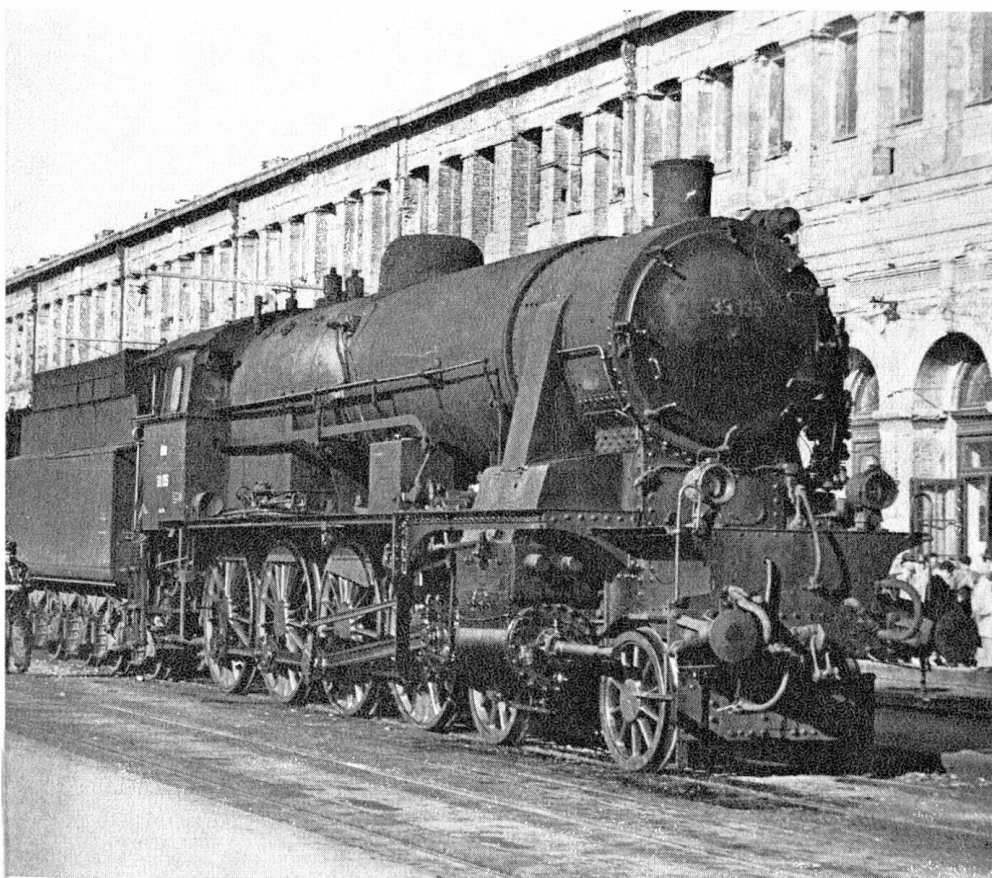


# BERÜHMTE ÖSTERREICHISCHE LOKOMOTIVEN

Die Reihen 570 und 113



# **Berühmte österreichische Lokomotiven**

## **Steckbrief 3**

### **DIE REIHEN 570 UND 113**

**Zusammengestellt von**

**Alfred HORN**

**und**

**Hans STERNHART**

**unter Mitarbeit von**

**Erich HOCH**

**Ing. Hans KRAL**

**Typenskizze: 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: „Ankunft im alten Wiener Südbahnhof.“ Beachten Sie die von einer 52er stammende Rauchkammertür, welche die 33.135 in den letzten Jahren hatte.

Foto: Ewald Göller

## Allgemeines

Ab dem Jahre 1910 beschaffte die österreichische Südbahn für den Schnellzugsdienst auf den Karststrecken eine 2C-Lokomotive. Diese, nach Entwürfen von Steffan und Prossy gebaute Maschine trug die Reihenbezeichnung 109. Der Kessel lag mit seiner Mittellinie 3000 mm über der Schienenoberkante, so daß der Stehkessel und die Box günstige Längen- und Breitenmaße erhalten konnten. Mit dieser 2C-Breitbox-Lokomotive hoffte die Südbahn, längere Zeit das Auslangen zu finden. Die Zugsgewichte stiegen jedoch von Jahr zu Jahr derart an, daß die Einführung einer stärkeren Type für den Reisezugsdienst nicht zu umgehen war! Mit Rücksicht auf die veralteten Südbahnwerkstätten und die kurzen Drehscheiben durfte die Gesamtlänge der Maschine 12,5 m, der Radstand wegen der Schiebebühnen 10 m nicht überschreiten. So gab es daher schon beim Entwurf für die neue Type erhebliche Schwierigkeiten und sie entstand durchaus nicht – durch Anfügen einer vierten Kuppelachse – aus der 2C-Reihe 109, wie oftmals behauptet wird.

Die von Dr. Steffan in der STEG-Fabrik ausgearbeiteten Entwürfe befassen sich ursprünglich immer mit einer 1D1-Ausführung. Der um die Jahreswende 1913/14 aufgestellte dritte Entwurf zeigt einen Radstand von nur 9,5 m, die Zylinder sind unter 1 : 10 geneigt, als Treibsatz dient die dritte Kuppelachse. Beachtenswert bleibt, daß trotz des kurzen Radstandes ein Kessel mit 6 m Rohrlänge und 231,5 m<sup>2</sup> Verdampfungsfläche unterzubringen gewesen war. Die Maschine hatte im Aussehen gewisse Ähnlichkeiten mit der Gölsdorfschen 110.

Leider entschloß man sich jedoch, von der hinsichtlich der Laufeigenschaften günstigeren 1D1- zur 2D-Form zu greifen. Entsprechend der großen Rostfläche mußte der Stehkessel über den Rahmen versetzt werden. Die Kesselmitte rückte auf das damals noch unerreichte Maß von 3250 mm. Erstmals in Österreich bekam diese Reihe auch einen wirklich reichlich bemessenen Überhitzer, der in 4 Reihen zu je 8 Elementen angeordnet ist. Der bei der Südbahn damals gebräuchlichen Norm entsprechend, sind Kolbenschieber mit innerer Einströmung angewendet. Radsätze und Drehgestelle waren gleich der 109. Noch im Jahre 1915 wurden mit der Reihenbezeichnung 570 zwei solche Maschinen von der STEG-Fabrik an die Südbahn abgeliefert. Die Probefahrten legten sie zwischen Ternitz und Wr. Neustadt ab, wobei 130 km/h erreicht wurden.

Ihr Geschäft hätte der Schnellzugsdienst auf den Karststrecken sein sollen, wo die 109 zu ersetzen gewesen wäre. Da sie jedoch aus verschiedenen Gründen anfänglich nicht besonders hervortreten konnten, beließ man die 570er in Wien, wo sie mit Schnellzügen bis Mürzzuschlag fuhren. Zwischen Wien und Gloggnitz konnte sie 520 t ohne Vorspann befördern. An einen Durchlauf Wien–Graz war vorerst nicht zu denken, da die Wasserkräne zwischen Mürzzuschlag und Graz durchwegs nur 1 m<sup>3</sup>/min hergaben und der 27-m<sup>3</sup>-Tender zu lange für die Füllung benötigt hätte. Kriegsbedingte Zinklager führten außerdem zu oftmaligen Heißläufern. Erst Ende 1916 fuhren sie dann Wien–Laibach.

Im Mai 1916 unternahm die Kaschau–Oderberger Bahn auf ihrer Bergstrecke Ruttka–Csorba–Iglo Versuchsfahrten mit einer 570, die dermaßen erfolgreich verliefen, daß die KOB sofort 5 nur unwesentlich modifizierte Lokomotiven bestellte. Sie wurden von der STEG im Jahre 1917 geliefert und bekamen die KOB-Nummer 351–355, später CSD 455.001–005.

