



Beim Heizhaus Wien-Süd steht die von Dezember 1952 bis Jänner 1955 auf der Südbahn eingesetzte 12.11 mit ihrem Umbautender der Reihe 9184 abgestellt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme war die Maschine bereits untauglich (vergl. S. 41). Diesen Tender übernahm später die 12.03 bis zum Ende ihres Einsatzes im Dezember 1955. (Harald Navé, 26. März 1955 / Archiv Alfred Luft)

### 3.4 Die umgebauten Tender der Reihe 84 BBÖ<sup>3.20</sup>

Die Tender der Lokomotiven 214.08 – 13 der zweiten Lieferserie wurden 1936 in der Werkstätte Floridsdorf aus Tendern der Reihe 86 umgebaut.

Die Neubautender der Reihe 84 hatten alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllt, umso überraschender erscheint es, dass für die zweite Lieferserie der 214 keine derartigen Tender bei der Lokomotivfabrik Floridsdorf bestellt wurden. Die Maschinendirektion der Bundesbahnen erarbeitete einen Plan, um aus alten Tendern der Reihe 86 Tender für die Reihe 214 umzubauen. Da leider keine Unterlagen auffindbar sind, die diese Entscheidungsfindung aufklären können, sind Spekulationen nicht völlig vermeidbar.<sup>3.21</sup>

Durch die Lieferung der Reihen 113 und 214 wurden die klassischen Schnellzuglokomotiven der kkStB aus ihrem früheren Einsatzgebiet auf der Westbahn verdrängt. In den Zeiten der Wirtschaftskrise wurden zahlreiche Dampflokomotiven abgestellt, unter anderem in der ehemaligen Hauptwerkstätte Jedlesee der k.k. priv. Nordwestbahn. Darunter waren auch Ma-

schinen, die mit Tendern der Reihe 86 gekuppelt waren. Die in der Literatur<sup>3.22</sup> auffindbare Behauptung, es handelte sich hierbei um „durch Außerdienststellung von Lokomotiven der Reihe 310“ frei gewordene Tender, kann nur teilweise stimmen. Bis 1937 kassierten die Bundesbahnen nur drei Maschinen der Reihe 310 (310.13, 14 und 19).<sup>3.23</sup>

Da die Tender der Reihe 86 für die kkStB-Reihe 108 entwickelt wurden, könnte auch angenommen werden, dass die anderen drei Tender hier ihren Ursprung hatten. Allerdings sind alle ehemaligen kkStB-108er, die nach dem Ersten Weltkrieg in Österreich verblieben waren, bis 1921 an die ČSD abgegeben worden.<sup>3.24</sup> Von den ehemaligen Südbahnlokomotiven der Reihe 108, die mit 1. Juni 1922 von den Bundesbahnen übernommen worden waren, konnten sie nicht stammen, da die Südbahn ihre Lokomotiven mit dreiachsigen Tendern kuppelte.

Fotos von der Westbahn aus den späten 1920er-Jahren zeigen Lokomotiven der Reihe 206 mit Tendern der Reihe 86.<sup>3.25</sup> Es ist plausibel, dass es sich bei diesen Tendern um die drei fehlenden handelte, da die Maschinen der Reihe 206 größtenteils bis 1936/37 ausgemustert wurden.

