



Die 1041 007 von Piko, mit gummigefassten Stirnfenstern ist ein Epoche IV/V Modell.

## ÖBB 1041: HO-Modell von Piko

■ Bereits 1956 bracht Kleinbahn ein Modell dieser Lokreihe für Spur H0 auf den Markt. Wenn man bedenkt, wie aufwändig der Formenbau in der Vorcomputerzeit war, eine beachtliche Leistung. Gut sechs Jahrzehnte mussten vergehen, bis sich ein Hersteller dieser interessanten Nachkriegs-E-Lok annahm. Ein Hersteller?

Angekündigt wurde das Modell bereits im Kleinbahn-Katalog von 1955 um 175 Schilling, schließlich war es ab Ende 1956 um 190 Schilling wohlfeil. Von 1956 bis 1964 baut Kleinbahn das Modell in Grün unverändert: Mit Zinkalräder, Zinkalgewichsblock und einem einteiligem Drehgestellblock. Wie damals nicht nur bei Kleinbahn üblich, in etwas „gestauchter“ (verkürzter Ausführung). Nun, dass die Modellbahner bereits seit 60 Jahren auf ein maßstäbliches Modell warten, mag etwas übertrieben sein, obwohl Handarbeitsmessingmodelle aus den 1950er Jahren zeigen, dass schon damals bei einigen Modellbahnern der Wunsch nach

maßstäblichen, vorbildgetreuen ÖBB-Lokmodellen bestand. Aber zumindest seit 30 Jahren, und so lange besteht die MBW schon, wurde der Ruf nach einem zeitgemäßen Modell laut. Als dann Roco die Reihe 1141 realisierte, hoffte man, dass auch bald eine 1041 folgen würde. Diese Hoffnung wurde enttäuscht, obwohl man bei Roco immer wieder versicherte, man habe eine Modell dieser Lok „im Auge“ – zuletzt in Nürnberg vor einem Jahr.

Inzwischen hat sich ein anderer Modellbahnhersteller auf der Suche nach einem Österreichischem Vorbild begeben und wurde dabei im Ampflwang fündig (Modellbahnfreunde deren Geduldsfaden

bereits überstrapaziert war, haben angeblich René Wilfer den Tipp gegeben). Als Roco vom Treiben in Ampflwang erfuhr, wurde man auch in Bergheim hellhörig, doch der zeitliche Vorsprung war trotz bereits vorhandener Unterlagen nicht mehr aufzuholen: Und so landete die Piko 1041 dieser Tage als Expert-Modell zu einem geradezu sensationellen Preis von rund 150 Euro auf den Ladentischen der Modellbahnfachhändler, bei einigen Fachhändlern so gar unter 140 Euro! (Das Kleinbahnmodell wird immer noch angeboten und zwar um € 95). Das zu toppen wird bei der Ausführungsqualität eines Expert-Modells schwer möglich sein.

Zwischen Kleinbahn 1956 und Piko 2018 gab es mehrere Kleinserienhersteller, die auf Basis der Roco 1141 maßstabgerechte Modelle fertigten, zuletzt die Firma Pscherer, aber, bis auf Ausnahme von mse, alle Loks der ersten Serie, mit gerade Stirnfront zum Vorbild nahmen. Auch Piko hat sich mit der 1041.07 eines Vorbild dieser ersten Lieferserie angenommen, da davon noch Vorbildfahrzeuge



Die Stirnfront des Piko-Modells.

vorhanden sind, während die Loks der 2. Lieferserie allesamt den Weg des alten Eisens gingen. Wesentlich interessanter, vom Formenbau aber aufwändiger, wäre ein Modell der 2. Lieferserie gewesen. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

Das Piko-Modell der 1041 besitzt eingesetzte Türgriffstangen und Handgriffe, auch die Windabweiser bei den Einstiegsfenstern sind bereits werkmäßig zugerüstet; auf Zurüstteile für die UIC-Dose und die Scheibenwaschdüsen hat man verzichtet, was viele Modellbahnfreunde freuen, anderen aber abgehen wird. In der Praxis im Fahrbetrieb auf Anlagen sieht man allerdings so gut wie keine vollständig zugerüsteten Modelle, woran das wohl liegen mag? Gleiches gilt für die Scheibenwischer, die mitgegossen sind, wobei auch der Fensterrahmen farblich mit einbezogen wurden, sodass das gar nicht auffällt. Die mühselige Pfriemelei beim Einsetzen der Scheibenwischer entfällt also, ebenfalls zur Freude der meisten Modellbahner. Wer unbedingt zurüsten möchte, findet Bremsschläuche zur Ergänzung für Vitrinenmodelle in der Packung.

Auch die Dachausführung präsentiert sich makellos, die Stromabnehmer mit epochegerechter Wanischalette sind äußerst zierlich. Da im Digitalzeitalter ohnehin kaum Strom von der Oberleitung abgenommen wird, erfreut das das Auge und ist betrieblich kein Manko.

An vielen kleinen Details merkt man, dass das Vorbild vor Ort vermessen wurde. Dass die Beschriftung vollständig und lupenrein ist, sei hier am Rande erwähnt, denn das ist Standard bei Piko-Expert-Modellen. Wer einen Fehler sucht, wird ihn auch finden: Zumindest bei den uns zur Verfügung stehenden Besprechungsmuster ist die mittlere Zierlinie etwas zu



Jedes Ding hat zwei Seiten –meint der Volksmund. Auf die 1041 trifft das jedenfalls zu.



Die akkurate Dachausführung mit den zarten Stromabnehmern weiß zu gefallen.



Näher besehen: Von den Drehgestellen bis zum Dachlaufsteg ist das Modell sauber ausgeführt

„mager“ ausgefallen. Tatsächlich fällt bei einem Fotovergleich auf, dass hier beim Vorbild offensichtlich keine exakten Vorgaben bestanden, denn da gab doch auffällige Unterschiede.

Die Drehgestelle wurden detailliert und plastisch graviert, der Epoche 4 entsprechend sind auch die Indusimagnete nachgebildet. Der Modellbahnfreund erhält hier also ein absolut zeitgemäßes Modell, zu einem Preis, wie vor 20 Jahren!

Und die Fahreigenschaften? Bei 2,7 Volt setzte sich unser Modell nach einer Einfahrzeit von je 30 Minuten pro Fahrtrichtung mit umgerechnet 8,5 km/h; seidenweich und ruckfrei, allerdings ohne Last, in Bewegung. Bei 12 Volt wurde die nach NEM 661 im Toleranzbereich liegende Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h erreicht. (Vorbild 90 km/h + 30% wären 120 km/h). Wer den Trafo weiter aufdreht, kann das Modell bei 16 Volt auf umgerechnet 140 km/h beschleunigen. Aber wer tut das schon? Mit je einem Haftreifen pro Drehgestell (diagonal angeordnet) erreicht die Lok eine beachtliche Zugkraft. Auf 40 Promille Steigung könnte die 1041 zumindest theoretisch noch mit 150 KMB „E“, anfahren oder 30 Roco Eurofimawagen ziehen. Auf 100 % (und so etwas gibt es auf Heimanlagen!) sind es noch 70 „E“ oder 15 Eurofimawagen, wobei die Garnitur bei dieser Belastung beginnt, im Stillstand abwärts zu rutschen. Also kaum praktikabel, denn wenn die Garnitur einmal ins Rutschen gerät, kann man dem nur mehr „händisch“ entgegen steuern. Um es einfacher auszudrücken: Die Zugkraft reicht aus, um sowohl auch Heimanlagen, wie auch auf Clubanlagen ansehnliche Züge fahren zu können.

Ein paar Worte noch zum Aufbau: Der heutigen Gepflogenheiten entsprechend liegt im schweren Zinkdruckgussrahmen der 5 polige Motor mit zwei Schwungmassen mittig und treibt mittels Kardanwellen alle Achsen beider Drehgestelle an. Auf der Platine erlaubt eine Plux22-Schnittstelle die Digitalisierung des Modells. Im Digitalbetrieb lässt sich das Schlusslicht schalten (was wir nicht überprüft haben, da uns ein Analogmodell zur Verfügung stand). Die Beleuchtung erfolgt (ebenfalls zeitgemäß) mittels LED – ab 9 Volt ist sie auch im Analogbetrieb deutlich sichtbar. Apropos Beleuchtung: Die charakteristisch großen Scheinwerfer sind vorbildgerecht ausgeführt, und damit es keinen Grund zum Klagen gibt, ist auch die schwarze Gummidichtung nachgebildet. Ein zusätzlicher Arbeitsgang, der Geld kostet und sich nicht auf den Preis niederschlug.

