

*H. R. Figlhuber*

*Die Mödlinger Lokomotivfabrik*

*1873-1875*

*Lokomotivbau in Mödling*



*Herausgegeben vom Mödlinger Stadtverkehrsmuseum*

*H. R. Figlhuber*

*Die Mödlinger Lokomotivfabrik  
1873-1875  
Lokomotivbau in Mödling*

*Herausgegeben vom Mödlinger Stadtverkehrsmuseum*

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
➤ Vorwort	11
➤ Die Mödlinger Lokomotivfabrik 1873-1875	13
➤ Lokomotivbau in Mödling	15
➤ Eine zugrundegegangene österreichische Lokomotivfabrik	21
➤ Für Ungarn bestimmte Lokomotiven, von D.I. Sándor Tóth	27
➤ Weitere Lieferungen	31
➤ Fabriksnummernverzeichnis der in der Mödlinger Fabrik erzeugten Lokomotiven	37
➤ Waggonbau und andere Produktionen	47
➤ Nach der Betriebseinstellung - Das weitere Schicksal der Fabrik	53
➤ Quellenverzeichnis	61

Impressum

Herausgeber: Mödliner Stadtverkehrsmuseum, A-2340 Mödling, Tamussinostraße 3  
Für den Inhalt verantwortlich: Prof. H.R.Figlhuber, Wien

Alle Rechte vorbehalten. Auszugsweise Wiedergabe mit Bekanntgabe des Herausgebers  
und gegen Belegexemplar ist gestattet. Mödling, 2002

# Kalender

für

## Eisenbahn-Techniker.

Herausgeber

unter Mitwirkung von Fachgenossen

durch

**E. Heusinger von Waldegg,**

Abtheilung für Maschinen und Material des k. k. österreich. Reichs-  
Eisenbahn-Bau- und Betriebsamtes in Wien

Zweiter Jahrgang

**1873.**

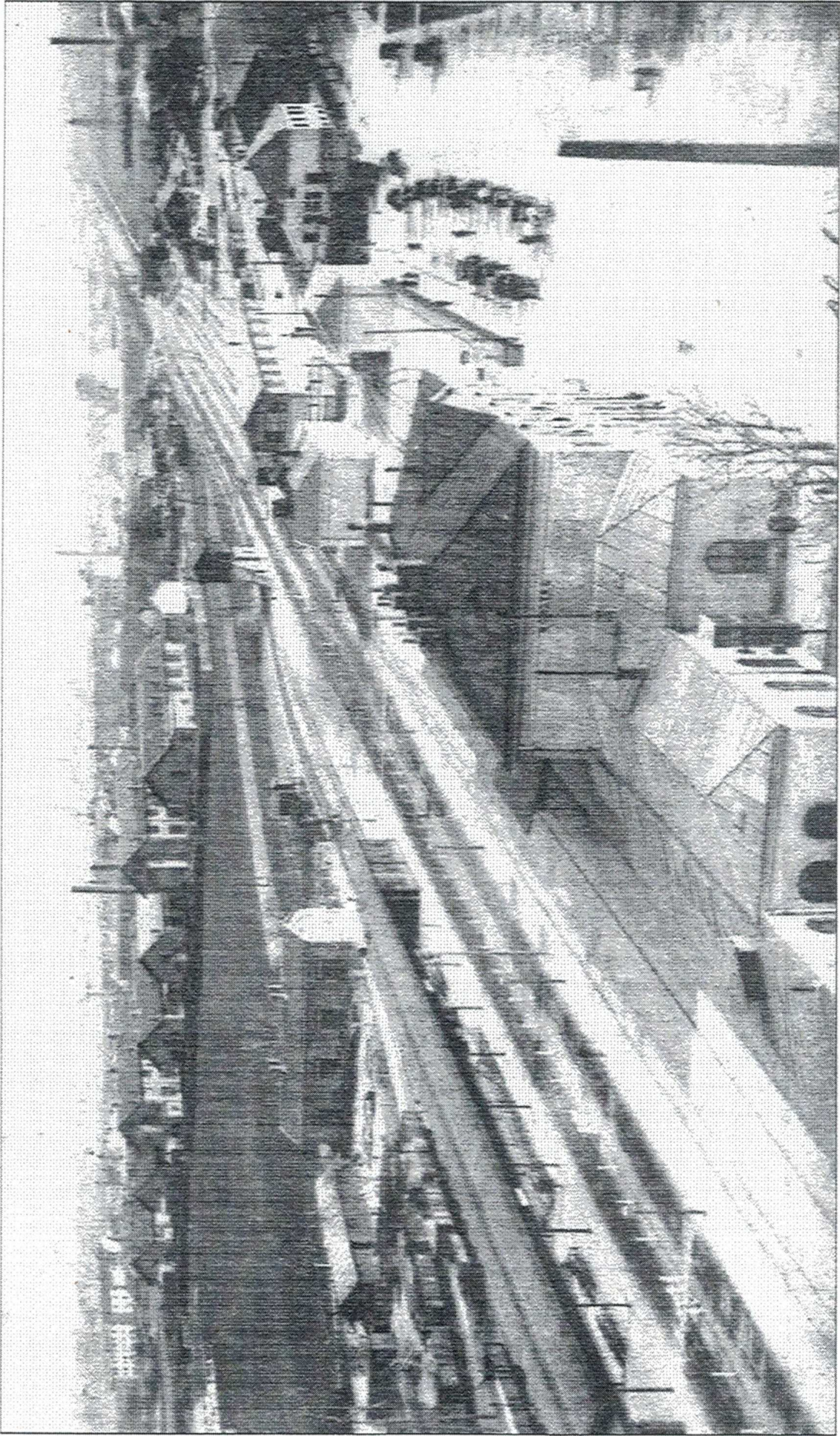
Verlag C. W. Kreidel'sche Buchhandlung, Wien

**WIESBADEN,**  
C. W. Kreidel's Verlag.

Fabr. No.	Firma der Fabriken.	Jährliche Leistung.	Zahl der bis jetzt gelieferten Locomotiv.	Namen des technischen Vorstandes.
			Stück.	
14	Schichau's Maschinenfabrik in Elbing	25-35 Loc.	ca. 175	Schichau.
15	Hohenzollern's Actiengesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf	50-100 Loc.	?	H. J. Stahl, Dir. G. Lentz, Oberingenieur.
16	G. H. v. Ruffer in Breslau	10-12 Loc.	ca. 50	Hausbrandt, Ingenieur.
17	Maschinenfabrik und Eisengießerei in Darmstadt	10-12 Loc. u. ander. Masch.	50 kleine Tender-Maschin.	Horstmann, Director. Buxler, Ing.
b. In Oesterreich.				
18	Georg Siedl in Wien, Neustadt und Wien	150-200 Loc. u. ander. Masch.	ca. 1800	Siedl, Direct. Fehring, Oberingenieur, Wimmer Keust.
19	Maschinenfabrik der k. k. priv. Oesterreich. Staats-Eisenb.-Gesellschaft in Wien	100 Loc. u. E.-Wag. etc.	ca. 1350	John Haswell, Director. Max Hermann, Ingenieur. Ferd. Herzog, Ingenieur.
20	Wiener Locomotivfabrik-Actiengesellschaft in Florisdorf b. Wien	100 Loc.	ca. 300	B. Demmler, Director, A. J. Demmler, Oberingen.
21	Locomotiv- u. Waggonfabrik (Actienges.) in Mödling bei Wien	50-60 Loc. u. Eisenb.-Wag.	ca. 20	X. Mauthart, Director.
22	Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahn in Pest	10-12 Loc. u. Eisenb.-Wag.	ca. 20	Zimmermann, Director. Waldmann, Ingenieur.
c. In der Schweiz.				
23	Locomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur	15-18 Loc.	ca. 20	

143

Firma der Fabriken.	Jahrl. Leistungsfähigkeit im Bau		Technische Vorstände.
	der Personenwagen.	der Güterwagen.	
H. Franz in Köln a. R.	—	250-300	H. B. Franz.
Mittel in Frankfurt a. O.	—	200-300	Henkel.
W. & Brodowski in Frankfurt a. O.	—	200-300	?
Wäberger Waggon-Fabrik in Freiberg in Sachsen	—	200-300	?
W. & Hühnerkopf in Nürnberg	—	200-300	Gleiche.
d. In Oesterreich.			
Ringhoffer in Buntschow bei Prag	350-400	2000-2500	?
Maschinen- und Waggonbau-Fabrik Actien-Gesellschaft (vorm. H. D. Schmidt) in Simmering bei Wien	200	1000-1200 u. andere Maschin.	Hugo Zipperling, Director.
Waggon-Wiener Actien-Gesellschaft für Fabrikat. von Waggonen und Eisenb.-Bedarf in Bubna bei Prag	150-200	1400-1600	Gust. Krass, Director.
Waggon-Fabrik der Ungarischen Staatsbahn in Pest	50-60	1100-1200	Zimmermann, Director. Waldmann, Ingenieur.
Waggon-Fabrik in Hernalz bei Wien	50-100	700-800	L. Benz, Dir. Jäger, Ing.
Waggon-Fabrik des Dr. Stroussberg in Holubkau bei Sprowitz in Böhmen	—	1000-1500	Ingen. Grise, Director.
61 Maschinen-Fabrik der k. k. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien	—	ca. 1000 u. Loc.	John Haswell, Director.
62 Grosser Waggon- und Maschinenbau- und Stahlwerk-Gesellschaft in Graz in Steiermark	100-150	200-300	W. Eckerth, Director.
63 Locomotiv- u. Waggon-Fabrik in Mödling bei Wien	—	200-300	X. Mauthart, Director.
64 Maschinen-Werkstätte f. Eisenbahn- u. Kohlenwerksbedarf in Teplitz in Böhmen	—	200-300 u. ander. Masch.	?
65 Tramway-Strassenbau-Unternehmen in Wien	300-400	400-600	?
e) In der Schweiz.			
66 Schweizerische Industrie-Gesellschaft in Neuchâtel bei Schaffhausen	100-200	700-800	?
67 Waggonbau-Gesellschaft in Zürich	—	800-1000	?
68 Waggonfabrik Freiburg	50-60	300-400	?
69 Waggonbau-Gesellschaft in Bern	—	300-400	?



Die Mödlinger Lokomotivfabrik, wie sie auf einer alten Ansichtskarte hinter dem Bahnhof Mödling zu sehen ist. Zu dieser Zeit diente die Fabrik längst nicht mehr der Lokomotiv- bzw. der Waggonerzeugung, sondern bereits anderen Industriezweigen.

## Vorwort

Drei kleingedruckte Zeilen im „Kalender für Eisenbahn-Techniker“ von Heusinger-Waldegg des Jahres 1875 gaben den Anstoß für diese Publikation.

Unter vielem Wissenswerten war auch ein Verzeichnis der „Locomotiv-Fabriken und deren Leistungsfähigkeit“ in Deutschland, Österreich und der Schweiz angeführt, in welchem neben der Fabrik Georg Sigl in Wiener Neustadt und Wien, der Maschinenfabrik der k.u.k.priv.Österr.Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, der Locomotivfabrik in Floridsdorf und der Maschinenfabrik der Ungar. Staatsbahn in Pest auch eine „Locomotiv-u. Waggonfabrik (AG) in Mödling bei Wien mit einer jährlichen Leistung von 30 - 40 Lokomotiven u. Eisenbahn-Wagen“ genannt wurde. Als Anzahl der bis jetzt (1874) gelieferten Lokomotiven waren 20 Stück angegeben. Als Vorstand wurde „F.X.Mannhart, Director“ genannt. Eine weitere Rubrik über Waggonfabriken schien nochmals unter „Locomotiv- und Waggon-Fabrik in Mödling bei Wien“ auf, wobei als jährliche Leistungsfähigkeit im Bau zwar keine Personenwaggons, aber 400 - 500 Güterwagen (!!!) angeführt wurden. Diese Kapazität durfte allerdings sehr optimistisch geschätzt worden sein.

In Mödlings geschichtlicher Literatur fanden sich nur vereinzelte, sparsame Hinweise auf die Existenz und Tätigkeit dieser Fabrik, die bereits zwei Jahre nach ihrer Produktionsaufnahme ihre Pforten wieder schließen mußte, da der erwartete wirtschaftliche Aufschwung anlässlich der Wiener Weltausstellung 1873 ausblieb.

Es lag daher nahe, den Versuch zu unternehmen, Licht in das Dunkel um die Mödliner Lokomotivfabrik zu bringen, die ihre zweifellos qualitativ hochwertigen Erzeugnisse nicht nur im k.u.k. Österreich absetzen konnte, sondern auch nach Ungarn und Deutschland exportierte.

Diese Dokumentation ist nur durch die entgegenkommende Mithilfe vieler fachkundiger Persönlichkeiten ermöglicht worden. Ihnen sei an dieser Stelle aufrichtiger Dank gesagt. Insbesondere gilt dies für die umfassenden Unterlagen von D.I. Sándor Tóth aus Sopron, den Herren Josef Otto Slezak, Manfred Hohn und Ing.Kurdiöfsky sowie Ing. Harald Rietsch u.v.a.

Nicht zuletzt gebührt Dank und Anerkennung Herrn Ing. Eugen Chasteler und dem Mödliner Stadtverkehrsmuseum, die einen wesentlichen Anteil am technischen Zustandekommen dieser Publikation hatten.

Natürlich mußte auch auf etliche, oft vor Jahrzehnten erschienene Veröffentlichungen zurückgegriffen werden, da es für diese Zeit ja keinerlei Zeitzeugen mehr gab und viele Unterlagen entweder verschollen, nicht auffindbar oder nicht zugänglich sind. Für weiterführende Ergänzungen, Berichtigungen oder weitere Unterlagen wäre ich dankbar.

Der Verfasser.

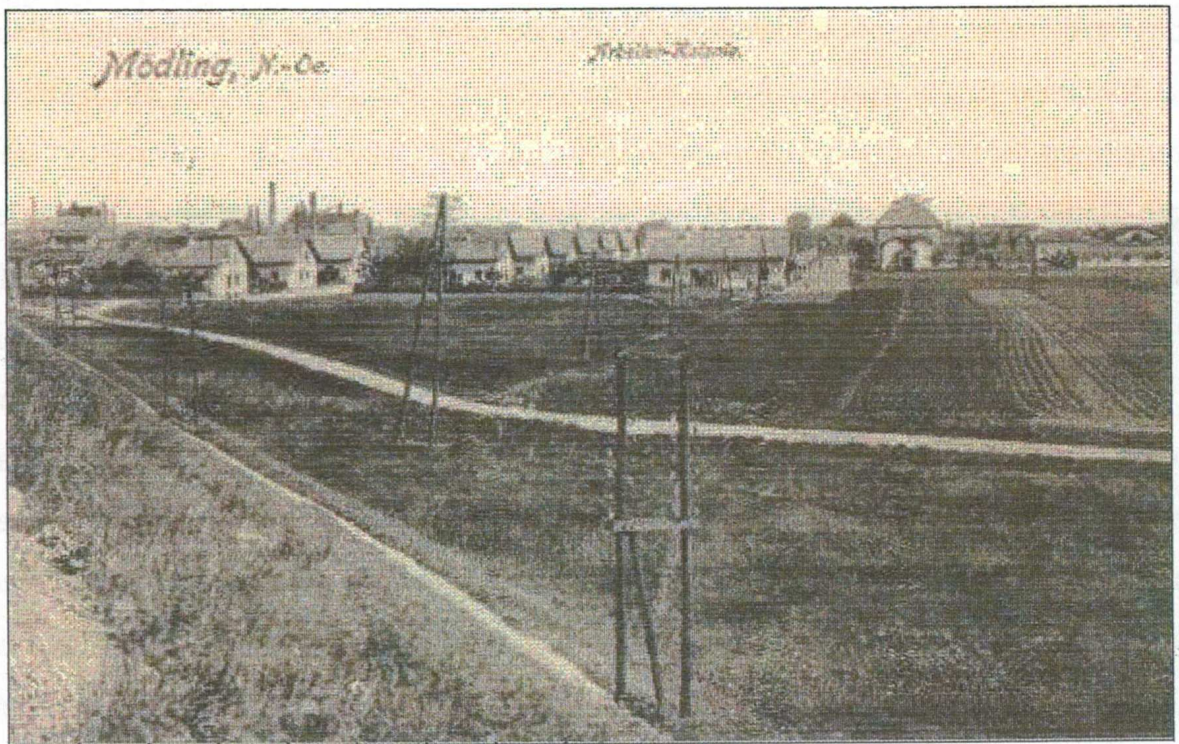
## Die Mödlinger Lokomotivfabrik 1873 – 1875

Die beiden vor 1870 bestehenden Lokomotivfabriken Sigl, vormals Günther, in Wiener Neustadt und die Maschinenfabrik der Österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft waren in der wirtschaftlich blühenden Periode der Gründerzeit nach 1866 mit Bestellungen derart ausgelastet, daß sich die Errichtung weiterer Werke als notwendig erwies. 1869 wurde die Konzession zur Gründung der Wiener Lokomotiv-Fabriks-Aktiengesellschaft in Floridsdorf (Groß Jedlersdorf) erteilt, wo man von 1871 – 1873 bereits 100 Lokomotiven erzeugte. Die bevorstehende Weltausstellung in Wien 1873 bewirkte eine Zunahme von Fabrikgründungen der verschiedensten Branchen, die sich nicht nur von dieser Weltausstellung gute Auftragschancen erhofften. Durch die große Anzahl von Eisenbahnlinien, die Anfang der siebziger Jahre eröffnet wurden, geplant waren oder bereits in Bauausführung standen, ergab sich auch ein entsprechender Bedarf an Lokomotiven in Österreich-Ungarn, aber auch in Deutschland und Rußland, wo das verhältnismäßig noch kleine Eisenbahnnetz eine gewaltige Ausdehnung erfuhr. Diese Situation führte dazu, daß in nächster Nähe der Hauptstadt Wien ein weiteres Unternehmen dieser Art ins Leben gerufen wurde: die „Maschinen- Lokomotiv- und Wagen-Bauanstalt in Mödling“. In Wien bestand zu dieser Zeit bereits eine „Industrie-Forst- u. Montan-Eisenbahn-Gesellschaft“, welche das Mödlinger Werk 1872 erbaute und mit dessen Leitung einen vorher bei Sigl in Wiener Neustadt tätigen Konstrukteur, Ing. F.X.Mannhart, betraute, der weitreichende Erfahrungen und fundiertes Fachwissen einbrachte. Das Areal dieser Mödlinger Lokomotivfabrik befand sich unmittelbar neben der Südbahn, wo früher die alte Traismühle am Mödlingbach stand. Auf zeitgenössischen Militärgeographischen Karten sind mehrere Fabrikshallen eingezeichnet, vor denen sich ein (vermutlich) bestandenes Verbindungsgleis zur Südbahn erkennen läßt. Die Fabrik wird auch noch in späteren Karten als „Waggon-Fabrik“ bezeichnet, als bereits längst andere Industriezweige die Gebäude übernommen hatten. Erst ab der Jahrhundertwende, nachdem die Firma Friedheim das Werk zum größten Teil erworben hatte, wurde die Bezeichnung auf „Kartonagen-Fabrik“ abgeändert.





Zwei alte Ansichtskarten aus den zwanziger Jahren zeigen die „Arbeiter Kolonie“ (Hartigstraße). Oben der Blick gegen Süden, unten gegen Norden gesehen.



Mit der Gründung der Lokomotivfabrik erbaute die Werksleitung 1873 in nächster Nähe 45 Arbeiterwohnhäuser, welche für damalige Verhältnisse ein Höchstmaß an Wohnqualität aufwiesen und als vorbildlich auch für spätere Sozialbauten gelten konnten. Die Siedlung erhielt im Laufe der Zeit verschiedene Namen, wie „Arbeiter-Cottage“, „Arbeiter-Siedlung“, „Arbeiter-Colonie“ oder bezugnehmend auf spätere Bewohner „Schuster-Häuseln“. Diese Siedlung befindet sich noch heute in gutem Zustand und ist ein interessantes Denkmal sozialer Bautätigkeit in Mödling. 1979 wurde das Ensemble unter Denkmalschutz gestellt.

## Lokomotivbau in Mödling

Eine Beschreibung vieler in Mödling erzeugter Lokomotiven ist der Fachzeitschrift „Die Lokomotive“ Jahrgang 1923 zu entnehmen, in welcher zeitgenössische Eisenbahnhistoriker bzw. namhafte Fachleute zu diesem Thema Stellung bezogen.