3.20 Hierbei handelt es sich um die spätere ÖBB-Tenderreihe 9184

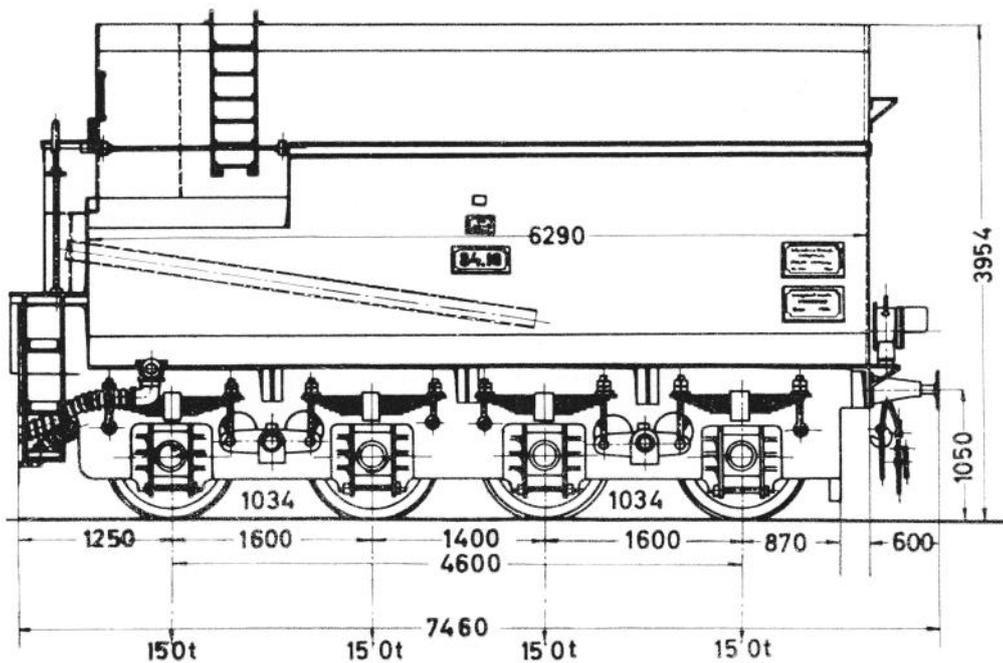
3.21 Im Gegensatz zu externen Bestellungen bei Waggon- oder Lokomotivfabriken, wo es einen regen Schriftverkehr zwischen den Dienststellen des Bundesbahn und den Ministerium bzw. den Herstellern gibt, konnten in dieser bahninternen Angelegenheit keine aussagekräftigen Akten und Planunterlagen im Staatsarchiv aufgefunden werden.

3.22 vgl. Zeitschrift „Die Lokomotive“, Ausgabe 12/1936, Seite 233

3.23 siehe <https://www.pospichal.net/lokstatistik/10117-bb310.htm>, abgefragt am 26. Februar 2021

3.24 Blieberger, Pospichal: die kkStB-Triebfahrzeuge, Band 1, bahnmedien.at

3.25 vgl. Band 1, Seite 9



Typenskizze der Umbau-Tenderreihe 9184. Neben den Hauptabmessungen des Tenders sind auch die Achslasten eingetragen. (Sammlung Martin Ortner)

Aus sechs dieser Tender sollten nun in der Werkstätte Floridsdorf zur Reihe 214 passende vierachsiger Tender mit Steifrahmen entstehen. Dieser Umbau kam jedoch einem Neubau gleich, da der Vergleich der Typenpläne beider Reihen fast keine Übereinstimmung erkennen lässt. Es wurden somit nur Komponenten der alten Tender weiterverwendet, der größte Teil, wie zum Beispiel der Rahmen, der Kohleboxen oder die Vergrößerung der Wasserboxen, musste aber neu angefertigt werden. Da ein neuer Tender 50.000 Schilling kostete, darf man sich fragen, ob der Umbau in der eigenen Werkstätte und mit eigenem Personal nicht mindestens genauso teuer kam und ob es sich dabei nicht eher um eine verdeckte „Arbeitsbeschaffungsmaßnahme“ jener Zeit handelte.

### 3.4.1 Technische Beschreibung der Tender 84.09 – 14

Vergleicht man beide Tenderbauarten, so kann man sagen, dass die größte Gemeinsamkeit im Fahrwerk zu finden war. Im Zuge des Umbaus der Tenderreihe 86 wurden beide Drehgestelle und das gesamte Bremsgestänge mit den Bremszylindern ausgebaut. Stattdessen wurden die vier Achsen in einem gemeinsamen Rahmen gelagert, wobei die beiden mittleren wieder ein Seitenspiel erhielten. Der Gesamtradstand des Umbautenders entsprach mit 4.600 mm jenem der Neubautender. Zwischen der ersten und zweiten bzw. dritten und vierten Achse betrug der Achsabstand 1.600 mm und zwischen den beiden mittleren 1.400 mm. Die Rahmenkonstruktion entsprach weitgehend jener der Tender 84.01 bis 08. Auch hier wurden die beiden Rahmenwangen durch Blechwinkel und Querbleche versteift, die miteinander vernietet waren.

