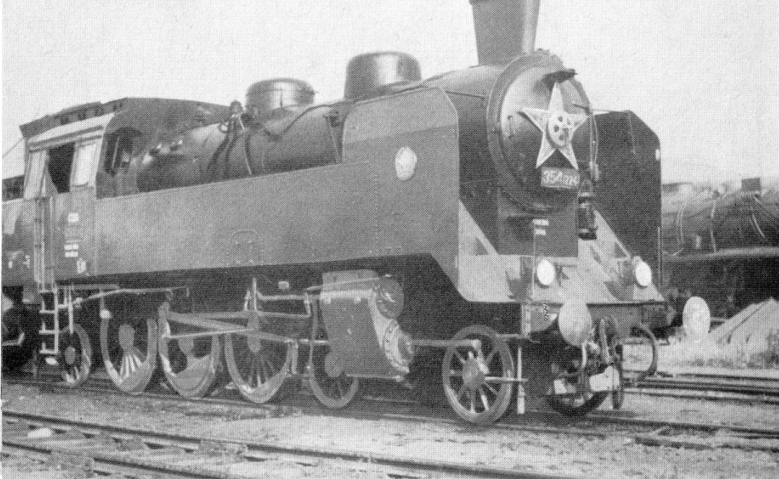


DR 77 304 ex CSD  
354.109 mit Kobelrauch-  
fang, Doppeldom und  
Verbinder (vermutlich  
in Bodenbach um 1940)  
Foto: Sammlung Bek

CSD 354.1112 Rundkamin  
mit Krone, Doppeldom  
und Verbinder, Kolben-  
schiebersteuerung  
(23.8.1954 Marchegg)  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft

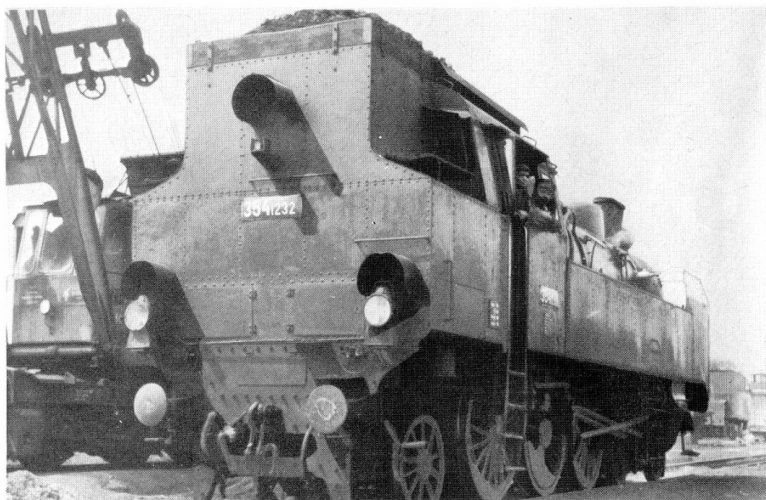






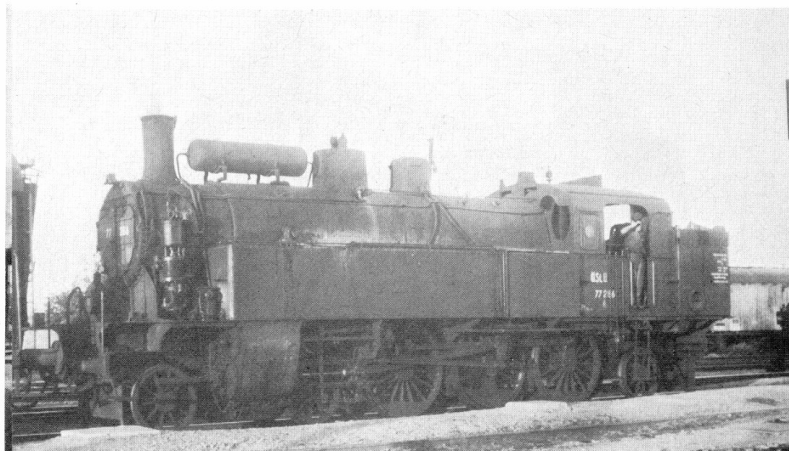
*CSD 354.1224 mit  
Giesl-Ejektor, Doppel-  
dom ohne Verbinder  
und Windleiterblechen  
(Lundenburg 1967)*

*Foto: Horn*



*CSD 354.1232 mit ŠŽ-  
Führerhaus (Prešov  
1968)*

*Foto: Ing. Bek*



*ÖBB 77.286 ex PKP  
Okm 11-4 vor dem  
„Jadranski Vlak“  
(Jedlersdorf ca. 1947)*

