

Staatsbahnen und überregional wichtige Privatbahnen bis 1918/20

- Staaten und Staatsgrenzen bis 1918/20
- wichtige Strecken der Südbahn-Gesellschaft SB
- Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn KOB
- wichtige Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ATE
- Grenzen innerhalb der öst.-ung. Monarchie
- normalspurige Strecken der Warschau-Wiener Eisenbahn WWE
- wichtige Strecken der Buschtährader Eisenbahn BEB
- Hauptstrecke der Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn GySEV
- Lokalbahn Wien - Pressburg LWP



Dänemark, Norwegen, Belgien, Luxemburg, Frankreich 1940

Weniger als ein Jahr nach dem Münchener Abkommen schleuderte der neue englische Premierminister Churchill seinem vor Friedenssehnsucht blind gewesenen Vorgänger Chamberlain die Worte entgegen: „Sie hatten die Wahl zwischen der Schande und dem Krieg. Sie wählten die Schande, und jetzt haben Sie den Krieg.“ England und Frankreich erklärten dem Deutschen Reich am 3. September 1939 den Krieg, unterließen aber Kampfhandlungen zur Unterstützung Polens. Doch im formal-völkerrechtlichen Sinne war der „Polenfeldzug“ nun schon zum europäischen Krieg geworden.

Im April 1940 besetzte die Wehrmacht **Dänemark** und **Norwegen**. Die Bahnverwaltungen dieser Länder blieben selbständig. Ihre Streckennetze wurden jedoch für die Wehrmacht genutzt. Zur Stärkung der Transportkapazitäten wurden auch Lokomotiven der Reichsbahn nordwärts verbracht.

Von Mai bis Juni 1940 eroberte die Wehrmacht die Niederlande, Belgien, Luxemburg und weite Teile Frankreichs, dessen Regierung am 22. Juni 1940 einen demütigenden Waffenstillstand unterschreiben musste.

Das Reich beanspruchte von **Belgien** die 1920 dorthin abgetretenen Territorien. Ein „Erlass des Führers und Reichskanzlers über die Wiedervereinigung der Gebiete von Eupen, Malmedy und Moresnet mit dem Deutschen Reich“ vom 18. Mai 1940 (RGBl. I S. 803) schuf ohne die für eine Friedensregelung völkerrechtlich notwendige belgische Beteiligung vollendete Tatsachen. Die entsprechenden Teile der Belgischen Staatsbahn mit den Bw Herbsthal und St. Vith wurden schrittweise am 10. Mai, 4. November und 11. Dezember 1940 von der RBD Köln und zu einem kleinen Teil von der RBD Saarbrücken übernommen. Umgezeichnet wurden 70 Lokomotiven preußischer Gattungen.

Luxemburg wurde mit der Übertragung der Zivilverwaltung an den Gauleiter „Moselland“ zum 1. August 1940 faktisch annektiert, ohne dass dieser Vorgang im Reichsgesetzblatt seinen Niederschlag gefunden hätte. Die Betriebsführung auf den Bahnen des Landes wurde zunächst der RBD Saarbrücken übertragen. In einem Schreiben des RVM vom 2. August an die Zivilverwaltung und an mehrere andere Reichsministerien wird diese Tatsache erwähnt und zugleich die Absicht bekundet, die Bahnen bei einer wünschenswerten künftigen Übernahme Luxemburgs ins Reichsgebiet in die DRG einzuverleiben. Mit drei fast gleichlautenden Verordnungen vom 29. Mai 1942, die in Nr. 14 des Ordnungsblattes der Zivilverwaltung für Luxemburg vom 8. Juni 1940 veröffentlicht wurden, wurden die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn, die Prinz-Heinrich-Eisenbahn und die Luxemburger Schmalspurbahnen dann zwar dem Reichsvermögen zugeschlagen, nicht jedoch der Reichsbahn. Demgemäß wurden sie fortan als „fremde Bahnen für Rechnung des Reiches“ geführt.

Nach anderer Quelle lautet eine Reihenfolge der Übernahmen durch die Deutsche Reichsbahn (aus der rein faktischen Betreuung durch die RBD Saarbrücken?):

1. Januar 1942: Prinz-Heinrich Bahn

1. April 1942: Wilhelm-Luxemburg-Bahn

1. April 1942: Luxemburgische Schmalspurbahnen

An Lokomotiven wurden umgezeichnet: 64 normalspurige und 26 schmalspurige Dampflokomotiven.

Von **Frankreich** wurde wieder einmal Elsass-Lothringen abgetrennt. Der Status dieses Gebiets blieb aber unklar, da eine vollständige Annexion durch das Reich ähnlich wie im Falle Luxemburg unterblieb. Entsprechend diesem Sonderstatus wurden die Bahnen nicht in die Reichsbahn eingegliedert. Vielmehr betrieben die RBD

Saarbrücken und Karlsruhe die Bahnen Elsass-Lothringens als „fremde Bahn auf Rechnung des Reiches“.

Die RBD Karlsruhe (21 M 12 Bl) teilte ihren Bw und Reichsbahn-Maschinenämtern sowie den Eisenbahn-Maschinenämtern und Bw im Elsass am 18. Dezember 1940 folgenden Plan über die „vorausichtlichen“ neuen Betriebsnummern der elsässischen Lokomotiven mit (Kennzeichnung der Bauarten nicht im Originaldokument):