Womit das Fazit feststeht: Mehr kann man zu diesem Preis wirklich nicht haben.



1041.12 am 12.9.1973 in Kufstein.



Die 1041.11 wartet am 26.6.1977 in Salzburg auf ihren nächsten Einsatz.



Die 1041.08 mit dem alten ÖBB-Logo am 20.9.1976 in Eisenerz.

# Die Reihen 1041 und 1041.200

■ Die Entwicklung der Reihe 1041 wurde bereits parallel ab 1947 mit dem Bau der Reihe 1040 eingeläutet. Die ursprünglich geplante Weiterbeschaffung von zehn Lokomotiven der späteren Reihe 1245 als E 45 242 bis 251 wurde dann zugunsten einer im mechanischen Aufbau modifizierten Neubaureihe 1040 abgeändert.

Während die Reihe 1040 auf Basis der Reihe 1245 unter Berücksichtigung neuer Fertigungsmethoden rascher realisiert werden konnte, wurde für den Bau der 1041 einerseits mehr Zeit investiert und andererseits wurden neuzeitliche Entwicklungen in der Schweiz berücksichtigt. Der Bau der Ae 4/4 der BLS mit ihren an den Waggonbau angelehnten Grundsätzen und die anschließenden Probefahrten 1947 auf der Arlberggrampe für die französischen Besitzer waren für die Konstruktion der Reihe 1041 determinierend. Diese betrafen die Ausformung des Lokkastens in Holmenbauweise sowie deren Abstützung mittels Wiegebalken auf die Drehgestelle. Der Vorteil dieser neuen Bauform war in einer wesentlich besseren Laufruhe im höheren Geschwindigkeitsbereich zu finden.

Der elektrische Teil der Reihe 1041 sollte jenem der 1040 entsprechen und nach österreichischer Gepflogenheit vom Firmenkonsortium (AEG, SSW, BBC und Elin) gefertigt werden. Der Bau des mechanischen Teiles wurde erstmals an die SGP Graz übertragen, wobei die Auftragsvergabe auch aus politischen Motiven dorthin erfolgte, immerhin lag die Wiener Lokomotivfabrik damals in der russischen Besatzungszone von Wien.

Ende Jänner 1952 wurde die erste Maschine der Reihe 1041 an die ÖBB abgeliefert. Die Lok wurde nach erfolgreicher Abnahme der Zfl. Salzburg zugewiesen und wurde bereits als Vorgriff auf das seit April 1953 eingeführte neue Nummernschema schon mit der vorgesehenen Loknummer 1041.01 bezeichnet, obwohl die Type in der Planungsphase den Arbeitstitel E 45.4 erhielt.

Beim Design ging man neue Wege, nachdem die bisherigen Vorgängerreihen durch ihre „Hochbeinigkeit“ aufgefallen sind. Die Konzeption der Reihe 1041 ist von Einfachheit geprägt: sehr eckiger, vorrangig zweckmäßig gestalteter Lokkasten ohne Zierrat mit glatter Stirnfront, allerdings in der Mitte des Lokkastens befindliche, erhabene Zierleiste und Firmenschilder aus Metall. In dieser Ausführung

wurden in den Jahren 1952/53 insgesamt 15 Loks des ersten Bauloses gefertigt. Die Lieferung des zweiten Bauloses (1041.16 bis 25) erfolgte in den Jahren 1953/54 und fällt gegenüber der Erstserie durch optische Änderungen auf.

## Technik (mechanisch/elektrisch)

Zur Verbesserung der Laufeigenschaften insbesondere im höheren Geschwindigkeitsbereich wurden beim mechanischen Aufbau die neuesten Entwicklungen berücksichtigt. Hier flossen insbesondere die Schweizer Entwicklungen in den Bau der Reihe 1041 ein. Man dachte dabei speziell an eine Vergrößerung der Drehzapfenentfernung unter gleichzeitiger Beibehaltung einer Lenkerkupplung zwischen den Drehgestellen, eine Abänderung der Kastenaufklammerung nach der im Waggonbau üblichen Methode durch Verwendung einer Wiege und die Ausbildung mit geschweißten Hohlträgern, sogenannten Holmen. Zudem sollte auch die Übertragung der Zug- und Stoßkräfte im Gegensatz zur Reihe 1040 über die Brücke geleitet werden. Die Puffer und die Zughaken sind deshalb an den Stirnenden des Brückenrahmens montiert, die über die Drehgestelle hinausreichen und auch die Vergrößerung der Fahrzeuglänge begründet. Für die Konstruktion und die Bauausführung zeichnete sich das Werk Graz der Simmering-Graz-Pauker A. G. verantwortlich.

Die Drehgestelle sind in ihren Lang- und Querträgern in Holmenkonstruktion ausgebildet und bestehen aus 10 mm dicken Blechen. Sie sind zu Vierkantrohre zusammengeschweißt. An diese Holme sind die Achslagerführungen und die Träger für die Bremswelle, Wiegenaufhängung, Bahnräumer, Sandkästen und Bremsklotzhängeeisen angeschweißt. Beide Drehgestelle sind mit einer sog. Querkupplung elastisch verbunden. Diese dient zur Verbesserung des Bogenlaufes sowie zur Verminderung des Spurkranzverschleißes durch Anlenkung und Rückstellung im Bogen. Als Achslager kamen wieder Gleitlager der Bauart Friedmann

zur Ausführung. Die Motoraufhängung entspricht jener der Reihe 1040, doch zum Stillsetzen des Motors im Schadensfalle genügt das Entfernen der Federtöpfe.

Zur Abstützung des Wagenkastens dient eine Wiegenkonstruktion, die ähnlich jener der Görlitzer Waggonbauwerke ist, allerdings hier noch zusätzlich die Übertragung der Zugkräfte zu übernehmen hat. Um den in einer Querverbindung der Maschinenbrücke fix gelagerten Drehzapfen bewegt sich der Wiegebalken, auf dessen äußere Enden sich über Gleitplatten die Maschinenbrücke mit dem Wagenkasten abstützt. Diese Gleitplatten wurden in einer modifizierten Form als durchgehende Gleitplatten Anfang der 1990er Jahre bei der 1041.204, 010, 013, 015 bis 017, 219, 222 und 023 bis 025 analog zur Reihe 1141 bei den Drehgestellaufklammerungen verwendet. An der Unterseite der Wiege ist die Wiegenfeder gelagert, deren Enden über Schaken am Drehgestellrahmen hängen. Das Drehgestell stützt sich über Schrauben- und untenliegende Blattfedern auf die Achslager bzw. die Radsätze ab.

Die Zugkraft und die Drehbewegung zwischen Wiege und Drehgestell übertragen Lenker, während zur Dämpfung von Querbewegungen eine elastische Gummipufferung (als Versuchskonstruktion) vorgesehen waren, auf die später gänzlich verzichtet werden konnte. Die beiden Drehgestelle sind zur Verbesserung der Laufeigenschaften mittels einer federnden Querkupplung verbunden, die zwei Arbeitsstellungen gestattet. In Mittelstellung – also bei geradliniger Fahrt – wirkt eine starke Schraubenfeder, die beim Bogenlauf entlastet bleibt, wogegen dann eine schwächere Feder die Führung beeinflussen soll. Die Querkupplung hat bisher, ebenso wie die Pufferung zwischen Wiege und Drehgestellrahmen, nicht entsprochen. Beide Einrichtungen sind bei der Mehrzahl der Maschinen wieder entfernt worden.