Die ursprünglich in Aussicht genommene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für die Reihe 570 wurde von der Aufsichtsbehörde auf 85 km/h reduziert.

Obwohl die 570 eigentlich als Schnellzugslokomotive gedacht war, konnte man sie eher als „österreichische“ Eilzugslokomotive bezeichnen, was ja später durch die Reihenbezeichnung bei der DR ihre Bestätigung fand. Das Fehlen einer hinteren Laufachse machte sich schon bei mäßig hoher Geschwindigkeit und bei Fahrt im Bogen durch höchst unruhigen Lauf bemerkbar. Als daher nach dem ersten Weltkrieg die ÖBB für die Westbahn Schnellzugslokomotiven beschaffen mußte, stand ein Weiterbau der 570 kaum zur Debatte. Sektionschef Rihosek wollte die 310 in verstärkter Form nachbauen. Sein Amtsnachfolger Taussig entschied sich jedoch, trotz Vorliegen anderer Projekte, für die Achsfolge 2D, wobei als Vorbild die Reihe 570 angesehen wurde. Das bot Gelegenheit, manche Mängel, die der 570 noch anhafteten, zu beseitigen. Um dem, häufig festzustellenden, Warmwerden der Stangenlager zu begegnen, verkleinerte man den Zylinderdurchmesser von 610 auf 560 mm, bei gleichzeitiger Vergrößerung des Hubes von 650 auf 720 mm, ersetzte die Kolbenschieber durch Lentz-Ventilsteuerung und erhöhte den Dampfdruck von 14 auf 15 atü. Da keine Rücksicht mehr auf kleine Werkstätten zu nehmen war, konnte auch das Führerhaus geräumiger gestaltet werden.

Zwischen 1923 und 1928 wurden insgesamt 40 solche Lokomotiven abgeliefert. 33 baute die STEG und 7 lieferte 1924 Floridsdorf. Sie machten ihre Probefahrten stets zwischen Kledering und Götzendorf, wobei Höchstgeschwindigkeiten bis zu 126 km/h erreicht wurden. An den Maschinen wurden im Laufe der Zeit zahlreiche Umbauten vorgenommen. So hatte die 113.01–25 ursprünglich die Original-Lentz-Ventilsteuerung, die später auf die ÖBB-Norm mit Zwischenhebel umgebaut wurden. Die erste Serie hatte ursprünglich nur einschienige Kreuzkopfführung. Als es zu oftmaligen Heißläufern kam, entschloß man sich zum Umbau auf zweischienige Ausführung. Lediglich die 106 behielt bis zum Ende die einschienige Form.

Wie schon bei der 570, so wurde auch die in Aussicht genommene Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h für die Reihe 113 auf Antrag der Aufsichtsbehörde im Jahre 1934 mit 85 km/h festgesetzt.

Die 113 zeichnete sich durch große Zugkraft aus, war beim Personal recht beliebt und kann als vorzügliche Fernpersonenzugslokomotive bezeichnet werden. Für größere Geschwindigkeiten war sie nicht geeignet, da ihre Laufeigenschaften im Bereich ab 80 km/h ungünstig wurden. Für die speziellen Verhältnisse auf den wichtigsten österreichischen Hauptstrecken war sie jedoch in jeder Hinsicht zweckentsprechend, besonders was die Leistung auf neigungsmäßig ungünstigen Abschnitten betrifft. Sie konnte ihre Aufgaben bis zum Ende der Dampflokotiv-Zugförderung auf den mit Schnellzügen befahrenen wichtigsten Hauptstrecken zur vollsten Zufriedenheit erfüllen, wenngleich ihre Höchstgeschwindigkeit vor allem für die letzte Zeit schon als recht bescheiden anzusprechen war. Immerhin hat sie die jüngere, größere und leistungsfähigere echte Schnellzugsreihe 12 (214) beträchtlich überlebt, was eindeutig für sie spricht.

Auch die Reihe 113 fand nach ihrer Indienstellung große Beachtung und die polnischen Staatsbahnen entschlossen sich zu einem Nachbau. Die Firma Chrzanow baute mit der Reihenbezeichnung Os 24 insgesamt 60 Maschinen dieser Type ohne wesentliche Änderungen nach.



# STATISTIK

## Reihe 570

Baudaten	SB. bzw. BBO-Nr.	DRB-Nr.	Verbleib ab 1945	
StEG 4000/15	570.01	33 001	ÖBB 133.01	† 25. 9. 1954
4001	02	002	02	† 20. 1. 1954
<b>Reihe 113</b>				
StEG 4693/23	113.01	33 101	ÖBB 33.101	† 25. 10. 1960
4	2	2	2	† 15. 12. 1965
5	3	3	3	† 3. 2. 1968
6	4	4	33.104	† 21. 10. 1963
7	5	5	JZ 06-101 =	10-001
8	6	6	ÖBB 33.106	† 20. 10. 1962
9	7	7	7	† 21. 11. 1958
4700	8	8	8	† 15. 3. 1960
1/24	9	9	9	† 10. 7. 1962
2	113.10	33 110	110	† 3. 12. 1962
3	1	1	33.111	† 2. 8. 1963
4	2	2	JZ 06-102 =	10-002
5	3	3	ÖBB 33.113	† 5. 11. 1961
6	4	4	4	† 10. 12. 1960
7	5	5	5	† 3. 2. 1968
8	6	6	6	† 20. 10. 1962
9	7	7	7	† 10. 9. 1962
4710	8	8	8	† 15. 3. 1960
Ff 2866	9	9	9	† 3. 2. 1968
7	113.20	33 120	120	† 21. 11. 1958
8	1	1	1	† 2. 8. 1963
9	2	2	33.122	† 3. 2. 1968
2870	3	3	JZ 06-103 =	10-003
1	4	4	ÖBB 33.124	† 15. 3. 1960
2872	5	5	<sup>2)</sup>	
StEG 4735/25	6	6	JZ 06-104 =	10-004
6	7	7	ÖBB 33.127	† 2. 2. 1959
7	8	8	8	† 3. 2. 1968
8	9	9	9	† 3. 2. 1968
9	113.30	33 130	130	† 21. 10. 1963
4740	1	1	33.131	† 5. 11. 1961
1	2	2	JZ 06-105 =	10-005
2	3	3	ÖBB 33.133	† 27. 10. 1963
3	4	4	4	† 8. 7. 1960
4744	5	5	5	† 15. 3. 1960
4820/28	6	6	6	† 15. 3. 1960
1	7	7	7	† 25. 1. 1961
2	8	8	8	† 21. 10. 1963
3	9	9	9	† 10. 7. 1962
4824	113.40	33 140	<sup>3)</sup>	

Vz 01045<sup>1)</sup>

Vz 01039

Alle Lokomotiven der Reihe 113 wurden mit vierachsigen Tendern der Reihe 85 geliefert. Hier verblieben sie ausnahmslos bis 1935. Dann gab es erstmals Änderungen. Wegen der zu kurzen Drehscheibe in Selzthal erhielten drei Knittelfelder 113er für dauernd Tender der Reihe 156.

Es waren dies 113.05 (156.1571), 113.06 (156.822) und 113.12 (156.1824). Später bekam auch noch die 4. Knittelfelder 113, die 113.04 den Tender 156.22. Die Tender 156.05 und 06 kamen als Hilfstender nach Wien-Süd. Ab Sommer 1936 kam es auch in Linz zu einer Änderung. Auch hier wurden drei 113er mit Linzer Hilfstendern versehen (113.13, 16 und 36 – Hilfstender 256.01, 56.340, 156.212, 2199 u. a.).

<sup>1)</sup> Für das Eisenbahnmuseum hinterstellt.

<sup>2)</sup> Bw Wien-Süd, ab 7. II. 1945 RAW Gmünd, weiteres Schicksal unbekannt.