*Foto: Kraus*





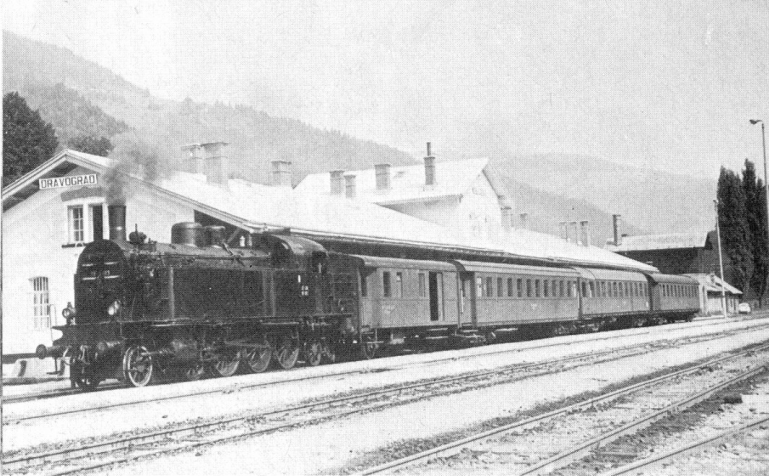
*Südbahnpersonenzug mit 629.04 als Vorspann vor einer 2 B Reihe 19 (vermutlich in der Nähe von Liesing 1913)*

*Foto: Sammlung Horn*

*77.201 mit Personenzug in Mödling (1954)*

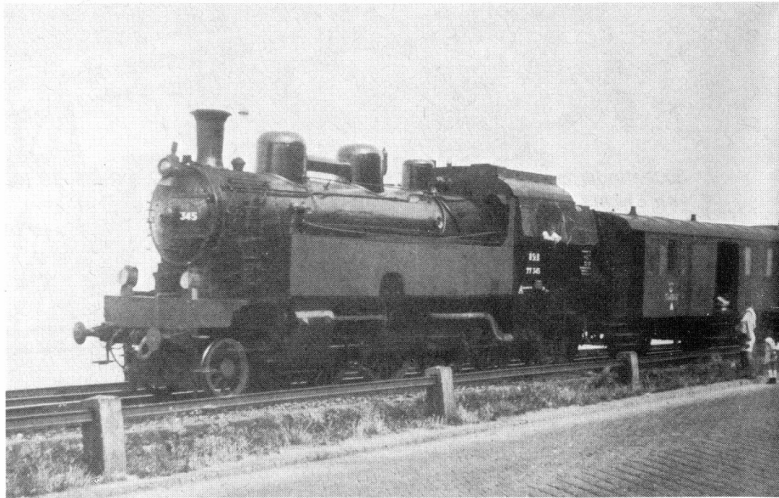
*Foto: Pfeiffer*





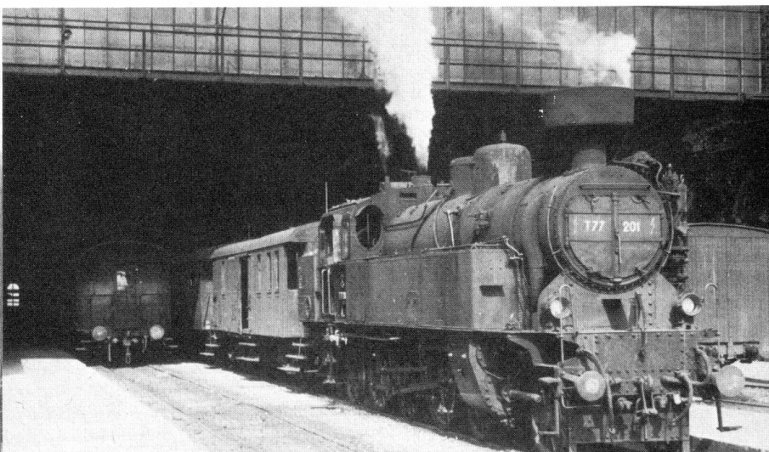
*JŽ-Beute 18-003 mit  
P 6416 in Unter-Drauburg  
(16.9.1970)*