Bei den Achsen des Tenders handelte es sich um gebrauchte Achsen der Achsreihe 56, wobei die Radsterne aus Stahlguss bestanden, während die Radreifen aus Flusstahl gefertigt waren.

Die Achsen wurden aus Flusstahl hergestellt, wobei die Lagerzapfen eine Länge von 240 mm und einen Durchmesser von 130 mm aufwiesen.

Auch diese Tender erhielten Gleitlager mit Schöpfschmierung. Sie wurden jedoch aus konventionellen Lagern durch die Firma Friedmann umgebaut. Dies dürfte auch ein Beweis dafür sein, dass der Versuch mit dem Tender 85.23 im Heizhaus Wien-Süd erfolgreich war.

Das Federgehänge entsprach der Bauform des Tenders der Reihe 84, bei dem die Tragfedern zweier benachbarter Achsen durch Ausgleichshebel verbunden waren. Die Lagerböcke der Ausgleichshebel waren mit dem Rahmen verschraubt. Die Tragfedern der Type XVIII wurden aus Federstahl hergestellt und entsprachen den Bundesbahnnormen.

Die Zug- und Stoßvorrichtung an der hinteren Pufferbrust sowie die Lok-Tender-Kupplung waren baugleich mit den Neubautendern, sodass ein Tausch von Tendern beider Bauarten untereinander möglich war, was später auch regelmäßig bei Werkstattaufenthalten vorkam.

Der Wasserkasten war eine Nietkonstruktion aus Stahlblech, bei der Teile des alten Wasserkastens weiterverwendet wurden. Markant fällt dies im Bereich der Aufstiegsleitern auf den Kohlenkasten auf. Um die erwünschten 29 m<sup>3</sup> Wasser unterzubringen, im Vergleich zu den 21 m<sup>3</sup> der Reihe 86, musste der Wasserkasten vergrößert werden. Dies geschah durch eine Anhebung der Füllbuttenhöhe sowie eine Verlängerung des Wasserkastens nach hinten. Die Füllbutten waren links und rechts neben dem Kohlenkasten angebracht und hatten eine Länge von etwa 4,6 m. Sie konnten vom Heizer- und Führerstand aus bequem mittels Hebel geöffnet bzw. geschlossen werden. Die Speisewasserkupplung entsprach der Ausführung mit Gummirohr.



Vorspannleistungen bei Schnellzügen ab Wien-West waren nur bei sehr schweren Zügen erforderlich, der Einsatz der T 75. 772 vor der TT 12. 005 darf aber als Besonderheit betrachtet werden. Alfred Luft nutzte die Gelegenheit und belichtete vor der Ausfahrt des Schnellzuges diese Aufnahme mit dem markanten Brückenstellwerk auf seinem Film mit der Nummer 12. (Alfred Luft, 14. September 1952)

## 4.2 Einsatz der Lokomotiven auf der West- und Südbahn

### 4.2.1 Einsatz auf der Westbahn zwischen Wien-West und Attnang-Puchheim

Am 13. Oktober 1945 zog die T12 101 den ersten Schnellzug der Nachkriegszeit auf der Westbahn nach Wien. Es war dies der L 129 „Arlberg-Orient-Expreß“, den die reichlich geschmückte Lok nach Wien brachte. Da die Hallengleise am Wiener Westbahnhof noch nicht befahrbar waren, fuhr der Zug auf dem 1. Gleis der nahezu unbeschädigt gebliebenen Sommerbahnsteige ein. Der Zug verband auf 1.464 km Paris mit Wien und wies eine Fahrzeit von rund 34h 50 min auf. Im Winterfahrplan 1946/47 trug der Zug die Zugnummern Lx 110 (Paris – Wien) und Lx 111 (Wien – Paris) und wurde in „Arlberg-Expreß“ umbenannt. Der Fahrplan wies den Zug als Zug 1. und 2. Klasse mit Postbeförderung aus. In Paris Lyon ging die Fahrt um 20:50 Uhr am Abend los, und der Grenzbahnhof Basel war um 7:05 Uhr am Morgen erreicht. Nun ging die Fahrt durch die Schweiz weiter, ehe man um 11:58 Uhr Buchs bzw. um 13:17 Uhr den österreichischen Grenzbahnhof Feldkirch erreichte. Wie es sich für einen „Arlberg-Expreß“ gehörte, hielt der Zug in allen größeren Bahnhöfen bis Innsbruck Hbf, wo man um 16:25 Uhr eintraf. Weiter ging die Reise über Wörgl, Zell am See, Bischofshofen nach Salzburg Hbf, wo man um 22:10 Uhr eintraf. Hier hatte der Zug einen Aufenthalt von 30 Minuten, der auch für den Lokwechsel genutzt wurde. Ab nun