<sup>3)</sup> Bw Wien-FJBhf., am Ostermontag 1945 im Bhf. Limberg-Maissau fliegerbeschädigt (Tief-flieger), am 8. VI. 1945 in Gmünd, am 10. VI. 1945 Abtransport durch CCCP, weiteres Schicksal unbekannt.

Bei CSD konnte keine festgestellt werden.

Ab 1939 begann dann ein starker Wechsel. Drehscheiben wurden vergrößert, daher erhielten die Linzer und Knittelfelder 113er wieder ihre angestammten 85er-Tender zurück. Die Tender waren im Krieg dann meist nicht mehr angeschrieben. Inwieweit daher die 1953 durchgeführte Neubezeichnung stimmt, kann nicht mehr 100 %ig festgestellt werden.

Die Reihe 570 war mit den vierachsigen Tendern der Reihe 87.01–02, später 9185.01–02 gekuppelt.

### **Kategorie It der KOB**

StEG 4219–23/1917=351–355=CSD 455.001–005

### **Reihe Os 24 der PKP**

Insgesamt wurden 60 Stück gebaut, hiervon gelangten durch den Ostfeldzug 16 Stück zur DRB, welche sie als 33 201–216 bezeichnete. 10 dieser Maschinen kamen im Verlauf des Rückzuges an der Ostfront bis nach Österreich. Es handelte sich dabei zum größten Teil um Rückführ-Schadlokomotiven, die zur Ausbesserung ins RAW Knittelfeld kamen. Mit Ausnahme von 2 Maschinen (33 202 und 209), die schon von der DR wieder auf der Südbahnstrecke in Betrieb genommen wurden, standen die anderen 8 Lokomotiven in Niklasdorf abgestellt. Sie kamen unter anderem auch mit den englischen Militär-Schnellzügen 199/198 über Meidling–Hauptzollamt bis Wien-Aspangbahnhof.

Bei Kriegsende 1918 verblieb die Reihe 570:

570.01 (Maschine) im Heizhaus Triest  
01 (Kessel) Werkstätte Marburg  
02 im Heizhaus Marburg

Um die beiden Maschinen entbrannte ein heftiger Streit zwischen Jugoslawien und Italien. Jugoslawien beanspruchte die Maschine 570.01, Italien den Kessel der 570.01.

Nach dem Abkommen von Rom (Lokaufteilung der Südbahn) erhielt Jugoslawien die 570.01 und 02 zugesprochen. Aus nicht bekannten Gründen tauschte Jugoslawien jedoch noch im gleichen Jahr die beiden 570er mit Österreich gegen 4 Maschinen der Reihe 17c (374–377).

Ein interessantes und in Fach- bzw. Eisenbahnfreundeskreisen viel beachtetes Schicksal hatte der Kessel Nr. 4001 der Lokomotive 570.02. Er wurde 1931 mit dem Kessel der 113.33 getauscht und kam nie wieder zur Stammlokomotive zurück. Markantes Merkmal war, daß (neben verschiedenen anderen Kleinigkeiten) die 570.02 ab 1931 die ungeteilte Rauchkammertür einer 113 hatte.

Kessel Nr. 4001:

570.02	5. 10. 1915 – 9. 9. 1931	
113.33	31. 10. 1931 – 31. 10. 1937	(Kessel und geteilte Rauchkammertür)
113.35	7. 2. 1938 – 7. 7. 1940	(Kessel und geteilte Rauchkammertür)
33.110	30. 9. 1914 – 4. 11. 1947	(nur Kessel der 570)
33.133	12. 5. 1948 – 1. 3. 1956	(nur Kessel der 570)
33.109	27. 8. 1956 – 10. 7. 1962	(nur Kessel der 570, jedoch geändertes Aussehen)

## BETRIEB

### Lieferung der Reihe 113 an die BBO

1923	8 Stück	01–08	8 Stück am Jahresende
1924	17 Stück	09–25	25 Stück am Jahresende
1925	7 Stück	27–33	32 Stück am Jahresende
1926	3 Stück	26, 34, 35	35 Stück am Jahresende
1927	– Stück		35 Stück am Jahresende
1928	5 Stück	36–40	40 Stück am Jahresende

### Stationierung:

1923 in Wien-West

ab 1924 auch in Linz

ab 1925 auch in Wien-FJB, Knittelfeld, Mürzzuschlag (auch die 570er sind in Mürzzuschlag) und in Salzburg (113.01, 05, 10, 13, 19, 20, 30, 31, 33 für die Schnellzüge Salzburg–Tauernbahn und Salzburg–Innsbruck)

1928: Die neugelieferten 113er kommen nach Wien-West: 37, 39,  
Linz: 36, 38, 40

Elektrischer Betrieb ab 3. 4. 1928 Saalfelden–Wörgl  
ab 16. 9. 1929 Salzburg–Schwarzach-St. Veit  
ab 11. 3. 1930 Schwarzach-St. Veit–Saalfelden

Die dadurch freiwerdenden 113er vom Heizhaus Salzburg kamen 1928/29 nach Wien-FJB und nach Knittelfeld.

### Reihe 113

	1. 3. 1931	31. 12. 1931	31. 12. 1932	31. 12. 1933	31. 12. 1934	31. 12. 1935	1. 9. Herbst 1937	1938
Wien-West	11	9	9	8	8	8	2	5
Wien-FJB	8	–	–	–	–	–	–	–
Wien-Süd	–	–	–	16	17	17	21	17
Linz	7	11	13	11	11	11	14	15
Knittelfeld	12	13	10	5	4	4	3	3
Mürzzuschlag	2	2	2	–	–	–	–	–
Graz	–	5	6	–	–	–	–	–

### Reihe 570

Wien-West	–	–	–	–	–	–	2	2
Wien-Süd	–	–	–	2	2	2	–	–
Mürzzuschlag	2	2	2	–	–	–	–	–

1931: Die 670er von Bischofshofen kommen nach Wien-FJB, die dadurch freiwerdenden 113er bekommt Heizhaus Graz.

1933: Wien-Süd bekommt die 113er von Graz und Mürzzuschlag und den halben Bestand von Knittelfeld sowie 570.01 und 02 von Mürzzuschlag.

1937: Wien-West 214.08–13 Neulieferung, dadurch 113er-Abgabe an Wien-Süd und Linz.

Bei den im Betrieb der BBÖ verbliebenen, von Wien nach Norden und Nordwesten führenden Bahnlinien kann wegen der Kürze der Strecken von Lokomotivlangläufen nicht mehr gesprochen werden. Nur auf der Westbahn werden in der Sommerfahrordnung 1923 und in der Winterfahrordnung 1924/25 die Schnellzüge von Wiener Lokomotiven der Reihe 310 bis Salzburg (313 km) geführt. Mit Ende der Winterfahrordnung 1924/25 fanden diese Lokomotivlangläufe wieder ihren Abschluß und es wurden die Schnellzüge von Lokomotiven des Heizhauses Wien-West wieder nur bis Linz gefahren. Die zweite, längere Bahnlinie in Österreich, die ehem. Südbahn von Wien über Graz nach Marburg, führte zum Zeitpunkt ihrer Verstaatlichung im Jahre 1924 keine Lokomotivlangläufe. Es galt damals als Grundsatz im Zugförderungswesen, Berglokomotiven nur auf Steilrampen und Flachlandlokomotiven nur auf Flachlandstrecken zu verwenden. Man fand es selbstverständlich, daß seit jeher in Gloggnitz und Mürzzuschlag Lokomotivwechsel zwischen Flachland- und Berglokomotiven erfolgte und in der Strecke Gloggnitz–Mürzzuschlag ausschließlich Berglokomotiven (Reisezüge wurden mit der Reihe 580 geführt) die Züge beförderten.