*Foto: Fritthum*



*ÖStB-Beute 77.345 mit  
Personenzug bei Nußdorf  
(ca. 1947)*

*Foto: Kraus*



*CCCP-Beute T 77.201  
im alten Wiener Südbahn-  
hof (3.7.1953)*

*Foto: Mr. ph. Alfred Luft*

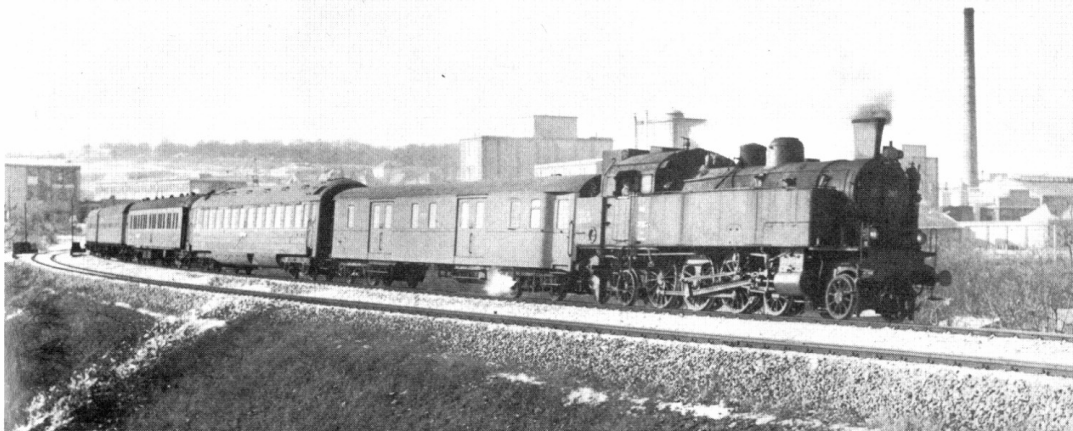


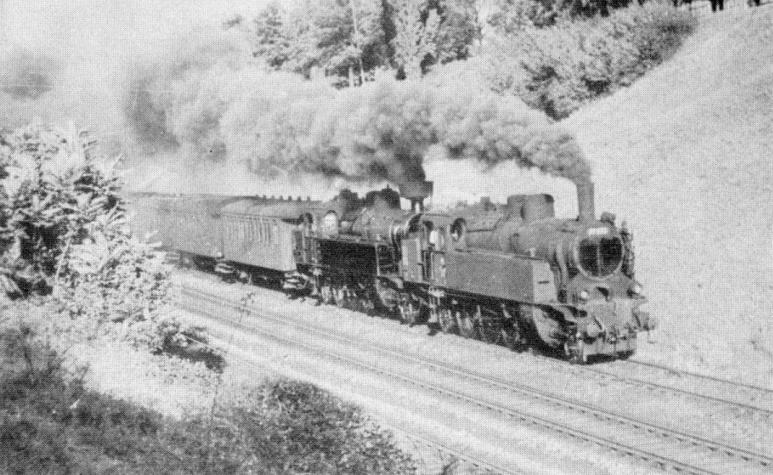
*77.253 mit E 922 „Orient Express“ bei Bruck an der Leitha (31.12.1957)*

*Foto: Mr. ph. Alfred Luft*

*77.285 mit „Chopin“ in Wien-Simmering (28.1.1961)*

*Foto: Fröhlich*





*77.233 + 77 . . . mit Personenzug im Meidlinger Einschnitt*

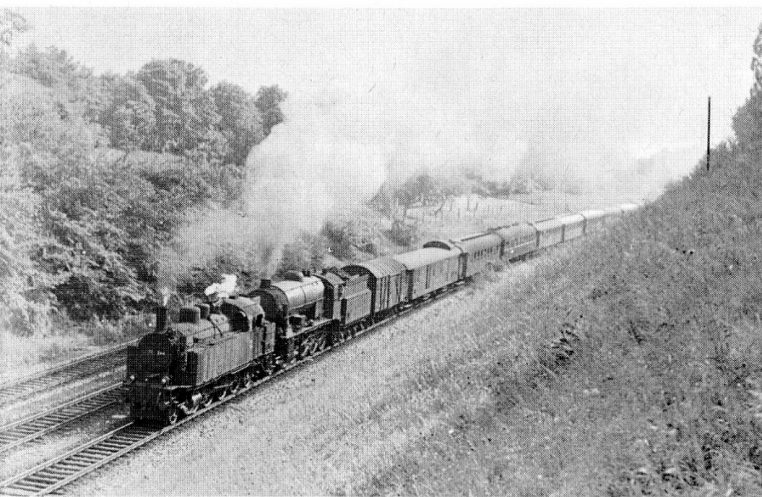
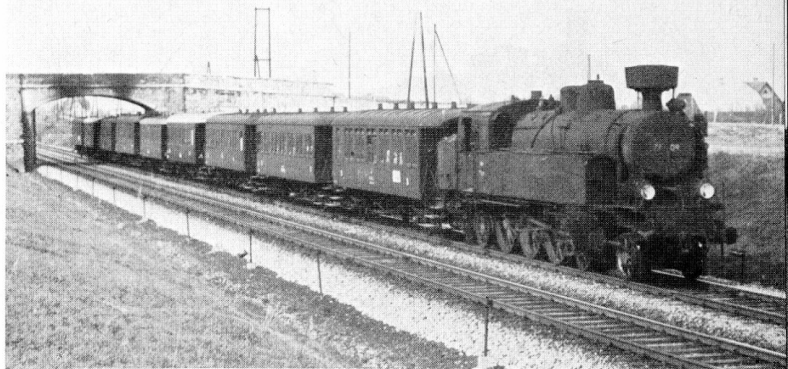


*77.01 mit P 3907 bei Guntramsdorf (1.4.1956)  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft*



