

TMW - Die Dampflokomotive 12.10



Wien am Donnerstag, den 17.09.2020: Pressekonferenz zum Thema: Die Eisenbahn-Legende zurück im Technischen Museum Wien.



Sie ist die größte, schwerste, stärkste und schnellste Dampflokomotive, die jemals in Österreich gebaut wurde. Und nun ist sie zurück im Technischen Museum Wien – die aufwendig restaurierte Dampflokomotive 12.10. Neben dem beeindruckenden Original erweckt eine interaktive Videoinstallation diese Legende der österreichischen Eisenbahngeschichte zu neuem Leben.

Die 12.10 wurde im Jahr 1936 in der Lokomotivfabrik Floridsdorf gebaut. Lok und Tender sind insgesamt 22,6 Meter lang und 138 Tonnen schwer. Mit ihren 2.700 PS brachte sie es auf eine Maximalgeschwindigkeit von 154 km/h – österreichischer Rekord in der damaligen Zeit!

Der Kampf zwischen Kohle und Strom – zur Historie der Dampflokomotive

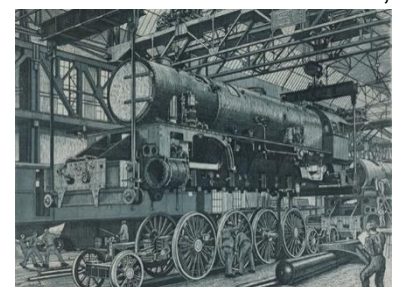
Der Zerfall der Monarchie nach dem Ende des Ersten Weltkriegs veränderte nicht nur die politische Landkarte Europas, sondern sollte auch auf die österreichische Eisenbahnindustrie gravierende Auswirkungen haben. In der jungen Republik verblieben sechs teilweise sehr große Lokomotivfabriken, wie die Floridsdorfer und Wiener Neustädter Betriebe, deren Kapazitäten für den Binnenmarkt allerdings viel zu groß waren. Das kurze Aufblühen der Wirtschaft in den 1920er-Jahren erhielt sie zunächst am Leben, der große Einschnitt erfolgte mit der Weltwirtschaftskrise: Im Jahr 1930 wurde die Maschinenfabrik der Staatseisenbahn in Wien geschlossen, die Lokomotivfabrik Krauss in Linz und die Wiener Neustädter Lokomotivfabrik mit der Lokomotivfabrik Floridsdorf fusioniert.

Die Eisenbahn war in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg als einziges leistungsfähiges Massentransportmittel eine tragende Säule der Infrastruktur des Landes, denn Autos und Lastwagen spielten noch eine untergeordnete Rolle.

Da die Doppelmonarchie in mehrere unabhängige Staaten zerfallen war, befand sich die einstmals günstige Kohle aus Tschechien nun im Ausland und musste importiert werden. Aus diesem Grund beschloss die Regierung, eine natürliche Energieressource des Landes, die Wasserkraft, stärker nutzbar zu machen und die Bahn für den elektrischen Betrieb umzubauen. Noch 1919 wurde das ehrgeizige Projekt gestartet und bis Mitte der 1920er-Jahre waren die Hauptstrecken von Bregenz bis Salzburg elektrifiziert.

Als Mitte der 1920er-Jahre eine Weiterführung von Salzburg Richtung Wien überlegt wurde, war die Elektrifizierung der Eisenbahn allerdings heftig umstritten: Die BBÖ (Österr. Staatsbahn in der Zwischenkriegszeit) versuchte mit Berechnungen und Gutachten zu zeigen, dass die Fortführung des Dampfbetriebs günstiger sei als die Umstellung und der Betrieb mit Strom. Auch gab es Befürchtungen, die Elektrifizierung könne viele Arbeitsplätze kosten. Dies hatte zur Folge, dass für die Westbahn eine neue, starke und schnelle Dampflokomotive in Auftrag gegeben wurde. Mit dieser Aufgabe betraut wurden die Wiener Neustädter Lokomotivfabrik und die Lokomotivfabrik Floridsdorf, die miteinander konkurrierende Prototypen liefern sollten.

Der Prototyp aus Floridsdorf, die 214.01, wurde 1928 geliefert, die Wiener Neustädter Lokomotive 114.01 im darauffolgenden Jahr. Die Konstruktionen wurden in zahlreichen Tests miteinander verglichen, aus denen die Lokomotive aus Floridsdorf als Sieger hervorging. Die Auslieferung der ersten sechs Lokomotiven erfolgte 1931, als die Wiener Neustädter Fabrik schon mit Floridsdorf fusioniert war.



Konstruktiv bot die Baureihe 214, aus der die 12.10 stammt, einige Besonderheiten: Der Rahmen war mit großen Stahlgussteilen verstrebt und wies somit, selbst bei Unfällen, eine besonders hohe Belastbarkeit auf. Auch wurde in der Baureihe die längste jemals gebaute Treibstange der Welt verwendet – mit einer Länge zwischen den Lagern von 4.250 Millimetern.