Dies änderte sich grundsätzlich nach Indienststellung der leistungsfähigen Lokomotiven der Reihe 114 und 214. Die Schnellzugsfahrzeiten auf der Westbahn wurden gekürzt und ohne Mannschaftswechsel die Schnellzüge von Wien nach Salzburg (313 km) und von Wien nach Passau (293 km) gefahren. Desgleichen wurde im Jahre 1931 bei einigen Schnellzügen und Fernpersonenzügen in der Strecke Wien–Graz–Marburg und Knittelfeld–Tarvisio der Lokomotivlanglauf eingeführt. Das Bestreben, mit Dampflokomotiven über längere Strecken ohne Lokomotivwechsel zu fahren, wurde auch 1932 weiter verfolgt und ausgedehnt. Im Schnellzugsdienst wurden Lokomotiven der Reihe 113 auf der Strecke Wien–Westbahnhof–Amstetten–Selzthal–Bischofshofen (342 km) eingesetzt. Seit Beginn der Sommerfahrordnung 1933 fuhren die Schnellzüge mit Lokomotiven der Reihe 113 von Wien–Südbahnhof bis Tarvisio (397 km) mit Mannschaftswechsel in Knittelfeld oder Mürzzuschlag. Linzer Lokomotiven führten auch den Prag–Agramer Schnellzug.

Seit dem Sommerfahrplan 1936 wurden auf der Strecke Wien–West–Selzthal–Innsbruck keine Schnellzüge mehr geführt und es verkehrte nur noch im Sommer ein Eilzugpaar, das von Lokomotiven der Reihe 113 des Heizhauses Linz nach Wien bzw. Bischofshofen gefahren wurde. Vom Heizhaus Wien–West sind planmäßig Lokomotiven der Reihe 113 bzw. 570 nur noch für die am Wochenende geführten Sportzüge nach Bischofshofen bzw. Selzthal vorgesehen; dadurch sind die 113.18, 25, 570.01, 02, die außer auf den vorgenannten Zügen nur im Bedarfsfall eingesetzt wurden, bis Februar 1938 meist ohne Beschäftigung gewesen.

Nach dem Einmarsch deutscher Truppen in Österreich stieg der Verkehr schlagartig an.

Die vielen Sonderzüge und die oftmalige Führung von Schnellzügen in zwei Teilen erforderte ab Mitte März 1938 nicht nur den täglichen Einsatz der in Wien–West stationierten 113er und 570er, sondern auch noch die Zuteilung einer fünften Maschine (113.11 – im Juli 1938 zurück nach Wien–Süd und dafür von dort 113.10). In der zweiten Hälfte März 1938 waren auch die 113.02, 04 und 10 dem Heizhaus Wien–West vorübergehend zugeteilt. Am Samstag, dem 9. IV. 1938, fuhr Adolf Hitler mit seinem Sonderzug mit der 113.01+113.03 von Linz nach Wien–West (Rede am 9. IV. 1938 in der Nordwestbahnhalle).

## **RBD Linz**

Ab 1939 fuhren die im Bw Linz stationierten 33er mit D-Zügen und Schnellzügen für Fronturlauber auch auf der 323,7 km langen Strecke Linz–Regensburg–Nürnberg (vom Bw Regensburg kamen 03 und 18<sup>4</sup> bis Linz). Durch Zugang der Reihe 03 in den Jahren 1940 und 1941, und der Reihe 19<sup>1</sup> in den Jahren 1942 und 1944 wurden Maschinen der Reihe 33 im Jahre 1940 nach Bw Wien-Ost und 1941–1944 an die RBD Villach abgegeben. Die zwei 570er (33<sup>9</sup>) sind vom 5. IV. 1943 bzw. 17. XII. 1941 bis 29. XII. 1943 in Linz beheimatet gewesen.

## **RBD Wien**

Im Bw Wien-Ost wurden im Oktober 1940 von der Reihe 33<sup>1</sup> sechs Stück (33 101, 110, 115, 117, 119 und 134) stationiert, die nicht nur D-Züge nach Hegyesalom, sondern auch Korridorzüge Wien–Lundenburg–Brünn–Böhmisch-Trübau–Wildenschwert (244 km) führten. 33 119 bekam zu dieser Zeit große Windleitbleche und Sandkasten am Kessel neben dem Dampfdom.

Zu den ab Oktober 1940 im Bw Wien-FJB stationierten 33 111 und 33 140 kamen im Februar 1942 die sechs Stück 33er vom Bw Wien-Ost dazu. Sie fuhren Wien-FJB–Gmünd–Budweis. Nachdem die 33 117 am 15. I. 1943 nach Bw Wien-Süd abgegeben wurde, blieb in Wien-FJB der Stand mit 7 Stück bis April 1945 unverändert.

Ab 1942 fuhr die Reihe 33 auch mit D-Zügen auf der 447 km langen Strecke Wien–Zagreb (seit 1941 waren davon 424,5 km Wien-Süd–Graz–Marburg/Drau–Steinbrück–Brückl–Savski Marov im Betrieb der RBD Wien). Im Winter 1942/43 war vorübergehend die 33 001 in Wien-Süd beheimatet.

### **RBD Wien – Stand der Reihe 33 am 31. März 1945**

#### **Wien-FJB**

7 Stück 101, 110, 111, 115, 119, 134, 140

#### **Wien-Süd**

18 Stück 102, 103, 104, 107, 114, 117, 118, 120, 122, 123, 125, 126, 129, 130, 131, 133, 137, 138

#### **Zu Wien-FJB:**

Von den 7 Stück im Bw Wien-FJB stationierten blieben 3 Stück nördlich der Donau

33 101 ab 14. 4. 1945 im Stand von Gmünd

ab Juni 1945 in Straßhof

ab 7. 9. 1945 in Wien-Süd

33 115 ab 8. 6. 1945 in Gmünd

am 10. 6. 1945 ab nach dem Osten (kalt), taucht

ab Juni 1945 im Stande von Straßhof auf und

ab 6. 2. 1946 in Wien-Süd (stand bereits im Dezember 1945 in Wien-NW)

33 140 stand bei Kriegsende fliegerbeschädigt in Limberg-Maissau

ab 8. 6. 1945 in Gmünd

ab 10. 6. 1945 ab nach dem Osten (kalt)

#### **Zu Wien-Süd:**

33 102 am 19. 4. 1945 CCCP, ab nach Wr. Neustadt (–Osten?), jedoch entgleist im RAW

Inzersdorf und ab 26. 7. 1945 wieder in Wien-Süd

33 104 in Wiener Neustadt, ab Juli 1945 zur Reparatur in Aspang, am 8. 9. 1945 von Aspang

nach Wien-Süd (war im Stand Wr. Neustadt)

33 117 am 19. 4. 1945 CCCP, ab nach Wr. Neustadt (–Osten?), in Wiener Neustadt stehen-

geblieben und ab 7. 9. 1945 wieder in Wien-Süd

33 118 RAW Marburg, ab 9. 5. 1945 in Graz

33 120 ab 26. 4. 1945 Bw. Knittelfeld

33 123 März 1945 in Wien-Süd, zurückgestellt nach Kriegsende bei JDZ, war möglicherweise

schon im RAW Marburg

33 125 seit 7. 2. 1945 im RAW Gmünd (Česke Velenice)