Der Brückenrahmen wurde aus 8 mm dicken Blechen verschweißt und weist fünf Querverbindungen auf. Die beiden Kopf-Querträger dienen zur Aufnahme der Zug- und Stoßvorrichtung, eine besonders breite mittlere Verbindung dient zur Aufstellung des Transformators und zwei durchgekröpfte Querverbindungen („Wiegebalken“) stellen die Drehzapfenverbindung sicher. In der Mitte des Wiegebalkens ist das Drehzapfenlager angeordnet, während das andere Ende des Drehzapfens im Brückenrahmen fix



Die 1041.15 mit einem Güterzug am Haken am 11.11.1976 in Salzburg.

befestigt ist. Die Wiege dient hier auch zur Übertragung der Zug- und Bremskräfte zwischen Drehgestell und Brücke. An den beiden Enden des Wiegebalkens sind über Ausleger nach oben hin Gleitplatten montiert, auf denen sich jeweils der Hauptrahmen beweglich abstützt. Nach unten und seitlich ist der Wiegebalken mittels Lenker (zur Führung und Zugkraftübertragung), Federn und Hängeeisen („Schakenhängung“) pendelnd am Drehgestellrahmen höhenverstellbar fixiert. Das Wesentliche dieser anfangs etwas kompliziert wirkenden Konstruktion ist die Möglichkeit von Relativbewegungen in Querrichtung (seitliches Ausschwingen) zwischen Hauptrahmen und den Drehgestellen, was zu einer erheblichen Steigerung der Laufgüte beiträgt. Eine dieser oder ganz ähnlichen Konstruktionen kamen bei den zahlreichen später gelieferten Typen (beispielsweise 1010/1110 und 1042) zur Anwendung.

Der Lokkasten ist auf dem Brückenrahmen aufgesetzt und unterteilt sich in die beiden Führerstände und dem dazwischenliegenden Maschinenraum. Er weicht in seinem Aufbau in einigen Details von den bisher gewohnten Konstruk-

tionen ab. Das Gerippe besteht vorwiegend aus gekanteten Blechprofilen, auf das die Seiten- und Stirnwände sowie die fixen Dachteile aus 2 mm starken Blech mittels Heftschweißung befestigt wurden. Das Dach erstreckt sich nahezu über die gesamte Länge des Maschinenraums und ist aus 1,5 mm dicken Blech gefertigt. Es ist dreiteilig ausgeführt und abnehmbar. Diese großen Dachfelder gestatten gerade beim Austausch von elektrischen Großteilen das Einbringen von oben, haben aber auch den Nachteil, dass zuerst die Stromabnehmer und verschiedene Dachleitungen entfernt werden müssen. Ein Laufsteg auf dem Dach befindet sich auf der linken Lokseite. Der Zutritt erfolgt durch die am Führerstand 2 zugehörigen Auftritte und dem versperrbaren Klapptritt.

Der verlängerte Lokkasten der Reihe 1041 bot für die Apparateaufstellung im Maschinenraum mehr Platz. Dieser Platz wurde u. a. dazu genutzt, die Bremswiderstände der elektrischen Bremse zu integrieren oder von jedem Führerstand zwei Türen in den Maschinenraum vorzusehen, von denen jedoch nur einer in den auf der linken Seite gelegenen Laufgang führt. Die beiden Lüftergruppen

stehen im Gegensatz zur Reihe 1040 mit ihrer Längsachse nahezu in Längsmittigkeit der Lok und sind sehr gut zugänglich, während andere völlig verstellt sind (z. B. Schützensgerüst).

Die Führerstände sind in den Stirnfronten nach hinten abgeschrägt und haben zwei breite Fenster. Als Sonnenschutz dienten vorgezogene Dächer oder extra angesetzte Sonnenschutzblenden. Mehrere unterschiedliche Versuchsversionen wurden bereits bei der Reihe 1245 erprobt. Bei der neuen Reihe 1041 wurde nunmehr ein klappbares Gitter montiert, welches oberhalb der Stirnfenster montiert war.

Geringfügige optische Änderungen waren dann beim zweiten Baulos zu erkennen. Die Loks 1041.16 bis 25 wurden mit geänderter Silhouette abgeliefert und hatten wie die 1040 eine gepfeilte Stirnfront. Dadurch konnte der Führerstand etwas geräumiger gestaltet werden. Die Scheinwerfer wurden nun auf Konsolen aufgesetzt, zudem wurde bei den Lüftergittern am Lokkasten über diesen eine rundum laufende Wasserablenkungsleiste gesetzt.

Der elektrische Teil wurde, sowohl steu-



Die 1041.03 noch in der Ursprungslackierung am 13.6.1975 am Bahnhof St. Pölten.

erungs- als auch hauptstrommäßig nahezu vollkommen unverändert von der Reihe 1040 übernommen. Die Erstausrüstung der Hauptbaugruppen des elektrischen Teiles entspricht gänzlich der Reihe 1040. Dies betrifft auch den sichtbaren Teil der elektrischen Ausstattung. Zur sichtbaren elektrischen Ausrüstung gehörten zwei Stromabnehmer der ÖBB-Bauart IV mit einem Siemens-Doppelschleifstück, sodass das Fahren nur mehr mit einem Stromabnehmer am Fahrdrabt ermöglichte. Als Hauptschalter kam ein Druckgashauptschalter der Type APS 104w zum Einbau. Stromabnehmer und Dachleitungen ruhten auf Porzellan-Doppelschirmisolatoren. In Dachmitte befand sich die elektrische Widerstandsbremse.

Die Transformator der Type ET 2201 erbringt eine Dauerleistung von 2.200 kVA und ist ein fremdbelüfteter, ölgekühlter Kerntransformator mit elf Anzapfungen für die Fahrstufen (max. 539 V) sowie jeweils eine Anzapfung für Zugheizung (Heizspannung mit 920 V und 400 A) und Hilfsbetriebe. Die für die Steuerung (als Spannungsteiler und zum Überschalten) notwendigen Drosseln sind ebenfalls im Trafokessel untergebracht. Die niederspan-

nungsseitige Steuerung der Fahrmotorspannung wurde in Form der bekannten elektropneumatischen Gleichstromschützensteuerung in Dreidrosselschaltung für 21 Fahrstufen realisiert, wobei – wie üblich – die Fahrstufen 3 bis 21 als Dauerfahrstufen ausgebildet sind. Dabei wird der Fahrmotorstrom von entsprechend kräftig dimensionierten, mit Druckluft betriebenen Schützen mit einem Schaltvermögen von ca. 2 kV geschaltet. Die Betätigung der dazugehörigen Magnetventile für die Druckluft erfolgt mittels 24 V Gleichstrom. Als Novum ist die modifizierte Schützensteuerung zu nennen. Der Einbau von zwei Überwachungsrelais (Differential- und Symmetrierelais) stellt die vollständige, elektrische Verriegelung sicher und bietet folgenden Vorteil: Hilfskontakte an den Fahrschützen sorgen daher für eine vollständige Verriegelung der Schützen, um ein sogenanntes Klebenbleiben der Schütze zu vermeiden. Der Vorteil dieser Entwicklung liegt in der Verhinderung der gleichzeitigen Betätigung feindlicher Schütze zueinander und in der Vermeidung von Trafokurzschlüssen. Diese Art der Steuerung bietet daher einen vollständigen Schutz des Umspanners und der Schaltdrosseln gegenüber

Fehlschaltungen, was besonders für die im ÖBB-Bereich häufig erforderlichen Schiebeleistungen von großer Bedeutung ist. Die ordnungsgemäße Funktion der Steuerung wird am Führerstand durch entsprechende Meldelampen angezeigt.

Der eingebaute Fahrmotor stellte ebenfalls eine Weiterentwicklung der Type EM 402 der Reihe 1245 dar. Zum Einbaugelänge der Einphasenreihenschlußmotor der Type EM 601. Dieser erbringt eine Stundenleistung von 590 kW, wobei die maximale Motorspannung im Leerlauf 514,5 V betrug. Diese gerade verzahnten Motoren wurden später im Rahmen von Ausbesserungen teilweise durch die schräg verzahnte Ausführung Type EM 602 ersetzt. Die Stundenleistung wird mit 2.360 kW angegeben, die maximale Anfahrzugkraft mit 200 kN. Um bei längeren Talfahrten die mechanische Bremse samt Radreifen vor thermischer Überlastung zu schützen, wurde eine fremderregte Wechselstrom-Widerstandsbremse als elektrische Bremse mit 340 kW maximaler Bremsleistung berücksichtigt. Die vorhandene E-Bremse war nur neunstufig konzipiert und konnte aufgrund der Schaltungsausführung nur im Geschwin-



Die 1041.08 mit ihrem Personenzug am 20.09.1976 im Bahnhof Eisenerz. Im Hintergrund der berühmte Erzberg.

digkeitsbereich zwischen 60 und 20 km/h verwendet werden. Darüber hinaus gehörte zur Bremsausstattung eine selbsttätige Druckluftbremse (Wagenzug und Lokomotive) mit Nachbremsventil, bedienbar durch Knorr-Drehschieber-Führerbremseventile, sowie eine direkt wirkende Zusatzbremse für die Lokomotive. Ein zweistufiger Kolbenkompressor der Bauart BrK 15 mit einer Leistung von 150 m<sup>3</sup>/h bei 8 bar dient zur Lufterzeugung der Bremse, der Steuerung und sonstiger Verbraucher. Diese Bauform kam schließlich bei allen anderen Typen ebenfalls zum Einbau.