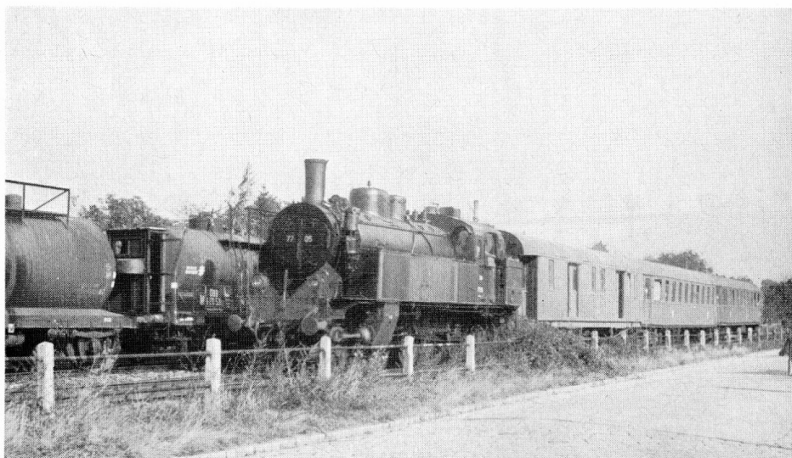
*77.09 mit P 2923 bei St. Egyden (20.9.1955)  
Foto: Hoch*

77.09 mit Personenzug  
bei Liesing (um 1955)  
Foto: Kraus

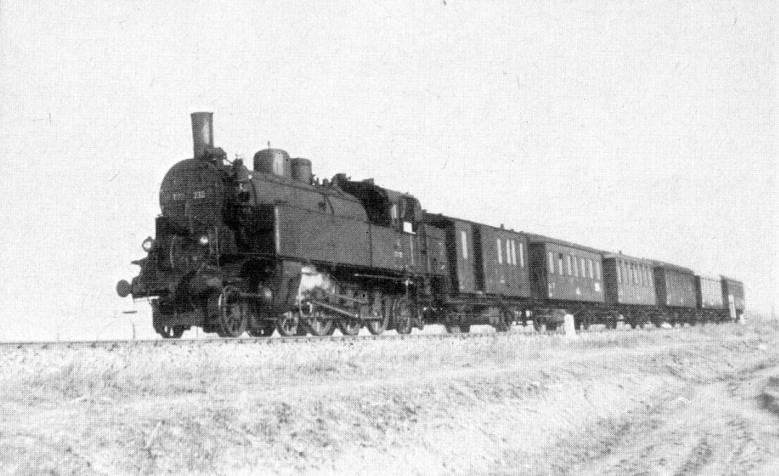


77.244 + 33, die  
„klassische“ Schnell-  
zugsbespannung  
schwerer Südbahnzüge.  
Im Meidlinger Ein-  
schnitt (1954)  
Foto: Pfeiffer

77.05 mit „Orientexpress“  
auf der Donauländebahn  
in Hetzendorf (12.10.1956)  
Foto: Herrmann







*T 77.232 mit Personen-  
zug bei Atzgersdorf  
(um 1952)*

*Foto: Kraus*

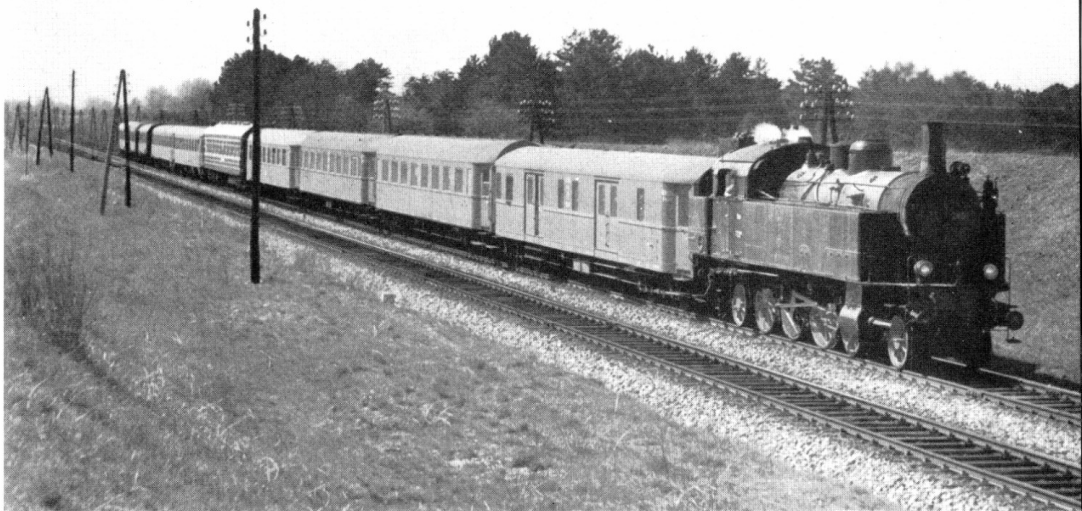
*77.263 in Liesing  
(9.5.1956)*

*Foto: Herrmann*

*Bild unten: T 77.232 bei  
der Ausfahrt aus dem  
Wiener Südbahnhof  
(ca. 1954)*

