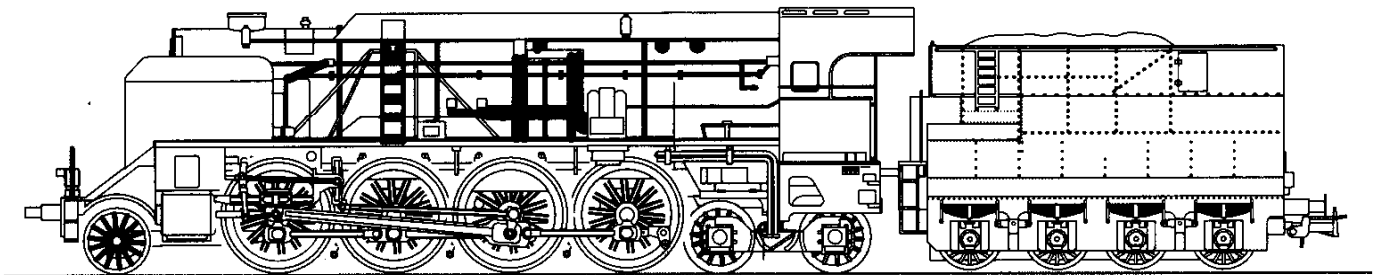


Betriebsanleitung**Instruction sheet****L101205, L101213, L101215, L101225****Schnellzug-Schleppenderlok Reihe 12 (214) der ÖBB, DR und BBÖ**

Express train loco with tender



Zur Verkürzung der Fahrzeit zwischen Wien und Salzburg war es Ende der Zwanziger Jahre notwendig geworden, neue starke Lokomotiven zu beschaffen. Ende 1928 wurde die 214 01 als Prototyp von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf als Zwillingslok ausgeliefert, 1931 folgten noch die Loks 214 02 - 07. Die 1936 nachgelieferten Loks 214 08 - 13 unterschieden sich äußerlich besonders durch eine durchgehende Verkleidung der Kesselaufbauten und kleine Windleitbleche direkt am Schornstein. Die Reihe 214 war eine der stärksten europäischen Dampflokomotiven und konnte Züge bis 750 t auf einer 10 Promille Rampe aus dem Stand heraus anfahren.

1938 wurden die Loks 12 001 - 013 in die DR eingegliedert und führten häufig Schnellzüge bis nach Regensburg. Im Jahre 1953 erhielten diese Loks bei der ÖBB die Bezeichnung 12.01 - 12.13 und wurden nach der Elektrifizierung der Westbahn nun vor schweren Zügen auf der Südbahn eingesetzt. Im September 1956 war die letzte Fahrt der berühmten österreichischen Reihe 12.

Die Österr. Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) hat jedoch aus Rumänien, wo 1937 bis 1940 79 Stück dieser Loks nachgebaut wurden und dort 40 Jahre im Einsatz waren, eine Lok importiert. Die heute als 12. 14 bezeichnete Lok können nun Eisenbahnfans wieder bei Sonderfahrten erleben.

At the end of the 1920's, a new more powerful steam locomotives were required to quicken the route between Vienna and Salzburg. By the end of 1928 the Vienna Factory Floridsdorf delivered the first 214, a prototype with the number 214.01. In 1931 locos 214.02 to 214.07 were completed, closely followed in 1936 with numbers 214.08 to 13. The numbers 214.08 to 13 were slightly different through the covered boiler and small wind deflectors on the chimney.

At this time, the 214 were the most powerful steam locomotives in Europe, capable of pulling 750 tons alone a track with up to a 10% incline. In 1938 the locos 12.001 to 12.013 were used by the German Reichsbahn as fast locos and were driven through Germany to Regensburg. In 1953 the Austrian Bahn gave these locomotive the numbers 12.01 to 12.13.

After the Austrian Westbahn changed from steam to electric, the BR12 were only used to pull heavy loads alone the Südbahn. September 1956 saw the last journey of the Austrian BR 12 series.

Between the years 1937 and 1940 a total of 79 copies of the BR 12 were built in Romania. After 40 years of use, one of these BR 12 was imported by The Austrian Society for Train History (ÖGEG), and is now runs under the Number 12.14.