

## **Einführende Worte des Autors**

### **Vorwort zum 1. Band**

## **1. Die Entwicklung des Schnellzugverkehrs auf der Westbahn**

### **1.1 Personenverkehr bis 1927**

### **1.2 Lokomotivbau in den Nachkriegs- und 1920er-Jahren**

#### 1.2.1 Dampflokomotivbau

### **2.2 Elektrolokomotivbau**

### **1.3 Schnellzugförderung Wien–Salzburg in den 1920er-Jahren**

## **2. Das Wettrennen um den Zuschlag**

### **2.1 Projektstart in Floridsdorf**

### **2.2 Das 1C2- Projekt der Österreichischen Bundesbahn**

### **2.3 Das 1D2-Drillings-Projekt der LoFAG**

#### 2.3.1 Leistungs- und Verbrauchsgarantien

### **2.4 Die Entscheidung fällt zugunsten des Vierkupplers**

### **2.5 Die 1D2-Projekte der Österreichischen Bundesbahnen und der Lokomotivfabrik Wiener Neustadt**

### **2.6 Das 1D2-Zwillingsprojekt der LoFAG**

## **3. Beschaffung der Lokomotive 114.01**

### **3.1 Anbot über eine Schnellzuglokomotive Reihe 114.01**

#### 3.1.1 Beschreibung der 1D2h3 Schnellzuglokomotive (lt. Anbot)

#### 3.1.2 Beschreibung der 1D2h2 Schnellzuglokomotive (lt. Anbot)

#### 3.1.3 Preisgestaltung

### **3.2 Bestellung der Schnellzuglokomotive Reihe 114.01**

#### 3.2.1 Bedingungen und allgemeine Vereinbarungen

#### 3.2.2 Gewährleistungsumfang des Herstellers

#### 3.2.3 Bedingungen, unter denen die Garantie eingehalten werden muss

#### 3.2.4 Anmerkungen und Ergänzungen zum Schlussbrief

### **3.3 Fertigung der Schnellzuglokomotive Reihe 114.01**

### **3.4 Ansuchen um Typengenehmigung**

#### 3.4.1 Technischer Bericht

### **3.5 Lieferung und Erprobung**

#### 3.5.1 Amtliche Erprobung der 114.01

#### 3.5.2 Kollaudierung

### **3.6 Problemfall Weicheisenstutzen**

## **4. Technische Beschreibung 114.01**

### **4.1 Kessel**

#### 4.1.1 Grobausrüstung

#### 4.1.2 Feinausrüstung

#### 4.1.3 Rauchkammer

#### 4.1.4 Überhitzer

- 4.1.5 Aschenkasten
- 4.1.6 Sandkasten
- 4.2 Rahmen**
  - 4.2.1 Kuppelkasten
- 4.3 Federgehänge**
- 4.4 Räder und Achslager**
- 4.5 Zylinder, Ein- und Ausströmungen**
- 4.6 Bekleidung**
- 4.7 Triebwerk**
- 4.8 Steuerung**
  - 4.8.1 Steuerungsablehrung des Ventilkastens
- 4.9 Bremse**
- 4.10 Laufbrücke**
- 4.11 Führerhaus**
- 4.12 Handgriffe, Fußtritte und Züge**
- 4.13 Halter**
- 4.14 Vorwärmer**
- 4.15 Sondereinrichtungen**
  - 4.15.1 Elektrische Beleuchtung
  - 4.15.2 Schmierung
  - 4.15.3 Geschwindigkeitsmesser
- 4.16 Technische Angaben**

## **5. Beschaffung der Lokomotive 214.01**

- 5.1 Anbot über eine Schnellzuglokomotive Reihe 214.01**
  - 5.1.1 Ausführung der Schnellzuglokomotive
  - 5.1.2 Preisgestaltung
- 5.2 Bestellung der Schnellzuglokomotive Reihe 214.01**
  - 5.2.1 Bedingnisse und allgemeine Vereinbarungen
  - 5.2.2 Gewährleistungsumfang des Herstellers
  - 5.2.3 Anmerkungen und Ergänzungen zum Schlussbrief
- 5.3 Fertigung der Schnellzuglokomotive Reihe 214.01**
  - 5.3.1 Dabeg-Pumpe für die 214.01
- 5.4 Ansuchen um Typengenehmigung**
  - 5.4.1 Technischer Bericht
  - 5.4.2 Bauartgenehmigung für Lokomotive Reihe 214
  - 5.4.3 Zulässigkeit des Verkehrs der Lokomotive Reihe 214
- 5.5 Lieferung und Erprobung**
  - 5.5.1 Amtliche Erprobung der Lokomotive
  - 5.5.2 Belastungsprobefahrten und Freigabe der 214.01
  - 5.5.3 Kollaudierung und Haftungsangelegenheiten