*Foto: Fröhlich*





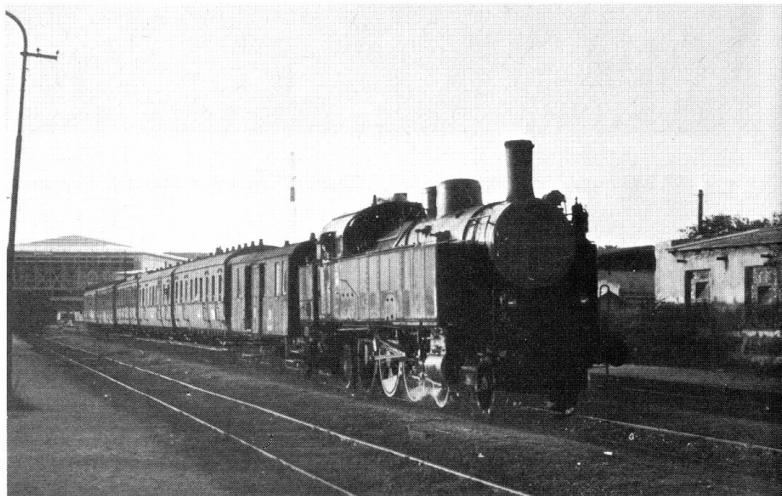
*77.285 mit E 875 (Vorläufer des „Chopin“) zwischen Deutsch Wagram und Straßhof (6.4.1957)  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft*

*3.6.1961: Ankunft des Sonderzuges aus Marchegg mit dem sowjetischen Ministerpräsidenten  
Nikita Chruschtschow in Wien Ostbahnhof: 77.40 + 75 Foto: Horn*





*77.05 mit P 2551 bei der  
Ausfahrt aus dem Wiener  
Ostbahnhof (19.1.1956)  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft*



*77.253 mit Personenzug  
nach Bruck an der Leitha  
(alte preußische Seitenab-  
teilwagen) in Wien Ost  
(24.9.1955)*

*Foto: Göller*



*T 77.277 mit P 2618 im  
Bhf. Lanzendorf/Ranners-  
dorf (12.7.1954)  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft*



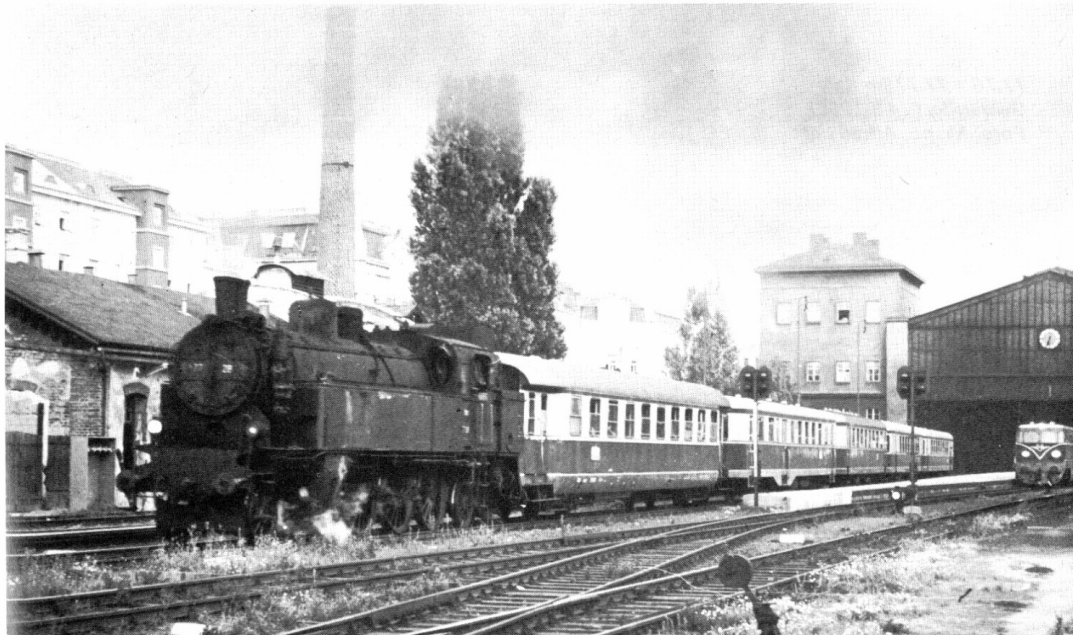


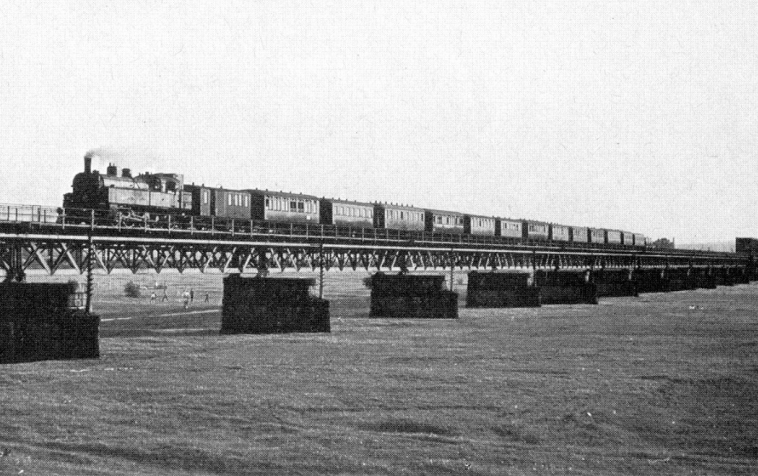
*77.22 mit Gmünder Eilzug zwischen Klosterneuburg und Kritzendorf (10.6.1957)*