Völlig neue Wege wurden beim Antrieb beschritten. Beim bisher verwendeten Sécheron-Federantrieb kam es unmittelbar in der Nachkriegszeit wiederholt zu Schwierigkeiten und Problemen mit den Antriebsfedern, sodass man sich diesmal für den Einbau des AEG-Kleinow-Federkopfantriebes entschieden hatte, welcher sich bereits bei der Reihe 1018 bestens bewährte. Markanteste Merkmale hierbei waren eine Ausführung mit nur fünf

Federtöpfen sowie besonders ausgebildete Radkörper. Das gerade verzahnte Getriebe wurde nahezu unverändert von der Reihe 1040 übernommen. Es ist auch für das charakteristische Fahrgeräusch („Leiern“) der Reihe 1041 verantwortlich.

Die Reihe 1041 erfuhr lediglich eine Veränderung in den Hauptabmessungen sowie im Gesamtgewicht. Das Gesamtgewicht konnte trotz konsequent angewandter gewichtssparender Baumerkmale (gleiche Nennleistung, jedoch 2,4 m Länge über Puffer) um rund drei Tonnen höher als die Vorgängerreihe 1040 veranschlagt werden und betrug 83 t. Die ursprüngliche Höchstgeschwindigkeit betrug 90 km/h. Mangelhafte Werkstoffqualität führte in den 1960er Jahren zu zahlreichen Rissen und Brüchen der Federtöpfe, weshalb als Sofortmaßnahme die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h herabgesetzt wurde. Seine Zuverlässigkeit erlangte der Sécheron-Antrieb allerdings erst, nachdem die Federtöpfe durch Kunststoffelemente („Gummipuffer“) ersetzt wurden.

Erstes Erscheinungsbild und erste Modifikation: Sämtliche Anschriften wie Loknummern und Eigentumsbezeichnung „B. B. Österreich“ der Erstserie wurden aufgemalt und entsprachen dem Schriftbild der zuvor gelieferten Reihe 1040. Beim zweiten Baulos wurde ein neues, etwas schlanker wirkendes Schriftbild verwendet. Als Eigentumsbezeichnung wurde nun „ÖBB“ angeschrieben. Diese Maschinen erhielten auch Anschriften der Lokseiten auf den Führerstandstüren und Elektrowarnpfeile an den Ecken. Weitere zusätzliche Anschriften betrafen die Achslastgruppe unter der Loknummer sowie ein Revisionsraster und die jeweilige Heimatdienststelle der Lokomotive. Diese Anschriften wurden ab etwa 1955 auch bei der Erstserie durchgeführt und der Schriftzug „B. B. Österreich“ durch „ÖBB“ ersetzt.

Die Lackierung orientierte sich wiederum an der Reihe 1040. Der Lokkasten wurde in Tannengrün lackiert. Das Fahrwerk und der Rahmen wurde in Tief-schwarz gehalten, das Dach wurde Weiß-

aluminium lackiert.

Die eingebauten, klappbaren Sonnenschutzgitter konnten im Alltagsbetrieb ihre Tauglichkeit nicht unter Beweis stellen, sodass bereits 1953 die 1041.01 fixe Sonnenblenden erhielt. Diese Umrüstung ereilte den Großteil der Loks bis etwa 1957, allerdings war die 1041.04 noch bis 1961 mit den alten Klappen im Einsatz. Mitte der 1950er Jahre erhielten einige 1041 temporär einen grau lackierten Rahmen. Dieser ist zumindest bei der 1041.01 (1957), 05 (1954) und 09 (1956) nachweislich dokumentiert.

Die stirnseitigen Umlaufbleche der Zweitserie wurden ab etwa 1955 mittig vergrößert, weil die Auftrettsfläche durch die geknickte Front zu gering war und somit die vorgesehene Funktion verfehlt wurde. Allerdings kamen mehrere Bauausführungen zur Anwendung.

Ab 1955 änderte sich durch die Ablieferung der Reihe 1141 das Einsatzspektrum der Reihe 1041. Der häufige Einsatz im Güterverkehr erforderte die nachträgliche Installation einer Steckdose zur Lichtversorgung der Güterzug-Begleitwagen an der jeweils linken vorderen Kastenschräge. Die ersten Metallschilder wurden ab 1957 montiert. Ab 1959 wurde die erhabene Zierleiste am Lokkasten erstmals in resedagrün lackiert.

Sämtliche Lokanschriften (Bremsgewichte, Heimatdienststelle) wurden analog zur Reihe 1040 ab etwa 1960 auch bei der Reihe 1041 auf einer eigenen Tafel angeschrieben und jeweils neben der linken Führerstandstüre montiert. Die Novelle der Straßenverkehrsordnung in den 1960er-Jahren erzwang die Nachrüstung eines dritten Spitzenlichts im Dachbereich. Die Nachrüstung wurde auch dazu genutzt, die bisher charakteristischen Sonnenblenden zu entfernen. Die 1041.05 und 07 waren zeitweise als „Zwitter“ unterwegs. Im Zuge dieser Arbeiten erfolgte die Nachrüstung einer Hauptbehälterluftleitung (8-bar-Leitung) und der Indusi (Bauart I60) ab 1964/65. In den 1960er Jahren erhielt die 1041.20 versuchsweise eine elektrische Bremse der Bauart Mitsch eingebaut. Die Maschine war in Mürzzuschlag stationiert und diente als Vergleichsträger zur Reihe 1042.0, die eine ebensolche E-Bremse eingebaut hatte.

## Das neue Farbschema und optische Veränderungen

Die Siebziger und Achtziger Jahre haben das Aussehen der Reihe 1041 maßgeblich verändert. Als erste Vertreterin im neuen Farbschema der ÖBB ist die

1041.05 zu nennen. Sie verließ die HW Linz am 20. August 1970 in blutoranger Farbgebung und drei elfenbeinfarbenen Zierlinien. Die Griffstangen und die Haltegriffe wurden ebenfalls beige lackiert. Die Stromabnehmer wurden jetzt mit Wanisch-Wippen bestückt und ersetzen fortan die bisherigen Siemens-Paletten. Neu waren in den Lokkasten integrierte Schlusslichter.

Die erste Hälfte der 1970er Jahre brachte weitere blutorange Loks hervor. Davon betroffen waren 1041.08, 09, 11, 13, 14, 21 und 24, die im Rahmen laufender Erhaltungsmaßnahmen an das neue Erscheinungsbild angepasst wurden. Diese Loks wurden zudem an allen Ecken mit Verschieberritten und Haltegriffen an den Stirnseiten ausgestattet, gleichzeitig wurde die Blinddose für das Zugheizkabel nun innerhalb der Puffer platziert. Eine abweichende Ausführung gelang bei der 1041.11 zur Anwendung, diese waren zunächst nur in diagonaler Ausführung angebracht und wurden später der Serie angepasst. Außerdem hatte diese Lok Firmenschilder in der Farbgebung des Lokkastens und das Werkstatttraster war an der Stirnseite angeschrieben.

Die erste Hauptausbesserung wurde bei der im Dezember 1970 in Lend verunfallten 1041.04 durchgeführt. Die Lok verließ im Mai 1972 die HW Linz im blutorangen Neulack. Als weitere bauliche Änderungen waren zu verzeichnen: zusätzlich gummigefasste Stirnfenster, Scheinwerfer neuerer Bauart, Windabweiser neben den Führerstandstüren sowie größere Regenleisten über den Türen. Sie konnte auch die erste Maschine ihrer Reihe sein, die erstmals Makrophone anstelle der Lokpfeifen erhielt. Beim Wiederaufbau dieser Lok wurden zudem die Stirnseiten an jene der zweiten Lieferserie angeglichen und die stirnseitigen Umlaufbleche analog zur Reihe 1141 ausgeführt. Die Nummernschilder wurden außerdem an den Stirnseiten oberhalb des Rahmen (zuvor in Kastenmitte) montiert und – erstmals bei dieser Reihe – ein ÖBB-Flügelrad aufgemalt.