S 3	2'B n2v	(pr. S 3)	13	336 – 400
S 9	2'C n4v		17	701 – 1000
S 10	2'C h4	(pr. S 10)	17	174 – 200
S 10 ¹	2'C h4v	(pr. S 10 ¹)	17	1229 –
S 12	2'C1' n4v		18	701 – 800
S 14	2'C1' h4v		18	801 –
S 16	2'C1' h2		18	?
P 7	2'C n4v		38	501 – 1000
P 8	2'C h2	(pr. P 8)	38	3876 – 3950
G 4	C n2v	(pr. G 4)	53	?
G 5 ²	1'C n2v	(pr. G 5 ²)	54	1201 – 1500
G 7 ²	D n2v	(pr. G 7 ²)	55	1413 – 1500
G 8 ¹	D h2	(pr. G 8 ¹)	55	5666 – 5700
G 10	E h2	(pr. G 10)	57	2776 – 2891
G 12 ¹	1'E h3	(pr. G 12 ¹)	58	016 – 200
G 12	1'E h3	(pr. G 12)	58	2144 – 2200
G 14	1'D h2		56	1201 – 2000
T 3	C n2t		89	501 – 600
T 5	1'B2' n2t	(bay. T 12)	73	126 –
T 9 ³	1'C n2t	(pr. T 9 ³)	91	1837 – 1900
T 12	1'C h2t	(pr. T 12)	74	1339 –
T 13	D n2t	(pr. T 13)	92	991 – 1000
T 14	1'D1' h2t	(pr. T 14)	93	425 – 500
T 16	E h2t	(pr. T 16)	94	468 – 500
T 17	2'C2' n4vt		78	701 –
T 19	1'E1' n4t		95	700 –
T 20	2'D2' h4vt		68	?
T 37	D n2t		99	901 –
KTB (Kaysersbergerthal)		Bn2t/Cn2t/Dn2t	99	?

Ersichtlich hatte man ohne genauen Überblick über die Stückzahlen zunächst nur Nummerngruppen zugewiesen. Verwirklicht wurde die Umnummerung von Fahrzeugen nicht. Das RVM lehnte das Vorhaben ab. Einige AL-Maschinen wurden aber nach dem Zweiten Weltkrieg in unsystematischer Form in die Bestände von DB und DR eingereiht.

Jugoslawien und Griechenland 1941

Vom 6. bis zum 17. April 1941 überfiel die Wehrmacht Jugoslawien und nach der Landung britischer Truppen auch Griechenland. Den „Balkanfeldzug“ führte Hitler,

- um dem verbündeten Italien bei einem stockenden Angriff gegen Griechenland zu helfen,
- um die Kontrolle der mit Berlin bereits mehr oder weniger verbündeten Staaten Ungarn, Rumänien und Bulgarien zu festigen
- und um die Flanke für den längst geplanten Angriff gegen die Sowjetunion zu sichern.

Während die letztgenannte Operation und damit der Kampf um die Hegemonie auf dem ganzen Kontinent schon seit 1940 unter dem Decknamen „Unternehmen Barbarossa“ vorbereitet wurde, spielte Hitler in Slowenien noch einmal „Abrundung des Nationalstaats“: Ein Gebietsstreifen mit gemischter Bevölkerung wurde

ohne gesetzliche Basis mit Wirkung zum 13. Mai 1941 als „Untersteiermark und Oberkrain“ den Reichsgauen Kärnten und Steiermark zugeschlagen. Die neue Südostgrenze des Reiches wurde mit Ungarn, dem am 15. April als unabhängig anerkannten Kroatien sowie mit Italien vereinbart, das ohne alle Rücksichten auf Sprache und Volkstum zum großen Gebietsgewinner in Slowenien und Kroatien gemacht wurde. Ungarn und vor allem Bulgarien durften sich auch auf Kosten Serbiens vergrößern.

Das Eisenbahnnetz im Annexionsgebiet kam mit einer Betriebslänge von 702 km zur DRB und wurde gemäß Verfügung des RVM (2 Ogdg) vom 15. April 1941 auf die RBD Villach und Wien aufgeteilt. Nachdem am 28. Februar 1942 in Rom die Aufteilung der Lokomotiven zwischen Deutschland und Italien beschlossen worden war, verfügte ein Umzeichnungsplan vom 18. Januar 1943 die Einreihung von 201 Lokomotiven ins Reichsbahnsystem. Sie gehörten größtenteils zum altösterreichischen Eisenbahnerbe.

Sowjetunion (mit Baltikum und Ostpolen) 1941

Am 22. Juni 1941 begann der Angriff gegen die Sowjetunion. Er brachte zunächst nach verlustreichen Schlachten riesige Geländegewinne, wobei der Vormarsch schon sehr bald hinter den gesteckten Zielen zurückblieb. Die eroberten Gebiete wurden bis auf wenige Ausnahmen nicht ins Reichsgebiet übernommen; demgemäß wurden die Eisenbahnen auch nicht der Deutschen Reichsbahn einverleibt. Die Ausnahmen waren:

- Der östlich an Ostpreußen angrenzende bis 1939 polnische Bezirk Bialystok wurde am 1. August 1941 unmittelbar dem Reich und dem Land Preußen angeschlossen. Demgemäß wurde das Streckennetz zum 15. November 1941 der Reichsbahndirektion Königsberg unterstellt. Eigenartigerweise wurden Strecken, Gebäude und Fahrzeuge jedoch nicht ins Reichsvermögen übernommen, sondern als „fremde Bahn auf Rechnung des Reiches“ verwaltet.
- Das bis 1918 österreichische und bis 1939 polnische Galizien mit den Wojewodschaften Lemberg, Tarnopol und Stanislaw wurde durch unveröffentlichten Erlass vom 17. Juli 1941 dem Generalgouvernement zugeschlagen. Das dortige Streckennetz wurde mit Wirkung vom 1. August 1941 der „Ostbahn“ zugewiesen und in Lemberg eine weitere OBD gebildet.

Im 1941 besetzten Ostpolen erbeutete die Wehrmacht weitere polnische Lokomotiven, von denen ein Teil auf Breitspur umgebaut

war. Für die normalspurig gebliebenen bzw. rückumgespurten Maschinen wurden 1944/45 Reichsbahnnummern festgelegt, die aber nur noch an einem Teil des Bestandes angebracht wurden. Betroffen waren etwa 650 Lokomotiven.

Die Ostbahn wurde ab Sommer 1941 zum Gegenstand eines Kompetenzkonfliktes, wie er für das „Dritte Reich“ so typisch war. Wehrmacht, Reichsverkehrsministerium und Generalgouverneur kämpften um den bestimmenden Einfluss. Der Widerstand des Transportchefs der inzwischen errichteten Hauptbahndirektion (HBD) Kiew führte dazu, dass der Betrieb auf den Eisenbahnen in Galizien erst ab 1. Dezember 1941 auf die Ostbahn überging. Im Winter 1941/42 kämpften RVM und Generalgouverneur Frank um die Eigenständigkeit der Ostbahn. Mit Unterstützung Hitlers konnte Frank am 2. April 1942 eine Vereinbarung erzielen, die den bisherigen Status festschrieb. Allerdings wurde ihre Struktur an die der DRB angeglichen. Zunächst wurde im Herbst 1942 die OBD Lublin aufgelöst und ihr Netz auf die OBD Krakau, Radom und Warschau aufgeteilt. Zwischen OBD und örtlichen Dienststellen wurden nun auch Ämter eingerichtet.