Baurat Ing.Hilscher schrieb dazu folgendes:

„ . . . Unter der Leitung von Ing.F.X.Mannhart wurden 1873 (in Mödling) die ersten Lokomotiven hergestellt, die für die Kronprinz Rudolf-Bahn bestimmt waren und in ihrer Konstruktion bis ins Detail vollkommen mit den von Sigl, Wr.Neustadt, für dieselbe Bahn gelieferten Maschinen übereinstimmten: Dreikuppler Hallscher Bauart in der üblichen einfachen und gediegenen Ausführung mit innerer Stephensonsteuerung. Es wurden von ihnen sechs Stück erbaut mit den Fabriks Nrn. 1 - 6, den Bahn Nrn. 98, 100, 102, 104, 106 und 108 und den Namen: St.Gallen, Garsten, Hilm, Landl, Georgen, Gstatterboden. Als nächste Lieferung (F.Nrn 7 - 10) finden wir, wieder für die Rudolfsbahn, vier 1B-Personenzugslokomotiven der allgemein verbreiteten Ueberhangsbauart mit festem Radstand und gleichfalls innerer Steuerung. Ihre Nrn. waren 49, 51, 53, 55, die Namen: Eisenerz, Aßling, Veldes und Radmer. Beide Typen wurden natürlich bei der Verstaatlichung vom Staate übernommen; die ersten sechs erhielten dann die Serienbezeichnung 34 und die Inv.Nr.34, 38 bis 42, die Personenzugsmaschinen der Serie 22, später 122 und die Nrn. 2201 - 2204, bzw. 122.01 - 04. Letztere kamen von ihrer Heimatbahn weg und standen lange Zeit in Linz, wo sie zur Beförderung der Postgütereilzüge auf der Strecke Amstetten-Salzburg herangezogen wurden. Im Jahre 1873 wurde weiters eine zweiachsige Tenderlokomotive gebaut, die für Lokalbahnen ohne Wächterposten und ohne Wegabschränkung bestimmt war und für diesen Zweck eine spezielle und - wie sich dann bei den Probefahrten herausstellte - gänzlich mißlungene Konstruktion nach Patent Grund aufwies, die es verhindern sollte, daß die Maschine mit mehr als 10 km laufen konnte. Zwischen den Rahmen war ein Kugelregulator mit 4 Kugeln eingebaut, der beim Überschreiten dieser Geschwindigkeit ein Hebelwerk in Bewegung setzte, das auf die Bremse wirkte. Damit bei dieser geringen Geschwindigkeit die Lokomotive mit großer Umdrehungszahl arbeiten könne, wirkten die Kolben nicht direkt auf die Treibachse; es war vielmehr gerade oberhalb jeder Achse eine Blindwelle vorhanden, und diese beiden Blindwellen waren untereinander gekuppelt, die Lokomotivachsen hingegen nicht. Auf jeder Blindachse waren je zwei Reibungsrollen aufgekeilt, die sich an die Radreifen anpreßten, so daß also die Kolbenbewegung sich auf die Blindwellen, deren Rollen und erst von diesen auf die Räder übertrug. Der Eigenwiderstand der Maschine wurde dadurch ins Ungemes-

sene erhöht. Als die Probefahrten auf der Semmeringstrecke absolviert wurden, mußte, wenn die Maschine im Gefälle 1:40 nicht stehenbleiben sollte, Dampf gegeben werden, so daß eine weitere Verwendung des Vehikels gänzlich ausgeschlossen blieb. Ein Umbau dürfte sich nicht gelohnt haben, und so verschwindet die Grund'sche Maschine, deren Prinzip späterhin bei anderen Systemen in geänderter Form wieder auftauchte, spurlos.

Im folgenden Jahre 1874 kam eine größere Zahl von Maschinen für Ungarn zur Auslieferung: Sechs Stück C für die Ungarischen Staatsbahnen, Bahn Nrn. 136 - 141 (später 5081 - 86), jetzt 373.001 - 006) und drei ebenfalls dreifach gekuppelte Maschinen für die selbe Bahn, Nrn. 142 bis 144 (später 5019 - 21, jetzt 374.019 - 21). Beide Typen mit Innensteuerung, erstere der Serie VI, letztere der Serie V, unterschieden sich hauptsächlich durch die verschiedenen Raddiameter und Kesselabmessungen und waren für Vizinalbahnen mit schwachem Oberbau bestimmt, daher äußerst leicht gehalten und von kleinen Dimensionen. In ihrem Äußeren spiegeln sie die Abstammung von Sigl'schen Typen deutlich wieder. Von der Serie V wurden, ebenfalls 1874, noch zwei Stück für die Donau-Draubahn (Dombovar-Battaszek) nachgebaut, Bahn Nr.11 und 12 (später MÁV Nrn. 5036, 37 jetzt 374.036, 037). Die Tender aller dieser Ungarischen Lokomotiven waren zweiachsig.

Es gelang der Fabrik, auch einen kleinen Auslandsauftrag zu erhaschen, der in einer Lieferung von fünf Stück B-Tenderlokomotiven für die Aachener Industriebahn (die nachmalige Aachen-Jülicher Bahn) bestand. Sie trugen die Bahn Nrn. 1 - 5 und die Namen: „Wurm, Roer, Aachen, Stolberg und Jülich“. Vier von ihnen gingen unter Nr. 1498 - 1501 an die „Köln linksrheinische“ über, die fünfte scheint schon vorher kassiert worden zu sein.

Wieder in Nachahmung des Sigl'schen Vorbildes erhielt die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, die später mit 1.Jänner 1883 mit der Böhmisches Nordbahn zu einer Gesellschaft fusioniert wurde, unter den Fabriks Nrn. 33 und 34, zwei 1 B-Personenzugslokomotiven im Jahre 1875, die unter allen um jene Zeit in Unzahl gebauten Maschinen dieser Art wohl die leichteste und schwächste war. Das Adhäsionsgewicht z.B. betrug nur 20.8 t, so daß die Lokomotiven von den anderen österreichischen, deren Leistungsfähigkeit doch wahrlich auch recht bescheiden war, weit in den Schatten gestellt wurden. Die Bahn-Nrn. waren 16 und 17, unter der Böhmisches Nordbahn 5 und 6. 1909 wurde die Nr.5 abgebrochen, die Nr. 6 kam als 123.06 noch in den Besitz des Staates (kassiert 1910).

Die letzten Erzeugnisse der Fabrik mit den F.-Nrn. 35 - 38 ex 1875 sind vier Stück C-Lokomotiven für die Istrianer Staatsbahn Nr. 107-110: „Pisino, Pola, Rovigno, und

Rozzo“, jetzige St.B.Nr 52.03 - 52.06. Sie sind die einzigen Mödlinger, die die Sigl'sche Bauart verleugnen. Da die Istrianer-Bahn bis 1883 sich im Betriebe der Südbahn befand, so kam für sie auch eine Type letzterer Bahn zur Verwendung, die schon vorher für die Wien-Pottendorfer Strecke von Floridsdorf konstruiert worden war und die sich von den bisher gelieferten Maschinen hauptsächlich durch die lange Rauchkammertür unterschied und deren Schlot weit zurückgesetzt war. Unter dem Staat wurden die Maschinen von Istrien abgezogen; ein Teil war kurze Zeit auf der Gisela-Bahn-Strecke Saalfelden - Wörgl im Dienste, später standen die Maschinen in Linz zur Vernehmung des Güterzugsdienstes zwischen Linz und Salzburg. Bei der sukzessiven Rekonstruktion, der sie unterzogen wurden, verschwanden mit dem Kessel auch die eigentümlichen Rauchkammern.

Die vier Istrianer waren also die letzten Maschinen, die aus der Mödlinger Fabrik hervorgingen, da letztere infolge Stillstand in der Industrie und der starken Konkurrenz nicht mehr florieren konnte und ihre Tätigkeit einzustellen gezwungen war.

Von den insgesamt in Mödling hergestellten 38 Maschinen sind sohin nach dem Vorausgesagten festgestellt: 10 Stück für die Rudolfsbahn, 1 Stück nach Patent Grund, 9 für die ungarischen Staatsbahnen, 2 für die Donau-Drau-, 2 für die Turnau-Kralup-Prager-, 5 für die Aachener Industrie- und 4 für die Istrianer-Bahn, zusammen 33 Stück. Über Bauart, Bestimmung und Schicksale der restlichen 5 Exemplare ist dem Schreiber dieses nichts Weiteres bekannt.“

Nachstehend die Original-Aufstellung des Autors, Baurat Ing.Hilscher:

Hauptdimensionen (urspr. Zustand).									
Bahn	Bezeichnung	Zylinder	Räder	Radstand	Kesseldurchm.	lang	Rohre	Atm.	
Rudolfsbahn	Serie 34	435—632	1185	3·16	1264	—	164 à 53—4138	8	
»	» 122	408—632	1580/1185	3·16	1260	4135	164 à 52—4200	9	
—	Grund	290—425	1000*)	2·32	800	2835	88 à 45—2820	9	
M. A. V.	Serie VI	345—580	1390	3·15	1000	3990	106 à 52—3956	8·5	
M. A. V. u. D. D.	» V	345—580	1180	3·00	1000	3790	101 à 52—3756	8·5	
Aachener I.-E.	1—5	410—610	1220	2·50	1154	?	132 à 49—3594	10	
T. K. P. E.	Serie 123	345—632	1530/1210	3·16	1185	4150	150 à 52—4160	9	
Istrianer St. B.	» 52	470—632	1266	3·05	1320	4410	179 à 52—4328	9	

Bahn	Rohr- Helffläche	Box- Gesamt- Helffläche	Rost- fläche	Leer- Gewicht	Dienst- Gewicht	Adhäs.- Gewicht	lang	hoch	breit	Wasser cbm	Kehle cbm
Rudolfsbahn	112·5	7·5	120·0	1·47	30·25	33·25	?	4·500	2·972	—	—
»	112·5	8·1	120·6	1·57	31·5	34·0	22·5	?	?	—	—
—	35·87	2·9	38·77	0·56	17·0	22·0	6·960	3·500	2·815	2·6	0·81
M. A. V.	68·5	5·73	74·23	1·03	23·75	25·5	7·485	3·865	2·915	—	—
M. A. V. u. D. D.	61·96	5·24	67·2	1·00	23·48	25·99	7·185	3·805	2·715	—	—
Aachener I.-E.	78·83	5·72	84·55	1·04	?	?	17·5	?	?	?	?
T. K. P. E.	101·89	6·73	108·62	1·41	?	31·2	20·8	?	?	—	—
Istrianer St. B.	126·56	8·51	135·07	1·70	34·5	38·0	38·0	8·612	4·270	2·800	—

Auf Grund dieser Abhandlung waren von den in Mödling hergestellten Lokomotiven erst 33 Stück bekannt, während die Fabriksnummern zumindest bis 38 reichten. Im März 1938 verstarb der Autor des Artikels, Oberbaurat a.D. Viktor Hilscher, Wien.

Anlässlich der Sichtung seines technisch-literarischen Nachlasses hat damals Dipl.Ing.Karl Schäffer, Wien, etliche die Mödlinger Fabrik betreffende Aufzeichnungen vorgefunden, die vermutlich noch für spätere Publikationen in der „Lokomotive“ bestimmt waren. 1941 veröffentlichte Dipl.Ing.Schäffer diese vorhandenen Aufzeichnungen Hilschers in zusammenhängender Form ohne wesentliche Änderungen, wodurch sich nun eine nahezu vollständige Aufstellung mit den Angaben über die Mödlinger Lokomotiven ergab, die durch zusätzliche Nachforschungen Hilschers ergänzt werden konnten.

Nicht festgestellt waren also noch die Fabriksnummern von 6 Lokomotiven geblieben, und zwar Nr.13, 23, 25, 27, 29 und 31; eine davon ist die im genannten Aufsatz beschriebene, eigenartige Bt-Lokomotive der Bauart Grund.

Bald nach Erscheinen der Abhandlung Hilschers ist von Herrn Dir.Dr.Ing.Metzeltin (Hanomag) ein Schreiben folgenden Wortlauts eingelangt:

*„ . . . Ihr Aufsatz . . . veranlaßt mich zu folgender Mitteilung: Nach einem Album der Lok.-Fabrik Mödling, welches mir vor einiger Zeit vorgelegen hat, hat Mödling außer den von Ihnen angeführten Lokomotiven noch folgende Typen gebaut, und zwar sämtlich mit Außenrahmen und für 750 mm Spur: 1C-Tenderlok. 2B-Tenderlok und 3 D-Tenderlok. Diese sind zweifellos die Ihnen fehlenden 5 Stück. Leider waren in dem Album keine Angaben der Fabriks-Nummern oder Stückzahlen gemacht. Man wird aber vielleicht (?) annehmen können, daß Mödling von der D-Tenderlok Gattung 1 Stück und von den beiden anderen 2 Stück gebaut hat . . . ”*

Hilscher ist es übrigens auch gelungen, in Österreich noch ein solches Mödlinger Album in privatem Besitz (die nähere Angabe fehlt) ausfindig zu machen. Nebst den Typenblättern aller bisher erwähnten Lokomotivgattungen enthält das Album auch noch ein Blatt mit der Darstellung einer regelspurigen C-Lokomotive, deren zweiachsiger Tender, mit eigenen Zylinderaggregaten versehen, als Triebtender (beide Achsen gekuppelt, ebenfalls mit Reibrollen ausgerüstet) verwendet werden kann. Als im Jahre 1873 gebaut werden die 2 KRB-Typen und die kleine Grundsche Bt-Lok angeführt, deren Fabriksnummer sohin und nach allem Vorhergesagten nun wohl als Nr.13 angesetzt werden kann. Als Bauzeit aller übrigen Lokomotiven wird 1874 - 1875 angegeben. Es sei noch bemerkt, daß die Lokomotivhauptmaße im Fabriksalbum mit jenen der späteren Eigentumsverwaltungen mehrfach nicht genau übereinstimmen.

Nach den obigen Darlegungen schien nun der Erzeugungsumfang der Mödlinger Fabrik geklärt zu sein. Da trat aber ein gewichtiger Gegenzeuge auf, und zwar der mittlerweile verstorbene Zentralinspektor i.R. Ing. K. Fischer, zuletzt Abteilungsvorstand für den Zugförderungs- und Werkstättendienst bei der ehemaligen Staatsbahndirektion Wien, ein genauer Kenner der Verhältnisse, der behauptete, daß weder die behandelten Schmalspur-Lokomotiven noch auch die Grundsche Lokomotive mit den Reibrollenmechanismen wirklich ausgeführt worden seien:

*„ . . . Andererseits aber sei an einer Tender-Lokomotive, also vermutlich an einer für die Aachener Industriebahn gebauten, versuchsweise das sog. Superfizialsystem nach K o e s t l i n angewendet worden, das die Maschine zur Bewältigung außergewöhnlich starker Steigungen im Zuge von Schlepp-, Werks- und Industriebahnen befähigen sollte.*

*Auf jeder Reibungsachse war innenseitig neben den Spurkranzrädern je ein Scheibenrad aufgekeilt; diese Scheibenräder sollten auf gepflasterten Streifen aus harten Granitwürfeln innerhalb der gewöhnlichen Schienen abrollen und so die Reibung auf besonders steilen Streckenteilen erhöhen. Schon bei den ersten Versuchen hatte sich die vollkommene Unzulänglichkeit dieser fragwürdigen Anordnung gezeigt, so daß die Scheibenräder wieder entfernt wurden.*

*Nach dem Vorgesagten scheint also die Mödlinger Fabrik zu Werbezwecken auch solche Lokomotiven und Sondereinzelheiten in ihr Album aufgenommen zu haben, die geplant oder sogar auch bestellt worden waren, die aber durch die Ungunst der Verhältnisse infolge des damaligen finanziellen Umsturzes in Österreich, dem auch der Weiterbestand der Fabrik zum Opfer fiel, nicht mehr ausgeführt werden konnten. Nach alledem wird die vollkommene Klarstellung hinsichtlich der – wenn auch nur geringen – Gesamterzeugung der Fabrik kaum mehr gelingen . . .“*

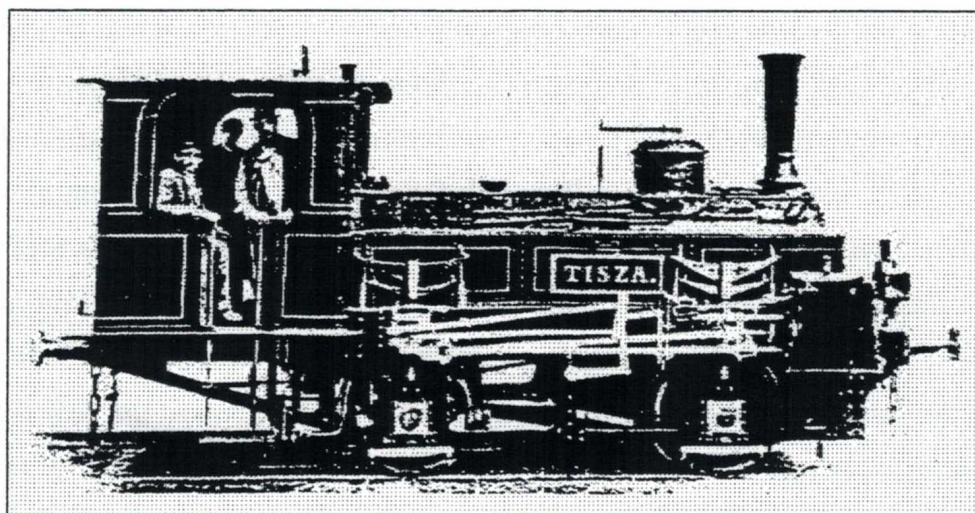
Schon wenige Wochen nach Erscheinen dieses Artikels meldeten sich namhafte österreichische Experten zu Wort und konnten diese bisherigen Forschungen mit wesentlichen neuen Tatsachen ergänzen. An erster Stelle nahm dazu Dipl.Ing.Johann Rihosek persönlich Stellung. Seinen Ausführungen kann man u.a. eine umfassende Beschreibung und fachlich kompetente Beurteilung des Lokomotiv-Experimentes der Bauart "Grund" entnehmen, die zuallererst in Mödling das Licht der Welt erblickt hat. Daraus geht hervor, daß sich die Mödlinger Fabrik offenbar auch in technischer Hinsicht eines guten Rufes erfreute.

Dipl.Ing. Rihosek verfaßte 1941 nachstehenden ergänzenden Bericht:

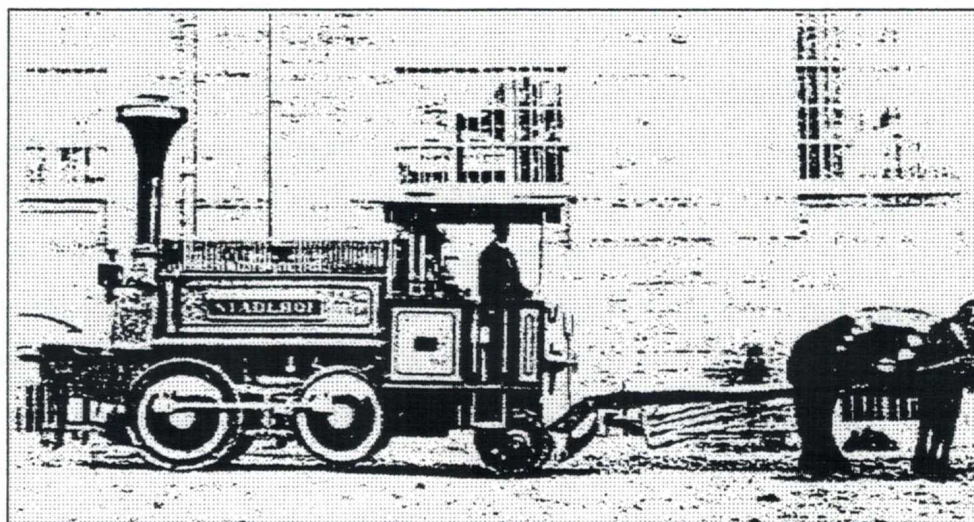
### „Eine zugrundegegangene österreichische Lokomotivfabrik“

*Zu obigem, im Septemberheft dieses Jahres erschienenen Aufsatz kann ich einige wertvolle Ergänzungen bringen. Die B-Tenderlokomotive Bauart „Grund“ wurde tatsächlich gebaut und war noch 1910 in Betrieb. Diese Feststellung verdanke ich einem in meinem Besitz befindlichen Originalbrief vom 10. April 1910 des ehemaligen Lokomotivaufsehers der fürstlich Nic. Palffy'schen Waldbahn in Malaczka im ehemaligen ungarischen Komitat Preßburg, Herrn Peter Swoboda. Es heißt darin: „ . . . diese Lokomotive existiert noch (1910) bei der Bauunternehmung G. Gregersen & Söhne in Budapest.“ Das in Bild wiedergegebene Lichtbild der „Tisza“ wurde 1880 in Szegedin aufgenommen. Der auf der Lokomotive stehende Lokomotivführer ist übrigens der Schreiber des oben erwähnten Briefes, wie er selbst mitteilt. Nach Beschreibung des bekannten Antriebsmechanismus berichtet Swoboda weiter: „Die Lokomotive stammt aus der längst vergessenen M ö d l i n g e r Maschinenfabrik. Ich holte diese Lokomotive im Jahre 1879 von dort ab, um selbe nach Szegedin zu führen, wo nach dem katastrophalen Hochwasser bekanntlich die ganze Stadt höher gelegt wurde und 8 Lokomotiven der Bauunternehmung G. Gregersen in allen Straßen und Gassen jahrelang herumführen. Die exakte, schöne Arbeit an allen Lokomotiven der Mödlinger Fabrik muß besonders hervorgehoben werden, ewig schade darum, sowie um den lieben Direktor Mannhart, der mir alles erklärte an der eigenartigen Maschine, daß ich nie im Laufe der Jahre einen Anstand hatte, denn diese Maschine hatte auch ihre Finessen. Ich führte diese Lokomotive viele Jahre, geleistet hat selbe genug, z. B. auf 23 % zog diese 10 beladene Schotterwagen ca. 5 - 5 1/2 m<sup>3</sup> Inhalt und 3,6 q Wagengewicht (pro Wagen) mit 10 km/h ganz gemütlich.“ In einem ergänzenden Brief vom 17. April desselben Jahres teilt Swoboda weiter mit, daß er schon ein Jahr früher, also 1878, eine Lokomotive, zweiachsig mit Innenzylindern und Innensteuerung, 18 t Dienstgewicht, ganz rot lackiert und mit der Nummer 3 in Mödling abholte, und zwar für die Kriegsbahn D o l y a - B r o d.. „Schon damals sah ich die Lok. „Tisza“ dort stehen und dachte wohl nicht, daß ich selbe ein Jahr später abholen würde. Damals stand die Fabrik ganz leer, nur ein paar Wächter und ein Kanzleidiener waren dort und beide Male auch Herr Direktor Mannhart, der mir beide Maschinen übergab, der auch in der Fabrik noch wohnte, wie ich damals hörte, und diese in den Räumen, welche ich sah, noch ganz eingerichtet war. Obgenannte Nr.3 ist auch noch heute (also 1910) bei derselben Firma wie „Tisza“ im Dienst, hatte volle Gußräder mit Stahltyres.“*