*Foto: Gerhard Luft*

*77.28 mit Triebwagen-Ersatz-Eilzug nach Krems bei der Ausfahrt aus Wien FJB*

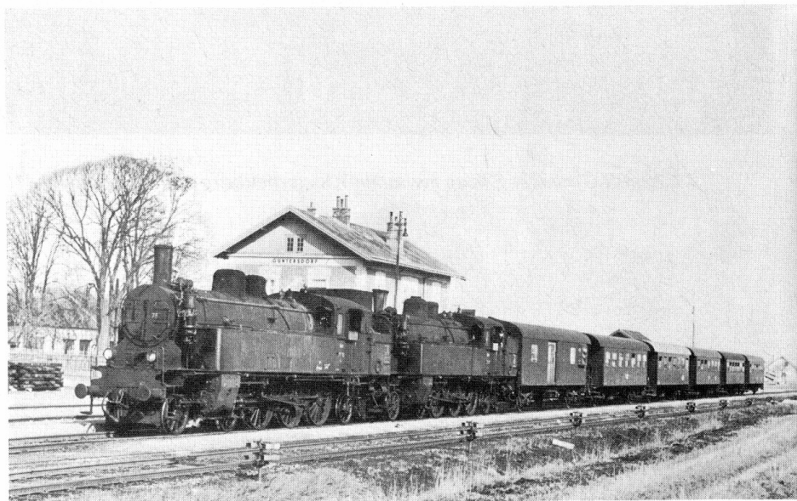
*Foto: Kraus*





*Retzer Personenzug auf  
der Nordwestbahnbrücke  
(1958)*

*Foto: Mr. ph. Alfred Luft*



*77.76 + 77.77 im Bhf.  
Guntersdorf (4.5.1965)*

*Foto: Mr. ph. Alfred Luft*



*77.246 mit Drosendorfer  
Personenzug im Bhf.  
Jedlesee (1959)*

*Mr. ph. Alfred Luft*

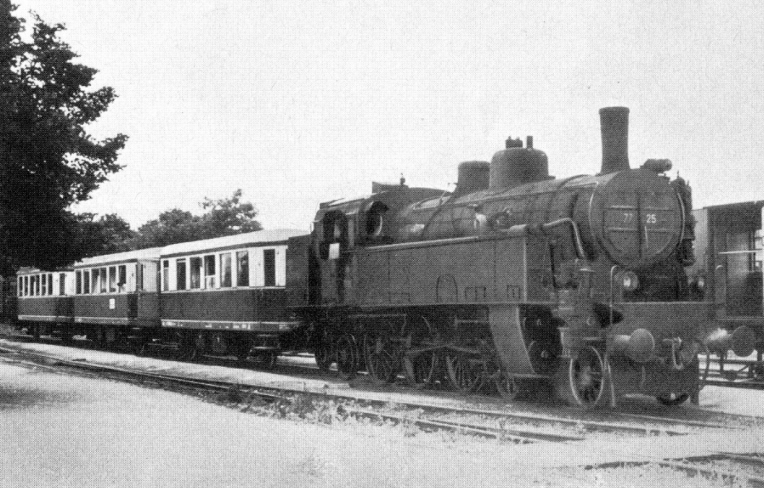
*T 77.218 mit P 2417 bei  
der Einfahrt in Stadlau  
(19.8.1955)  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft*



*77.25 in Droßendorf  
Foto: Schmied*

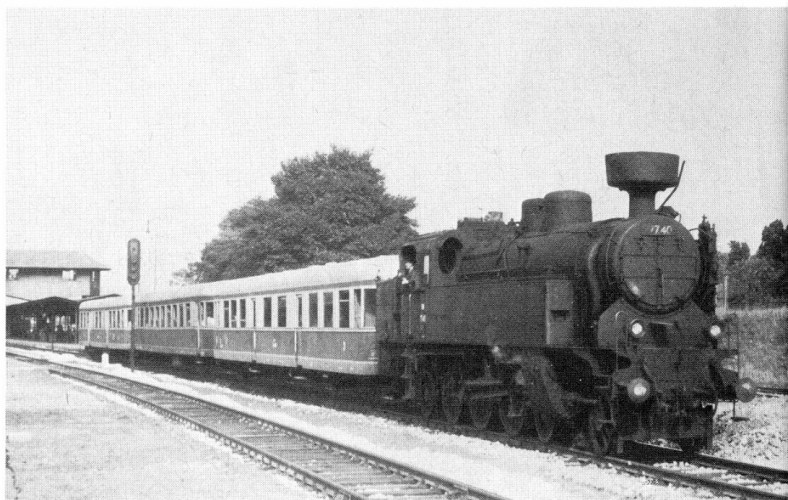
*77.33 mit P 2216 bei der  
Einfahrt in den Nordwest-  
bahnhof (28.5.1959)  
Foto: Haftel*