33 126 im Betrieb – nach Kriegsende bei JDZ, wahrscheinlich vom Kriegsende in Jugoslawien

gestoppt

ab 12. 4. 1945 Bw Knittelfeld

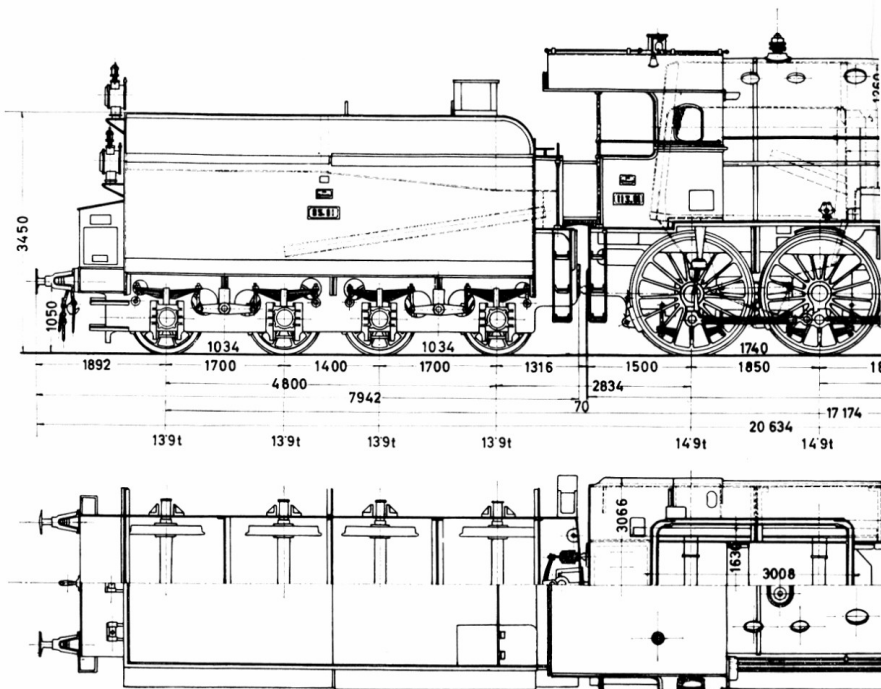
33 131 ab 13. 3. 1945 fliegerbeschädigt in Ternitz,

ab 28. 7. 1945 in Mürzzuschlag (kam dadurch in britische Zone!)

33 137 ab 9. 4. 1945 Bw Knittelfeld

33 138 ab 9. 4. 1945 Bw Knittelfeld

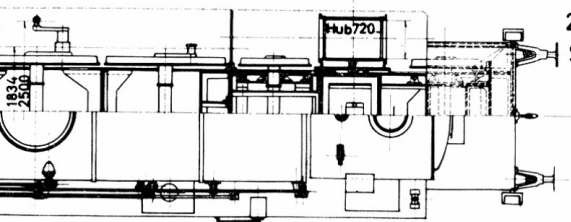
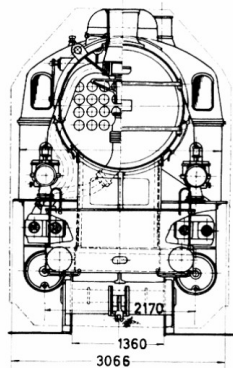
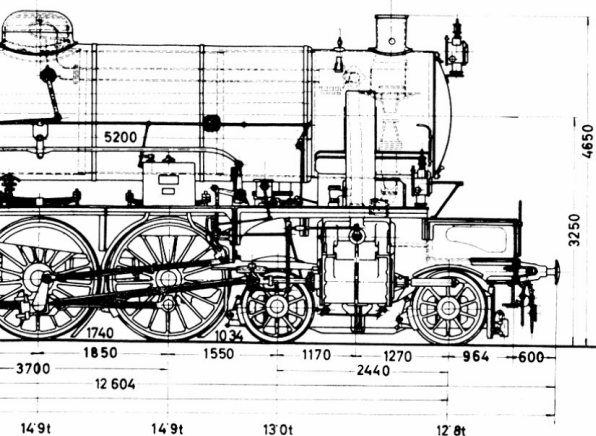
ab 1. 5. 1945 Bw Villach-Hbf.



### Technische Daten:

Reihe:		SB 570	Ks.-Od It	BBO 113	PKP Os 24
Fester Achsstand	mm	3700	3700	3700	3700
Ganzer Radstand	mm	9540	9540	9540	9540
Zylinderdurchmesser	mm	610	610	560	615
Kolbenhub	mm	650	650	720	650
Treibrad-Durchmesser	mm	1740	1740	1740	1750
Laufrad-Durchmesser	mm	1034	1034	1034	1000
Dampfspannung	atü	14	14	15	14
Anzahl der Rohre		32/153	32/153	32/151	32/161
Heizfläche der Rohre	m <sup>2</sup>	200,3	201,8	196,5	202,24
Heizfläche der Feuerb.	m <sup>2</sup>	16,1	16,1	16,1	16,1
Heizfläche der Überh.	m <sup>2</sup>	86,0	75,4	75,5	75,5
Gesamtheizfläche	m <sup>2</sup>	302,4	293,3	288,1	293,84
Rostfläche	m <sup>2</sup>	4,47	4,47	4,47	4,55
Leergewicht	t	75,5	78,0	77,6	82,4
Dienstgewicht	t	84,9	86,1	85,1	90,0
Reibungsgewicht	t	58,4	59,9	59,5	63,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	100*)	80	90*)	90

\*) später 85 km/h



## 2D Heißdampf Zweizylinder Schnellzug Lokomotive der BBÖ

### Reihe(113)33

Maßstab der Zeichnung 1: 50

Maßstab des Abdruckes 1: 120

#### STAND DEZEMBER 1931

Wien-West: 113.12, 16, 17, 18, 22, 23, 26, 28, 32, 37, 39  
 Wien-FJB: 113.02, 13, 14, 21, 24, 30, 33  
 Linz: 113.29, 31, 34, 35, 36, 38, 40  
 Mürrzzuschlag: 113.10, 11  
 570.01, 02  
 Knittelfeld: 113.01, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 15, 19, 20, 25, 27

#### STAND MÄRZ 1945

Wien-Süd: 33.102, 103, 104, 107, 114, 117, 118, 120, 122,  
 123, 125, 126, 129, 130, 131, 133, 137, 138  
 Wien-FJB: 33.101, 110, 111, 115, 119, 134, 140  
 Villach I: 33.001, 002  
 33.112, 113, 116, 127, 128, 135, 139  
 Knittelfeld: 33.105, 106, 108, 109, 121, 124, 132, 135

#### STAND DEZEMBER 1948

Wien-FJB: 33.102, 111, 114, 117, 119, 133, 134  
 Wien-Ost: 33.104, 122  
 Wien-Süd: 33.002  
 33.101, 103, 107, 110, 115, 116, 118, 124, 129, 136, 139  
 Villach: 33.001  
 33.113, 127, 128, 131  
 Knittelfeld: 33.106, 108, 109, 120, 130, 135, 137  
 Graz: 33.121, 138

#### STAND AUGUST 1958

Wien-FJB: 33.122, 127  
 Mürrzzuschlag: 33.101, 102, 107, 110, 111, 116, 117, 118, 120, 121, 124, 129, 133, 134, 139  
 Graz: 33.103, 109, 113, 115, 119, 130, 131, 135, 137  
 Knittelfeld: 33.104, 106, 108, 114, 128, 136, 138

## RBD Villach

Stand am 31. Dezember	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944
Lokomotiven Reihe 33 <sup>0</sup>	—	—	—	—	—	2	2
Lokomotiven Reihe 33 <sup>1</sup>	3	3	3	7	10	10	15

Zu den schon in der BBO-Zeit in Knittelfeld stationierten 33 105, 106 und 112 kamen im Herbst 1941 vom Bw Wien-Süd die 33 108 und 109 und vom Bw Linz die 33 116 und 124. Am 12. XII. 1941 kam die 33 116 nach Linz zurück und von dort die 33 121 nach Knittelfeld.