*Von dieser Lokomotive war bisher nichts bekannt. Die Lokomotivfabrik G. S i g l in Wien bzw. Wiener Neustadt baute B-Tender Lokomotiven mit Innentriebwerk, die in einfacher Weise auf der Straße befördert werden konnten. Direktor F.X.Mannhart, der bekanntlich aus der Sigl'schen Lokomotivfabrik hervorgegangen ist, hat über solche „Transportable Lokomotiven“ im Organ für Eisenbahnwesen, 1869, Seite 113, einen Aufsatz veröffentlicht, es ist daher wohl möglich, daß auch er in seiner Fabrik eine dem Bild ähnliche Lokomotive, wie es die Nr.3 ist, gebaut hat. Eine Maschine dieser Bauart lebt übrigens noch bei der Deutschen Reichsbahn, und zwar die Lokomotive Nr. 98 7901, die ursprünglich mit dem Namen „Lankowitz“ für die Graz-Köflacher Bahn geliefert wurde und unter der österreichischen Süd-Bahn die Reihenbezeichnung 14 und die Bahnnummer 270 trug; sie wurde im Jahre 1870 von Sigl in Wien gebaut.*

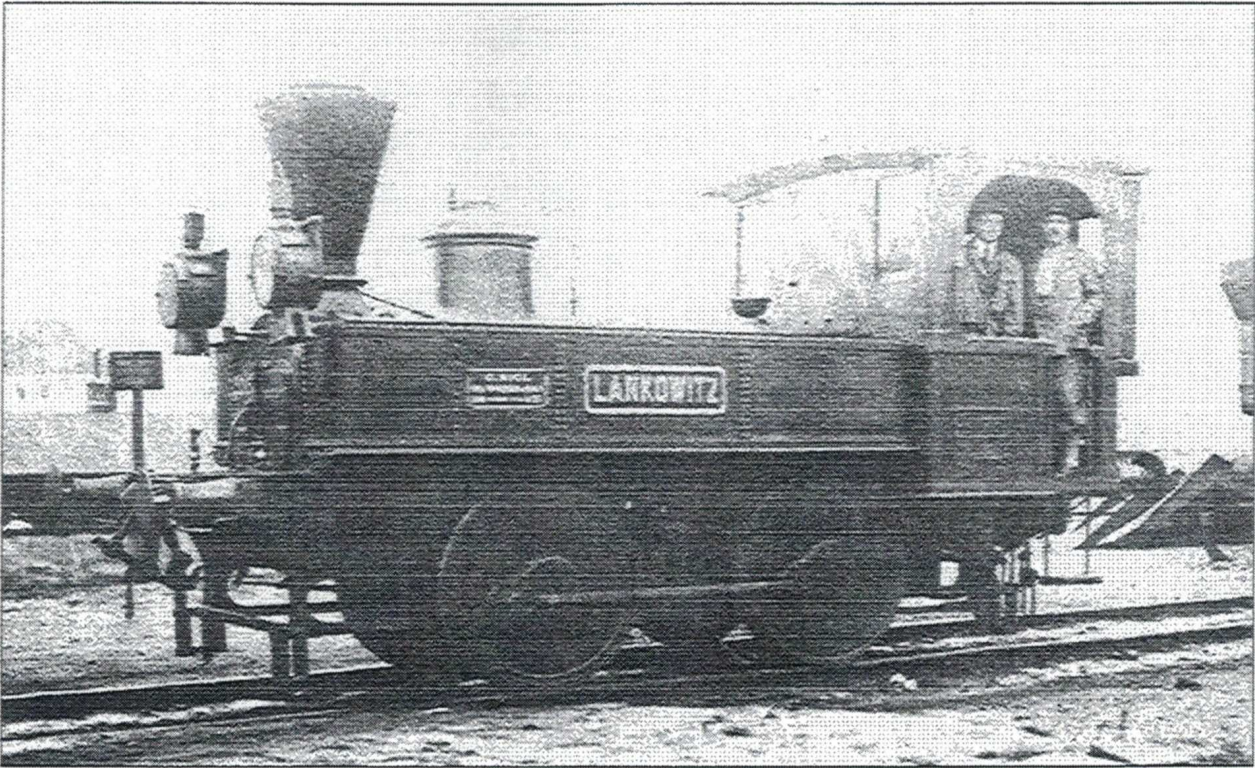


Die Lokomotive „Tisza“, Bauart Grund, in Mödling 1873 gebaut.



Transportable Lokomotive „Stadlhof“, gebaut von Sigl in Wiener Neustadt.





Eine ähnliche Lokomotive, für die GKB gebaut, bestand bei den ÖBB noch nach dem Kriege, sie trug den Namen „Lankowitz“ und war als interessantes Unikat für museale Erhaltung vorgesehen, ist aber wie andere wertvolle Fahrzeuge, doch ein Opfer des Schneidbrenners geworden

Was die Lokomotive Bauart Grund betrifft, so findet man über sie auch einige Anhaltspunkte im „Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik“ von Heusinger v. Waldegg, V. Band, Betrieb der Secundär- und Tertiär-Bahnen, 1877. Auf Seite 68 dieses Bandes ist zu lesen:

*„Zu den erfolgreichen, außergewöhnlichen Locomotiv-Constructionen gehört in erster Reihe jene Locomotive, deren Construction die in unseren Grundzügen gegebenen Bedingungen der Bahnen erfüllt und welche als zweckentsprechend erprobt ist, nämlich die Grund'sche Schlepplocomotive . . . Wie aus der Abbildung Fig. 1 bis 10 auf Tafel XXIV zu ersehen, ist diese Construction sowohl bei vierrädrigen Tendermaschinen, als auch bei sechsrädrigen Locomotiven mit besonderem Tender in Ausführung gekommen.“ Weiter heißt es: „ . . . die Hauptabmessungen dieser Locomotiven, wie sie in Mödling ausgeführt sind . . .“*

Nach diesen Angaben könnte man vermuten, daß auch die C + B-Lokomotive Bauart Grund, tatsächlich gebaut worden ist; sicher läßt sich dies aber kaum mehr feststellen, da hierfür bisher keinerlei weitere Anhaltspunkte aufgefunden werden konnten. Was die Fabriknummer der „Tisza“ betrifft, so ist dieselbe leider auf dem Firmenschild der abgebildeten Lokomotive nicht lesbar. Mit großer Wahrscheinlichkeit kann man je-

doch die Fabriknummer 13 und das Baujahr 1873 annehmen. Schließlich finden wir in dem genannten Werk noch die Bestätigung, daß 2 Stück der C-Schmalspur - Tenderlokomotiven für 750 mm Spurweite wirklich in Mödling gebaut wurden. Auf Seite 50/51 des genannten Bandes werden die Abmessungen der B-, C- und D-Schmalspur-Lokomotiven, die mit jenen im Septemberheft 1941 dieser Zeitschrift (Seite 146) übereinstimmen, angegeben, worauf es dann heißt: „Auf der ungarischen Montanbahn Rostoken-Marksdorf (Abzweigung von der ehemaligen Kaschau-Oderberger-Bahn) sind 2 der beschriebenen sechsrädrigen Lokomotiven seit 1874 im Betriebe und ist jede derselben bei gutem Wetter im Stande, auf der 12 km langen Steigung von  $\phi 25 \square$  bergauf eine Bruttolast von 55.000 kg zu befördern.“ Die genannte Montanbahn Rostoken-Marksdorf ist auf Seite 266 dieses Werkes noch genauer beschrieben.

Aus diesen Darlegungen ergibt sich, daß die B-Tenderlokomotive Bauart Grund wirklich erbaut wurde, ebenso zwei Stück der Schmalspurtypen. Von den 6 als unbekannt geltenden Lieferungen der Mödlinger Maschinenfabrik waren somit drei festgestellt. Zählt man die neu entdeckte Innenzylinder-Lokomotive als von Mödling gebaut hinzu, so bleiben nur mehr zwei Lokomotiven ausständig. Dabei erscheint der Bau der C+ B-Lokomotive Bauart Grund als ziemlich unwahrscheinlich.

Dipl.Ing.Johann Rihosek, Wien."

Im Anschluß an diese Zuschrift in der "Lokomotive" finden sich zwei weitere Beiträge maßgeblicher Eisenbahnhistoriker. Der erste stammt vom Wr.Neustädter Dipl.Ing. B. Schmeiser, dem wir eine der letzten, fast kompletten Fabrikslisten der Mödlinger Fabrik verdanken. Er schreibt zum Aufsatz von Dipl.Ing.Rihosek folgendes:

*„Als Ergänzung zu dem Aufsatz „Eine zugrundegegangene österreichische Lokomotivfabrik“ kann ich folgendes mitteilen: Die im Jahre 1877 offenbar aus zweiter Hand beschaffte Lokomotive 4 „Apatelek“ der Arad-Köröstal-Bahn stammt aus der Mödlinger Fabrik und zeigt genau die gleichen Abmessungen wie Kategorie V der MÁV, also wie die Fabriknummern 11 - 12 und 14 - 16. Ihre Fabriknummer ist wohl nicht bekannt, doch kann angenommen werden, daß es die 13 war. Für die B-Lokomotive System Grund „Tisza“ kann dann nur Fabriknummer 23 gemutmaßt werden. Sigl, Wien, hat am 30.4.1873 unter der Fabriknummer 1457 - 58 Bestandteile zu zwei Tender-Lokomotiven an die Mödlinger Fabrik geliefert. Das Lieferbuch sagt natürlich nichts über deren Abmessungen, doch findet sich unter den Sigl-Zeichnungen eine solche für eine C-Tender-Lokomotive mit 750 mm Spur vor, deren Abmessungen fast haargenau mit jenen des Mödlinger Katalogs übereinstimmen, nur die Rohrlänge ist um 20 und die Gesamtlänge um 5 mm geringer eingetragen. Da in der Lieferliste Sigls keine derartige C-Tender-Lokomotive mit 750er Spur vorkommt, liegt die Vermutung nahe, daß die Lieferung Sigls für Mödling nach dieser Zeichnung ausgeführt worden ist. Über das Schicksal dieser zwei Tender-Lokomotiven, die wohl die Fabriknummern 25 und 27 getragen haben durften, ist in Österreich absolut keine Spur zu finden gewesen, woraus vielleicht geschlossen werden kann, daß sie nach Rußland geliefert worden sind. (?)*

*Falls die B-Tender und die D-Tender-Lokomotiven mit 750 mm Spur überhaupt gebaut worden sind, so kann über ihre Bestimmung das gleiche angenommen werden wie oben. Als Fabriknummern blieben für sie 29 und 31 übrig.*

*Daß nach dem Mißerfolg des Grund'schen System 3 an der Lokomotive „Tisza“ der Bau der C- und B-Triebtender-Lokomotive unterblieben ist, kann als ganz sicher angenommen werden.*

*Dipl.Ing.B.Schmeiser, Wiener Neustadt“*

Dieser Meinung konnte sich allerdings der Autor des letzten Beitrages dieser Reihe nicht vollinhaltlich anschließen. Er erbringt den Nachweis, daß die Grund'sche Lokomotive nicht nur mit Sicherheit gebaut wurde, sondern auch am Semmering erprobt wurde, wengleich der erwartete Erfolg offenbar ausblieb. Dieser Beitrag war mit „Dr.Holter“ gezeichnet:

*„Zu der im Aufsatz „Eine zugrundegegangene österreichische Lokomotiv-Fabrik“ wiedergegebenen Mitteilung, daß die Grundsche Lokomotive mit dem Reibrollenmechanismus überhaupt nicht erbaut worden sei, ist zu bemerken, daß Karl G ö l s d o r f*

im Werke „Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie“ Band II im Abschnitt „Lokomotivbau“ auf Tafel X, Bild 2 nicht nur eine Maßskizze dieser Lokomotive bringt, sondern auf Seite 456 über diese angeblich 1874 erbaute Lokomotive u.a. ausdrücklich schreibt: „Diese Construction vergrößerte aber derart den Eigenwiderstand der Maschine, daß sie selbst auf Gefällen von 25 ‰ (bei Probefahrten auf dem Semmering) stehenblieb, wenn nicht Dampf gegeben wurde.“ Karl Gölsdorf hat sich aber hier wie bei anderen Gelegenheiten offenbar und mit Recht auf mündliche Angaben seines Vaters, L.A. Gölsdorf, gestützt, der schon seit 1861 bei der Südbahn tätig war und deren Maschinendirektor er 1885 wurde. Die zitierten Probefahrten auf dem Semmering haben also zumindest mit Wissen, wenn nicht unter persönlicher Mitwirkung von L.A.Gölsdorf stattgefunden. Es ist kaum anzunehmen, daß von Probefahrten der Grundschen Lokomotive in so präziser Weise berichtet worden wäre, wenn sie nicht stattgefunden hätten, d.h., aller Wahrscheinlichkeit nach ist also diese mißlungene Lokomotive doch ausgeführt worden.

Dr. Holter“

Zu dieser 1941 erschienenen Publikation existieren noch einige persönliche Kommentare von Ing.Wilhelm Urbanczik, der sich offenbar seinerzeit ebenfalls mit diesem Thema (der Mödlinger Lokomotivfabrik) befaßt hat. Über die Bt-Lok Bauart Grund vermerkt er:

„Lt. Organ Heft 2 1874 machte sie am 17.XII.1873 eine Probefahrt. Wegen ihrer Bauart konnte sie nicht aus der Halle gebracht werden. Mannhart mußte eine eigene Anpreßvorrichtung bauen für die Druckrollen, da der Druck auf diese Rollen bzw. Treibräder so hoch war. Nach Schmeiser endete die "Tisza" in einem Steinbruch bei Margareten“.

„C-0 mit 2 0 T Treibtender, Bauart Grund“, beschrieben in Heusinger, Bd.V, Seite 68/70, Zeichnung auf Tafel XXIV, etc. Lt. fernmündlicher Mitteilung von Sektionschef Rihosek ist in Briefen eines Lokführers angegeben, daß Mödling eine zweite Maschine Bauart Grund mit Schlepptender erbaut hat, die dieser von Direktor „Mannesmann“ (???) persönlich übernommen hat. Sie soll für die MÁV-Strecke Dalya - Brod bestimmt gewesen sein? . . . .“ „ . . . für den Bau der zweiten (Treibtender)-Lok Bauart Grund spricht, daß Heusinger sonst nur ausgeführte Maschinen aufnimmt, Projekte kaum.“

Das System Grund fand bei uns keine weitere Entwicklung oder Verwendung. In Amerika wurde das Grund'sche Vorgelege mit Übersetzung auf größere Tourenzahl an einer Schnellzugslokomotive unter der Bezeichnung „System Fontaine“ 1879 zur Anwendung gebracht. Daß dieses Experiment seinen Ausgang von der kleinen Mödlinger Fabrik nahm, spricht sicher für die Qualität der hier geleisteten Arbeit und des bewährten Direktors F.X.Mannhart.

## Für Ungarn bestimmte Lokomotiven

Die Donau-Drau-Eisenbahn - auch als Battaszek-Dombravar-Zakanyer Eisenbahn bekannt - stellte auf ihrer 1872 eröffneten normalspurigen Strecke 12 Stück C-Lokomotiven in Dienst, von denen 10 Stk. Sigl in Wiener Neustadt lieferte, zwei davon jedoch aus Mödling bezogen wurden. Sie waren den von Sigl gebauten Maschinen völlig gleich ausgeführt. Der Betrieb der Bahn wurde 1875 von den Kgl.Ung.Staatsbahnen übernommen, wo diese Lokomotiven die MÁV-Reihenbezeichnung V, später Rh.374 erhielten.

Eine C-gekuppelte Normalspur-Lokomotive (Nr.4) wurde 1874 an die „Arad-Körösthaller Eisenbahn“ geliefert. Sie trug angeblich den Namen „Apatelek“. Diese Bahnstrecke - eröffnet 1874 - lag im östl. Teil von Siebenbürgen, dem „weißen Körösthall“, und führte von Arad über Pankota nach Buttyar. Sie war damals als Privatbahn untergeordneter Bedeutung eingestuft.

Drei weitere, gleichartige C-Kuppler wurden 1874 direkt für die Strecke Hatvan-Miscolcz an die MÁV als Kat.V., Nr.142, 143 und 144 geliefert. Sie besaßen Außenrahmen, Außentriebwerke und Innensteuerung. 1874 wurden für die MÁV in Mödling 6 Lokomotiven gebaut, welche die Reihenbezeichnung VI, später 374 erhielten. Sie waren etwas größer als die Maschinen der Kat.V und wurden wegen dem relativ hohen Achsdruck von 9,4 Mp und ihrer Zugkraft von 2665 kg nur beschränkt verwendet. Bei der MÁV erhielten sie die Nummern 136 - 141.

Herr Dipl.Ing.Sándor Tóth aus H-9400 Sopron, Brennbergi u. 52, der als Eisenbahnfachmann weit über die Grenzen seines Landes bekannt ist, stellte eine ausführliche Übersicht über die an Ungarn gelieferten Lokomotiven der Mödlinger Fabrik zur Verfügung, die anschließend vollinhaltlich wiedergegeben werden soll

Fabr. Nr.	Baujahr	Typ	Inbetriebnahme	1. Eigentümer	Bahn-Nr. Name	2. Eigentümer	Übernahme	Bahn-Nr.	MÁV Umbezeichnung			3. Eigentümer	Übernahme	Bahn-Nr.	Klassierung	Anmerkung	
									1884	1891	1911						
					Kat. Nr.	Kat. Nr.	Reihe, Nr.										
11			08.08.1874	DDV	11	MÁV	01.01.1884	-	V	549	V	5036	374,036	-	-	1913	1
12					12				V	550		5037	374,037			22.06.1920	
13			1877	AKV	4 Apatelek	ACsEV	1886	V 4	-	-	-	-	-	CFR	01.02.1923	?	2; 3
14					142					142		5019	374,019	-	-	1911	4
15			20.05.1874		V				V	143		5020	374,020	BMFR	1911	?	4; 5
16			27.08.1874		144					144		5021	374,021	ČSD	1918	30.07.1920	4; 6
17	1874	C-n2	24.08.1874		136					136		5081	373,001	-	-	27.05.1927	4; 6
18			11.09.1874	MÁV	137	-	-	-		137		5082	373,002	-	-	1911	4; 6
19					138				VI	138		5083	373,003	SHS	14.11.1918	192?	4; 6
20			26.08.1874		139					139		5084	373,004			14.07.1927	4; 6
21			07.11.1874		140					140		5085	373,005	-	-	18.06.1926	4; 6
22			27.11.1874		141					141		5086	373,006	-	-	1924	4; 6
23	1873	B-n2t	1879 (?)	Greg	Tisza	?	?	?	-	-	-	-	-	?	?	?	7; 8

<sup>1</sup> DDV: „Báttaszék-Dombóvár-Zákányi (Duna-Dráva) Vaspálya”. Konzession: Gesetz XXXIII/1870 (09.07.1870); Streckeneröffnung: 14.08.1872. (nach Umbau der Strecke wegen mangelhaftem Schienenmaterial tatsächliche Betriebseröffnung: 14.08.1874) bzw. 20.07.1873. Gemäss Vertrag vom 27.12.1877 mit den MÁV ab 01.01.1878 Betriebsführung durch die MÁV. Aufgrund des Gesetzes XXX/1884 (18.06.1884) rückwirkend mit 01.01.1884 verstaatlicht.

<sup>2</sup> Auf Vorrat gebaute Lokomotive (?)

<sup>3</sup> AKV: „Arad-Körösvölgyi Vasút”. Konzession: Gesetz XLIV/1875 (23.05.1875). Gegründet: 26.06.1876. Am 29.12.1885 beschlossen die Aktionäre der AKV und „Arad-csanádi II. rendű vasút” (Arad-Csanáder Eisenbahn II. Ranges) in einer gemeinsamen ausserordentlichen Sitzung, dass diese sich (mit weiteren 5 Bahnen zusammen) unter den Namen „Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak Rt.” (amtliche deutsche Bezeichnung: „Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn Actien-Gesellschaft”) neu konstituieren (Konstituierende Sitzung: 20.02.1886). Seit der Gründung der ACsEV (Gesetz XLVII/1881) oblag bereits die Betriebsführung dieser Bahn der AKV. Die nach dem I. Weltkrieg auf rumänischem Hoheitsgebiet liegenden Strecken der ACsEV wurden von der CFR am 01.02.1923 verstaatlicht.