Die nächste Runde der Auseinandersetzungen begann ein Jahr später. Ohne Vorwissen des Generalgouverneurs löste das RVM mit Erlass vom 8. März 1943 die OBD Radom auf und führte mit Wirkung zum 1. Mai 1943 für die verbleibenden OBD Warschau, Krakau und Lemberg die vollständige Reichsbahn-Organisation ein. Ihre Bezeichnung wechselte von „Ostbahnbezirksdirektion“ auf „Ostbahndirektion“. Der neue Angriff des RVM auf die Kompetenzen des Generalgouverneurs endete wiederum mit einem Kompromiss zu seinen Gunsten. Einer Übereinkunft vom 10. Juli 1943 garantierte den weiteren Bestand der nun allerdings ganz auf personelle und kommerzielle Ressorts reduzierten Ostbahn.

Wenig später machte die militärische Entwicklung weiteres Kompetenzgerangel überflüssig. Im Winter 1943/44 erreichte und überschritt die Rote Armee die Ostgrenze des Generalgouvernements. Im März 1944 wurde die zum Kampfgebiet gewordene OBD Lemberg der Generalverkehrsrichtung Osten unterstellt, in der die Wehrmacht das Sagen hatte. Im Sommer 1944 folgte diese Überleitung für die OBD Krakau und Warschau.

Im Verlaufe des weiteren schnelles Rückzuges aus Polen wurden die Ostbahn und ihre Direktionen nicht etwa aufgelöst, sondern ihre Dienstsitze schrittweise in Städte und Dienstzüge weiter im Westen verlegt. Im März 1945 residierte man in Bayreuth und am 29. April 1945 machte die US-Armee bei Pilsen dem Spuk ein Ende. Der Generalgouverneur Hans Frank, der ein gnadenloses Mordregime ausgeübt hatte und dessen düsteres Imperium auch einer der wichtigsten Schauplätze des Judenmordes mit den meisten Gaskammern und Krematorien gewesen war, fand sein Ende am Galgen zu Nürnberg am 16. Oktober 1946.

Niederlage und Kriegsfolgen

Schon Ende 1941 war der deutsche Angriff auf die Sowjetunion gegen den wachsenden Widerstand der Roten Armee und unter den Bedingungen des – spätestens seit Napoleons Niederlage eigentlich nicht unbekanntem – russischen Winters ins Stocken geraten. Gegenoffensiven erzwangen erste Rückzugsbewegungen. Tausende deutscher Länderbahnloks und auch schon so manche in Polen gerade erst umgezeichnete Maschine standen mit Frostschäden auf den Bahnhöfen des „Ostens“. Viele hundert „Leih“- oder „Miet“lokomotiven aus Belgien und Frankreich mussten 1942 den im russischen Winter gelähmten und dezimierten „großdeutschen“ Lokomotivpark ergänzen. Immer größere Serien von Einheitsloks der Baureihen 50 und 86, zuletzt in der Ausführung als

„Übergangs-Kriegslok“, und ab September 1942 die Kriegsloks der Baureihe 52, veränderten die Zusammensetzung der Lokbestände auch in den annektierten Gebieten immer schneller. Die hergebrachte Landkarte des Betriebsmaschinendienstes, die in manchen Regionen zwischen 1918 und 1939 recht stabil geblieben war, verwischte sich.

Nach einem letzten großen Vormarsch im Südosten bis nach Stalingrad endete 1943 die Phase der deutschen Expansion. Das riesige Räderwerk Deutsche Reichsbahn und die unter deutscher Aufsicht betriebenen Bahnen in den besetzten Gebieten mussten für die Kriegführung trotz eines allmählich kleiner werdenden deutschen Machtbereichs immer größere Leistungen erbringen. Al-



Mit der Reichsbahnnummer und der BBÖ-Nummer wurde die einzige V 12 um 1950 aufgenommen (Sammlung mag. pharm. Alfred Luft).

Die Entstehungsgeschichte dieses Pionierfahrzeuges der österreichischen Motorzugförderung verlief kompliziert: Die kleine Schmalspurlok wurde von der Firma Warchalowski begonnen, die während des Baus in Konkurs ging. Die unfertige Lok wurde von der StEG übernommen, die jedoch ebenfalls in Konkurs fiel. In Floridsdorf gelang 1927 endlich die Vollen- dung der Maschine. Zunächst kam sie zur Zillertalbahn, die sie 1930 an die BBÖ verkaufte. Seitdem und bis heute war und ist sie stets auf der Ybbstalbahn eingesetzt. Von Benzinantrieb wurde sie 1940 auf Treibgas umgestellt und erhielt 1946 einen Dieselmotor.

gebaut für Zillertalbahn	1	?
1930 verkauft an BBÖ	1	2021. 01/s2

Treibraddurchmesser	820 mm
Motorhersteller, Zahl der Zylinder	Warchalowski, 4
Dienstgewicht	12,5 t
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Motordrehzahl	1.000 U/min
Kraftübertragung	elektrisch
Leistung	88 kW
elektrischer Teil	Gebus

DRB	BBÖ	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung	
V 12 901	2021.01/s	StEG	4600	1927	1953 → 2090.91	+ 01.05.2000 Nostalgiebestand