Die Schnellzüge für Fronturlauber München–Tauernbahn–Villach–Marburg/Drau–Zagreb–Belgrad waren Anlaß, daß ab Sommer 1942 auch im Bw Villach-Hbf. Lokomotiven der Reihe 33 stationiert wurden, mit der dieses Schnellzugspaar und andere Reisezüge bis und ab Marburg/Drau geführt wurden. Nach Bw Villach-Hbf. kamen am 10. VIII. 1942 die 33 106 von Bw Knittelfeld und am 15. VIII. 1942 die 33 116, 127 und 128 von Bw Linz. (33 106 kam am 4. V. 1944 zurück nach Knittelfeld.) Nachdem die 33 112 am 7. X. 1942 von Knittelfeld nach Villach-Hbf. kam, waren von den 10 Lokomotiven der Reihe 33<sup>1</sup>, die im Bestand der RBD Villach waren, 5 in Knittelfeld (33 105, 108, 109, 121, 124) und 5 in Villach-Hbf. (33 106, 112, 116, 127, 128) beheimatet. In der Folgezeit wurden alle 33er von Linz der RBD Villach zugewiesen und kamen nach Villach-Hbf. und Knittelfeld.

Ab Herbst 1944 kamen mit vielen anderen Rückführlokomotiven (Polen) auch Maschinen der Reihe 33<sup>2</sup> (Os 24) zur RBD Villach, die alle dem Bw Knittelfeld zugeteilt wurden. Zuerst kamen die 33 202 und die betriebsfähige 33 209, die ab 12. II. 1945 im Plan der 33<sup>1</sup> fuhr. Die 33 202 wurde ab März 1945 eingesetzt. Die DRB wollte weitere Maschinen der Reihe 33<sup>2</sup> ebenfalls in Betrieb nehmen, das baldige Kriegsende bereitete diesem Vorhaben ein jähes Ende. Zu Beginn des Jahres 1945 wurden betriebsunfähige Rückführ- und auch Lokomotiven aus dem Bestand der RBD Villach im Bahnhof Rosenbach und auf einem Gleis im Karawankentunnel abgestellt. Von der Reihe 33<sup>1</sup> waren die 33 105, 106, 121 und 132 des Bw Knittelfeld dabei. Von diesen 4 Lokomotiven kamen die 33 105 und 132 zur JDZ, die 33 106 war bei Kriegsende beim RAW Böckstein im Lande Salzburg (Tauernbahn).

Anfang Mai 1945 entgleiste bei einer durch Partisanen verursachten Sprengung die 33 112 zwischen Homberg und Prävali, stürzte über den Damm ab und konnte trotz eifrigster Bemühungen nicht mehr auf den Bahndamm gehoben werden und verblieb bei der JDZ.

Nachdem die 33 139 am 6. II. 1945 von Knittelfeld nach Villach-Hbf. kam, ergab sich bei der RBD Villach folgende Verteilung:

Bw Villach-Hbf.	33 001, 002
	33 112, 113, 116, 127, 128, 136, 139
Bw Knittelfeld	33 105, 106, 108, 109, 121, 124, 132, 135
	33 201, 202, 203, 206, 207, 208, 209, 210, 215, 216

### **Derzeit noch lieferbar:**

**Steckbrief 1: Die Reihen 210 und 310**

**Steckbrief 2: Die Reihen 114 und 214**



**BW LINZ – A b g a n g**

33 110 23. 10. 40 Wien-Ost  
 119 24. 10. 40 Wien-Ost  
 101 25. 10. 40 Wien-Ost  
 115 25. 10. 40 Wien-Ost  
 117 26. 10. 40 Wien-Ost

33 124 16. 11. 41 Knittelfeld  
 116 20. 11. 41 Knittelfeld

33 121 12. 12. 41 Knittelfeld

33 116 15. 8. 42 Villach-Hbf.  
 127 15. 8. 42 Villach-Hbf.  
 128 15. 8. 42 Villach-Hbf.

33 131 5. 4. 43 Wien-Süd  
 33 001 29. 12. 43 Villach-Hbf.  
 002 29. 12. 43 Villach-Hbf.

33 135 16. 5. 44 Knittelfeld  
 136 16. 5. 44 Villach-Hbf.  
 139 26. 5. 44 Knittelfeld  
 113 9. 6. 44 Villach-Hbf.  
 132 11. 6. 44 Knittelfeld

**BW LINZ – Z u g a n g**

03 1086 3. 10. 40 NEU  
 1087 7. 10. 40 NEU  
 1088 12. 10. 40 NEU  
 1089 18. 10. 40 NEU  
 1090 25. 10. 40 NEU  
 1091 31. 10. 40 NEU

03 191 21. 11. 41 Bw Nürnberg  
 264 21. 11. 41 Bw Nürnberg  
 1053 17. 11. 41 Bw Heidelberg  
 1054 17. 11. 41 Bw Heidelberg  
 1055 22. 11. 41 Bw Heidelberg  
 1056 17. 11. 41 Bw Heidelberg  
 33 116 12. 12. 41 Knittelfeld  
 33 002 17. 12. 41 Wien-West

Lok der Reihe 19<sup>1</sup> (Austausch gegen 03<sup>10</sup>) über-  
 nehmen den Schnellzugsdienst

33 001 5. 4. 43 Wien-Süd

19 126 17. 5. 44 Warschau  
 131 17. 5. 44 Warschau  
 116 20. 5. 44 Warschau  
 130 20. 5. 44 Warschau  
 168 20. 5. 44 RAW Posen  
 120 22. 5. 44 Warschau  
 118 31. 5. 44 Nürnberg  
 167 31. 5. 44 Nürnberg

**RBD Villach**

33 109 4. 10. 41 Knittelfeld von Wien-Süd  
 108 6. 10. 41 Knittelfeld von Wien-Süd  
 33 124 16. 11. 41 Knittelfeld von Linz  
 116 21. 11. 41 Knittelfeld von Linz  
 33 116 12. 12. 41 Bw Knittelfeld nach Bw Linz  
 121 12. 12. 41 Bw Linz nach Bw Knittelfeld

33 116 14. 8. 42 Linz nach Villach-Hbf.  
 127 14. 8. 42 Linz nach Villach-Hbf.  
 128 14. 8. 42 Linz nach Villach Hbf.

33 001 29. 12. 43 Linz nach Villach-Hbf.  
 002 29. 12. 43 Linz nach Villach-Hbf.

33 135 16. 5. 44 Linz nach Knittelfeld  
 136 16. 5. 44 Linz nach Villach-Hbf.  
 139 26. 5. 44 Linz nach Knittelfeld  
 113 9. 6. 44 Linz nach Villach-Hbf.  
 132 11. 6. 44 Linz nach Knittelfeld

Folgende Os 24 kamen nach Österreich:

DR-Nr.	PKP-Nr.	Zugang	
33 201	Os 24-2	7. 12. 1944	BW Glogau*)
202	-4	2. 12. 1944	RBD Erfurt
203	-6	18. 12. 1944	BW Teschen*)
206	-21	28. 12. 1944	RBD Dresden**)
207	-27	7. 12. 1944	BW Glogau
208	-32	8. 2. 1945	BW Lublin*)
209	-45	10. 11. 1944	RBD Erfurt
210	-46	23. 11. 1944	BW Lublin*)
215	-39	2. 1945	Bialystok
216	-51	2. 1945	Brjansk

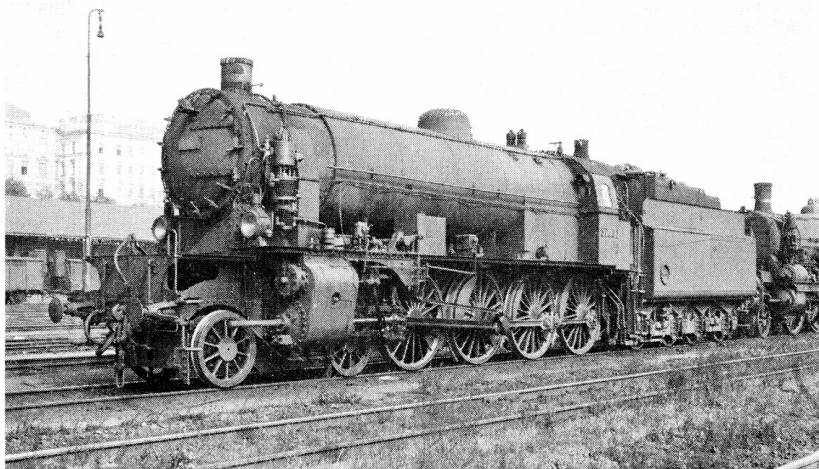
\*) Auf der Lokomotive angeschrieben: OBD WARSCHAU-BW LUBLIN.