<sup>4</sup> MÁV: „Magyar királyi Államvasutak“ (königlich Ungarische Staatseisenbahnen).

<sup>5</sup> BMFR: „Bécsi Magyar Fakereskedelmi Rt., Szászrégen” (Wiener Ungarische Holzhandels-AG).

<sup>6</sup> Die Lokomotiven wurden für den Personenzugdienst der „Gömöri Iparvasutak” (Gömörer Industriebahnen) der MÁV beschafft. Konzession: Gesetz XXXVII/1871.

<sup>7</sup> Greg: „Gregersen G. és fia építési vállalkozók, Budapest” (G. Gregersen und Sohn Bauunternehmer, Budapest).

<sup>8</sup> Die Lok war 1910 noch im Betrieb. Als Eigentum der Fa. Gregersen versah ihren Dienst bei der fürstlich Nicolaus Pálffy'schen Waldbahn in Malaczka; Komitat Pressburg (Ungarn; heute Malacky in der Slowakischen Republik). Laut Dipl.Ing. Johann Rihosek (Die Lokomotive: „Eine zugrundegegangene österreichische Lokomotivfabrik”; 38(1941)2; S. 195) wurde die Lok erst im Jahre 1879 von der Mödling abgeholt (Fabrik war verlassen, nur Mannhart wohnte in der Fabrik) und nach Szeged (Ungarn) überstellt. Die Lok wurde zusammen mit weiteren 7 Stück von der Fa. Gregersen bei dem Wiederaufbau der Stadt Szeged nach dem Hochwasser jahrelang in der Stadt verwendet.

**Technische Parameter**

Fabr. Nummer	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1. Eigentümer, Bahnnummer bzw. Name	DDV 11	DDV 12	AKV 4 Apatelek	MÁV V 142	MÁV V 143	MÁV V 144	MÁV VI 136	MÁV VI 137	MÁV VI 138	MÁV VI 139	MÁV VI 140	MÁV VI 141	Greg Tisza	
<b>Lokomotive</b>														
Typ				C-n2										B-n2t
Anzahl der Heizrohre			94	101								106		
Äusserer Durchmesser der Heizrohre							52							
Länge der Heizrohre			3.653	3.756				3.956						
Kolbendurchmesser							345							
Kolbenhub							580							
Treibraddurchmesser				1.180					1.300					
Äusserer Radstand				3.000					3.150					
Max. Länge			6.944	7.185					7.485					
Max. Breite			2.915	2.935					2.915					
Max. Höhe			3.800	3.805					3.865					
eff. Dampfdruck							8,5							
Rostfläche			0,795	1,00					1,03					
Heizfläche			60,65	67,2					74,23					
Leergewicht			20.000	23.450					23.750					
Dienstgewicht			22.000	25.990					25.500					
V <sub>max</sub>							45							
<b>Tender</b>														
Raddurchmesser			1.000											
Radstand			1.800											
Anzahl der Achsen		2	2						2					
Wasserfassung		6,0	6,0						6,0					
Kohle/Holzfassung		4,2	4,5						4,2					
Leergewicht		9.700	8.500						9.700					
Dienstgewicht		19.300	18.000						19.300					
Anmerkung		9	10						11				12	

<sup>9</sup> Holzfeuerung  
<sup>10</sup> Juli 1877 Umbau auf Holzfeuerung

Fabr. Nummer	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1. Eigentümer, Bahnnummer bzw. Name	DDV 11	DDV 12	AKV 4 Apatelek	MÁV V 142	MÁV V 143	MÁV V 144	MÁV VI 136	MÁV VI 137	MÁV VI 138	MÁV VI 139	MÁV VI 140	MÁV VI 141	Greg Tisza
<b>Beheimatung / Umstationierung</b>													
Statio- nierung	Dombóvár	X											
	Tiszolcz			X	X	X	X						
	Dobsina							X					
	Miskolc								X	X	X	X	
Umstatio- nierung	Tiszolcz → Szeged Rókus						X						
	Dobsina → Szeged Rókus							X					
	Miskolc → Szeged Rókus								X	X	X	X	
	Szeged Rókus → Szeged Rendező							X	X	X	X	X	
Statio- nierung	Tiszolcz			X	X	X							
	Szeged Rókus						X	X	X				
	Szeged Rendező									X	X	X	
	Dombóvár	X											

<sup>11</sup> Anfang der 1880-er Jahre Umbau der Rauchkammer in sog. „amerikanische“ (verlängerte) Rauchkammer; Einbau von Prüssmann-Schornsteinen. Dienstgewicht der Loks wuchs dadurch auf 27.990 kg

<sup>12</sup> Tech. Parameter siehe „Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie“, Band II, Abbildung: Tafel X, Bild 2.



## Weitere Lieferungen

An

### die Montanbahn Rostoken – Marksdorf

wurden 1874 zwei schmalspurige Ct-Lokomotiven geliefert, welche die Mödlinger Fabr.Nr. 25/1874 und 27/1874 trugen. An unbekannte Bahnen - möglicherweise auch an die obengenannte - kamen zwei Dt-Schmalspurlokomotiven (750 mm) zur Auslieferung, die in Mödling vermutlich unter der Fabr.Nr. 29/1874 und 31/1874 geführt wurden. Dazu vermerkte der Gruben- und Werksbahn-Fachmann Herr Manfred Hohn folgendes: *„Die Kirchdrauf-Leutschauer Straße zweigt bei dem Dorf Kolcso südwärts ab und führt über Marksdorf (Markusfalva) längs des Hernad nach Iglo. In Marksdorf werden die von Poracs zu Wagen aus den Gruben von Kotterbach, Bindt und Roztoka mittels Flügelbahn hierher geschafften und gerösteten Eisenerze auf die Eisenbahn verladen, um den schlesischen Schmelzhütten zugeführt zu werden. Das ruthenische Dorf Poracs ist bemerkenswert wegen seiner Kalksteingrotte, welche diluviale Thierreste aufbewahrt hat. In Bindt befindet sich das bedeutendste Eisenerzlager, der „Grobe Gang“, dessen Mächtigkeit stellenweise 24 m beträgt. Seine jährliche Eisenproduktion erreicht 687.000 Centner im Werthe von 338.000 Gulden. Die alten Herren von Marksdorf waren die Mariassy, deren Burg größtenteils in Trümmern liegt, ein neueres Schloß mit vier runden Eckthürmen ist jetzt der Wohnsitz der Familie.“*

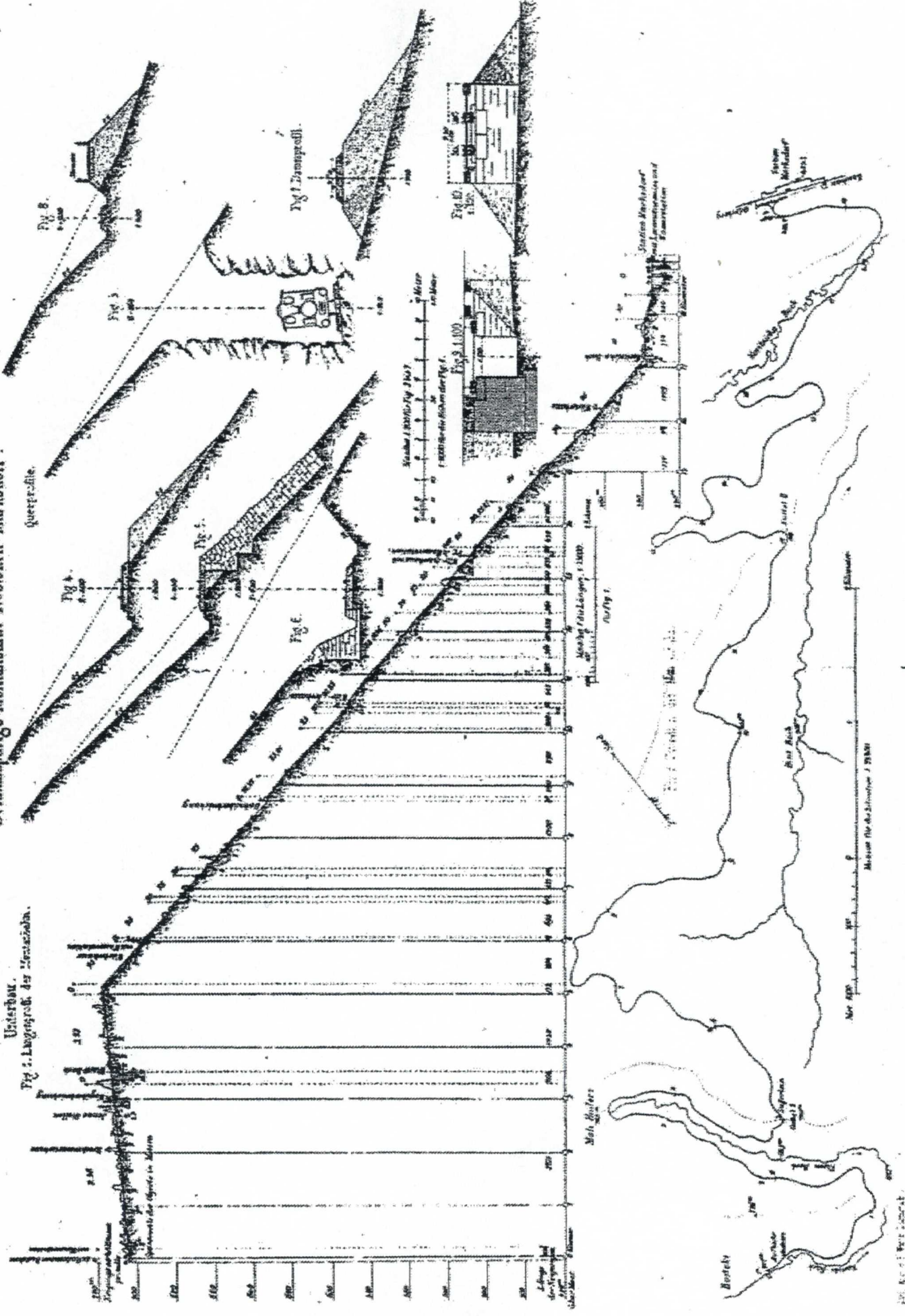
Heusinger v. Waldegg schreibt über die obengenannte Bahn u.a. wie folgt:

*„Diese Bahn von 0.75 m Spurweite verbindet die 8 Kilometer Luftlinienentfernung von der Station Marksdorf der Kaschau-Oderberger-Bahn entfernten Eisenerzlagerstätten von Rostoken, welche der Österr.-Ungarischen Hochofengesellschaft gehören, mit der Station Marksdorf und ist für einen Transport von mind. einer Million Zollcentner Erzen berechnet. Der Höhenunterschied der zu verbindenden Punkte beträgt 281 m. Die Bahn ist 18,7 km lang und hat auf 12 km Länge eine Steigung von 25 ‰ erhalten. Die kleinsten Curvenhalbmesser betragen 50 m . . . die beiden Bahnhofstationen, die vier Wasserstationen und die auf Station Marksdorf angebrachten Hochbauten, welche in einem Wohngebäude aus Ziegelmauerwerk mit freistehendem Abort, Locomotivremise mit Wasserthurm und kleiner Werkstätte, Handmagazin und Kohlenschuppen, sowie in Rostoken aus einem Wärterhaus als Wohngebäude, einem Kohlenschuppen nebst einer Entleerungsgrube ... bestehen, zeichnen sich durch ihre Einfachheit aus. Nur die Stationsweichen sind mit Pfeilscheiben ausgestattet. Electriche Telegraphen sind nicht vorhanden, indem sich jederzeit nur ein Zug auf der Strecke befinden soll. Sämtliche Wärter sind, wie das Zugpersonal, mit Handsignalen, Knallkapseln und Laternen mit dreierlei farbigen Gläsern versehen. Die beiden Tenderlokomotiven, von welchen jede 15 Tonnen im Dienst wiegt, und drei gekuppelte Achsen, welche von Mitte zu Mitte . . . Abstand haben, besitzt, wurden auf p.51 dieses Capitels beschrieben . . .“*

Der Bau dieser Bahn wurde im April 1873 begonnen und im September 1874 vollendet.



# Schmalspurige Montanbahn Rostoken-Marksdorf.



Die Anlagen der Montanbahn Rostoken - Marksdorf aus Heusingers Handbuch 1877, V. Bd. Secundär-Bahnen



Mit den Fabriksnummern 33 und 34 lieferte Mödling 1874 zwei 1 Bn2-Lokomotiven an

**die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft,**

die bei dieser Bahn die Nummern 16 und 17 erhielten. Ab 1.1.1883 nach Übernahme der TKP-Bahn durch die Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft bekommen sie die Serienbezeichnung I, Nr. 5 u. 6. Die Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft wurde am 2.8.1908 von der k.k.St.B. übernommen. Die Lokomotiven bekamen dort die Reihenbezeichnung 123.01 - 06. Waren im Jahr 1909 noch alle 6 Lokomotiven dieser Reihe im Bestand, so scheinen 1917 nur mehr 2 davon auf. Im Bestand von 30.6.1918 befanden sich noch die 123.01, 123.02, 123.04 und 123.05, die alle in Böhmisches-Leipa stationiert waren. Von den zwei Mödlinger Maschinen war demnach nur mehr die 123.05 vorhanden. Sie kam 1919 an die Tschechoslowakei, wurde jedoch nicht mehr in das CSD-Nummernschema übernommen. Die ehem. k.k.St.B.Reihe 123 wurde bei der CSD als Reihe 232.3 bezeichnet. Übernommen wurde von den obengenannten 6 Lokomotiven lediglich die 123.02 (Sigl, Wr.N.) als 232.301 (+1924)

Die letzte bekannte Lokomotivproduktion aus Mödling erfolgte 1875 für

**die Istrianer Staatsbahnen.**

Diese waren im ehemaligen österreichischen Küstenland gelegene, normalspurige Staats-Eisenbahnen. Sie wurden auf den Strecken Pola - Divaca und Confanaro - Rovigno 1876 eröffnet. Die Strecke Herpelje - Triest wurde als Lokalbahn 1887 in Betrieb genommen. Es gab dann noch einige Schlepfbahnen, so z.B. von Triest-St.Andrea zum Petroleumhafen in S.Sabba oder die sogenannte Riva-Bahn von Triest-St.Andrea zum Hafengleis.

Unter den Fabr.Nrn. 35/1875, 36/1875, 37/1875 und 38/1875 lieferte Mödling vier Cn2-Lokomotiven an die Istrianer Staatsbahnen, wo sie die Nummern 107, 108, 109 und 110 erhielten. Vom 20.9.1876 bis 31.12.1882 führte den Betrieb die Südbahn, dann die k.k.St.B. Bei dieser bekamen die Maschinen die Serienbezeichnung B J II 52.03, 04, 05 und 06, später 52.03 - 52.06. Drei Mödlinger Lokomotiven wurden noch von der ÖBB übernommen und unter den Nummern 52.04, 52.05 und 52.06 geführt. Sie versahen bis 1926, 1930 und 1932 ihren Dienst.

Im Jahre 1874 wurden in Mödling fünf normalspurige Bt-Lokomotiven für

**die Aachener Industriebahn**

(Nummern 1 - 5) gebaut. Diese Nebenbahnlinie, auch Aachen-Jülicher Bahn genannt, führte von Aachen über Würselen nach Jülich und von Morsbach nach Stolberg. Sie wurde 1872 konzessioniert und 1875 eröffnet. Der letzte Abschnitt Hongen - Jülich wurde 1882 in Betrieb genommen. Die Bahn beförderte vorwiegend Kohle aus den an der Bahn gelegenen Kohlengruben und bediente auch zahlreiche Industriebetriebe dieses Gebietes. Die Länge der Bahn betrug 40,4 km, zu welchen noch 6,1 km Industriebahnen kamen. 1887 wurde sie vom preußischen Staat übernommen und der kgl. Eisenbahndirektion Köln - linksrheinisch zugewiesen. Über die weitere Verwendung und den Verbleib der Lokomotiven ist nichts bekannt.

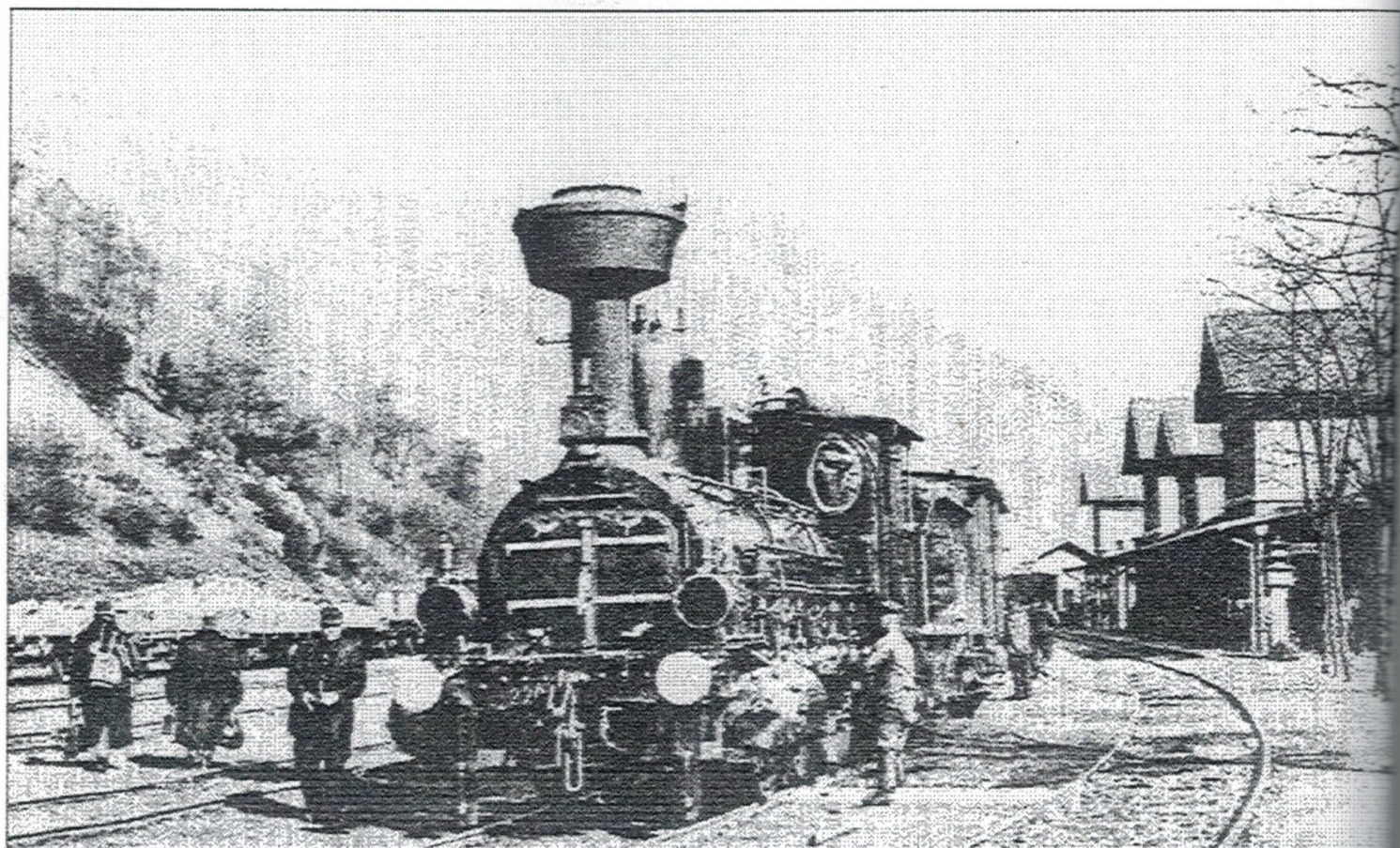
Die Lokomotiven trugen folgende Namen:

Aachener Industrie-Bahn	Nr.1	„Wurm“	Mödl.Fabr.Nr. 24/1874
Aachener Industrie-Bahn	Nr.2	„Roer“	Mödl.Fabr.Nr. 26/1874
Aachener Industrie-Bahn	Nr.3	„Aachen“	Mödl.Fabr.Nr. 28/1874
Aachener Industrie-Bahn	Nr.4	„Stolberg“	Mödl.Fabr.Nr. 32/1874
Aachener Industrie-Bahn	Nr.5	„Jülich“	Mödl.Fabr.Nr. 30/1874