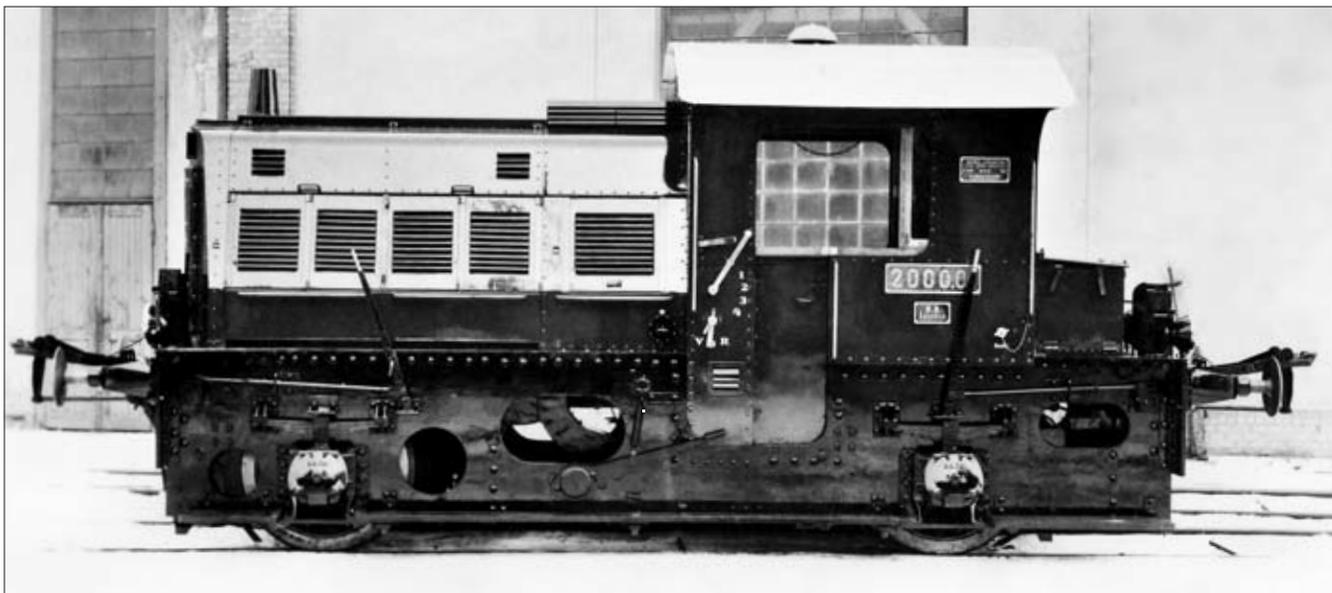
Reihe V 15 ex BBÖ 2000

Die dieselelektrische Vershublok mit 150 PS wurde bereits 1939 im RAW St. Pölten hinterstellt und nach dem Krieg ausgemustert.

gebaut für BBÖ	1	2000. 01
----------------	---	----------

technische Daten unbekannt	
Motor	Floridsdorf
elektrischer Teil	ÖSSW

DRB	BBÖ	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung	
V 15 001	2000.01	Floridsdorf	3106	1936		+ 01.08.1946



Das Foto der 2000.01 (Sammlung Carl Asmus) zeigt Ähnlichkeit mit deutschen Vorserien-Kleinloks. Deren Erprobung war freilich 1936 längst abgeschlossen; die Lieferung der Großserie der Kö II war in vollem Gange.

Reihe V 15⁹ ex BBÖ 2040

Bo de, 760 mm



Das Foto (Carl Bellingrodt) zeigt die „15 902“ des Bw Gmünd mit dem eigenwilligen Gattungszeichen „G 2206 V“.

Die erste schmalspurige Variante der 150-PS-Rangierlok bewährte sich besser als manches andere Motorfahrzeug. Nach einer kriegsbedingten Episode der Treibgaseinspeisung von 1940 bis 1947 fuhren die Loks wieder mit Diesel. Die ersten beiden waren fast ein halbes Jahrhundert im Einsatz, die etwas kräftiger ausgeführte dritte Lok hat inzwischen ihr siebzigstes Betriebsjahr überschritten.

gebaut für BBÖ 3 2040. 01/s – 03/s

Treibraddurchmesser	800 mm
Motorhersteller, Zahl der Zylinder	Simmering, 8
Dienstgewicht	12,9 t
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Motordrehzahl	1.500 U/min
Kraftübertragung	elektrisch, Siemens
Leistung	107 kW

DRB	BBÖ	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung	
V 15 901	2040.01/s	Simmering	65328	1934	1953 → 2190.01	+ 20.07.1983 ÖGLB
V 15 902	2040.02/s	Simmering	65329	1934	1953 → 2190.02	+ 16.11.1982
V 15 903	2040.03/s	Simmering	65644	1936	1953 → 2190.0301.02.1970 → WL 053/s HW St. Pölten, 01.02.1974 wieder 2190.03, +	2000 Nostalgiebestand

313.413, 420, 421, 422, 430, 431 blieben bei den ČSD, ab 1939 BMB; 313.414 schon 1927 +

kkStB 162 bereits als 98 1201 – 1202 bei DRB; Herkunft, Verteilung und technische Daten siehe Seite 156	98 1203 – 1206	98 1207 – 1210	98 1211 – 1224	98 1225 – 1228
Betriebsgattung	L 33.12	L 33.12.	L 33.13	L 33.12
Dampfdruck	12 at	12 at	12 at	11 at
Heizfläche	70,8 m ²	77,5 m ²	77,5 m ²	77,5 m ²
Dienstgewicht	37 t	37,5 t	39,6 t	37,2 t

Diese für ihre Zeit recht schwere Lokalbahn-Bauart wurde für zahlreiche Bahnen in Nordböhmen beschafft, deren Betriebsführung den kkStB oder größeren Privatbahnen übertragen war. 98 1225 – 1228 wurden erst 1940 mit der Übernahme von privaten Lokalbahnen umgezeichnet. Die 98 1207 wurde im Umzeichnungsplan mit der Fabriknummer BMMF 4503 geführt.