77.25 + 7040.01, 02, 03  
in Wr. Neustadt/Schlepp-  
bhf. (10.7.1965)

Foto: Figlhuber



77.40 mit P 7829 in  
Meidling (1.7.1955)

Foto: Mr. ph. Alfred Luft

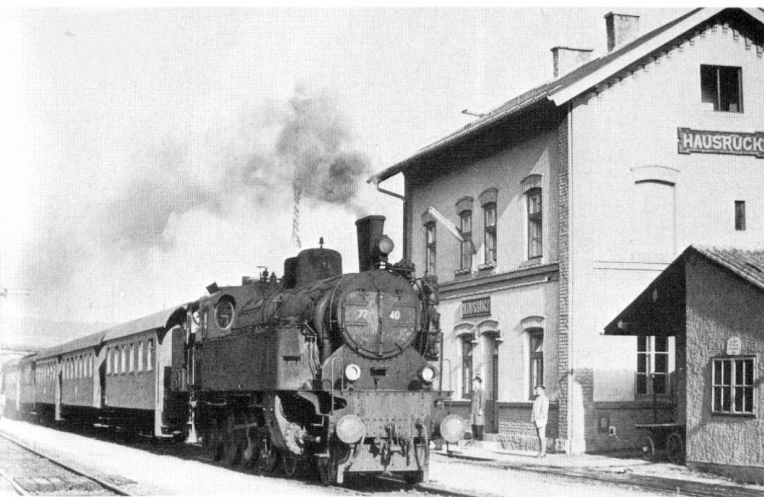
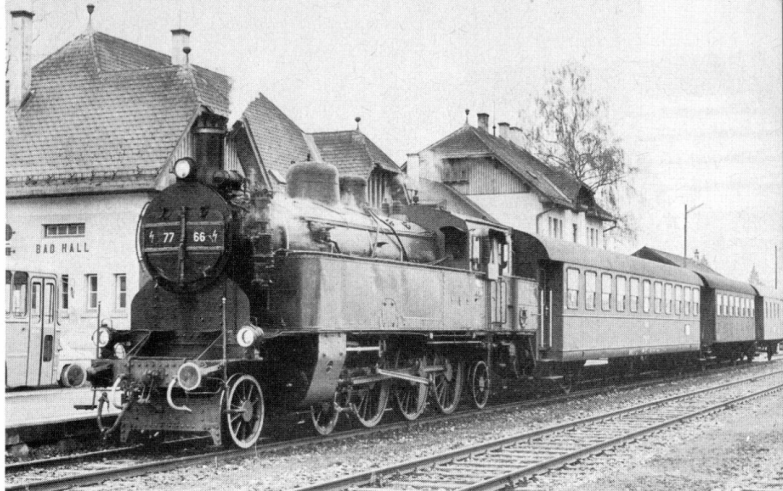


77.35 in Leoben  
(8.9.1959)

Foto: Mr. Ph. Alfred Luft

77.66 mit P 3935 in  
Bad Hall

Foto: Schmied



77.40 mit Triebwagener-  
satzzug 3420 im Bhf.  
Hausruck (27.6.1968)

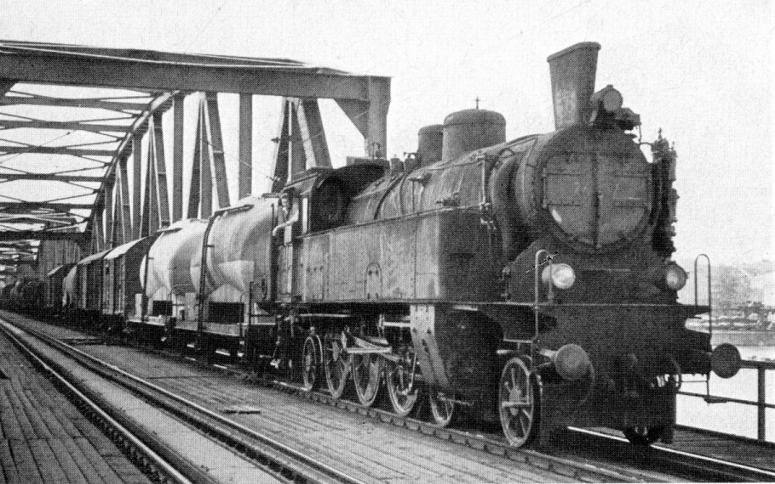
Foto: Schmied

77.03 mit Personenzug  
nach Puchberg in Unter  
Höflein

Foto: Schmied







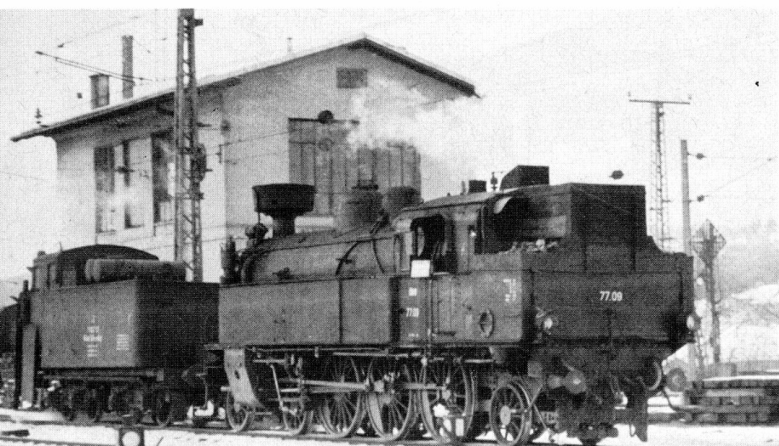
*77.17 mit Güterzug auf  
der Nordbahnbrücke  
über die Donau  
(22.6.1972)*