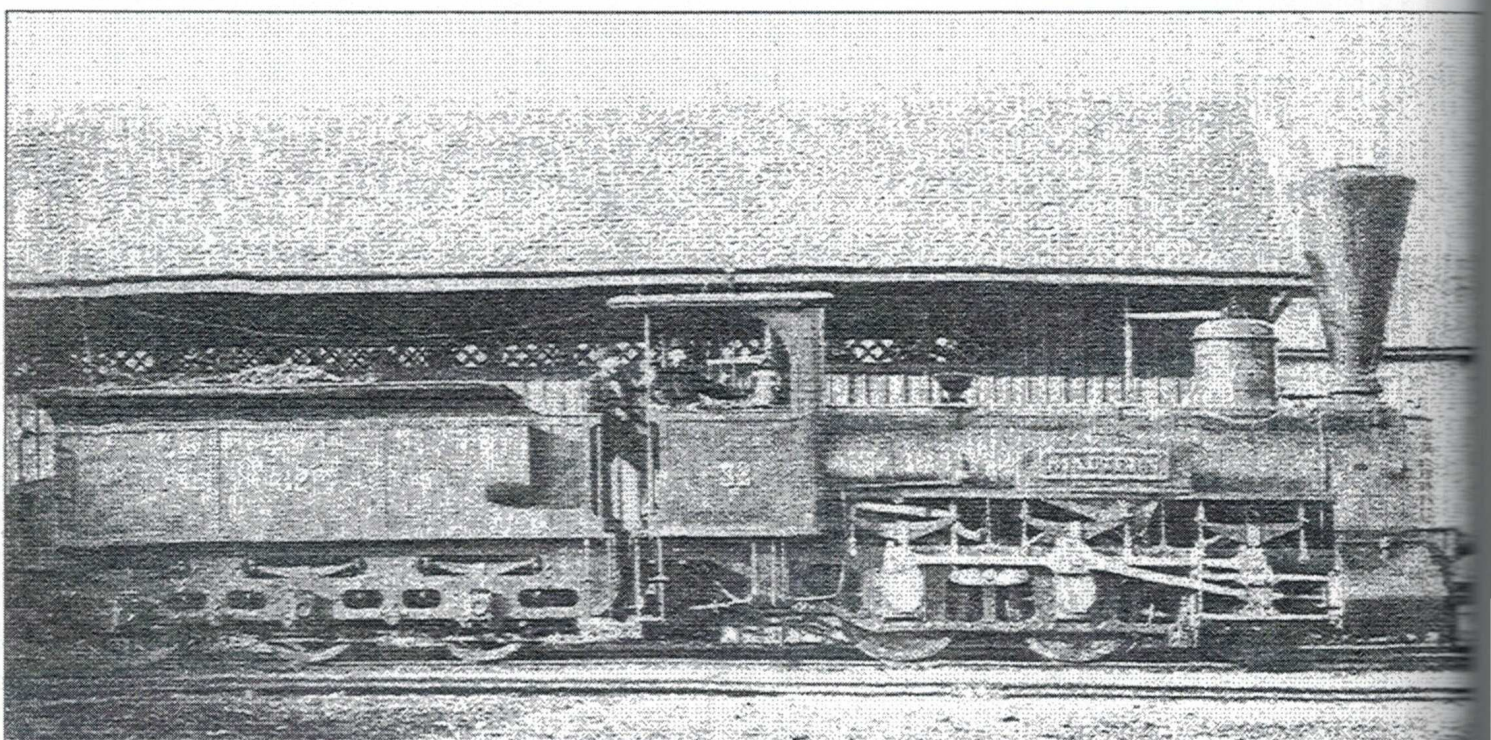
Damit dürfte der Lieferumfang an Lokomotiven der Mödlinger Fabrik festgestellt sein, wengleich noch manche Einzelheit aufklärungsbedürftig wäre. Die Mannhart'sche Fabrik befaßte sich allerdings nicht nur mit dem Lokomotivbau, sondern hatte sich, wie schon ihre ursprüngliche Bezeichnung besagte, auch dem Maschinen- und Waggonbau vorgesehen gehabt. Über diese Produktion ist ebenfalls nur sehr wenig bekannt, obwohl auf zeitgenössischen Landkarten das Mödlinger Werk als „Lokomotiv- und Waggonbau-Anstalt“, später überhaupt nur als „Waggonfabrik“ bezeichnet wurde.

# Fabriks-Nummernverzeichnis der in der Mödlinger Lokomotivfabrik gebauten Lokomotiven

F.Nr.	Bauj.	Achsf.	Spurw.	geliefert an	Nr. die weiteren Nummerierungen	Name	+
1	1873	Cn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe III	98 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe I Nr. 3434, ab 1905: Nr.34.34, BBÖ-Nr. unbekannt	St.Gallen	1929
2	1873	Cn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe III	100 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe I Nr. 3438, ab 1905: Nr. 34.38, BBÖ-Nr. unbekannt	Garsten	1929
3	1873	Cn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe III	102 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe I Nr. 3439, ab 1905: Nr. 34.39, BBÖ-Nr. unbekannt	Hilf	1929
4	1873	Cn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe III	104 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe I Nr. 3440, ab 1905: Nr. 34.40, BBÖ-Nr. unbekannt	Landl	1929
5	1873	Cn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe III	106 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe I Nr. 3441, ab 1905: Nr. 34.41, BBÖ-Nr. unbekannt	St.Georgen	1929
6	1873	Cn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe III	108 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe I Nr. 3442, ab 1905: Nr. 34.42, BBÖ-Nr. unbekannt	Gstatterboden	1929
7	1873	Bn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe I	49 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe II, 122.01	Eisenerz	1911
8	1873	Bn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe I	51 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe II, 122.02	Aßling	1911
9	1873	Bn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe I	53 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe II, 122.03	Veldes	1911
10	1873	Bn 2	1435	Kronprinz Rudolf -Bahn, Reihe I	55 ab 1880: k.k.St.B. alte Reihe II, 122.04	Radmer	1918
11	1874	Cn 2	1435	Donau-Drau-Eisenbahn.	11 ab 1884: MAV Kat.V Nr. 549, ab 1891: Kat.V Nr. 5036, ab 1911: MAV Reihe 374.036		1913
12	1874	Cn 2	1435	Donau-Drau-Eisenbahn.	12 ab 1884: MAV Kat.V Nr. 549, ab 1891: Kat.V Nr. 5037, ab 1911: MAV Reihe 374.037		1920
13	1874	Cn 2	1435	AKV	4 ab 1923: CFR, Nr. unbekannt	Apatelek	1933
14	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.V	142 ab 1891: Nr. 5019, ab 1911: Reihe 374.019		1911
15	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.V	143 ab 1891: Nr. 5020, ab 1911: Reihe 374.020, 1911 an BMFR (Wr.Ung.Holhandels AG) mit Nr.374.20		?
16	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.V	144 ab 1891: Nr. 5021, ab 1911: Reihe 374.021, 1918 an CSD mit Nr. 374.21		30.7.1920
17	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.VI	136 ab 1891: Nr. 5081, ab 1911: Reihe 373.001		27.5.1927
18	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.VI	137 ab 1891: Nr. 5082, ab 1911: Reihe 373.002		1911
19	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.VI	138 ab 1891: Nr. 5083, ab 1911: Reihe 373.003, ab 14.11.1918 an SHS mit Nr. 373.003		192?
20	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.VI	139 ab 1891: Nr. 5084, ab 1911: Reihe 373.004		14.7.1927
21	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.VI	140 ab 1891: Nr. 5085, ab 1911: Reihe 373.005		18.6.1926
22	1874	Cn 2	1435	MAV, Kat.VI	141 ab 1891: Nr. 5086, ab 1911: Reihe 373.006		1924
23	1873	Bn 2 t	1435	Gregersen&Sohn, Budapest (?)	"System Grund", angeblich 1910 noch in Betrieb, nähere Daten unbekannt	Tisza	
24	1874	Bt	1435	Aachener Industriebahn	1 Aachen-Jülicher Bahn, Nr. 1497	Wurm	1889(?)
25(?)	1874	Ct	750	Montanbahn Rostoken-Marksdorf	nähere Daten unbekannt		
26	1874	Bt	1435	Aachener Industriebahn	2 Aachen-Jülicher Bahn, Nr. 1499	Roer	1893
27(?)	1874	Ct	750	Montanbahn Rostoken-Marksdorf	nähere Daten unbekannt		
28	1874	Bt	1435	Aachener Industriebahn	3 Aachen-Jülicher Bahn, Nr. 1500		
29	?	?	?	?	unbekannt, könnte Bt oder Dt Spurweite 750mm gewesen sein		
30	1874	Bt	1435	Aachener Industriebahn	5 Aachen-Jülicher Bahn, Nr. 1501	Jülich	1893
31	?	?	?	?	unbekannt, könnte Bt oder Dt Spurweite 750mm, Bauart Grund, gewesen sein		
32	1874	Bt	1435	Aachener Industriebahn	4 Aachen-Jülicher Bahn, Nr. 1498	Stolberg	1894
33	1874/75	1 b	1435	Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	16 ab 1883: Böhm. Nordbahn Serie I Nr. 5, später k.k.St.B. Nr. 123.05		1909
34	1874	1 B	1435	Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	19 Schlepptender-Lok, ab 1883: Böhm. Nordbahn Serie I Nr. 6, später k.k.St.B. Nr. 123.06		1910
35	1875	C	1435	Istrianer Staatsbahn	107 ab 1883: k.k.St.B. BJ II Nr. 5203, später 52.03	Pisino	1910
36	1875	C	1435	Istrianer Staatsbahn	108 ab 1883: k.k.St.B. BJ II Nr. 5204, später 52.04, später BBÖ 52.04	Pola	1925
37	1875	C	1435	Istrianer Staatsbahn	109 ab 1883: k.k.St.B. BJ II Nr. 5205, später 52.05, später BBÖ 52.05	Rovigno	1930
38	1875	C	1435	Istrianer Staatsbahn	110 ab 1883: k.k.St.B. BJ II Nr. 5206, später 52.06, später BBÖ 52.06	Rozzo	1932

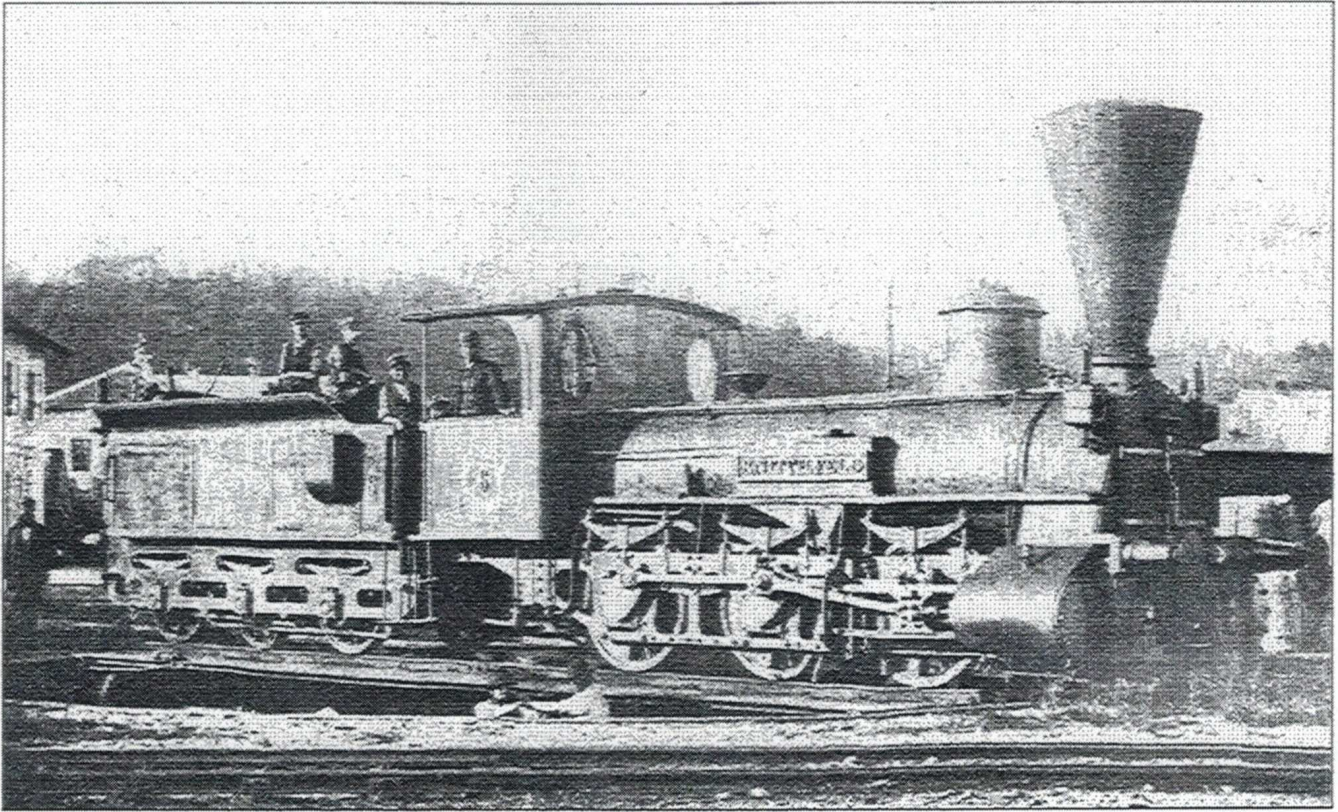


Auf einer alten Postkarte ist hier eine 1 B-Lok der KRB als k.k.St.B Rh.22 im Bahnhof von Klein Reifling zu sehen. Es dürfte sich um eine der in Mödling gebauten Maschinen der Fabr.Nrn. 7- 10/1873 handeln. Sie hat bereits den Ersatzkessel d. Rh. 23 mit Kobelkamin.

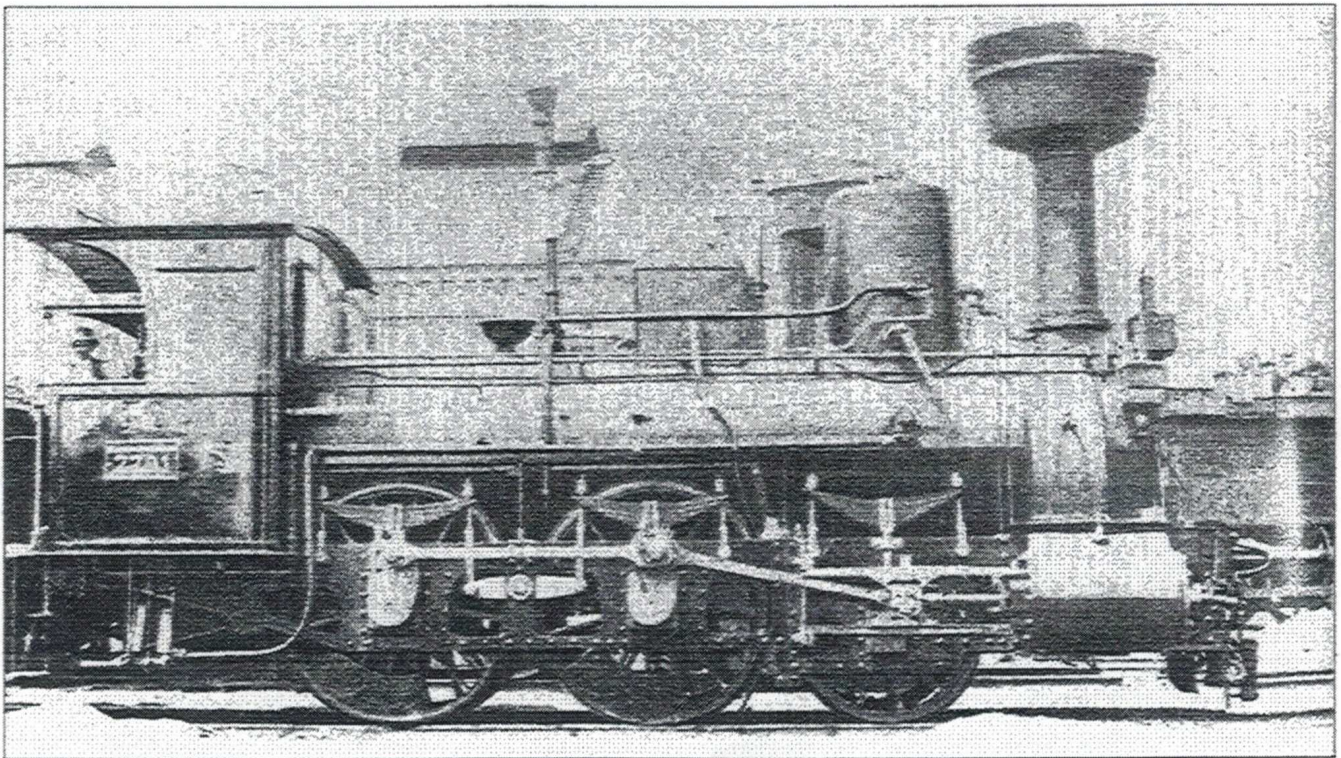


Die 1873 an die Kronprinz-Rudolf-Bahn gelieferte Mödlinger Lokomotiven, Fabr.Nr. 1-6, waren mit den von Sigl, Wr.Neustadt, gelieferten, wie eine davon diese Abbildung zeigt, völlig ident. Sie wurden später als k.k.St.B. Rh.34 bezeichnet.

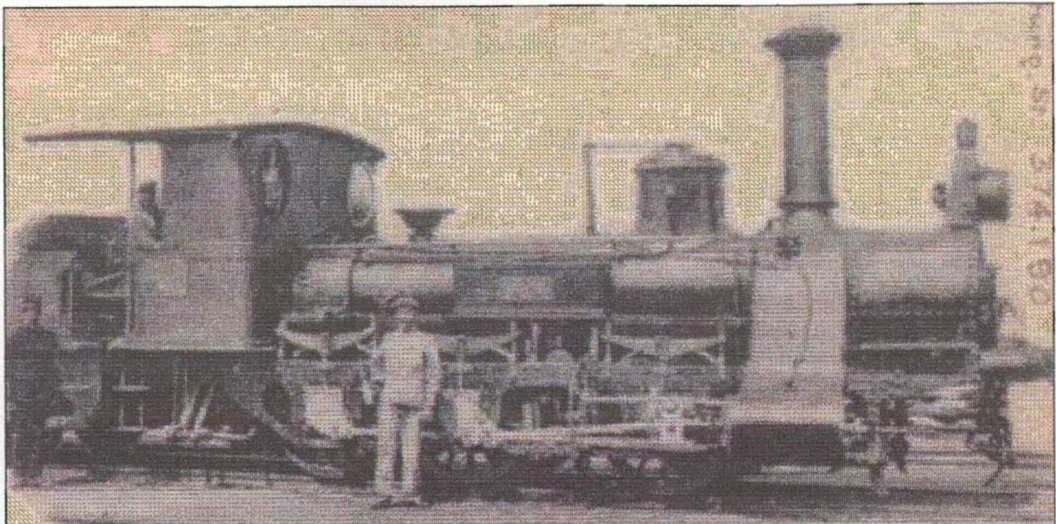




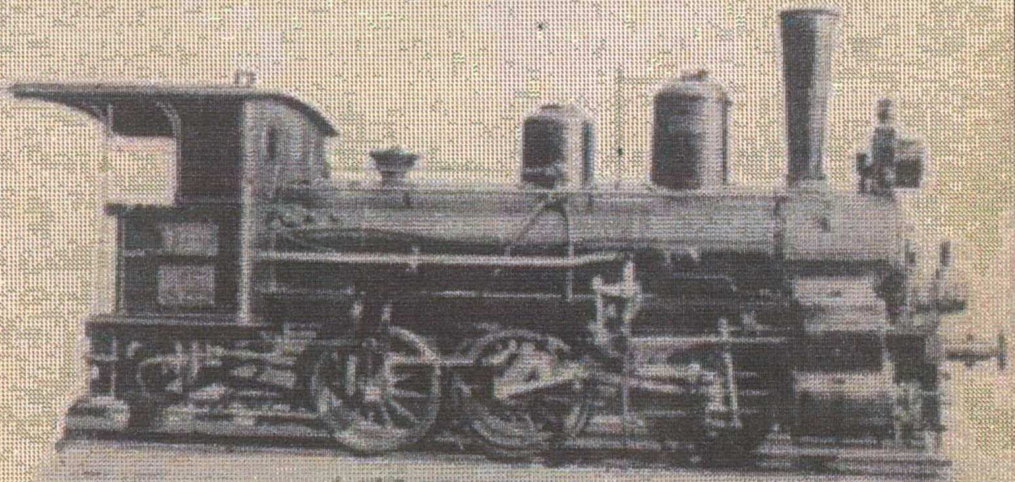
Schon zur Betriebseröffnung der Kronprinz-Rudolf-Bahn gab es den Sigl'schen Dreikuppler, wie er dann auch typengleich geliefert wurde. Die Maschinen wurden später als Reihe 34 bezeichnet.



K.k.St.B. 2201, von Mödling 1873 für die KRB als Nr. 49 „Eisenerz“ gebaut, erhielt 1892 einen Ersatzkessel der Reihe 23 mit Kobelkamin und Sandkasten auf dem Kessel. Diese Serie 22 bestand nur aus 4 Stück und wurde später als Reihe 122 bezeichnet. Die abgebildete Lokomotive 2201, später 122.01, war noch 1917 in Linz eingesetzt.



A M. Á. V., 374 sor. (V. oszt.) mozdonya. — Építette a  
Mozdony-gépgyár Mődling 1874.