Die Herkunft ist wie folgt aufzuschlüsseln:

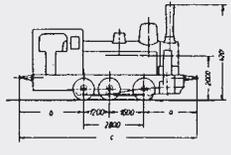
kkStB

- 162.01-04, 14-23 ÖNWB
- 162.05-12, 43-45 BMB
- 162.21-23 kkStB für Lokalbahn Martinice – Rokytnice
- 162.24-30 Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn
- 162.41-42 KFNB für Lokalbahn Stramberg – Wernsdorf

DRB	ČSD	kkStB	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung
98 1203	313.405	162.05	Wiener Neustadt	3903	1896	+ 06.01.1953 → HL/WL
98 1204	313.406	162.06	Wiener Neustadt	3994	1897	+ 29.08.1953 → HL/WL
98 1205	313.407	162.07	Wiener Neustadt	4226	1899	+ 23.10.1951 → HL/WL
98 1206	313.408	162.08	Wiener Neustadt	4401	1901	+ 1952
98 1207	313.409	162.09	BMMF	113	1903	27.12.1951 → VZKG Ostrava
98 1208	313.410	162.10	Wiener Neustadt	4556	1904	+ 07.02.1956
98 1209	313.411	162.11	Wiener Neustadt	4557	1904	+ 28.11.1952 → HL/WL
98 1210	313.412	162.12	Wiener Neustadt	4616	1905	+ 21.03.1956 → HL/WL

98 1213 (technisch auffallend durch den eigenartigen Einströmkasten vor dem Dampfdom, Werner Hubert, Sammlung Hansjürgen Wenzel) hat den äußeren Dauerzustand der Annexionszeit erreicht.

L 33. 12 u 13 313 4 (ČSD) 98 12
162 (KKÖStB)



Lok Nr	a	b	c
98 1201-1202:	ÖBB 2366	2616	7782
98 1203-07, 11-22 u 25-28: ČSD	2450	2970	8220
98 1208-10, 23-24:	ČSD 2570	2970	8340

kkStB 162 an ČSD	33	313.4 01 – 33
------------------	----	---------------





Das obige Foto ist eine Rarität, zeigt es doch mit **313.421** die einzige zu den BMB gelangte frühere 162er. Anlass für die Aufnahme ist ein Unfall vom 15. Juni 1938. Die Lok hat am Ortseingang von Jablonec (Iser) einen LKW vom Bahnübergang geschoben.



Das rechte Bild (Geitmann, Sammlung Hansjürgen Wenzel) präsentiert **313.423** mit der typischen Doppelbeschriftung des Jahres 1939 auch schon als 981216 des Bw Reichenberg.

98 1211	313.415	162.16	Floridsdorf	939	1895		27.12.1951 → VZKG Ostrava
98 1212	313.416	162.17	Floridsdorf	940	1895	DR, 1957 verk WL VEB Stahl- und Walzwerk Riesa	
98 1213	313.417	162.18	Floridsdorf	941	1895		27.03.1952 → VZKG Ostrava
98 1214	313.418	162.19	Floridsdorf	942	1895		+ 29.01.1952
98 1215	313.419	162.20	Floridsdorf	943	1895		+ 1952
98 1216	313.423	162.24	Krauss/Linz	2894	1894		+ 16.05.1960
98 1217	313.424	162.25	Krauss/Linz	2895	1894		+ 27.05.1964
98 1218	313.425	162.26	Krauss/Linz	2896	1894		+ 29.04.1955
98 1219	313.426	162.27	Krauss/Linz	3030	1894		27.12.1951 → VZKG Ostrava
98 1220	313.427	162.28	Krauss/Linz	3031	1894		+ 1951
98 1221	313.428	162.29	Krauss/Linz	4884	1903	PKP TKh100-15, 09.03.1948 → ČSD	+ 195. → HL/WL
98 1222	313.429	162.30	Krauss-L	6056	1909		+ 08.04.1961
98 1223	313.432	162.43	BMMF	128	1904	PKP TKh100-16, 09.03.1948 → ČSD	+ 15.01.1952 → HL/WL Denkmal Ostrava
98 1224	313.433	162.45	BMMF	146	1905		+ 1952
98 1225	313.401	162.01	Wiener Neustadt	3401	1890		+ 08.04.1961
98 1226	313.402	162.02	Wiener Neustadt	3402	1890		+ 02.10.1953 → HL/WL
98 1227	313.403	162.03	Wiener Neustadt	3403	1890		+ 18.05.1961
98 1228	313.404	162.04	Wiener Neustadt	3530	1891		+ 07.11.1966



– kaum überraschend – mit den Exoten nicht anfreunden und gab sie im Rahmen des Ablieferungssolls aufgrund des Friedensvertrages nach Polen weiter, wo sie mit den direkt dorthin gelangten Exemplaren zusammengeführt wurden. Die Umzeichnung ab 1941 liest sich noch schwieriger als bei anderen Gattungen. Für die Reihen 210, 310 und 310.300 ist nach Einreihung der 1939 erbeuteten Fahrzeuge und der beim Russlandfeldzug vorgefundenen Exemplare zu unterscheiden, so dass sich sechs verschiedene Gruppen ergeben. Umständlich gerät auch die Dokumentation der Verbleibe ab 1945, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die DRB ihre Adriatics größtenteils nach Österreich verbrachten.

Ebenfalls in Wien West fotografierte Otto Zell Pn12-15 auch nach ihrer Umzeichnung auf 16042 und Anbringung des für den Endsieg unverzichtbaren Hoheitsadlers.

	310	Abweichungen 210	Abweichungen 310.300
Treibraddurchmesser	2.140 mm		
Zylinderdurchmesser	2 x 390 mm und 2 x 630 mm	ND 2 x 660 mm	
Kolbenhub	720 mm		
Dampfdruck	16 at (bis 310.28 15 at)	15 at	
Dienstgewicht	86 t	84,4 t	84,82 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Rostfläche	4,62 m ²		4,12 m ²
Heizfläche	195,55 m ²	254,5 m ²	198,76 m ²
Überhitzerheizfläche	55 m ²	–	
Rohrlänge	5.150 mm		
Tender	2'2' T 21 ex PKP 21 D 11 ex kkStB 86		2'2' T 27 ex PKP 27 D ... ex kkStB 88

Eine Hauptserien-310, und zwar aus der vorläufigen Sowjetbeute, ist hingegen die 16047, die Carl Bellingrodt an einem unbekanntem Ort in den deutschen Westzonen antraf (Sammlung Hansjürgen Wenzel).



Das Vergleichsfoto der Pn12-18 (Otto Zell, Sammlung Hansjürgen Wenzel) beweist, dass sie den Ursprungstender Reihe 88 der Brotan-310er behalten hatte, der durch die freien Räder vor dem Innenrahmen auffällt und ohne die typisch österreichische Abstufung des Wasserkastens auskommt.



