

Personenzug-Tenderlokomotive ÖBB 75

im Advent 2014

(ex kkStB 229 / SB 229 / BBÖ 229 / DRB 75.7)

Die Ursprünge der Reihe 229 liegen bei den 17 Lokomotiven der Reihe kkStB 129, einer Zweizylinder -Verbundlokomotive mit der Achsformel 1'C n2vt die Karl Gölsdorf als Personenzuglokomotive für die kkStB entwarf.

Zur Verbesserung des Personennahverkehrs beschafften die kkStB weitere Personenzuglokomotiven, die aber mit größeren Vorräten ausgestattet sein mussten. Gölsdorf löste diese Aufgabe, indem er seine Reihe 129 verlängerte und eine Nachlaufachse anhängte. Das Resultat war eine Vergrößerung des Aktionsradius auf etwa 100 Kilometer. Die Lokomotive wurde als **kkStB 229** bezeichnet.

In den Jahren von 1904 bis 1918 beschafften die kkStB 239 Stück dieser Lokomotive. Sie wurde von allen damaligen Lokomotivfabriken der Donaumonarchie produziert. Es wurden zusätzlich auch 17 Lokomotiven der Reihe 129 umgebaut und als Serie 229.400 umgezeichnet. Die **Südbahn** beschaffte 11 Exemplare und die **Eisenbahn Wien-Aspang** 9 Lokomotiven dieses Typs.

Nach dem ersten Weltkrieg verblieben 90 Lokomotiven der Reihe 229 bei den BBÖ. Der Großteil der Lokomotiven ging an die Nachfolgestaaten:

Land	Bahngesellschaft	Stück	Neue Bezeichnung
Tschechoslowakei	ČSD	130	354.0
Jugoslawien	JDŽ	25	JD 116
Polen	PKP	22	OKI 12
Ungarn	MÁV	15	343.3
Italien	FS	5	FS 912

Als 1938 nach dem Anschluss Österreichs an das Dritte Reich die BBÖ in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert wurde, wurden die Lokomotiven zur Baureihe 75.701–790 umgezeichnet.

Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reichs verfügten die ÖBB über insgesamt 63 Maschinen dieses Typs, die als Reihe 75 bezeichnet wurde. Die letzte Maschine dieser Reihe wurde in Österreich im Jahr 1962 stillgelegt.

Technische Details

Die Reihe 229 wurde als 2-Zylinder Nassdampf-Verbundlokomotive konstruiert. Die Zylinderfüllung regelte eine Heusinger-Walschaerts Steuerung über Flachschieber. Die Lokomotiven verfügten über die Gölsdorfsche Anfahrereinrichtung, welche bei voll geöffnetem Reglerventil den Niederdruckzylinder mit druckreduziertem Frischdampf beaufschlagte.

Bei der Konstruktion wurde großes Augenmerk auf ein gutes Beschleunigungsvermögen gelegt - dies wurde durch einen für Tenderlokomotiven bis dahin unerreicht langen Kolbenhub von 720 mm, in Verbindung mit relativ geringen Zylinder-Durchmessern erreicht.

Die Vor- und Nachlaufachse war als Adamsachse ohne Rückstellvorrichtung ausgeführt, diese verfügte über eine Seitenbeweglichkeit von 45 mm. Die Reihe 229 erhielt später auch Kobelkamine mit Lüftungsrohren. Diese wie Nasenlöcher aussehenden Rohre sollten zusätzliche Luft in den Bereich hinter dem Kobelaufsatz befördern und so verhindern, dass ein durch den Fahrtwind entstehender Unterdruck den Abzug der Rauchgase störte.

Die Lokomotive erreichte bei Testfahrten eine Höchstgeschwindigkeit von über 100 km/h. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde aber aus bremstechnischen Gründen auf 80 km/h festgesetzt.

Technische Daten

Achsformel:	1'C 1' n2vt	Treibrad-Ø:	1.614 mm
LüP:	11.766 mm	Laufrad-Ø:	870 mm
Dienstgewicht:	67,1 t	Zylinder-Ø / Kolbenhub	HD 420 / ND 650 mm / 720 mm
Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h	Radstand fest / gesamt:	4.000 mm / 8.000 mm
Kesseldruck:	14 kg/cm ²	Kohlevorrat:	5,4 m ³
Leistung:	700 PSi	Wasservorrat:	9,8 m ³

Details zum Modell

Advent-Gratismodell ÖBB 75.725

Das Modell gibt die Lokomotive nach dem zweiten Weltkrieg, in der Epoche III, wieder. Sie war mit einem schlanken Prüssmann-Rauchfang, Luftpumpe, und Druckluft-Bremsanlage ausgerüstet. Zusätzliche Aufbauten erhöhten die Ladekapazität für Kohle. An den Seiten des Führerstandes sind Windabweiser angebracht.

Das Gratis-Modell unterscheidet sich von meinem Modell **ÖBB 75.722** aus dem Shopset **FF100062 / V60NFF10062** durch Hülsenpuffer, angetriebene Ölpumpen und durch einige andere Details an den Aufbauten.

Das Lokomotivmodell verfügt über ein via Kontaktpunkt/Schieberegler aufklappbares Bild des Lokführers und Heizers. Die Wasserkastendeckel sind beweglich. Es verfügt wie üblich über fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung und realistische Fahreigenschaften.

Mit diesem Modell möchte ich mich bei der EEP-Gemeinde, und insbesondere bei den Fans österreichischer Dampflokomotiven bedanken!

Ich wünsche Ihnen allen noch eine schöne und besinnliche Adventzeit, ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute im neuen Jahr!



Fred Fuchs – FF1

korn.fff1@sol.at