\*\*) Auf der Lokomotive angeschrieben: RBD STETTIN-BW JÄDICKENDORF.

Reihe 33 <sup>1</sup>	31.3.1.12.			Stand am 31. Dezember							
	1945	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Wien-West	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Wien-Süd	18	14	13	12	11	10	12	13	13	16	15
Wien-FJB	7	—	—	—	7	7	8	7	7	—	—
Wien-Ost	—	—	2	3	2	3	—	—	—	—	—
Straßhof	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amstetten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Linz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Knittelfeld	8	9	10	10	7	7	7	8	6	2	6
Villach	7	7	7	7	4	6	6	5	4	7	4
Graz	—	1	1	1	2	—	—	—	3	5	5
Mürzzuschlag	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	40	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33

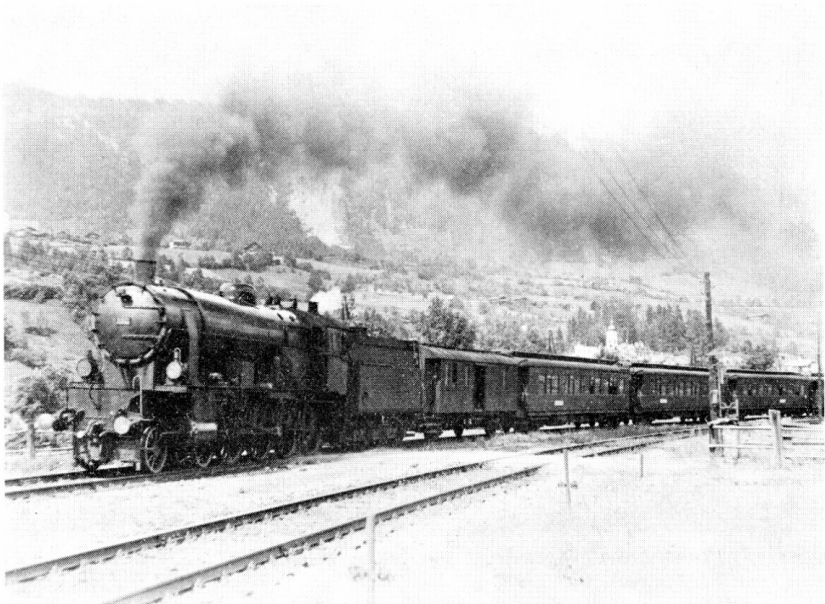
  

Reihe 33 <sup>0</sup>											
Wien-West	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Wien-Süd	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—
Stadlau	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Villach	2	2	2	2	1	1	—	—	—	—	—
Knittelfeld	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—
Graz	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	—

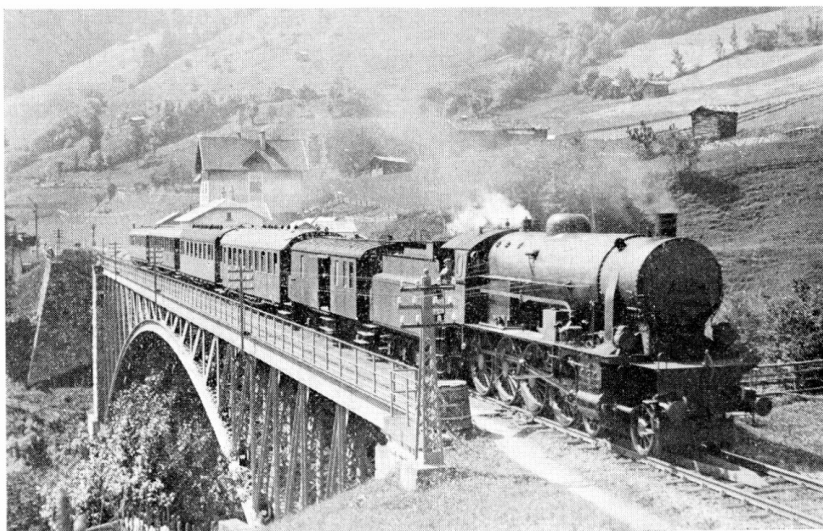


570.02 im Heizhaus Wien-West.

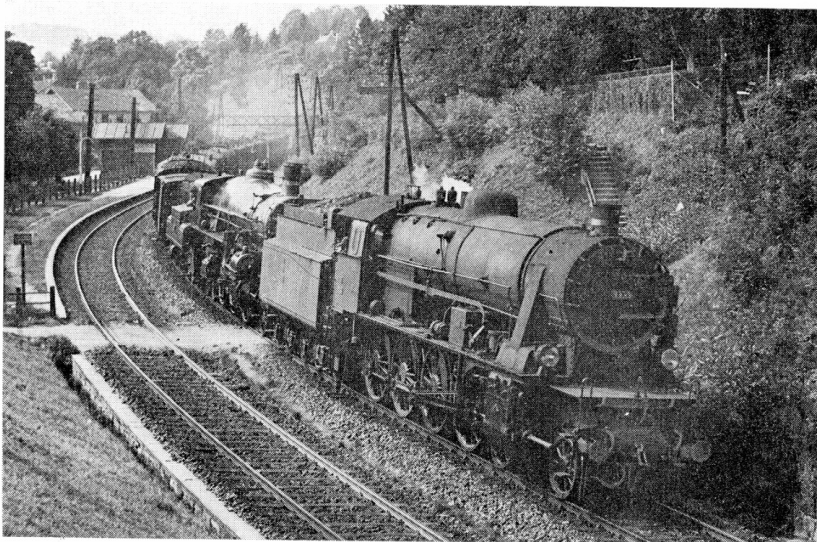
Foto: Archiv Ing. Kral



113.22 mit Schnellzug auf der Angertalbrücke (Tauernbahn) um 1930.  
Foto: Eisenbahnmuseum

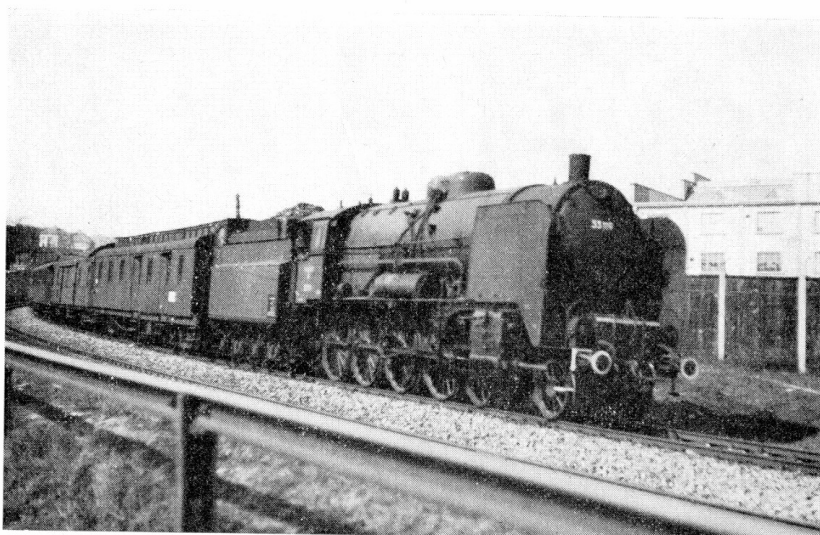


113.13 mit „Arlberg-Expreß“ in Schwarzach-St. Veit (30. V. 1927).  
Foto: Eisenbahnmuseum



113.39 als Vorspann vor einer 310er am Rekawinkler Berg (um 1930).