DRB	PKP	kkStB/PStEV	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung
16 041	Pn12-11	310.80	StEG	4030	1915	ÖBB/T, 14.11.1948 → CCCP 20.11.1948 → PKP Pn12-3 + 25.10.1949
16 042	Pn12-15	1303 Kat	Floridsdorf	2528	1918	DB + 13.12.1951 (ab 23.07.1948, ca. ½ Jahr HL Darmstadt)
16 043	Pn12-16	1304 Kat	Floridsdorf	2529	1918	ČSD 24.05.1949 → PKP Pn12-7 + 15.12.1950
16 044	Pn12-18	1305 Kat	Floridsdorf	2531	1918	ÖBB/T, 14.11.1948 → CCCP 23.11.1948 → PKP Pn12-2 + 25.10.1950

vom NKPS im September 1939 erfasst: 17
nach deutscher Vermutung im sowjetischen Bereich verblieben: 17
Umzeichnung 1944 von Lokomotiven aus der sowjetischen Beute von 1939, nicht vollständig realisiert:

DRB	PKP	kkStB	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung
16 045	Pn12-1	310.01	Floridsdorf	1989	1911	ÖBB, 1945 → ČSD + 10.07.1956
16 046	Pn12-2	310.03	Floridsdorf	1991	1911	ÖBB + 15.11.1947
16 047	Pn12-4	310.18	BMMF	393	1911	DB +
16 048	Pn12-5	310.27	StEG	3795	1911	ÖBB/T, 11.11.1948 → CCCP 17.11.1948 → PKP Pn12-1 + 15.12.1950
16 049	Pn12-6	310.61	StEG	3948	1914	19.01.45 an Wifo, DB + 07.05.1949
16 050	Pn12-7	310.65	BMMF	496	1914	19.01.45 an Wifo, Verbleib unbekannt

DRB	PKP	kkStB	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung
16 051	Pn11-2	210.03	Floridsdorf	1927	1910	ÖBB/T, 11.11.1948 → CCCP 17.11.1948 → PKP Pn11-6 + 25.10.1950
16 052	Pn11-6	210.07	BMMF	356	1910	ČSD 27.12.1947 → PKP Pn11-2 + 26.06.1950
16 053	Pn11-9	210.11	BMMF	360	1910	ČSD 22.12.1947 → PKP Pn11-3 + 24.06.1950

vom NKPS im September 1939 erfasst: 6
nach deutscher Vermutung im sowjetischen Bereich verblieben: 6
Umzeichnung 1944 von Lokomotiven aus der sowjetischen Beute von 1939, nicht vollständig realisiert:

DRB	PKP	kkStB/PStEV	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung
(16 054)	Pn11-3	210.04	Floridsdorf	1928	1910	ČSD 26.04.1948 → PKP Pn11-5 + 15.12.1950
(16 055)	Pn11-5	210.06	Floridsdorf	1930	1910	ČSD 26.04.1948 → PKP Pn11-4 + 15.12.1950
(16 056)	Pn11-8	210.09	BMMF	358	1910	DR 27.07.1955 → PKP
16 061	Pn12-8	310.76	StEG	3993	1914	ÖBB/T, 14.11.1948 → CCCP 20.11.1948 → PKP Pn11-8 + 25.10.1950
16 062	Pn12-9	310.77	StEG	3994	1914	+ 19.02.1945, ÖBB/T, 01.12.1948 → CCCP, 08.12.1948 → PKP Pn11-10 → Pn12-6 + 15.10.1950
16 063	Pn12-10	310.78	StEG	3995	1914	ÖBB/T, 15.11.1948 → CCCP 20.11.1948 → PKP Pn11-10 → Pn12-4 + 26.06.1950
16 064	Pn12-12	310.81	StEG	4031	1915	ÖBB/T, 23.11.1948 → CCCP 30.11.1948 → PKP Pn11-11 → Pn12-5 + 25.10.1950
16 065	Pn12-13	1301 Kat	Floridsdorf	2526	1918	ÖBB/T, 1945 → ČSD + 10.07.1956
16 066	Pn12-14	1302 Kat	Floridsdorf	2527	1918	ÖBB/T, 14.11.1948 → CCCP 20.11.1948 → PKP Pn11-9 + 15.12.1950
16 067	Pn12-17	310.304	Floridsdorf	2530	1918	ÖBB/T, 14.11.1948 → CCCP 20.11.1948 → PKP Pn11-7 + 15.12.1950
16 068	Pn12-19	1306 Kat	Floridsdorf	2532	1918	17.07.1944 → Wifo, DB + 1950
16 069	Pn12-20	310.307	Floridsdorf	2533	1918	ÖBB/T → MPS + 08.1951
16 070	Pn12-21	310.308	Floridsdorf	2534	1918	17.07.1944 → Wifo, DB + 1950
16 071	Pn12-22	1307 Kat	Floridsdorf	2535	1918	ÖBB, 1945 → ČSD + 10.07.1956

16 049, 050, 068 und 070 waren an die mit Öl- und Treibstoffwirtschaft befasste „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft“ (Wifo) verliehen, wurden als Heizloks in den Marinelagern Nordholz bzw. Farge eingesetzt und sollten an die Wifo verkauft werden. Dazu kam es nicht mehr.

Treibraddurchmesser	1.500 mm
Zylinderdurchmesser	2 x 500 mm
Kolbenhub	630 mm
Dampfdruck	12 at
Dienstgewicht	78,9 t
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Rostfläche	2,54 m ²
Heizfläche	122,21 m ²
Überhitzerheizfläche	23,75 m ²
Rohrlänge	4.250 mm
Wasservorrat	10 m ³

1'C1' h2t für PH: 10 H' 206 – 215

Zehn weitere 1'C1'-Personenzugten-derlokomotiven bezog die PH aus Belgien.



Das Foto der H' 214 (oben) vom 24. Juli 1935 in Petingen (Herman G. Hesselink, zur Verfügung gestellt von Ed Federmeier) lässt als ein von der Borsig-Type abweichendes Merkmal die Belpaire-Feuerbüchse erkennen.