Die 1041.20, 17, 22, 15, 16 und 12 wurden zwischen 1973 und 1975 in die HW Linz zur Hauptausbesserung einberufen und erhielten alle einen blutorangen Neulack. Ab der 1041.17 wurde jedoch auf den Einbau der Makrophone verzichtet, die 1041.16 und 22 verließen die HW Linz sogar wieder mit den alten, metallgefassten Stirnfenstern. Diese eigenartige Vorgehensweise stand im Zusammenhang mit der Planung, die Reihe 1041 (auch die bereits hauptausgebesserten Loks) einem Großumbau (HG) zu unterziehen und mit einer Ausrüstung für den Verschiebein-

satz vorzusehen und sah die beidseitige Bedienung mit zusätzlichen Verschiebefahrschalter und Bremsventile auf der linken Seite vor. Bis zur definitiven Entscheidung über den Umfang des Umbaus wurden daher die Erhaltungsmaßnahmen auf ein Minimum reduziert.

Alle bisher angeführten Modernisierungen wurden im Zuge der laufenden Erhaltungsarbeiten auch bei anderen, noch nicht hauptausgebesserten Lokomotiven durchgeführt. Da dies nicht in einheitlicher Form erfolgte, ergaben sich beim äußeren Erscheinungsbild zahlreiche Varianten, wobei einzelne Loks sogar mit neueren Standisolatoren bei den Stromabnehmern ausgestattet wurden. Auch die 1041.08 und 15 erhielten schließlich an den Stirnfronten aufgemalte Flügelräder, die sich jedoch unter den Loknummern befanden und so ein sehr eigenwilliges Aussehen ergaben. Das neue Bildzeichen vulgo „Pflatsch“ kam erst in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre zur Anwendung, wobei es unterschiedliche Ausführungen hinsichtlich der Situierung der Loknummern und der Embleme gab. Anfang der 1980er Jahre waren die 1041.01 bis 03 die letzten Vertreterinnen in grüner Lackierung, wobei die 1041.02 und 03 das (damals) neue ÖBB-Logo erhielten.

Der zuvor genannte Großumbau wurde erstmals ab Jänner 1976 an der 1041.18 durchgeführt, jedoch ohne die ursprünglich geplante Verschubausrüstung (beidseitige Bedienung) vorzusehen. Die 1041.18 verließ die HW Linz im Juli 1977 und wurde einen Monat später gemeinsam mit anderen modernisierten Loks in der Zfl. Wien-West präsentiert. Die neuen Führerstandtüren sowie ein zusätzlicher Auftritt am Lokkasten oberhalb des Rahmens waren als äußerliche Kennzeichen dieses Umbaus erkennbar. Die Führerstände wurden erneuert und vergrößert, mit neuen Armaturen, verbesserter Schalldämmung und Isolierung sowie einer besseren Abdichtung der Türen zum Maschinenraum versehen. Weitere Umbauten betrafen im geringen Umfang die Schützensteuerung sowie die Druckluft- und Bremsanlage. Dort wurde das ursprüngliche vorhandene Knorr-Drehschieber-Führerbremseventil durch eine modernere Ausführung (Bauart Oerlikon FV 4) ersetzt, ebenso die alten Zusatzbremshähne. Erneuert wurden auch die Haltegriffe neben den Führerstandstüren, wobei die zuvor vorhandenen Griffmulden verblecht wurden. Die Steckdosen zur Lichtversorgung konnten mangels Bedarf entfallen. Anstelle der Lokpfeifen wurden wiederum Makrophone installiert, wobei dieselbe Type wie bei der Reihe 1042 zum Einbau gelangte. Die

Lok wurde außerdem für den Einbau des Zugfunks vorbereitet (Antennenkonsole am Dach, Blinddosen an den Stirnseiten), und die Anordnung der Luftschläuche entsprach nunmehr den aktuellen Normen mit je vier Luftschläuchen, wobei die Luftabsperrhähne nun etwas höher platziert wurden. Die so umgestaltete 1041.18 hatte beim HW-Austritt einen Neulack in blutorange erhalten, und die Beschriftung wurde dem damals üblichen Erscheinungsbild der ÖBB-Lokomotiven angepasst (Pflatsch und Nummerntafel). An dieser Stelle soll jedoch eine Besonderheit der 1041.18 nicht verschwiegen werden: an der damals noch grünen Lok fiel ab etwa 1974 auf der linken Seite durch ein Lüftergitter mit senkrecht angeordneten Lamellen auf. Grund und Ursache für diesen Einbau sind unbekannt, die Lok war aber bis zur Abstellung im Juni 1996 mit diesem „falschen“ Lüftergitter im Einsatz. Die Umbauarbeiten brachten eine Erhöhung des Dienstgewichtes von 83 auf 84 t, daher mussten auch die Wiegefedern von 12 auf 13 Federblätter verstärkt werden.

Die 1041.19 verließ als zweite Lok im Juni 1979 die HW Linz. Diese Maschine war 1974 in einen schweren Unfall verwickelt, wobei der Rahmen geknickt wurde. Die Lok stand seither im beschädigten Zustand in der HW Linz. Das äußerliche Erscheinungsbild der wiederaufgebauten Lok glich nun jenem der 1041.18. Ihr folgten im Februar 1980 die 1041.25 und im Mai 1980 die 1041.10. Als erste Lok mit gerader Stirnfront wurden hier, und auch bei den noch folgenden Lokomotiven der ersten Serie, die Scheinwerfer auf Konsolen aufgesetzt. Im Oktober 1980 folgte die gleichermaßen umgestaltete 1041.23. Sie trug anstatt der Metallschilder bereits Klebeziffern. Die Bremsanschriften wurden ebenfalls mittels Klebefolie angeschrieben. Zudem wurde ab dieser Lok auf das Heizkabel verzichtet und stattdessen eine zweite Zugheizdose eingebaut.

Die vermehrten Einsätze der Reihe 1041 im (Fahr-)Verschubdienst führten im Rahmen der HG-Ausbesserungen bei allen weiteren Maschinen zu hierfür speziellen Ausrüstungen für eine zweiseitige Bedienung. Zum Einbau gelangte ein Verschiebeschalter, einer Führerbremsventilanlage (Knorr Type G, beidseitige Bedienhebel) sowie beidseitigen Zusatzbremsventilen (Type Zb03). Bei den wenigen schon zuvor derart adaptierten Loks (alte mechanische Ausführung) erfolgte die Angleichung des Führerpultes an die neue Ausführung. Beim Verschiebeschalter kam eine bemerkenswerte technische Lösung zur Anwendung: Bei allen bisher mit zusätzlichem Fahrschalter

ausgestatteten Lokomotiven war das linke Handrad über Wellen und Kegelräder mechanisch mit dem Hauptfahrschalter (rechts) gekuppelt, sämtliche Steuerungsbefehle wurden über die Kontaktwalze des Hauptfahrschalters gesteuert. Allerdings musste aufgrund der beengten Platzverhältnisse (infolge der Vergrößerung des Führerraumes) einerseits sowie der recht aufwändigen Mechanik einer solchen Konstruktion andererseits eine andere Lösung gefunden werden. Dabei ist der Hauptfahrschalter, an dessen Welle die Kontaktwalze befestigt ist, über eine Rutschkupplung mit einem Steuermotor verbunden. Das Drehen des Fahrschalters (Kontaktwalze) kann somit wahlweise herkömmlich mittels Handrades oder selbsttätig mittels Steuermotor erfolgen. Dazu befindet sich pro Führerstand seitlich und links jeweils ein Schalter zur elektrischen Fahrschaltersteuerung (Auf-Ab-Steuerung), wobei sich bei Betätigung derselben das Handrad mitdreht. Unabhängig von einer Vershubadaption wurde außerdem ein Großteil der Lokomotiven mit einer Vershubfunktante über dem Führerstand 2 ausgerüstet und die Triebfahrzeuge neu verkabelt.

Die Änderung der Elektrovorschrift im Jahre 1980 machte die auf der Führerstandsseite 2 vorhandenen Auftritte obsolet. Die Holzbretter beim Dachsteg wurden durch Aluroste ersetzt. Erste solcherart fertiggestellte Lok war die 1041.24 im Dezember 1980. Es folgten in chronologischer Abfolge die 1041.13 (April 1981), 05 (Juli 1981), 11 (November 1981), 07 (März 1982), 06 (August 1982), 03 (Dezember 1982), 01 (April 1983), 02 (August 1983), 21 (Jänner 1984), 08 (Juli 1984), 09 (Dezember 1984), 22 (Juni 1985), 16 (Oktober 1985), 15 (Feber 1986) und 17 (Dezember 1986).