ging es mit Dampf weiter nach Attnang-Puchheim, wo man um 0:01 Uhr ankam. Über Wels fuhr man nach Linz Hbf, wo der Zug um 1:00 Uhr eintraf. Die halbstündige Pause wurde zum Wasserfassen genutzt, ehe es über Enns, St. Valentin, Amstetten und St. Pölten nach Wien Westbahnhof ging, wo man fahrplanmäßig um 7:40 Uhr eintraf.

Der Gegenzug Lx 111 verkehrte auf derselben Strecke und verließ den Wiener Westbahnhof um 21:50 Uhr. Er erreichte Salzburg Hbf um 6:50 Uhr am nächsten Morgen. Hier wurde dann auf Elektrotraktion gewechselt, und es ging um 7:15 Uhr weiter nach Innsbruck, wo man um 13:05 eintraf. Nach 40 min Pause ging die Fahrt über den Arlberg, wo in jedem größeren Bahnhof gehalten wurde, nach Feldkirch, das um 17:04 erreicht wurde. Über Buchs, Zürich und Basel führte die Reise nach Paris, in dessen Lyoner Bahnhof man um 6:50 Uhr Morgens eintraf.

1950 wurde die Zuggattung Luxuszug (Lx) abgeschafft, die noch verbliebenen Lx-Züge wurden als normale D-Züge eingestuft. Dies hatte zur Folge, dass der „Arlberg-Orient-Expreß“ nun unter der Zugnummer D 110/111 lief. Große Änderungen in der Fahrzeit hatte dies aber nicht zur Folge. Erst mit fortschreitender Elektrifizierung änderten sich auch die Fahrzeiten sowie die Zugnummern. Im Winterfahrplan 1954/55 hieß der Zug nun Ex 110/111 und wurde ausschließlich elektrisch betrieben. Abfahrt ab Wien Westbahnhof war um 8:00 und in Paris Est traf man am nächsten Tag um 7:25 Uhr ein, was einer Fahrzeit von 23h 25 min entsprach, womit sich die Fahrzeit um fast 11,5 h (33 %) verringerte. Eine so große Fahrzeitverkürzung war nur dadurch



Dieses wahrscheinlich 1951 entstandene Foto zeigt die Situation des Wiener Westbahnhofs zu Beginn der 1950er-Jahre. Neben den Resten des alten Westbahnhofs mit seinem Türmchen erkennt man links die nahezu intakten Gebäude der Güterabfertigung. Rechts neben der mit einem Schnellzug ausfahrenden T 12 009 zeigt sich im Hintergrund eine Lok der Reihe 78. (Sammlung RMG-Verlag)



Für diesen langen 14-Wagen-Zug benötigte die 12 006 die Hilfe einer Vorspannlokomotive. In diesem Fall war es die 78 613 – eine Bespannung, die zu BBÖ-Zeiten aus Belastungsgründen noch unzulässig war. Die Aufnahme entstand vom Rustensteg in Blickrichtung Westbahnhof, sodass neben dem Zug auch das Heizhaus und die Tragwerke der ersten Schweglerbrücke zu sehen sind. (Franz Kraus/Archiv Josef Pospichal)