DRB	PH	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung	
75 651	206	La Meuse	2578	1912	DB	11.07.1950 → CFL 3401 + 26.01.1959
75 652	207	La Meuse	2579	1912	Verbleib unbekannt	
75 653	208	La Meuse	2580	1912	DB, 20.12.1945 → PH	1946 → CFL 3403 + 27.07.1957
75 654	209	La Meuse	2581	1912	DB, 1946 → PH	1946 → CFL 3404 + 26.01.1959
75 655	210	La Meuse	2582	1912	DB, 20.12.1945 → PH	1946 → CFL 3405 + 24.02.1958
75 656	211	La Meuse	2583	1912	DB	11.07.1950 → CFL 3406 + 26.01.1959
75 657	212	La Meuse	2584	1912	DB	19.07.1950 → CFL 3407 + 18.07.1959
75 658	213	La Meuse	2585	1912	DB, 17.12.1945 → PH	1946 → CFL 3408 + 22.09.1958
75 659	214	La Meuse	2586	1912	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3409 + 26.01.1959
75 660	215	La Meuse	2587	1912	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3410 + 26.01.1959

Reihe 75¹¹ ex PH Reihe L

bad VI c nach 1918 an Belgien: 13, alle 1923 an PH verkauft L 251 – 263
bad VI c bereits als 75 401 – 409, 411 – 441, 451 – 464, 471 – 473, 481 – 483, 491 – 494, 1001 – 1023 und 1101 – 1121 bei DRB

DRB	PH	SNCB	GhZlBadStB	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung	
75 1121	251	B (6909)	909 bad	Karlsruhe	1892	1914	DB, 12.1945 → PH	1946 → CFL 3501 + 28.12.1959
75 1122	252	B (6920)	920 bad	Karlsruhe	1986	1917	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3502 + 24.02.1958
75 1123	253	B (6916)	916 bad	Karlsruhe	1982	1917	DB	24.06.1946 → CFL 3503 + 30.01.1961
75 1124	254	B (6950)	950 bad	Karlsruhe	2007	1917	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3504 + 29.06.1959
75 1125	255	B (6951)	951 bad	Karlsruhe	2008	1917	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3505 + 30.01.1961
75 1126	256	B (6953)	953 bad	Karlsruhe	2010	1917	ÖBB	+ 18.02.1946
75 1127	257	B (6941)	941 bad	Jung	2524	1917	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3507 + 30.01.1961
75 1128	258	B (6948)	948 bad	Jung	2532	1917	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3508 + 22.09.1958
75 1129	259	B (6959)	959 bad	Jung	2750	1918	DR	+ 05.02.1949
75 1130	260	B (6963)	963 bad	Jung	2754	1918	DB	1946 → CFL 3510 + 27.07.1957
75 1131	261	B (6964)	964 bad	Jung	2755	1918	DB	02.01.1952 → CFL 3511 + 30.01.1961
75 1132	262	B (6965)	965 bad	Jung	2756	1918	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3512 + 28.12.1959
75 1133	262	B (6966)	966 bad	Jung	2757	1918	10.09.1944 PH	1946 → CFL 3513 + 21.12.1963

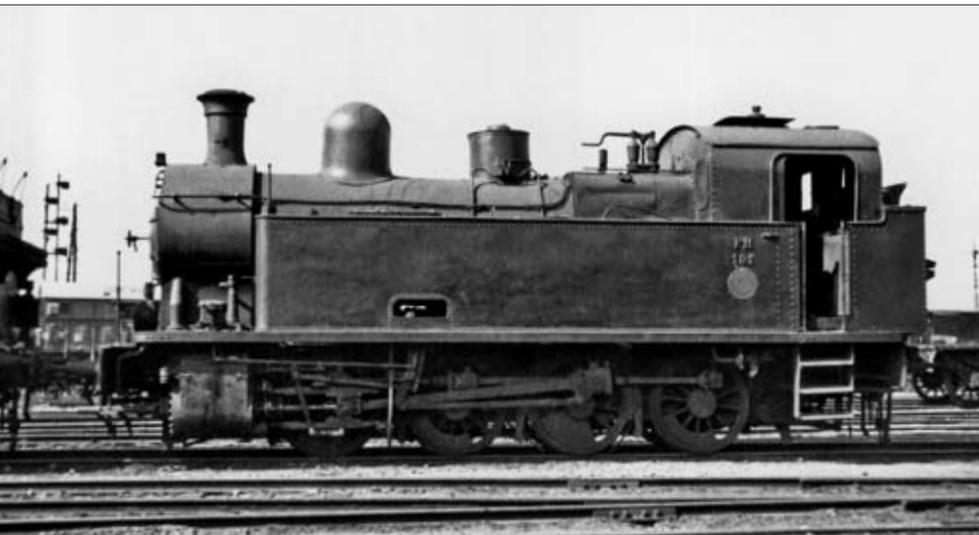


Carl Bellingrodt hat die Nr. 3513 gegen Ende ihres langen Lebensweges von Baden über Belgien nach Luxemburg mit einem kurzen großdeutschen Intermezzo mit französischer ACFI-Pumpen- und Vorwärmanlage aufgenommen.

Reihe 92²⁷ ex PH Reihe G

Gt 44.17

D h2t



Treibraddurchmesser	1.200 mm
Zylinderdurchmesser	2 x 480 mm
Kolbenhub	600 mm
Dampfdruck	12 at
Dienstgewicht	69,2 t
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Rostfläche	2,31 m ²
Heizfläche	103,3 m ²
Überhitzerheizfläche	41,6 m ²
Rohrlänge	3.700 mm
Wasservorrat	8 m ³

Dn2t für PH:	10
1922 auf h2t umgebaut	G 101 – 103

Das Bild der G 101 entstand am 24. Juli 1935 in Petingen ((Herman G. Hesselink, zur Verfügung gestellt von Ed Federmeyer). Hier sowie in den Nachbarbahnhöfen Rodingen und Differdingen waren die Loks stets eingesetzt.

Die gedrungene Vierkuppler von La Meuse ähnelten mit ihren Belpaire-Feuerbüchsen äußerlich den 1'C1' der Reihe H'.

