



Bild 11: Im Mai 1953 war 12 011 noch mit alter Nummer südlich von Wien-Liesing unterwegs.



Bild 12: 12.01 im Mai 1953 bei Gumpoldskirchen. Das absehbare Einsatzende der 12er auf der Südbahn war für die heimischen Fotografen ein besonderer Anreiz für letzte Betriebsbilder dieser Reihe.



Bild 37: Auch nach der Elektrifizierung war der Mangel an Elektrofahrzeugen die Ursache für noch zahlreiche dampfgeführte Reisezüge. 33.117 durchfährt 1953 mit einem Personenzug Purkersdorf-Sanatorium.



Bild 38: 33.133 hält am 1. Mai 1954 mit ihrem Personenzug in Hütteldorf-Hacking. Links die 1040.04 aus der ersten Nachkriegs-Neubauserie von Elektroloks der ÖBB.



Bild 58: 35.231 mit Wiener Stadtbahnwagen 1955 im Bahnhof Nußdorf – die Russen sind gerade außer Landes, das T ist verschwunden und die Lok bereits mit ÖBB beschriftet.



Bild 59: 1955 kündigt sich auf der Franz-Josefs-Bahn schon die Ablösung an: Im Westen frei gewordene 78⁶ sowie ein Neubau-Triebwagen der Serie 5046 stehen einträchtig neben der 35.252. Es ist dies die 429.1939. Als Kriegsbeute von Italien als 688.004 vereinnahmt, kam sie 1950 mit acht weiteren nach Österreich zurück. Hier wurde sie aufgearbeitet und als 35.252 in den Fahrzeugbestand aufgenommen.



Bild 162: 75.723 und eine 93er verlassen 1954 den Nordwestbahnhof.



Bild 163: 75.712 aus Wien-NW hat im September 1955 einen Güterzug am Haken und quert soeben die Simmeringer Hauptstraße.



Bild 188: Von den 1939 umgezeichneten 85 BBÖ-629ern verblieben zum Kriegsende 68 im Land. Zwei waren nicht mehr aufbauwürdig, zehn weitere gab die MÁV 1950 im Zuge eines Loktausches zurück. Diese nun 76 mit 15t Achsdruck und 90 km/h zugelassener Höchstgeschwindigkeit vielseitig verwendbaren Tenderloks trugen fürderhin die Hauptlast des dampfgeführten Reiseverkehrs. 77 233 dampft mit einer Schwesterlok 1952 im Meidlinger Einschnitt südwärts.



Bild 189: Bei schöner Mittagssonne 1954 nochmals diese beliebte Fotostelle mit der 77.39 und ihrem langen Personenzug.



Bild 205: Es ist 8.35 Uhr. Der beschleunigte P1413 fährt 1953 ab. Die Garnitur ist sehenswert.



Bild 206: Am 26. Jänner 1957 verläßt die bereits mit Giesl-Ejektor und Witte-Windleitblechen ausgestattete 78.625 mit einem langen Personenzug denselben Bahnhof.