Das HG-Programm von 1980 bis 1986 brachte folgende Änderungen in der Ausführung hervor: Ab 1982 wurden einzelne Loks mit einem Schneeräumer anstelle eines Bahnräumers versehen; in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre wurde diese Ausrüstung dann zum Standard. Die ab 1983 ausgebesserten Maschinen erhielten auf der linken Seite ein gummigefasstes Maschinenraumfenster, und ab 1984 wurde ein BBC-Hauptschalter anstelle des alten Druckgashauptschalters verwendet. Bei den letzten vier umgebauten Lokomotiven (1041.22, 16, 15 und 17) wurde die erhobene Mittelzierlinie am Lokkasten entfernt. Diese Lokomotiven verließen die HW Linz bereits mit den ab 1985 eingeführten Computernummern. Bei der 1041.015 und 017 kamen neue Farben zur Anwendung: Das bisher silber lackierte Dach wurde umbragrau (RAL 7022), der

Rahmen und das Fahrwerk blieben aber weiterhin schwarz. Eine Änderung betraf noch die Situierung der UIC-Dosen. Bei der 1041.06, 13 und 23 entfiel außerdem die mittlere Zierlinie im Bereich der Führerstandstüren.

Die 1041.017 ging nach der HG-Ausbesserung als Unikat hervor. Durch die fehlende Bremsanpassung nahm die Lok eine Zwitterstellung ein, weil nach dem Einbau des schrägverzahnten Getriebes (wie bei der Reihe 1141) die bisherige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h beibehalten wurde. Außerdem wurden die originalen Fahrmotore (Typen EM 601 und EM 602) durch die stärkere Type EM 619 ersetzt.

Neun Loks standen nach diesen Ausbesserungen ohne Vershubausrüstung im Betrieb. Es waren dies die 1041.04, 10, 12, 14, 18 bis 20, 23 und 25. Sie waren bis zur Ausmusterung vorwiegend im Reisezugeinsatz anzutreffen.

Ohne HG-Ausbesserung verblieben die 1041.04, 12, 14 und 20. Die 1041.14 wurde im März 1986 in die HW Linz einberufen. Der schlechte Erhaltungszustand bei dieser Lokomotive führte zur Ausmusterung. Das Umbauprogramm für diese Reihe lief im Jahr 1986 aus. Im Jahre 1992 wurde aber noch an der alten 1041.004 im Rahmen einer Unfallausbesserung die Angleichung an die HG-Maschinen vorgenommen, die Vershubadaption unterblieb.

## Neuzeitliche Umbauten und Modifikationen

Mit dem Abschluss des HG-Programmes wurden ab 1985 nur mehr Änderungen hinsichtlich der Beschriftung anlässlich der Einführung der Computernummer vorgenommen. Zumindest die 1041.005 bis 007 nahmen eine Sonderstellung ein. Sie hatten ein Nummernschild auf schwarzem Grund mit weißer Umrandung, welches um 1987/88 an jenes der anderen Maschinen angeglichen wurde. Als einzige Maschine ohne Computernummer ist die 1041.21 zu erwähnen. Sie wurde 1985 infolge eines Frontalzusammenstoßes in Sulzau schwerst beschädigt und danach ausgemustert.

Der BBC-Hauptschalter wurde ab Mitte der Achtziger Jahre bei allen Loks eingebaut. Gegen Ende Achtziger Jahre wurde mit dem Stilllegen der E-Bremse begonnen. Während bei den Reihen 1040 und 1245 zur besseren optischen Erkennung die Dachwiderstände entfernt wurden, konnte bei der Reihe 1041 nur der Bremswender deaktiviert werden, da die Dachwiderstände eine bauliche Einheit



Die 1041.07 – das Vorbild für das Piko Modell am 4.11. 1985 nächst Hallein.

mit den für die Fahrmotoren notwendigen Wendefeldwiderständen bildeten.

## Der Umbau zur 1041.200

Die 1041.002 war im Sommer 1987 in Schärding in einen Unfall verwickelt. Sie wurde in der HW Linz neu aufgebaut und im Jänner 1990 fertiggestellt. Dabei entfielen auf je einer Stirn- und Seitenwand die erhobenen Zierleisten in der Kastenmitte. Sie fiel auch durch ihre Neulackierung auf: Die Lok hatte nur mehr die mittlere Zierlinie, Dach und Rahmen waren nunmehr umbragrau lackiert. Im Dachbereich wurde der Verlauf der Dachleitung durch Wegfall der Trennmesser vereinfacht.

Die Unfallausbesserung wurde zudem genutzt, auch einen Motoren-, Getriebe- und Bremsumbau vorzunehmen. Die Lokomotive wurde einerseits mit schräg verzahnten Getriebe und stärkeren Motoren der Type EM 619 nachgerüstet. Mit dem zusätzlich durchgeführten Bremsumbau („Rapidbremse“) konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 110 km/h erhöht werden und machte diese Maschine jenen der Reihe 1141 ebenbürtig. Der Umbau erwies sich als erfolgreich, sodass im November 1990 die Anordnung erfolgte,

künftig alle weiteren zur Ausbesserung anstehenden Loks der Reihe 1041 dieselben Umbauten vorzunehmen.

Dies betraf zunächst die beiden Unfallmaschinen 1041.004 und 019. Die notwendigen Blecharbeiten wurden aus Zeitgründen in der HW St. Pölten durchgeführt. Die 1041.004 wurde im Rahmen der Unfallausbesserung an das aktuelle Erscheinungsbild von HG-Ausbesserungen angepasst. Auf die Vershubausrüstung wurde verzichtet, dafür wurden weitere Umbauten wie gummigefasste Lüftergitter sowie andere Maschinenraumfenster vorgenommen, und die elektrische Dachleitung wurde vereinfacht aufgebaut, wobei einzelne Isolatoren entfallen sind. Die Lok präsentierte sich nach Fertigstellung der Umbauarbeiten als charakteristisches Unikum, wobei die Renovierungsarbeiten im Zeitraum von April 1989 bis November 1992 durchgeführt wurden.

Dagegen konnte die Reparatur der 1041.019 rascher durchgeführt werden. Sie war vom Jänner 1990 bis Mai 1991 in der HW Linz. Beide Loks wurden zur „schnellen“ 1041 umgestaltet und waren fortan für 110 km/h einsetzbar. Sie erhielten aber auch eine Neulackierung mit verkehrsrotem Lokkasten und eine

entgegen der sonst üblichen Norm hellgrau lackierte Zierlinie.

Noch während der Umbauphase einer vierten schnellen 1041 wurde im Frühjahr 1993 die neue Reihenbezeichnung 1041.200 für diese umgebauten Exoten geschaffen. Die 1041.02, 04 und 19 wurden per 1. Mai 1993 in 1041.202, 204 und 219 umgezeichnet. Ihnen folgte dann als vierte und letzte Lok die 1041.222. Sie verließ die HW Linz am 3. Juni 1993 und wurde buchmäßig am 1. September 1993 formell umgezeichnet.

## Letzte Veränderungen

Der mangelnde Bedarf einerseits und die hohen Umbaukosten andererseits führten zur Einstellung des weiteren „Auffrisierens“ dieser Loks zur Reihe 1041.200. Es wurden nur mehr übliche Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt, wobei diese Zeit von zahlreichen neuen Lackierungsvarianten geprägt ist.

Eine letzte erwähnenswerte bauliche Änderung erfuhr die 1041.003. Bei ihr wurde zwecks Erprobung die herkömmliche Zusatzbremse (direkte Bremse) durch eine elektropneumatisch gesteuerte Zusatz-Bremsventilanlage (Knorr RZbE) er-

setzt, die auch in vielen anderen Reihen (etwa 1010/1110 und 1142) nachträglich eingebaut wurde. Augenscheinlichstes Merkmal dafür ist der Ersatz der Zusatzbremsventile durch kleine Kippschalter. Dieser Versuch wurde mangels Bedarf und der hohen Umbaukosten nicht mehr weiter verfolgt.