DRB	PH	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung	
92 2701	101	La Meuse	1864	1904	DB, 03.1946 → PH	1946 → CFL 4001 + 25.06.1956
92 2702	102	La Meuse	1865	1904	DB, 12.1945 → PH	1946 → CFL 4002 + 26.10.1953
92 2703	103	La Meuse	1866	1904	10.09.1944 PH	1946 → CFL 4003 + 27.07.1957

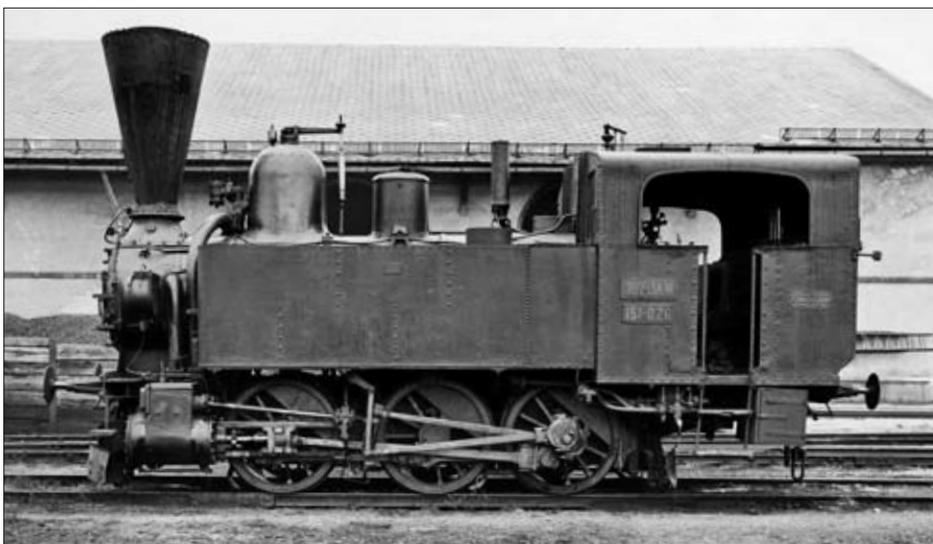
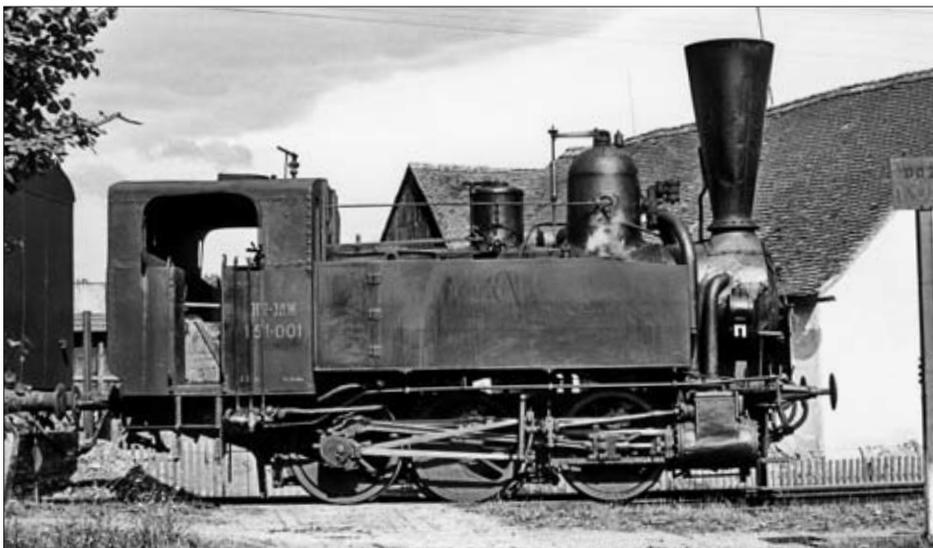
weitere 151 kamen 1941 zu den FS

	Floridsdorf	Abweichungen Wr. Neustadt
Treibrad Durchmesser	930 mm	1086 mm
Zylinderdurchmesser	2 x 310 mm	2 x 360 mm
Kolbenhub	480 mm	520 mm
Dienstgewicht	24,3 t	27,8 t
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h	
Dampfdruck	12 at	
Rostfläche	1 m ²	1,2 m ²
Heizfläche wasserberührt	46,79 m ²	71,30 m ²

Eine schöne und lebenswerte Lokalbahnlok war die 32 d der Südbahn. Die Lebensläufe einmal von einer privaten Kleinbahn über die kkStB, zweimal von privaten Kleinbahnen und viermal von der Südbahn direkt an die JDŽ, von dort teilweise mit Umweg über Ungarn zur Reichsbahn, und von dort wiederum über die Steiermärkischen Landebahnen oder die ÖBB zurück nach Jugoslawien erschließen sich nur gerade eben noch der tabellarischen Aufbereitung.

Südbahn 32 d und private Nachbauten nach 1918 an SHS	19	151- 001 – 019
--	----	----------------

DRB	JDŽ	Herkunft	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Verbleib/Ausmusterung	
98 7041	151-001	(zwischenzeitlich 04.1941 – 03.11.1941 MÁV 377,1001) Rohitscher Lokalbahn 1	Wiener Neustadt	4536	1903	letzte Sichtmeldung i.D. Maribor 1975	Denkmal Maribor
98 7042	151-008	Barcs Pakracz h.é.v. 8	Floridsdorf	575	1885	ÖBB/T 25.04.1947 → JDŽ	
98 7043	151-014	Süd 1808	Floridsdorf	549	1884	Verbleib unbekannt	
98 7044	151-015	Süd 1809	Floridsdorf	550	1885	09.02.1944 → WL 4, 1948 → CCCP	
98 7045	151-017	(zwischenzeitlich 04.1941 – 03.11.1941 MÁV 377,1017) Süd 1812	Floridsdorf	564	1885	ÖBB/T 01.05.1947 → JDŽ	
(98 7046)	151-018	Süd 1813	Wiener Neustadt	4019	1897	28.02.1942 → Steiermärkische Landesbahnen, 1946 → JDŽ,	+ 1948
(98 7051)	151-020	kkStB 394.46 ex Lokalbahn Cilli – Wöllan 3 „GUNDACKER“ Floridsdorf	Floridsdorf	804	1891	28.02.1942 → Steiermärkische Landesbahnen, 1946 → JDŽ,	+ 1948



Keine Fragen lassen die Fotos offen: Die langlebige 151-001 (oben) hielt 1957 in Windischfeistritz (Mag. pharm. Alfred Luft), die 151-020 (links) hingegen wurde bereits vor dem Krieg abgelichtet.