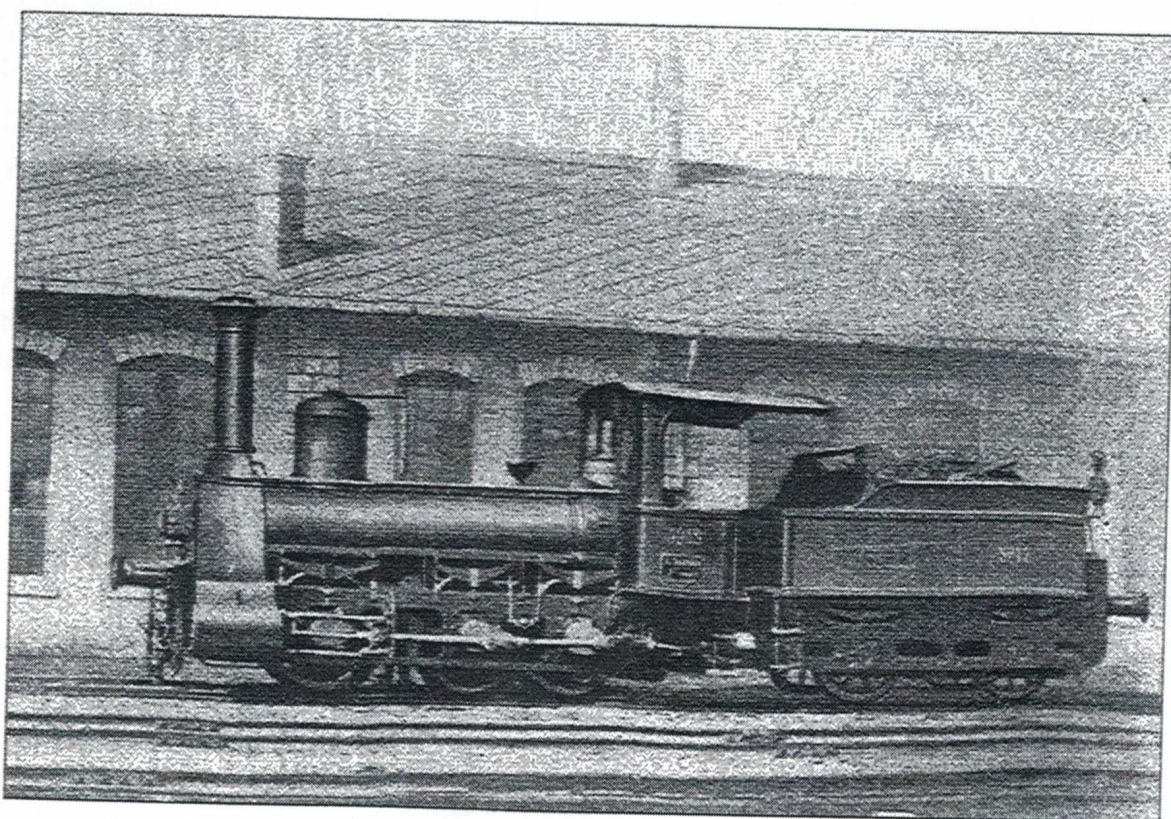
A M. Á. V., 370 sor. (Va oszt.)-u mozdonya. — Építette a  
M. Á. V. Gépgyára Budapest.

*beautiful types*

Aus einer englischen Privatsammlung stammt diese ungarische Postkarte, die oben die von Mődling an die MÁV gelieferte 374.19 zeigt. Sie wurde als Fabr.Nr. 14/1874 gebaut.

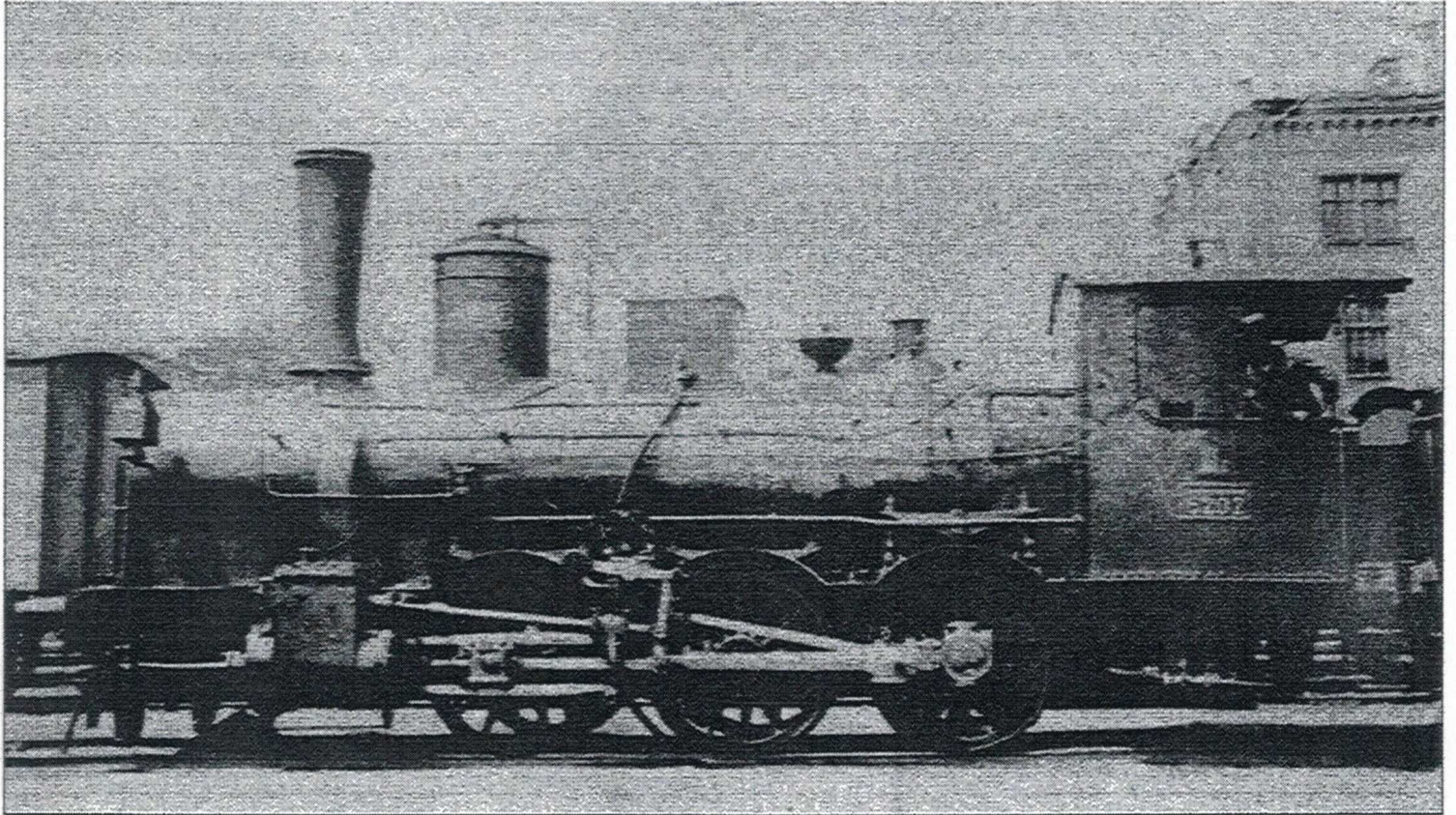


Zwischen Hátvan und Miskolc wurde der Verkehr 1870 aufgenommen. Die MÁV beschaffte dazu aus der Mödlinger Lokomotivfabrik die Lokomotiven 143 – 145 der Kat. V. Vor der 1874 eingetroffenen fabriksneuen 144er ließen sich die Eisenbahner in Miskolc fotografieren. Ähnliche Lokomotiven wurden auch von anderen ungarischen Privatbahnen angeschafft, so daß es nach der Verstaatlichung insgesamt etwa 50 Stück dieser Type gab, die 1911 die Reihenbezeichnung 374 erhielten.

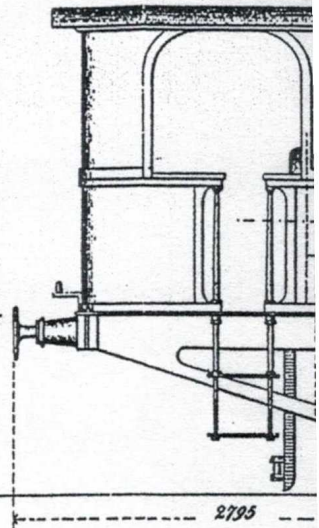
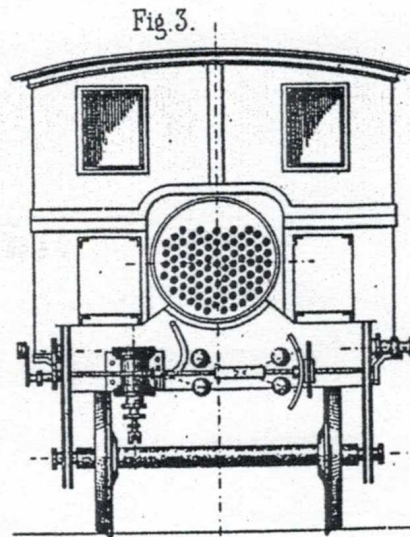
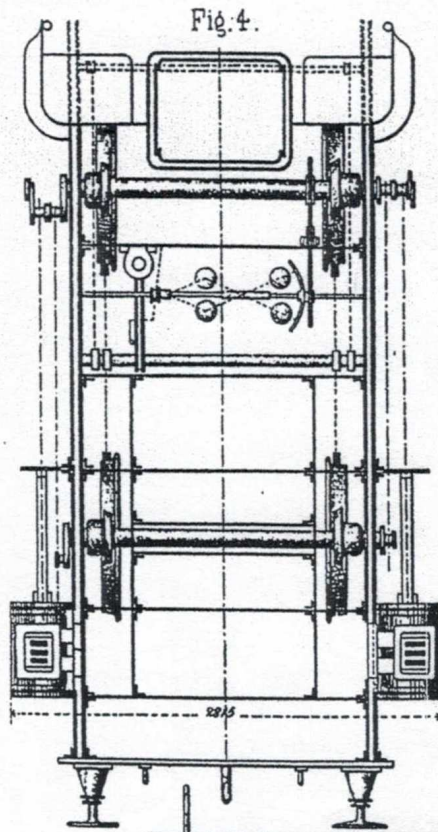


Diese Lokomotive entspricht vollkommen den Fabr.Nrn. 14, 15 und 16/1874 aus Mödling

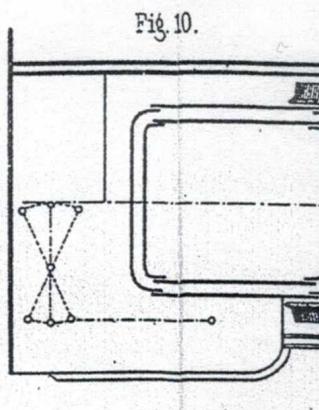
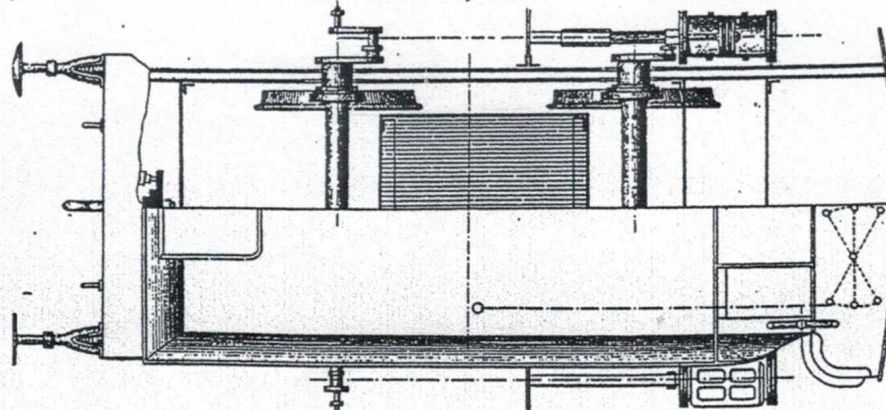
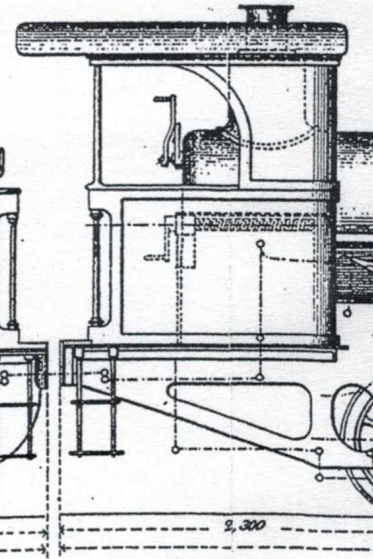
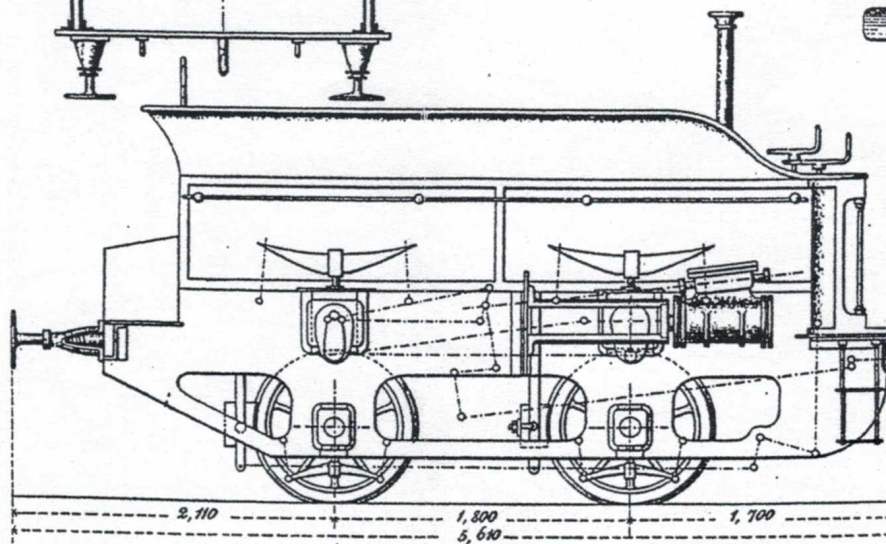




Die hier abgebildete, von Floridsdorf 1875 gebaute 5202 der Istrianer Staatsbahn ist eine Schwesterlokomotive der Loks 5203 - 5206, die als Fabr. Nr.33 - 38 / 1875 in Mödling erzeugt wurden.

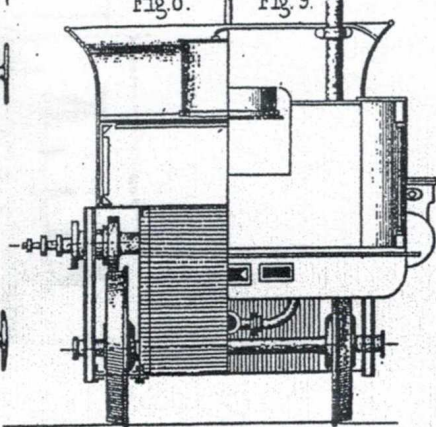
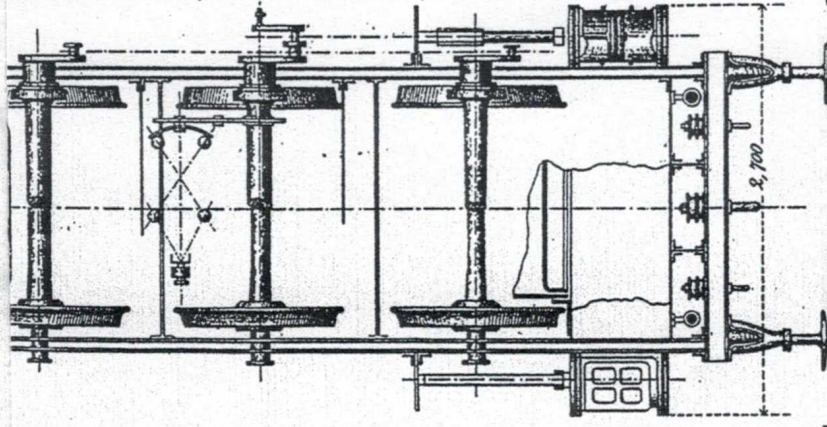
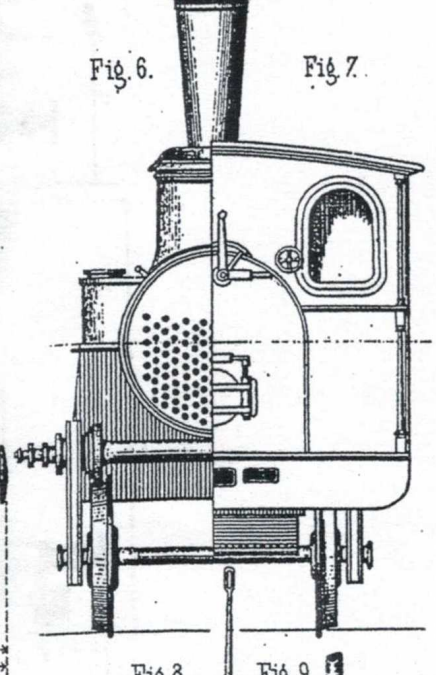
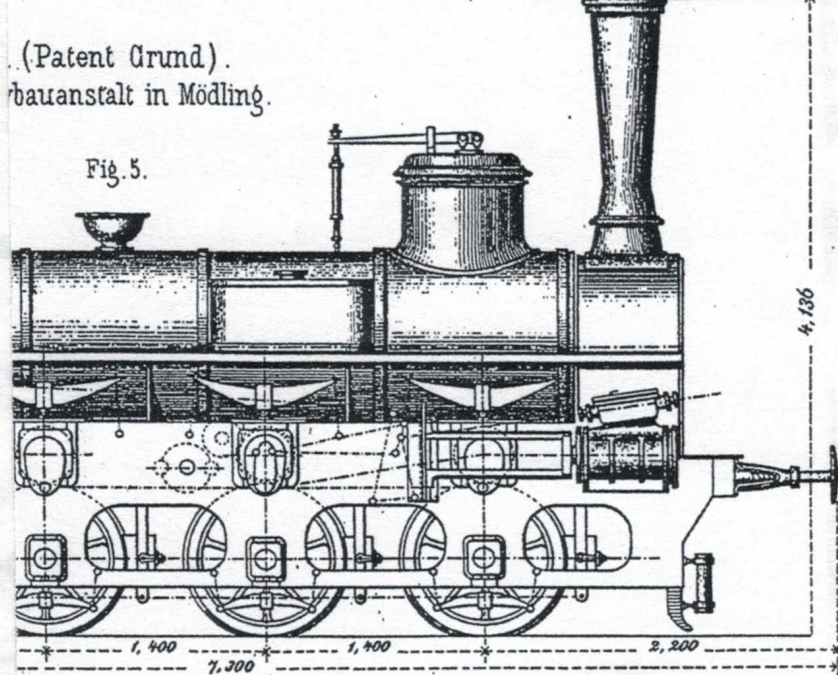
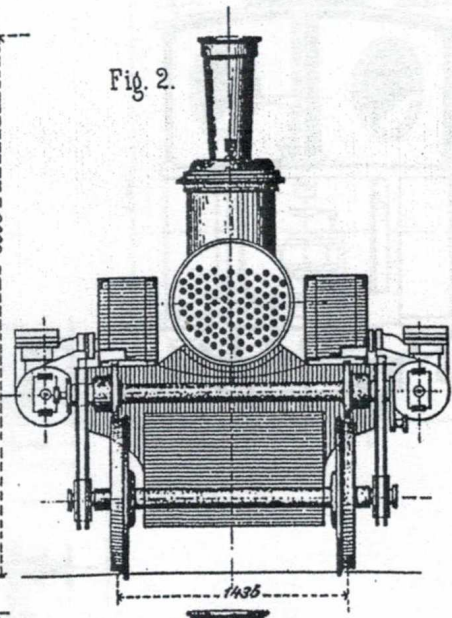
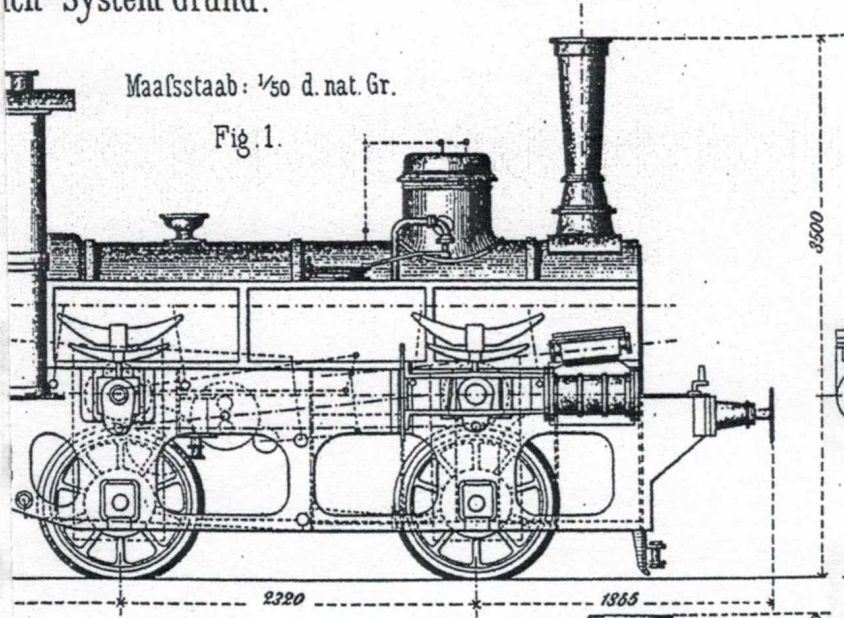