*Foto: Macho*



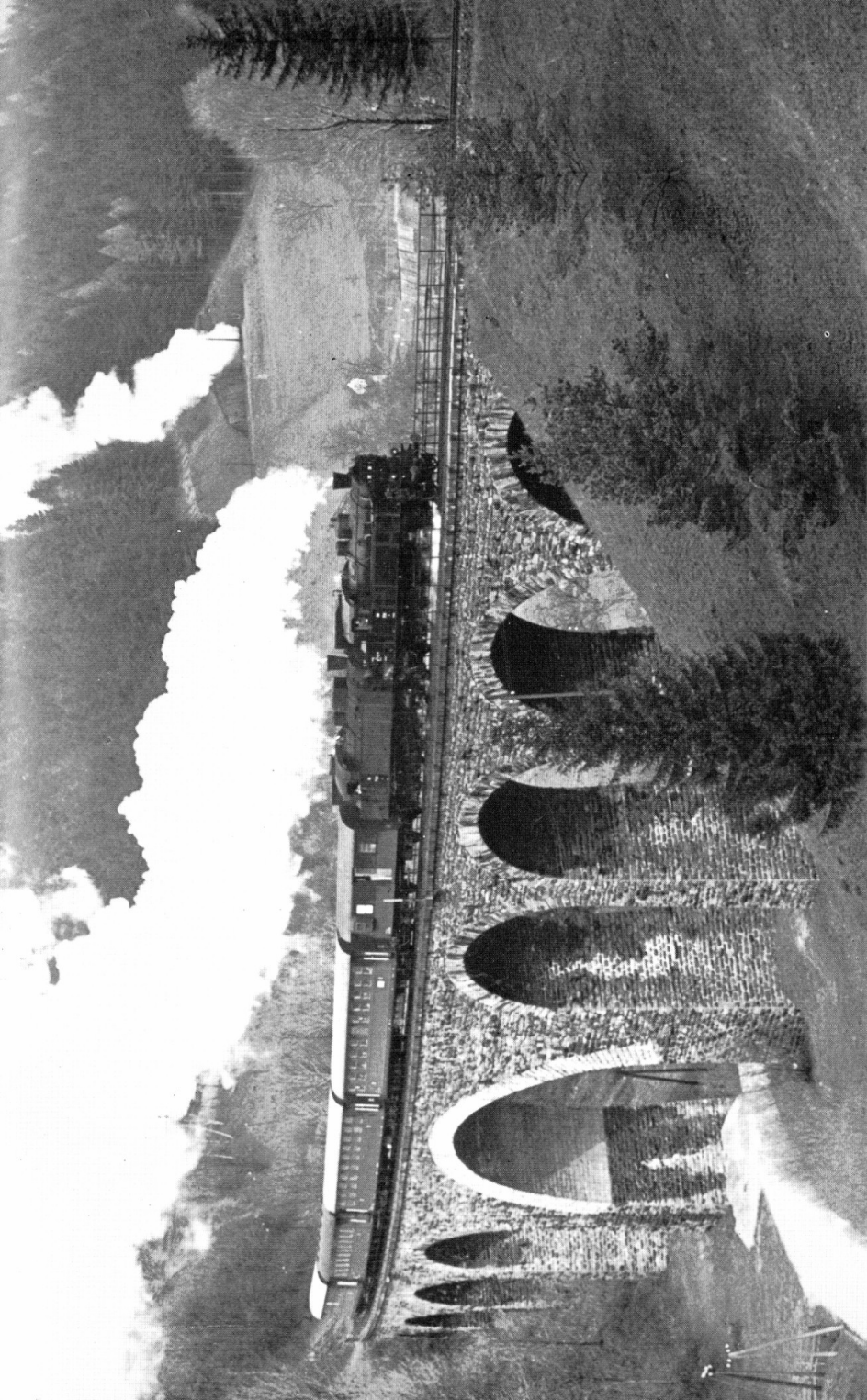
*77.40 zwischen Meidling  
und Altmannsdorf/Abzw.  
(1956)*

*Foto: Mr. ph. Alfred Luft*



*77.09 mit Klimaschnee-  
pflug nach Rückkehr von  
einer Räumfahrt am  
Rekawinkler Berg in  
Hütteldorf (17.4.1955)*

*Foto: Hoch*



77.31 + 77.242 mit E 943 am Ungarbachviadukt I (24.4.1965)

Foto: Schmied