Die beiden „alten“ 1041.012 und 020 erhielten im Rahmen von Unfallsausbesserungen eine Lackierung mit nur mehr einer elfenbeinfarbenen Zierlinie in der Kastenmitte sowie mit umbragrauem Dach und Rahmen. Die 1041.012 verließ im April 1991 die HW, an ihr wurden keinerlei nennenswerte Umbauten durchgeführt. Dagegen erhielt die 1041.020 Griffstangen neben den Führerstandstüren auf der Führerstandsseite 1 analog jenen der HG-Lokomotiven.

Eine Neulackierung in der oben beschriebenen Form wurde bei folgenden HG-Lokomotiven durchgeführt: 1041.025 (März 1994), 024 (November 1995) und 015 (Oktober 1996). Bei der 1041.024 wurden zudem die Beschriftung an den Lokseiten versetzt, ähnlich den zuletzt umgebauten HG-Loks der Reihe 1141. Bei diesen Neulackierungen wurde das Anbringen der Zierlinie im Bereich der Führerstandstüren verzichtet. Ebenfalls nur eine Zierlinie trug die 1041.013 nach Lackausbesserungsarbeiten, wobei diese ihr silbernes Dach behielt.

Alle übrigen Loks erhielten mit Ausnahme der 1041.011 im Zuge der laufenden Erhaltungsarbeiten umbragrauen Rahmen samt Fahrwerk. Der Rahmen samt Fahrwerk der 1041.011 blieb bis zur Kassierung schwarz. Darüber hinaus wurden bei einigen Loks die Dächer ebenfalls umbragrau lackiert.

Die Vereinfachung der Dachleitung analog zur 1041.202 erfolgte bei fast allen Loks. Die 1041.007, 011, 013, 015 und 219 blieben aber weiterhin mit der alten Ausführung im Einsatz.

Ab Mitte der 1990er-Jahre wurde das Erhaltungsprogramm für diese Lokreihe zurückgefahren und aufgrund der vorhersehbaren Ausmusterung auf ein Mindestmaß reduziert. Die Loks wirkten fortan richtig abgewirtschaftet, wobei neben der HW Linz auch die Betriebswerkstätten Attnang-Puchheim und Selzthal noch kleinere Arbeiten erledigten.

## Einsatzgeschichte

Die Lokomotiven der Reihe 1041 wurden nach der Ablieferung vom Hersteller in die Zfl. Salzburg eingeliefert. Die Abnahmefahrten fanden grundsätzlich zwischen Salzburg und Golling-Abtenau statt. Ausnahmen betrafen die 1041.08 bzw. 1041.12

und 24. Diese gelangten nach Ederbauer bzw. Steindorf bei Straßwalchen.

Die ersten Einsätze der Reihe 1041 fanden auf der West- und Tauernbahn statt. Sie wurden vor Güter- und Reisezüge eingesetzt bzw. als Vorspannlok vor Dampfzügen auf der Rampenstrecke von Bischofshofen nach Eben im Pongau verwendet. Die ersten Umstationierungen erfolgten im Jahre 1953/54. Neue Dienststellen waren Linz und Bischofshofen, kurzzeitig auch Saalfelden sowie Villach. Die nagelneuen 1041 wurden entlang der Westbahn gleich im hochwertigen Reisezugdienst verwendet. Sie lösten die Reihe 1040 bei der Beförderung des Besatzungsschnellzuges „Mozart“ ab, hierfür wurde extra auf der Seitenwand eine Tafel mit der amerikanischen Flagge montiert.

Das Haupteinsatzgebiet gegen Ende der 1950er Jahre blieb überschaubar und betraf für die Loks aus Bischofshofen weiterhin die Vorspannleistungen am Tauern und nach Eben im Pongau. Die Linzer Loks bespannten Güterzüge auf der Westbahn zwischen Wien und Salzburg bzw. Passau und kamen vereinzelt auch ins Salzkammergut.

Die Zfl. Wien-West erhielt 1955 erstmals Loks der Reihe 1041, ein Jahr später auch die Zfst. Amstetten und löste damit die Reihe 1040 ab. Am 29. Mai 1959 wurde die Elektrifizierung am Semmering fertiggestellt, womit erstmals Loks auch in Müritzschlag und kurzzeitig in Wien-Süd beheimatet waren und bis 1968 für Vorspannleistungen am Semmering herangezogen wurden. Die letzte Müritzschlaglerin war wiederum die oben schon erwähnte 1041.20 mit der E-Bremse der Bauart Mitsch. Die Loks waren danach in Bischofshofen und Linz stationiert. Die Loks kamen weiterhin auf die Tauernbahn und als neues Einsatzgebiet gesellte sich die zwischenzeitlich zur Gänze elektrifizierte Ennstalbahn bis Selzthal hinzu. Sie waren dort vor Personen- und Güterzüge, vereinzelt auch vor Schnellzüge zu sehen. Die Reihe 1041 war auch auf der Giselabahn allgegenwärtig, wo sie Personenzüge zwischen Salzburg und Innsbruck via Zell am See bis in die Siebziger Jahre hinein bespannten. Weitere Leistungen betrafen Vorspannleistungen nach St. Michael über den Schoberpass und die Rampenstrecke Selzthal – Spital am Pyhrn. Dieser Streckenabschnitt ist seit 1965 elektrifiziert.

Die untere Ennstalstrecke (Selzthal – Kleinreifling – St. Valentin) wurde in den Jahren 1968/71 mit dem Fahrdrat überspannt und erweiterte den Aktionsradius dieser Type. Im Erzbachtal war die Reihe 1041 von 1970 bis 1984 (mit Un-

terbrechungen) mit Reisezügen planmäßig vorgesehen. Die fortschreitende Ablieferung der Reihe 1042 verdrängte die 1041 in leichtere Dienste, war aber immer noch in den 1970er-Jahren im Ennstal anzutreffen.

Im Laufe der 1970er-Jahre erfolgte eine Neubetrachtung der Stationierung der Reihe 1041 unter dem Gesichtspunkt der optimalen Werkstattauslastung. Es kam zu Umstationierungsrochaden, wobei Amstetten zwischen 1971 und 1979 abermals mit Loks der Reihe 1041 bedacht wurde. Diese Loks kamen ausschließlich im Güterverkehr zwischen Penzing Vbf. und Linz/Wels Vbf. sowie auf der Strecke nach Waidhofen an der Ybbs vor Personenzüge und Verschubreserven zum Einsatz.

Die Konzentration fand jedoch in Bischofshofen und seit 1974 in Attnang-Puchheim statt, wo die Loks für fast zwanzig Jahre unverändert beheimatet blieben. Damit ergaben sich Veränderungen im Einsatzgebiet. Die Strecke durch das Salzkammergut (Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning) war bis zum Ausscheiden fest in der Hand der 1041, die vor allen Zuggattungen anzutreffen war. Darüber hinaus gab es weitere Leistungen im Verschub und bei Übergabezügen im oberösterreichischen Zentralraum (Wels – Linz – St. Valentin). Die Summerauerbahn wurde ab 1975 befahren, die Kremstal- bzw. Pyhrnbahn ab 1977, nachdem dort die Elektrifizierung fertiggestellt war. Die Bespannung des „Kammerer Hansl“ (Personenzüge nach Kammer-Schörfling) erfolgte erst nach dem Ausscheiden der Reihe 1073. Die Verschubausrüstung der 1041 begünstigte natürlich den kontinuierlichen Einsatz im Güterzug- und Verschubeinsatz im Raum Gmunden/Ebensee (Schotterpendelzüge), Bad Aussee, Nettingsdorf, Summerau, Steyr, Kirchdorf an der Krems, Schärding und Linz Verschiebebahnhof (Überstellfahrten Linz-Stahlwerke und Chemie AG). Gelegentliche Einsätze vor Reisezüge im Salzkammergut rundeten das Einsatzspektrum der letzten Jahrzehnte ab.

Das Betätigungsfeld der Bischofshofener Maschinen war weiterhin das Ennstal und die Vorspannleistungen am Tauern. Wörgl galt bis gegen Ende der 1970er-Jahre der westlichste Wendepunkt und wurde mit saisonierten Eil- und Kurswagen-nachführungen von Schwarzach-St. Veit erreicht. Die Inbetriebnahme weiterer 1042 führte zur Abgabe der Vorspannleistungen am Tauern. Als neues Einsatzgebiet ergaben sich die Verschubreserven in Salzburg („Rollbergzüge“), Hallein und Golling-Abtenau sowie mit Fahrverschubzügen im Bereich Bischofshofen/Mandling und Zell am See. Hervorzuheben ist

allerdings, dass die Reihe 1041 gerade in Randlagen oftmals noch hochwertige Reisezugleistungen erbrachte.