Die Ende Oktober 1931 gelieferte 214.05 präsentiert sich 1932 auf der Drehscheibe im Heizhaus Wien-West dem Fotografen. Im März desselben Jahres bedingten drei ausgeschmolzene Achslager einen Werkstättenaufenthalt. Gut erkennt man den auf dem Kesselumlauf befestigten Heil-Mischvorwärmer, der bei den Maschinen der ersten Lieferserie bereits ab Werk montiert war. (Otto Zell / Archiv H. Griebel)

## 7.6 Frostaufbruch der Heil-Pumpe der Lok 214.02

Am 29. Februar 1932 wurde bei der Einstellung der Lokomotive 214.02 in die Montierung festgestellt, dass der Pumpenzylinder der Heil-Pumpe aufgerissen war. Bei genauer Begutachtung zeigte sich, dass der Saugwindkessel komplett mit Eis gefüllt und in voller Länge aufgerissen war. Auch der Ventilkasten wies einen waagrechten Riss und einen davon abzweigenden Längsriss auf. Der gesamte Wasserweg vom Saugwindkessel durch die Kaltwasserpumpe zum Niederdruckvorwärmer bzw. durch die Warmwasserpumpe und den Hochdruckvorwärmer zur Heißwasserpumpe war mit Eis gefüllt. Die Eisschicht reichte in beiden Vorwärmern bis zur halben Höhe. Die Überprüfung der Tenderwasserwechsel ergab deren vollständige Dichtheit. Als Ursache konnte daher zweifelsfrei die Nichtentwässerung der Pumpe ermittelt werden. Da der Schaden an der Vorwärmanlage groß war, erstattete die Werkstättenleitung umgehend Meldung an die BBDion Wien-Südwest. Im Ausbesserungsausweis der Lokomotive vom 9. Februar war durch den Lokomotivführer kein Schaden eingetragen. Es konnte somit angenommen werden, dass er in der Zwischenzeit entstanden war.

Unter Zl. 3463/1-1932 wurde der Fall durch die BBDion bearbeitet und der Heizhausleitung Wien-West am 9. März 1932 zur Umsetzung übermittelt. Die Ermittlungen ergaben, dass die Lokomotive am 9. Februar nach erfolgtem Ausrüsten von der Lokmannschaft zur Durchführung von Ausbesserungsarbeiten und

zum Auswaschen im Heizhaus I abgestellt worden war. Nach dem Auswaschen am Folgetag blieb sie bis zum 23. Februar im Heizhaus I hinterstellt. Grund für diese lange Stehzeit war, dass die Stehbolzen der Maschine durch die LoFAG aufgedornt werden sollten.<sup>7.10</sup> Diese wollte aber zuerst die Ergebnisse bei der 214.05 abwarten. Am 23. sollten nun diese Arbeiten im Heizhaus II erledigt werden, aber aus Platzmangel musste die Lokomotive vor dem Heizhaus abgestellt werden, wo auch die Aufdornung vorgenommen wurde. Da auch Arbeiten auf dem Senktisch notwendig waren und dieser belegt war, verblieb die Maschine bei Minusgraden bis zum 26. Februar im Freien abgestellt. Inzwischen hatte es aber schon -12 °C, sodass man erwog, das Wasser aus dem noch gefüllten Tender abzulassen. Dazu wurde die Lokomotive ins Heizhaus gebracht, danach wurde sie bis zum 29. Februar wieder vor dem Heizhaus II abgestellt.

In der ganzen Zeit hat niemand nachgesehen, ob das Wasser aus der Pumpe entleert worden war und ob „Vorsorgen gegen Frostgefahr“ getroffen wurden. Das Schadensbild zeigte deutlich die Folgen der Nichtbefolgung der gültigen Vorschriften durch die Lokmannschaft. Das wurde auch dadurch bekräftigt, dass die Entwässerungshähne geschlossen waren. Die Behauptung der Lokmannschaft, alle Maßnahmen zur Vorsorge getroffen zu haben, entsprach somit nicht den Tatsachen.