## **6. Technische Beschreibung der 214.01**

- 6.1 Allgemeines**
- 6.2 Kessel**
  - 6.2.1 Grobausrüstung
  - 6.2.2 Feinausrüstung
  - 6.2.3 Rauchkammer
  - 6.2.4 Überhitzer

- 6.2.5 Aschenkasten
- 6.2.6 Sandkasten
- 6.3 Rahmen**
  - 6.3.1 Kuppelkasten
- 6.4 Federgehänge**
- 6.5 Räderpaare, Achslager, Achslagerführungen**
- 6.6 Zylinder, Ein- und Ausströmungen und Druckausgleich**
- 6.7 Kesselbekleidung**
- 6.8 Triebwerk**
- 6.9 Steuerung**
  - 6.9.1 Steuerungsablehrung
- 6.10 Bremse**
- 6.11 Führerhaus**
- 6.12 Handgriffe, Fußtritte, Züge und Halter**
- 6.13 Vorwärmer**
- 6.14 Sondereinrichtungen**
  - 6.14.1 Hilfsschmierung
  - 6.14.2 Zylinderschmierung
  - 6.14.3 Achslagerschmierung
- 6.15 Technische Angaben**

## **7. Beschaffung der Lokomotiven 214.02 - 07**

- 7.1 Bewährung der Ventilsteuerungen mit besonderer Bauart**
- 7.2 Lokomotivbeschaffungen für 1931**
- 7.3 Beschaffung der Lokomotiven 214.02 – 07**
- 7.4 Das Problem mit den Siede-, Rauch- und Feuerrohren**
- 7.5 Metallisieren von Teilen der Reihe 214**
- 7.6 Lieferung der Lokomotiven**
- 7.7 Haftzeiten und Kollaudierung**
  - 7.7.1 Radreifenproblematik
  - 7.7.2 Stirnflächen der Laufräder
  - 7.7.3 Undichte Hanomagstehbolzen und Überhitzerelemente
  - 7.7.4 Mangelhafte Sichtbarkeit der Diagramme des „Austria“- Geschwindigkeitsmessers
  - 7.7.5 Kollaudierungen
  - 7.7.6 Schäden an den Kesseln der Neubaulokomotiven

## **8. Technische Beschreibung der Lokomotiven 214.02 – 07**

- 8.1 Kessel**
- 8.2 Rost**
- 8.3 Grobarmaturen**
- 8.4 Feinarmaturen**
- 8.5 Rauchkammer, Schornstein und Blasrohr**
- 8.6 Regler samt Zug**
- 8.7 Aschenkasten**
- 8.8 Radsätze**
- 8.9 Achslager**
- 8.10 Führerhaus**
- 8.11 Ventilkasten**
- 8.12 Innere Steuerung**

- 8.13 Kreuzkopf und Kolben**
- 8.14 Treibstangen und Stangenlager**
- 8.15 Bremsanlage**
- 8.16 Speiseapparate**
- 8.17 Schmierung**
- 8.18 Kesselverschalung**
- 8.19 Rahmen und Drehgestelle**
- 8.20 Zug- und Stossvorrichtung**
- 8.21 Tragfedern und Federgehänge**
- 8.22 Geschwindigkeitsmesser**
- 8.23 Ausströmleitung**
- 8.24 Sandkasten**
- 8.25 Dampfheizung**
- 8.26 Diverses**
- 8.27 Technische Angaben**

## **9. Beschaffung der Lokomotiven 214.08-13**

- 9.1 Projekt einer 1D1-Schnellzuglokomotive**
- 9.2 Beschaffung der Lokomotiven 214.08–13**
- 9.3 Lieferung der Lokomotiven**
- 9.4 Kollaudierung**
- 9.5 Erhöhung der Fahrzeuggeschwindigkeit der Lokomotiven 214.08–13**

## **10. Technische Beschreibung der Lokomotiven 214.08–13**

- 10.1 Kessel**
- 10.2 Windleitbleche**
- 10.3 Feinarmaturen**
- 10.4 Schornstein und Blasrohr**
- 10.5 Regler**
- 10.6 Achslager**
- 10.7 Kreuzkopf und Kolben**
- 10.8 Treibstangen und Stangenlager**
- 10.9 Innere Steuerung**
- 10.10 Speiseapparate**
- 10.11 Schmierung**
- 10.12 Kesselverschalung**
- 10.13 Tragfedern**
- 10.14 Geschwindigkeitsmesser**
- 10.15 Bremsanlage**
- 10.16 Technische Angaben**