Nachdem die Elektrifizierung der Westbahn im Jahr 1952 Wien erreichte, verloren die Lokomotiven ihr Einsatzgebiet, für das sie gebaut worden waren. Ihre Umstationierung zur Südbahn machten aber auf den engen Bögen der Semmeringbahn große Probleme. Der letzte Schnellzug mit einer 12er fuhr daher schon 1956. Als Höhepunkt des österreichischen Dampflokbbaus bezeichnet, wurden die Stahlkolosse bis 1962 verschrottet, nur die 12.10 blieb der Nachwelt erhalten.

Transport und Restaurierung – eine kolossale Herausforderung



Um den Stahlkoloss restaurieren und ins Haus einbringen zu können, mussten viele organisatorische und logistische Herausforderungen gemeistert werden, denn Lokomotive und Tender haben ein Gesamtgewicht von 138 Tonnen, womit die 12.10 nun das schwerste Objekt in der Museumssammlung ist. Um diese Legende der österreichischen Eisenbahngeschichte auch für spätere Generationen zu erhalten, begannen im Frühjahr 2019 die aufwendigen Restaurierungsarbeiten.

Für die neue Lackierung mussten die Achsen aus dem Lokrahmen ausgebaut und alle Teile zu einer Spezialfirma nach Ternitz transportiert werden. Alle Teile, die nicht gemeinsam mit der Lokomotive neu lackiert werden sollten, mussten abgebaut werden. Über Monate wurden immer mehr und mehr Kleinteile demontiert, dokumentiert und verladen, um sie getrennt voneinander zu bearbeiten.

Griffstangen, Hebel, Ventile, Fenster, die Dampfpfeife, die Holzverkleidung des Führerstandes und viele andere Teile wurden in Kisten verladen und ins Museum gebracht. Diese Teile wurden nun mit viel Vorsicht restauriert, um die historische Substanz so weit wie möglich zu erhalten.

Der Tender und die fertig bearbeiteten Achsen wurden Ende Oktober 2019 ins Museum geliefert und in die Westhalle gebracht. Anfang November 2019 war es dann soweit: Die Lokomotive kam mit einem Sondertransport zum Museum. Ein großer Autokran hievte sie über den Zaun zum Einfahrtstor in die Westhalle. Einige Minuten lang schwebte der achtzig Tonnen schwere, noch räderlose Stahlgigant in schwindelnder Höhe, bis er millimetergenau in die Zufahrt zur Halle eingefädelt werden konnte. Die Lok wurde auf vier Schwerlastrollen umgelagert und so durch die enge Einfahrt bis in die Mitte der Museumshalle geschoben.

Nach der spektakulären Einbringung der Lokomotive ins Museum konnte nun „Hochzeit“ gefeiert werden. Für diesen Meilenstein im Zusammenbau musste die 12.10 um zwei Meter angehoben werden. Mit Hilfe mehrerer Gabelstapler wurden die Achsen unter den schwebenden Koloss gerollt, danach wurde die tonnenschwere Lok Millimeter um Millimeter abgesenkt.

In Rekordzeit von A nach B

Mit dem Zerfall Österreich-Ungarns verlor die Bahnverbindung von Wien nach Triest an Bedeutung, während die Westbahnstrecke Richtung Salzburg und Passau wichtiger wurde. In der Monarchie hatte man die Strecke aus militärischen Überlegungen steigungsreich durch den Wienerwald geführt, statt entlang der Donau. Die neue Hauptstrecke der Republik war also teilweise eine Gebirgsbahn.



Der Anstieg der Fahrgastzahlen und damit die größere Wagenanzahl erforderten eine besonders leistungsfähige Dampflokomotive: Das Ergebnis war die Baureihe 12. Sie verkürzte die Fahrzeit von

Wien nach Salzburg um eine Stunde auf 4 Stunden 30 Minuten, die Loks fuhren mit 120 km/h.

1956 kam die 12.10 noch kurz auf der Südbahn zum Einsatz, war aber aufgrund ihrer Größe für Fahrten auf der Semmeringbahn nicht ideal. Das hohe Gewicht und die vielen Achsen führten auf den sehr engen Bögen zu Schäden an Gleis und Fahrzeug.

Allgemeine Daten Reihe 12 (120, 214)

Baujahr:	1928–1936
Ausmusterung:	1961–1962
Achsanordnung:	1`D2`-h2
Leistung:	2940 PSi
Zylinder-Ø:	650 mm
Kolbenhub:	720 mm
Dienstgewicht:	184 t
Reibungsgewicht:	72 t
Länge über Puffer:	22.580 mm
Treibrad-Ø:	1940 mm
Laufgrad-Ø:	1034 mm
Kesseldruck:	15 bar
Rostfläche:	4,72 m ²
Überhitzerfläche:	91,00 m ²
Verdampfungsheizfläche:	258 m ²
Dienstmasse:	116,9/123,51 t
Radsatzfahrmasse:	18,0 t
Steuerung:	Heusinger mit Lentz-Ventilen
Kohlenvorrat:	10 t
Wasservorrat:	34 ³
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h
Lieferer:	Floridsdorf
Nummerierung:	BBÖ 214.01–13, DRB 12 001–013, ÖBB 12.01–13,
Anzahl:	13

Museums HP: <https://www.technischesmuseum.at>

[Zu den Bildern >>>](#)

[Zum TMW Video >>>](#)

R.S. 17.09.2020

Bilder ID: 202043

© Technisches Museum Wien, VOZ,

© Text auszugsweise TMW

© Video TMW