Locomotive u. Tender für Vicinalbahnen  
gebaut in der Maschinen- und Locomot



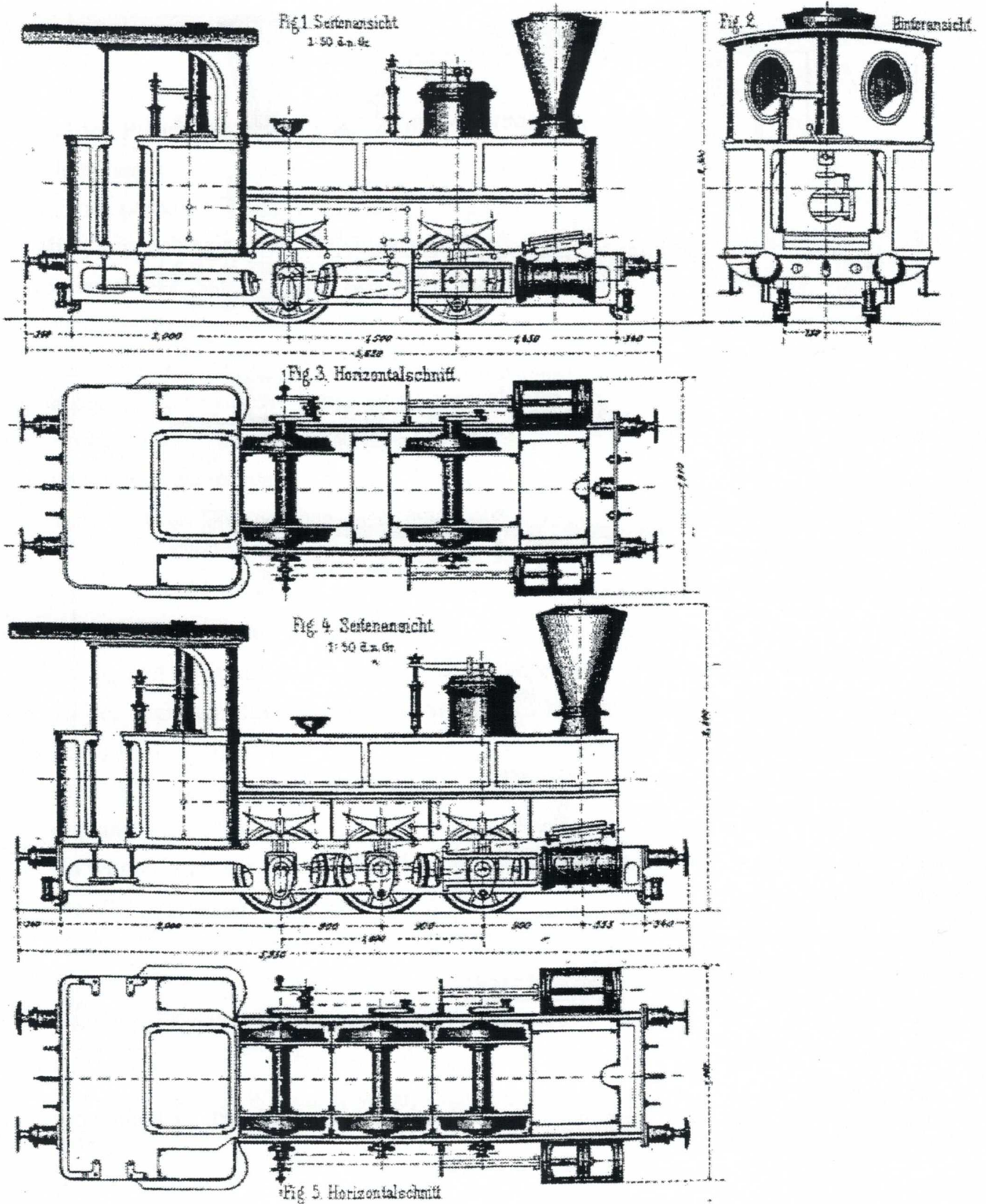
Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

Die Bn 2t – Bauart „Grund“ wurde als Fabr. Nr. 23/1873 in Mödling gebaut. Sie erhielt später den Namen „Tisza“



Die zweite, angeblich in Mödling gebaute „Grund“-Lokomotive mit Schlepptender könnte die Fabr. Nr.31 gewesen sein. Nähere Umstände über ihre tatsächliche Herstellung bzw. ihr Schicksal sind nicht bekannt.

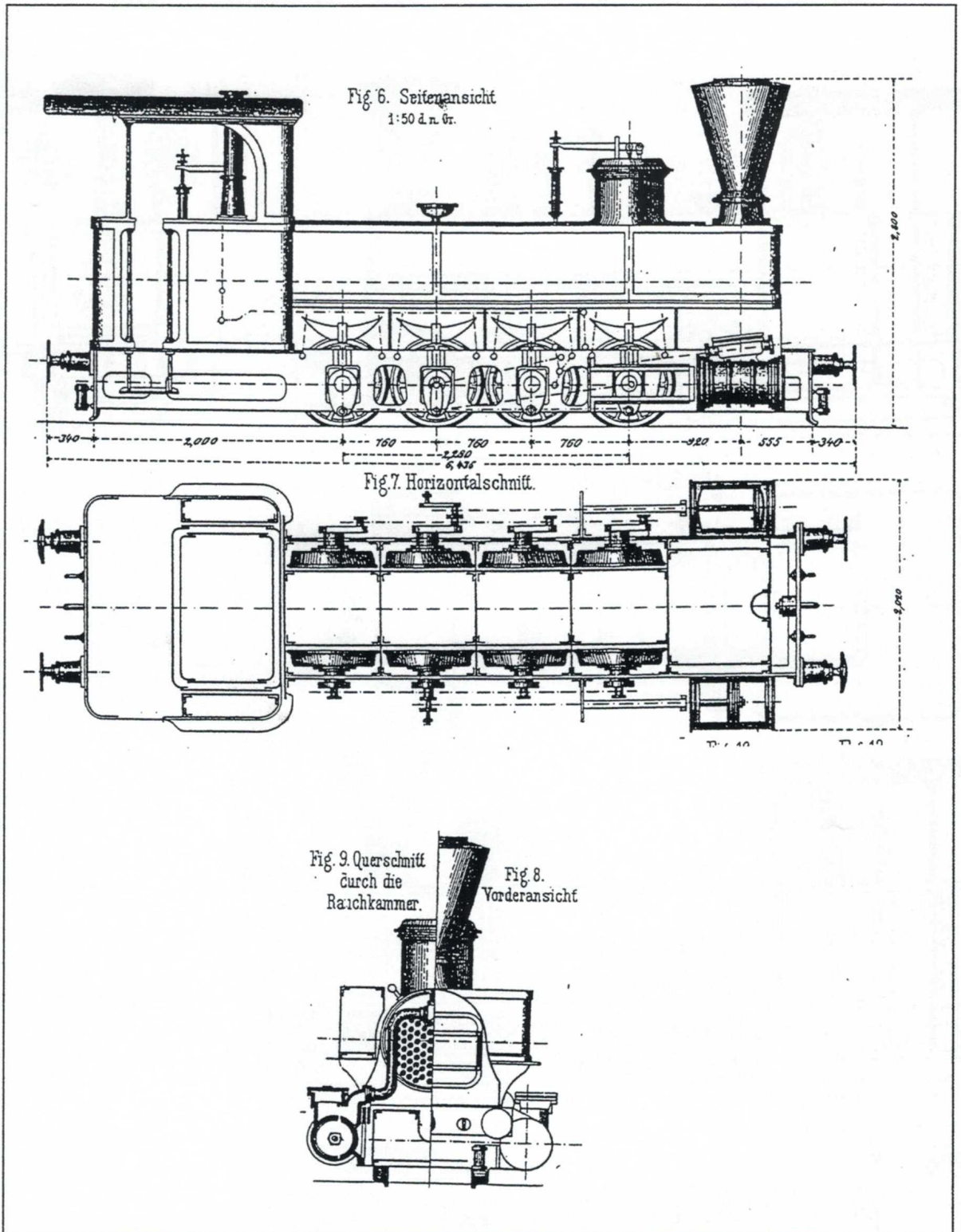
# Schmalspur Tenderlokomotiven der Mödlinger Locomotivfabrik



Lith. Anst. v. F. Wirth, Darmstadt.

Fabr. Nr. 29/1874 aus Mödling und Fabr. Nr. 25, 27 Ct/1874 sind vermutlich an die Montan-Bahn Rostoken geliefert worden. Der Stanitzelrauchfang entspricht auch den Lokomotivdarstellungen im Heizhaus auf den Streckenskizzen dieser Bahn. (Siehe Seite 29)





Möglicherweise wurde der Vierkuppler ebenfalls an Rostoken geliefert. Er könnte die Fabr.Nr.29 gehabt haben.

Was wurde also in Mödling außer Lokomotiven noch erzeugt?

### Waggonbau und andere Produktionen

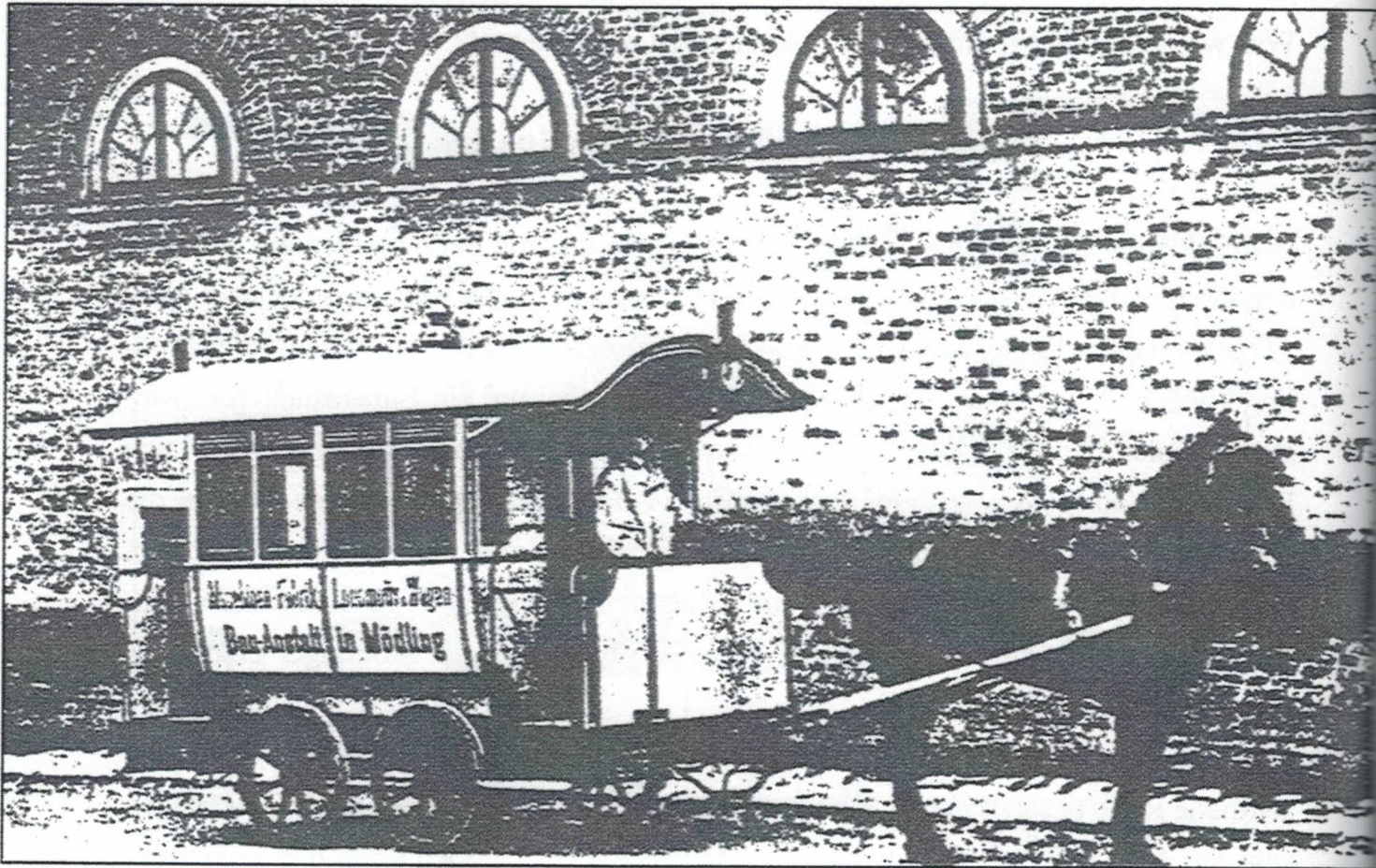
In den Plänen aus Heusingers Handbuch 1877, wo u.a. die Lokomotiven aus Mödling detailliert in Form von Planskizzen abgebildet wurden, findet sich auch der Plan einer „Transportablen Dampfmaschine für Wasserstationen aus der Maschinenfabrik Mödling“, jedoch keine näheren Angaben. Ob es sich dabei um ein Einzelstück oder Mustere exemplar handelt, geht aus der Darstellung nicht hervor. Weiters finden sich Planskizzen für eine achtsitzige Draisine für Handbetrieb (?) mit großen Rädern, die ebenfalls in Mödling gebaut wurde. Daß es zumindest eine Draisine dieser Art gab, belegt ein Foto von der ehem. KRB, auf welchem diese eigenwillige Konstruktion eindeutig zu identifizieren ist, zumal auf dieser Bahnstrecke auch Mödlinger Lokomotiven im Einsatz standen.

Was nun den „Waggonbau“ anbelangt, dürfte Mödling auf diesem Sektor keine wesentliche Rolle gespielt haben, denn weder normalspurige Personen- noch Güterwagen sind aus der Mödlinger Fabrik bekannt. Möglicherweise wurden nebst den Lokomotiven auch schmalspurige Güterwagen angeboten bzw. erzeugt.

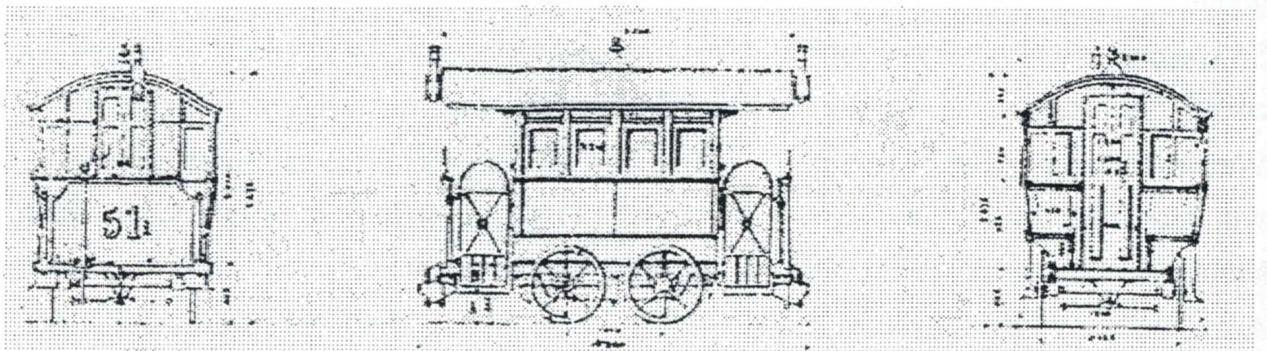
Einzig und allein die ersten Mini-Personenwägelchen der Triester Pferdetramway, die zu den kleinsten ihrer Art zählten, wurden in Mödling erzeugt, wie ein zeitgenössisches Bild erkennen läßt. Ende des vorigen Jahrhunderts wurden auch in Triest großräumige Projekte für den öffentlichen Verkehr sowie die Gas- und Wasserversorgung geplant.

So wurden auch für die erste Pferdetramway nach Triest von der „Società di Ferrovia a cavalli“ achtsitzige (!) Wagen bei der Mödlinger „Maschinen-Fabrik, Lokomotiv u. Wagen-Bau Anstalt in Mödling“ F.X.Mannhart angeschafft. Von 1873 existieren hiervon ein Bild und Typenskizzen, die Herr J.O.Slezak liebenswürdiger Weise dem Mödlinger Stadtverkehrsmuseum zur Verfügung gestellt hat.

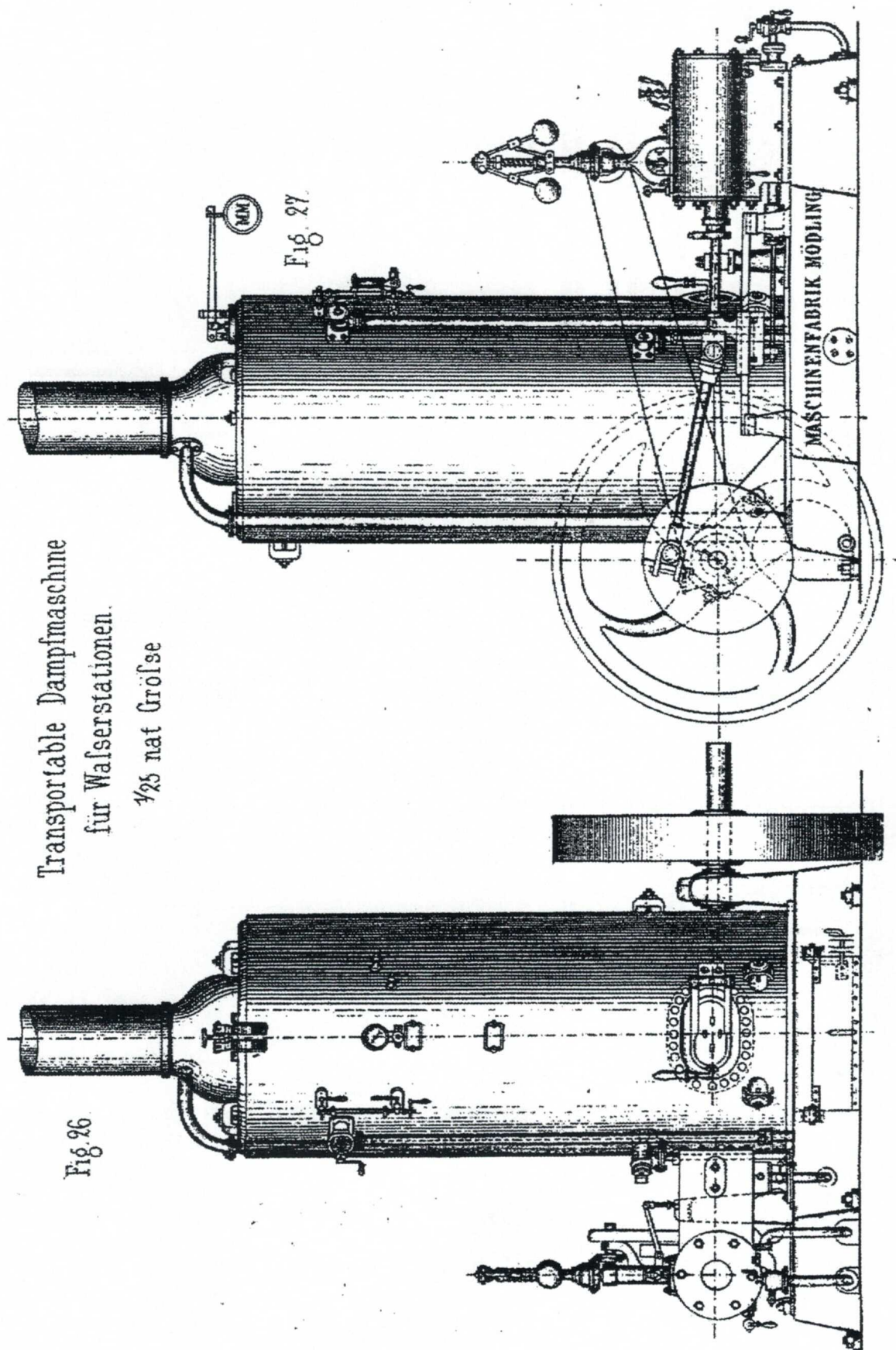
Auch in Österreich bestanden zu dieser Zeit schon einige Pferde-Straßenbahnen, doch hat es so winzige Wagen in Wien, Baden, Graz, Linz oder Klagenfurt nicht gegeben. Selbst die ersten Wagen der legendären „Hinterbrühler“ von 1883 waren schon weit größer.



Wagen der Triester Pferdetrampway 1873



Eine transportable Dampfmaschine für Wasserstationen aus der Mödliner Fabrik wurde ebenfalls im Heusinger Handbuch von 1877 vorgestellt. Ob sie tatsächlich und in Welcher Anzahl gebaut wurde, ist nicht mehr feststellbar.



Achtsitzige Draisine  
 erbaut in der Maschinen-Locomotiv-  
 und Wagenbau-Anstalt in Möding.