Die Einführung des NAT 91 per 2. Juni 1991 brachte für die 1041 geringfügige Änderungen mit sich. Hinzu kamen wiederum Schnellzüge auf der Summerauer Bahn. In Bischofshofen wurden ab 1992/93 schrittweise die (Verschub-)Leistungen an die Reihe 1063 übertragen, als Ersatz wurden Reisezugleistungen nach Radstadt bespannt. Änderungen waren auch in Attnang-Puchheim zu verzeichnen. Die Neubaureihen 1063/1163 verdrängten die 1041 von ihrem angestammten Einsatzgebiet und übernahmen fortan die Leistungen (Reserven Vöcklabruck und Neumarkt-Kallham) der letzten Altbau-Loks aus der Zwischenkriegszeit (Reihe 1045/1080), darüber hinaus waren die Loks vermehrt im Reisezugdienst im Salzkammergut zu sehen.

Die Auflassung der Werkstätte in Bischofshofen im Herbst 1995 führte zur Umstationierung aller Loks nach Selzthal. Sie lösten dort die letzten Maschinen der Reihe 1245 ab und wurden im Mischbetrieb mit der Reihe 1040 auf allen von Selzthal ausgehenden Strecken eingesetzt, wurden aber auch als Triebwagensersatz, insbesondere im Erzbachtal oder entlang der gesamten Ennstallinie, herangezogen.

Die letzten Betriebsjahre ab Mitte der 1990er Jahre führte die Loks mit Be-

dienungs- und Verschubzügen nach Bad Aussee, Stainach-Irdning, Schladming, Windischgarsten und Eisenerz, mit Vorspann- und Schiebeleistungen auf den Schoberpass, den Pyhrnpass und zwischen Bischofshofen und Eben im Pongau. Dazu kamen noch einzelne Reisezugleistungen im Ennstal sowie nach Kleinreifling via Pyhrnbahn, Linz und Steyr.

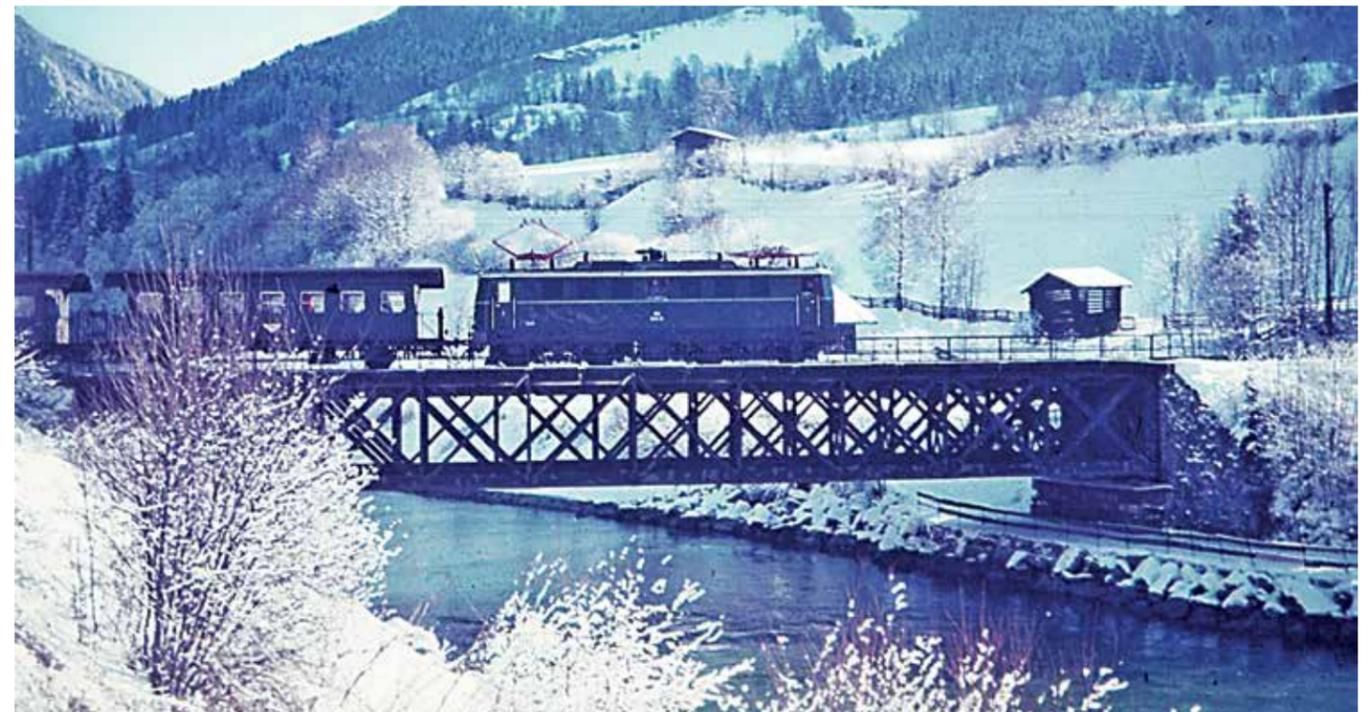
Der fast schon chronische Lokmangel gegen Ende der 1990er Jahre bescherte der Reihe 1041 noch ein paar Highlights in ihrer Einsatzgeschichte. Die Maschinen wurden einerseits vermehrt im Reisezugdienst (Salzkammergut und Schnellzüge Linz – Summerau) sowie andererseits auf der Südbahn und im Murtal (Bruck an der Mur – Unzmarkt), auch vor Postzügen, eingesetzt. Die 1041 kamen im Herbst 1998 noch kurzzeitig bis nach Moosbierbaum-Heiligeneich mit Containerzügen aus Lenzing zum Einsatz, doch beschränkte sich das weitere Einsatzgebiet auf den Bereich Amstetten, Waidhofen an der Ybbs und Hiefalau. Als eine der letzten bemerkenswerten Einsätze gelten das Führen des saisonierten Ennstalschnellzuges D 1099 bzw. die Güterzugleistungen über den Semmering.

Die Planleistungen im neuen Jahrtausend wurden stetig reduziert und vor allem an die Reihe 1063 übertragen. Mit Inkrafttreten der Fahrplanperiode zum 15. Dezember 2002 erhielten die 1041 gar keinen Umlaufplan mehr und wurden nur mehr sporadisch eingesetzt. Der allerdings

hohe Schadbestand an 1063 wirkte sich noch kurzzeitig positiv auf die 1041 aus, indem sie in anderen Planleistungen verkehrten. Kurz vor ihrer Ausmusterung, die mit 1. Dezember 2003 im Vorfeld ohne Rücksichtnahme auf den aktuellen Erhaltungszustand fixiert wurde, wurden die letzten beiden Loks (1041.006 und 015) als Verschubreserve während der Rübensaison in Enns und Nettingsdorf eingesetzt.

## Erhalten gebliebene Loks

Mehrere Lokomotiven der Reihe 1041 sind der Nachwelt erhalten geblieben, allerdings keine Maschine der Nachbauserie 1041.16 bis 25. Die 1041.001 steht in blutoranger Lackierung im Eisenbahnmuseum Straßhof abgestellt. Der ÖGEG gehören die nicht betriebsfähigen Lokomotiven 1041.005-8 und 1041.006-6, wobei erstgenannte als Ersatzteilspender vorgesehen ist. Die 1041.15 ist als betriebsfähige Museumslok im Einsatz und kam über den 1. öSEK an die ARGE 1041.15. Die Lok ist mittlerweile wieder tannengrün lackiert und kommt regelmäßig vor Sonderzügen oder vor Güterzügen (Schlackezug Moosbierbaum – Mistelbach) zum Einsatz. Von den schnellen 1041 ist nur mehr die 1041.202-1 zu sehen. Die Lok gehört der ProLok GmbH und war zuvor im Eigentum von RPS bzw. der ÖBB Erlebnisbahn. Die zunächst als Ersatzteilspender vorgesehene 1041.222-9 wurde 2008 verschrottet. (Text: Markus Inderst)



Die 1041.10 überquert am 24.1.1973 die Brücke über die Salzach vor der Einfahrt in den Bahnhof Schwarzach St. Veit.