

# Die Baureihen BBÖ 113, DRG BR 33 und ÖBB 33

Die Baureihe 113 wurde aus der Südbahn-Baureihe 570 entwickelt, die 1915 abgeliefert wurde und, bedingt durch die geographische Lage, eine speziell für das Hügelland konzipierte Schnellzugslokomotive für hohe Zuglast war.

Von 1923 bis 1928 wurden insgesamt 40 Maschinen von der StEG und der Florisdorfer Lokomotivfabrik geliefert, ausgerüstet mit der neuen Lenz Ventilsteuerung, verlängertem Rahmen und erhöhtem Kesseldruck (15 Kp/cm<sup>2</sup>). Auch wurden der Zylinderdurchmesser verkleinert und der Kolbenhub vergrößert. Der ursprüngliche einschienige Kreuzkopf wurde später auf eine zweischienige Führung umgebaut. Der Dabeg Mischvorwärmer brachte eine Leistungssteigerung von 10 %. Mit einer Leistung von 1800 PS und einer Dienstspitze von 100 km/h (130 km/h bei der Polizeiprobefahrt), war sie die wichtigste Schnellzugslok auf der West- und Südbahnstrecke in der Zwischenkriegszeit.

Von 1955 bis 1957 wurden sämtliche Maschinen der ÖBB mit Giesl Flachejektor, Heisl Mischvorwärmer, Siederohrdrosselung sowie Witte-Windleitblechen und grosser Domverkleidung ausgerüstet. Zusätzlich erhielten die Lokomotiven einen signalroten Rahmen, Pufferbrüst und Radlackierung, die jedoch durch starke Verschmutzung und geringe Pflege bald in «schwarz» überging.

Die daraus resultierende Leistungssteigerung von 1800 PS auf 2400 PS, d.h. 35 %, war beachtlich. Die rasch vorangetriebene Elektrifizierung brachte jedoch sehr bald das Ende dieser Einheiten. Die einzige erhalten gebliebene Maschine, die 33-102, fuhr ihren letzten Plandienst am 29. August 1965, als alle anderen Maschinen schon abgestellt waren. Sie steht heute im Park des Technischen Museums in Wien.

Die von der StEG 1925 gebaute 113 32 mit der Fabrik-Nummer 4741 verblieb in den Kriegswirren des zweiten Weltkrieges in Jugoslawien und lief dort unter der Nr 10-005. Am 22. Mai 1986 kam sie nach einem Privatankauf wieder zurück nach Österreich, wo sie revidiert ab 1987 unter der Nr 33.132 für Sonderfahrten zur Verfügung steht.

Erwähnenswert ist noch, dass die Polnische Staatsbahn, dank eines Abkommens mit der StEG und der «Erste Lokomotivfabrik in Polen AG, Chranow», 60 Stück der 113 als Os24 erhielten.

## Technische Abmessungen und Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	20'698 mm	Zylinderleistg. mit Giesl-Ejektor	2'430 PSi
Totaler Achsstand	17'242 mm	Dampfdruck	15 kp/cm <sup>2</sup>
Achsstand Drehgestell	2'440 mm	Dienstgewicht mit Tender	141 t
Achsfolge	2 D-h2	Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Treibrad Durchmesser (neu)	1'740 mm		

## ZERTIFIKAT

### DIE LEMACO-MODELLE IM HO-MASSSTAB 1 : 87

Neue Super-Modelle der Lemaco Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 560 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

### Technische Daten

Länge über Puffer mit gekuppeltem Tender	240.7 mm	Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	110 mA
Gewicht inkl. Tender	550 g		
Mind. Radius	550 mm		

### Folgende Versionen wurden gebaut:

<b>Kat.-Nr HO-057</b>	BBÖ Reihe 113.02, schwarz	1 - 225	225 Exemplare	1995
<b>Kat.-Nr HO-057/1</b>	DRG BR 33 102, schwarz	1 - 80	80 Exemplare	1995
<b>Kat.-Nr HO-057/2</b>	ÖBB Reihe 33 106, schwarz-rot	1 - 370	370 Exemplare	1995

- Führerstand mit detaillierter Inneneinrichtung
- **Stromleitende Kurzkupplung zwischen Lok und Tender**
- Funktionierende Lenz-Ventilsteuerung
- Rauchkammertüre zum Öffnen, detaillierte Rauchkammer
- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer
- Antrieb durch 5-poligen Gleichstrom-Präzisionsmotor 12-14 V mit Schwungmasse
- 1,5 V Konstantbeleuchtung
- Märklin- und Fleischmann-Austauschkupplungshaken und Kolbenstangenschutzrohre für Vitrinengebrauch liegen bei