Es wurden daher der Lokomotivführer und der Lokführeranwärter für hauptverantwortlich befunden, weil sie die erforderlichen Maßnahmen zur Abwendung von Frostschäden an der Lokomo-

7.10 Siehe auch Band 1, Kap. 7.7.3 „Undichte Hanomag-Stehbolzen und Überhitzer Elemente“, Seite 145f.



Unmittelbar nach ihrer Auslieferung im September 1931 steht die mit dem Tender 84.02 gekuppelte 214.02 neben dem Langhaus der Zugförderung Wien-West unter Dampf. Hinter der Lokomotive steht eine nicht näher identifizierte Maschine der Reihe 113. (Karl-Julius Harder / Sammlung Helmut Griebel)

tive nicht getroffen hatten. Als mitschuldig wurde der Oberheizer bestraft, der die Lokomotive am 23. aus dem Heizhaus ins Freie gestellt hatte, ohne sich davon zu überzeugen, ob die Pumpe entwässert war. Ebenso wurden der Maschinenmeister und die beiden Oberheizer bestraft, die vom 23. auf 26. Februar Dienst verrichtet hatten, da sie es bei ihren Dienstschichten verabsäumt hatten, die 214.02 auf „Vorsorge gegen Frostgefahr“ zu überprüfen bzw. zu überwachen.

Als Strafausmaß wurden für den Lokomotivführer 4 %, für den als Heizer eingeteilten Lokomotivführeranwärter 3 % und den Maschinenmeister 2 % ihres ständigen Monatsbezuges als Geldbuße festgesetzt. Die beiden Oberheizer erhielten jeweils eine Rüge. Einen teilweisen Schadenersatz wollte man bei der GenDion beantragen. Gleichzeitig sollte die Heizhausleitung alle Maßnahmen ergreifen, um hinkünftig solchen Schäden vorzubeugen. Als mögliche taugliche Maßnahmen wurden wiederholte Belehrungen sowie ständige Überwachung der Lokomotiven und ihrer technischen Einrichtungen durch technische Beamte in Betracht gezogen.

Am 22. März brachte der Maschinenmeister des Heizhauses Wien-West bei der GenDion fristgerecht einen Rekurs gegen die von der BBDion Wien-Südwest verhängte Geldbuße in der Höhe von 2 % des Monatsbezuges ein. Er rechtfertigte sich damit, dass die Entwässerungshähne oftmals von den Schlossern und Lokputzern geschlossen wurden, da diese durch das abtropfende Wasser bei ihren Arbeiten behindert wurden. Diese Beobachtung machte nicht nur er selbst, sondern auch andere

Lokmannschaften. Zu dem Punkt, dass er die 214.02 bei seinen Rundgängen nicht auf den abgesperrten Hahn kontrolliert hatte, gab er an, dass er neben der Überwachung der im großen Heizhausbereich abgestellten Lokomotiven auch Schreibearbeiten zu erledigen hatte. Außerdem hätten im fraglichen Zeitraum von 23. auf 26. Februar auch andere Kollegen Dienst verrichtet, die die abgesperrten Hähne auch nicht wahrgenommen hatten, aber hierfür nicht bestraft wurden. Er ersuchte daher, die verhängte Geldstrafe aufzuheben und begründete dies auch mit seiner bisher anstandslosen Dienstverrichtung.

Mit Zl. 3463/5-1932 ersuchte die BBDion Wien-Südwest die GenDion Abteilung V/1 um Bekanntgabe der Ersatzkosten des Pumpenzylinders der beschädigten Heintl-Pumpe, da sie die „schuldtragenden Bediensteten zum Ersatz der Schadenssumme beantragen werde.“ Diese betragen laut einer Preisauskunft der GenDion bei der Firma Heintl 1.837 Schilling zuzüglich der Warenumsatzsteuer, was in Summe 1.992 Schilling ausmachte (entspricht einem Betrag von ca. 7.360 € im Jahr 2021). Aus Kostengründen wurde der aufgeplatzte Behälter durch das Elektroschweißwerk Ing. P. C. Wagner in Wien 20 geschweißt. Der Auftrag wurde mit Zl. 5745/1-1932 (BBDion Wien-Südwest Eingangszahl 3140/11-1932) aufgrund eines Angebotes vom 3. März 1932 von der Maschinendirektion direkt vergeben. Die Kosten betragen hierfür 158,62 Schilling. Über die Durchführung der Schweißung wurde die Heizhausleitung Wien-West verständigt; die Rechnung wurde am 18. März bezahlt.