Foto: Zell/Griebel



33.119 mit SF-Zug Wien-Berlin auf der Ostbahn in Simmering. Die Lokomotiven fuhren damals Wien-Ost-Oderberg bzw. Wildenschwert. Beachten Sie die großen Windleitbleche.

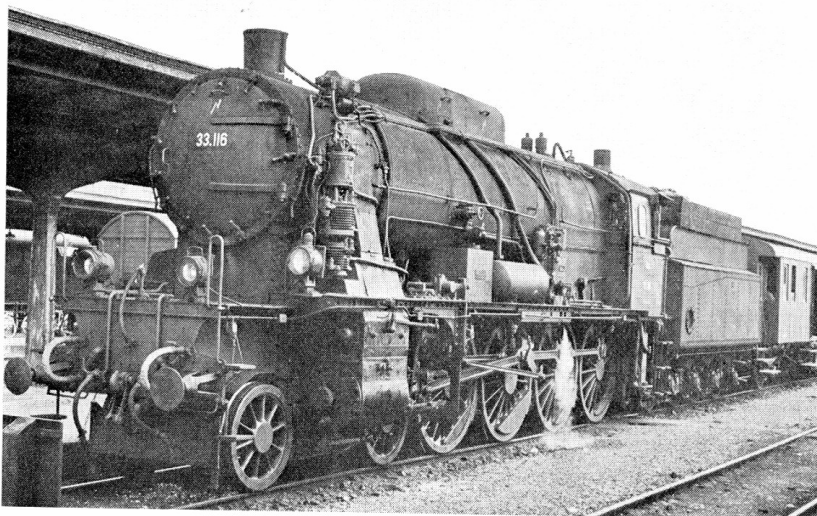
Foto: Franz Kraus



Die Südbahn wurde ihre Stammstrecke. 33.121 mit E983 „In der Klamm“ (bei Hammerl), 19. VII. 1956.  
Foto: Mr. ph. Alfred Luft

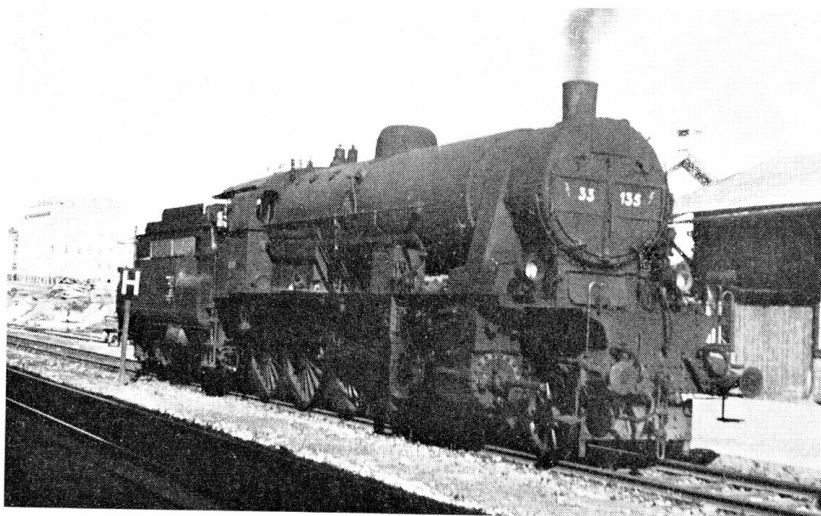


„Der Rom-Expreß wird immer kürzer“. 33.115 am 18. X. 1954, um 8.15 h, bei Baden.  
Foto: Ing. Kurt Glass



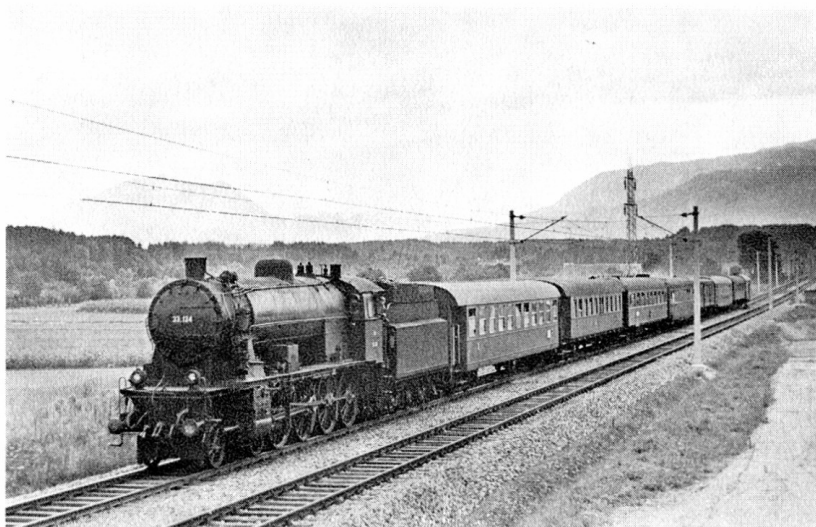
33.116, abfahrtbereit in Graz-Hbf. (2. VIII. 1957). Die 116 war die einzige Maschine, die niemals einen Giesl-Schornstein erhalten hat.

Foto: Gerhard Luft

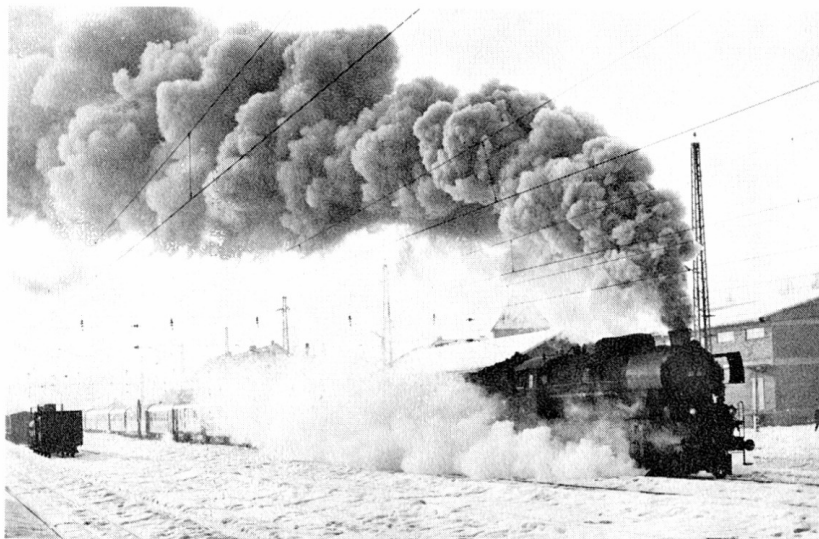


33.135 als echte Rarität: Geteilte Rauchkammertür! Juni 1951 in Meidling.

Foto: Ing. Kurt Glass



Die Elektrifizierung der Südbahn brachte sie um ihr letztes Einsatzgebiet. Im Bild die 33.134 mit Ex 106 (21. VIII. 1956) bei Förderlach, bereits unter dem Fahrdraht.  
Foto: Harald Nave



Unübertroffen war ihre Leistung vor dem schwersten Südbahnzug, dem D 580/581. Im Bild die 33.115 mit D 580 am 25. XII. 1962 bei der Ausfahrt aus Knittelfeld. Giesl-Ejektor und kleine Windleitbleche prägten ihr Aussehen in den letzten Jahren. Beachten Sie die prachtvolle Rauchwolke!

Foto: Friedrich Haftel

**Als Steckbrief 4 folgt:**

**„Die 6er-Reihen“ (6, 106, 206, 306)**