## **11. Technische Änderungen und Versuche**

- 11.1 Änderungen am Geschwindigkeitsmesser**
- 11.2 Änderung der Ventilspindelbefestigung bei 214.01**
- 11.3 Verbreiterung der Kuppelstangenlagerflansche**
- 11.4 Vergrößerung des Spiels der Kugelpapfenlager des Krauss-Helmholtz-Drehgestells**
- 11.5 Einbau von Gromus-Weicheisenstützen**
- 11.6 Abänderung des Kreuzkopfes**

- 11.7 Abschlammschieber der Klasse K-Sicherung**
- 11.8 Entfall der Zwischenhebeleinstellung bei 114.01**
- 11.9 Gegenmuttern bei Bremszugstangen**
- 11.10 Stellschraube zum äußeren Federteller der Ventilsteuerung**
- 11.11 Umbau der Windleitbleche an den Lokomotiven 214.08 - 13**
- 11.12 Weitere Modifizierungen an den Maschinen bis 1945**
- 11.13 Versuch: Nocken und Buchsen aus OZ-Bronze**
- 11.14 Versuch: Nocken aus Caro-Bronze**
- 11.15 Versuch: Gewölbeträgerschrauben aus Flusseisen**
- 11.16 Versuch: Cuprodur-Anschuhungen und Versuchsstehbolzen**
- 11.17 Versuch: Eisenasbest-Dichtringe für Überhitzererelemente**
- 11.18 Versuch: Kreuzkopfgleitbacken aus Stahlguss**
- 11.19 Versuch: Änderung der Auslassnocke und Blasrohr-Zwischendüse**

## **12. Betriebliche Aspekte beim Einsatz der Reihe 114 und 214**

- 12.1 Durchfahren der Loks in der Strecke Wien–Passau**
- 12.2 Vorbereitungs- und Ausrüstungszeit**
- 12.3 Versorgung der Loks mit Wasser und Kohle im BW Passau**
- 12.4 Bauliche Umgestaltung der neuen Montierung in der Werkstätte Floridsdorf**
- 12.5 Höhersetzen des Kohlekrans im Heizhaus Wien-West**
- 12.6 Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf den Strecken Amstetten–Salzburg und Wels–Passau**
- 12.7 Verlängerung des Ausbindezeitpunktes bei Schnellzugdampflokomotiven**
- 12.8 Vorratsräderpaar Reihe 114/214 in der Hauptwerkstätte Floridsdorf**
- 12.9 Schmücken der Triebfahrzeuge mit einem Hakenkreuz-Emblem**
- 12.10 Beschaffung von Fahrzeugen als Maßnahme zur Beschäftigung**
- 12.11 Beschaffung von Reserve-Heinlpumpen für das Heizhaus Wien-West**
- 12.12 Umnummerierung der Lokomotiven auf Reichsbahnnummern**

## **13. Lokomotiveinsatz der Reihen 114/214 von 1929 bis 1945**

## **14. Unfälle und besondere Vorfälle**

- 14.1 Eisenbahnunfall in Tullnerbach-Pressbaum am 13. Februar 1929**
- 14.2 Untauglichwerden der 214.01 wegen Hängenbleiben eines Ventils**
- 14.3 Achsbruch beim Tender 85.19 der Lokomotive 114.01**
- 14.4 Radreifenbruch bei Lokomotive 114.01**
- 14.5 Ausgeschmolzene Kuppelachslager bei Lokomotive 214.05**
- 14.6 Frostaufbruch der Heintl-Pumpe der Lok 214.02**
- 14.7 Bruch der Kuppelstange bei 214.04**
- 14.8 Kolbenstangenbruch bei 214.02**
- 14.9 Explosion (Zerknall) des Hauptluftbehälters der 214.03**
- 14.10 Entgleisung der 214.06 bei Oftring**
- 14.11 Entgleisung der 214.03 im Bahnhof Marchtrenk**
- 14.12 Entgleisung der 114.01 in Asten-St. Florian**
- 14.13 Untauglichwerden der 214.05 beim Zug D 155**
- 14.14 Zu rasches Anbrennen der 214.13**
- 14.15 Beschädigung des Kohlenkrans und der 214.13**
- 14.16 Verbogene Treibstange der 214.09**
- 14.17 Entgleisung der 114.01 in Straßwalchen**

**14.18 Entgleisung der 12 006 in St. Valentin**

**15. Abkürzungsverzeichnis**

**16. Literatur- und Quellenverzeichnis**