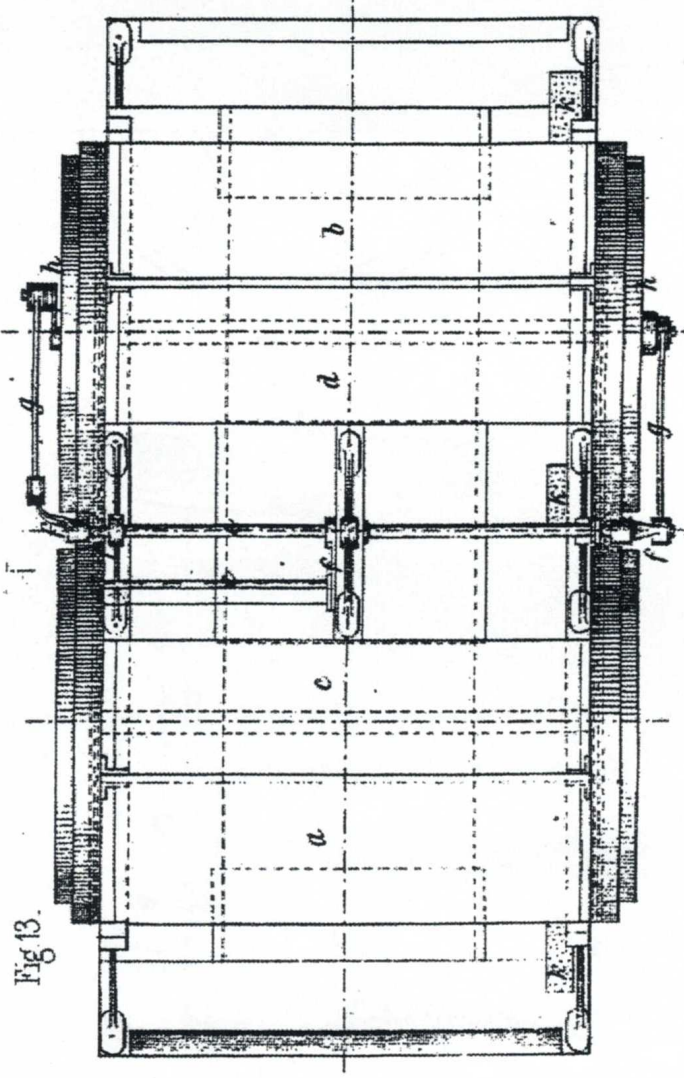


Fig. 13.

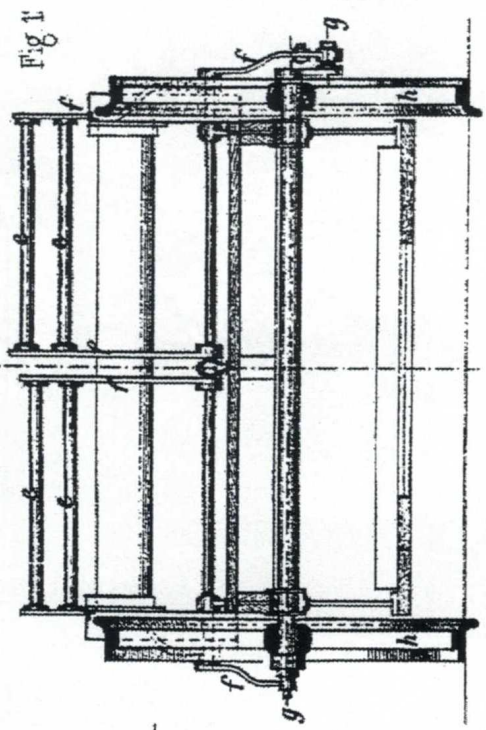


Fig. I

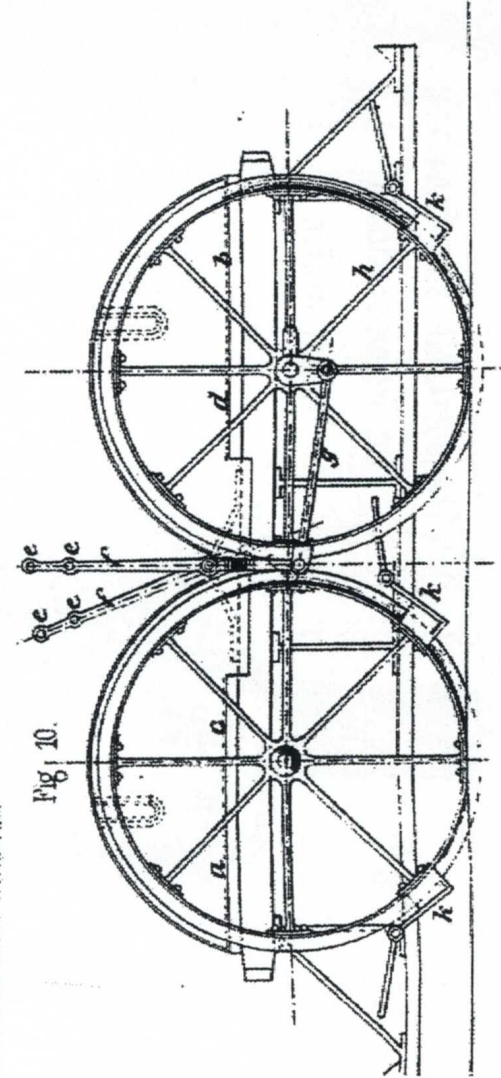


Fig. 10.

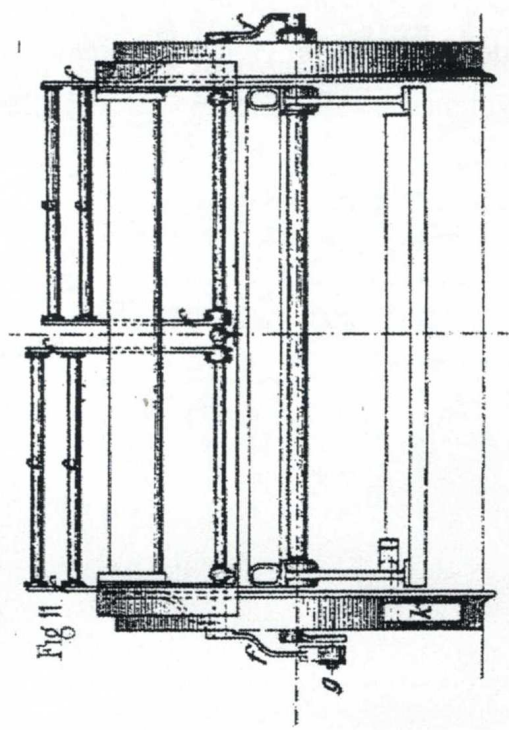
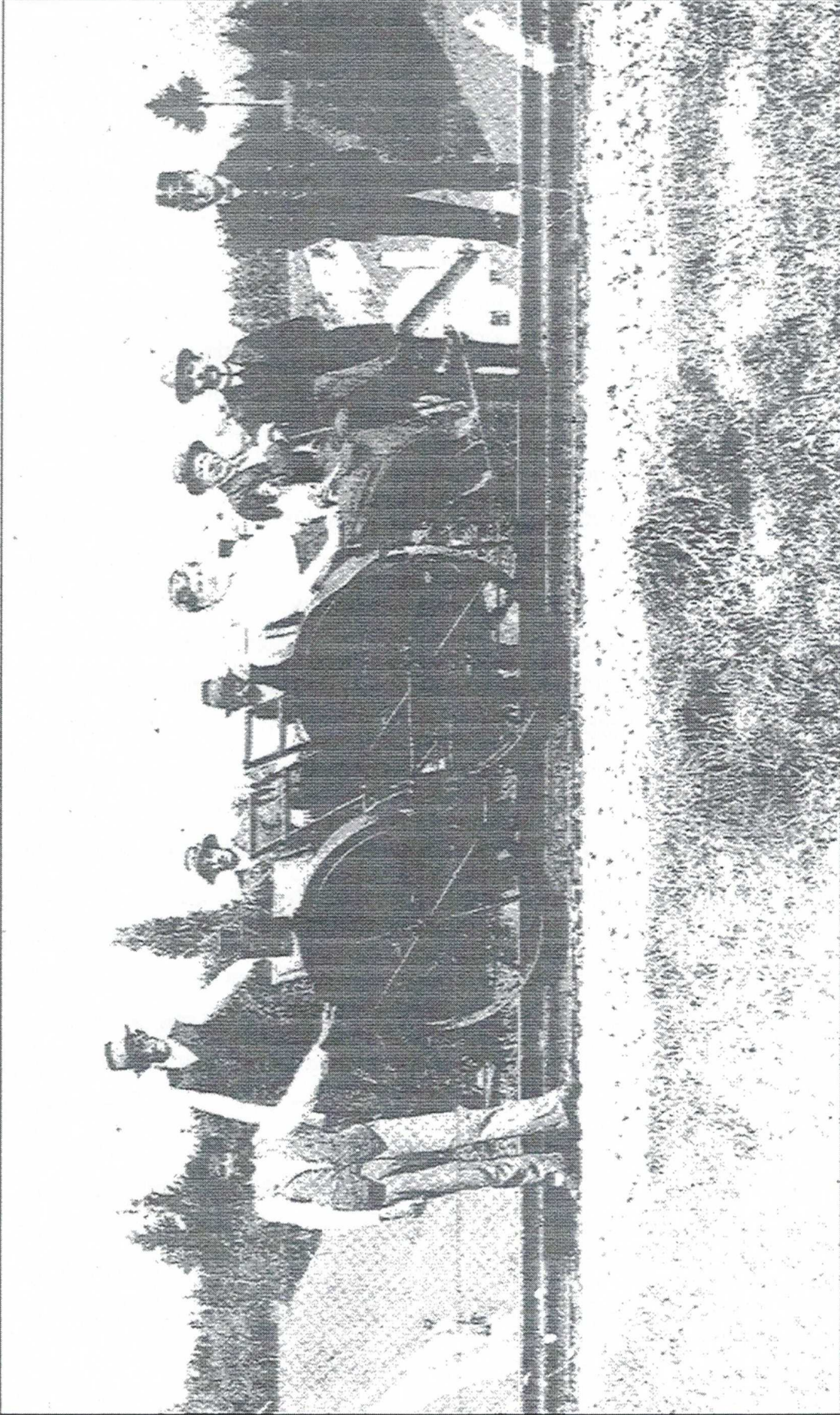


Fig. II

sk. Entw. v. K. W. Meyer in Möding

Pat. 11. 1841. No. 11. 1841.



Das Amateurfoto eines unbekanntenen Fotografen zeigt eine Inspektionsfahrt bei Kühnsdorf in Kärnten. Bei der Aufnahme handelt es sich mit ziemlicher Sicherheit um eine der in der vorhergehenden Skizze gezeigten Fahrzeuge der Mödlinger Fabrik

## Nach der Betriebseinstellung – Das weitere Schicksal der Fabrik

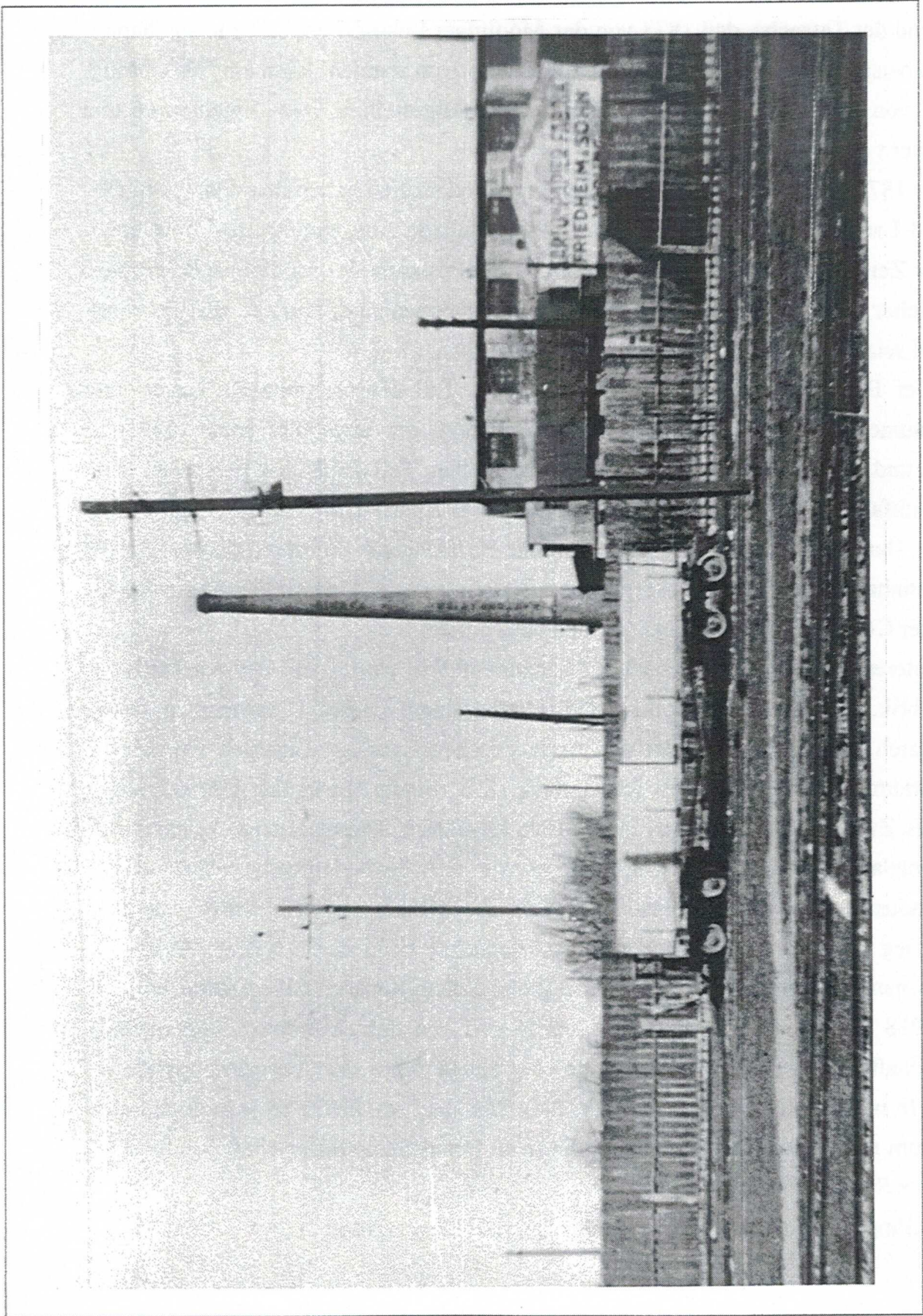
Aufgrund der Tatsache, daß 1873 von der Mödlinger Lokomotivfabrik für die damalige Zeit beispielgebende 45 Arbeiterwohnhäuser erbaut wurden, kann eine Beschäftigtenzahl von mindestens 60 - 100 Arbeitern und Angestellten, bzw. Ingenieuren und Technikern angenommen werden.

Die seit 1872 erbauten Produktionsstätten und Werkshallen hatten den damaligen Plänen und Landkarten zufolge eine nicht unbeträchtliche Ausdehnung. Auf dem einzigen, zur Zeit zur Verfügung stehenden Bild, einer Postkarte des Mödlinger Bahnhofes, auf welcher die ehemaligen Fabriksgebäude zu erkennen sind, läßt sich das Fabriksareal und seine Baulichkeiten erahnen.

Nach der Betriebseinstellung 1875 verblieb ein Teil der Gebäude als Lager- und Wohnräume zur Verfügung von Ing.F.X.Mannhart, der angeblich noch 1879 dort wohnte und eine Lokomotive auslieferte. Den größten Teil der Fabrik übernahm dann die Schuhfabrik von Alfred Fränkel, die jedoch 1892 nach Temesvar in Ungarn übersiedelte. Damals durfte auch die volkstümliche Bezeichnung „Schusterhäuseln“ für die von Mannhart gegründete Arbeitersiedlung entstanden sein. Sie wurde später sogar als „Arbeiter Colonie“ oder „Arbeiter Cottage“ bezeichnet.

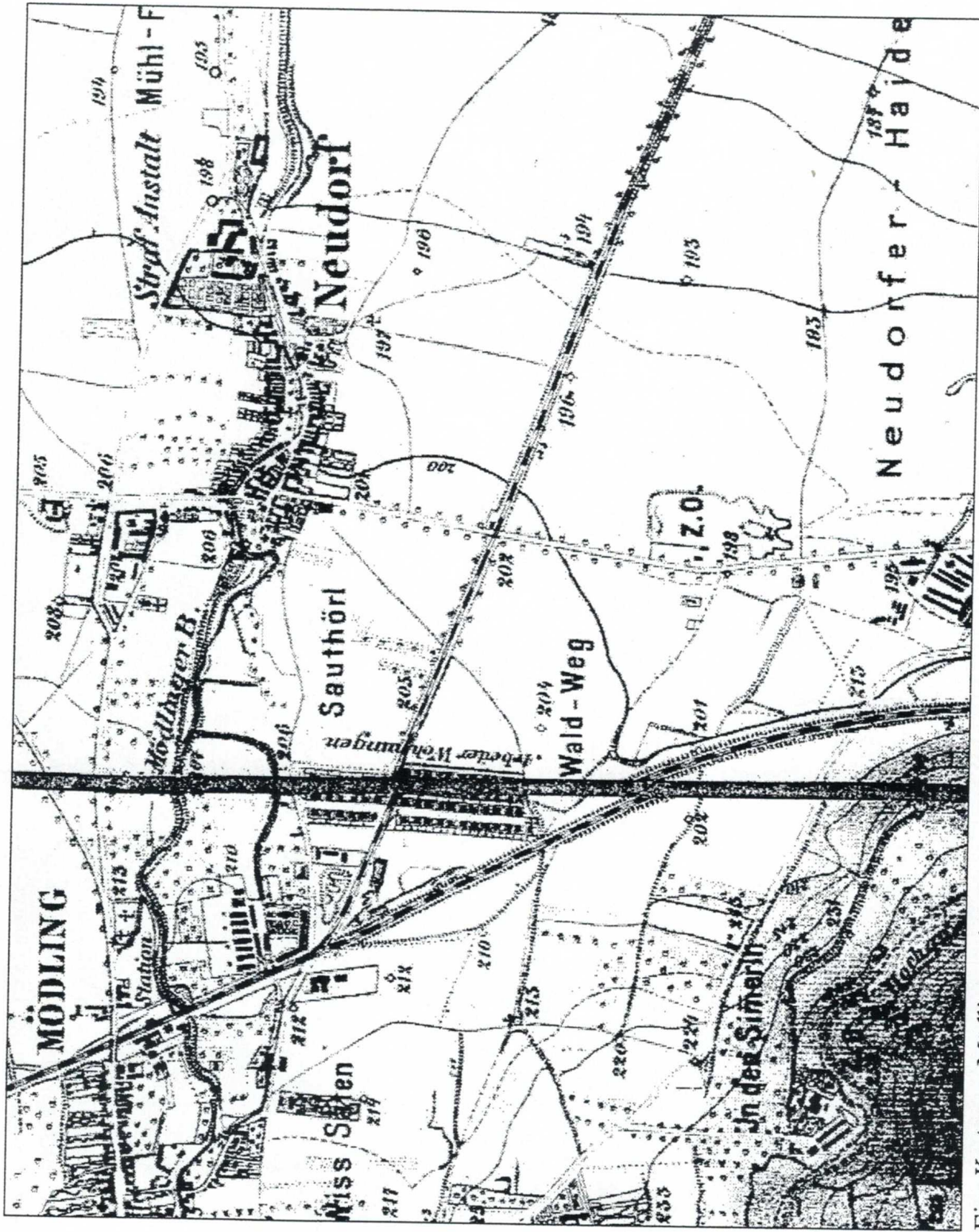
Ein weiterer, kleinerer Teil der alten Maschinenfabrik wurde von der Amsterdamer Likörfabrik, später Berger, Volk & Co, übernommen. Dieses Unternehmen wurde 1889 durch einen Brand zerstört und nach Vösendorf verlegt. Dagegen wurden die Fabrikräume der Fränkel'schen Schuhfabrik 1895 von der Kartonfabrik Friedheim & Sohn als Zweigbetrieb der Berliner Zentrale angekauft. Dieser Betrieb bestand dort jahrzehntelang bis nach dem 2. Weltkrieg und war einer der bedeutendsten Betriebe der Papierindustrie. Der noch leerstehende Teil der Maschinenfabrik wurde vor dem 1. Weltkrieg von einer Metallmöbelfabriks-Gesellschaft benützt. Nach deren Auflösung richtete man während des Krieges eine große Schuh-Reparatur-Werkstätte ein, die nach 1918 sofort wieder aufgelassen wurde und von der „Minimax“-Apparatebau-Gesellschaft m. b. H. aufgekauft wurde, die einige Jahre dort Feuerlöschgeräte erzeugte. In neuerer Zeit siedelte sich dort die „Süd-Bau“ an. Heute ist jedoch von alledem kaum mehr etwas zu sehen, denn die neue Bezirkshauptmannschaft Mödling hat dort ihren Standort bezogen.

Die Mödlinger Lokomotivfabrik ist längst Geschichte geworden.

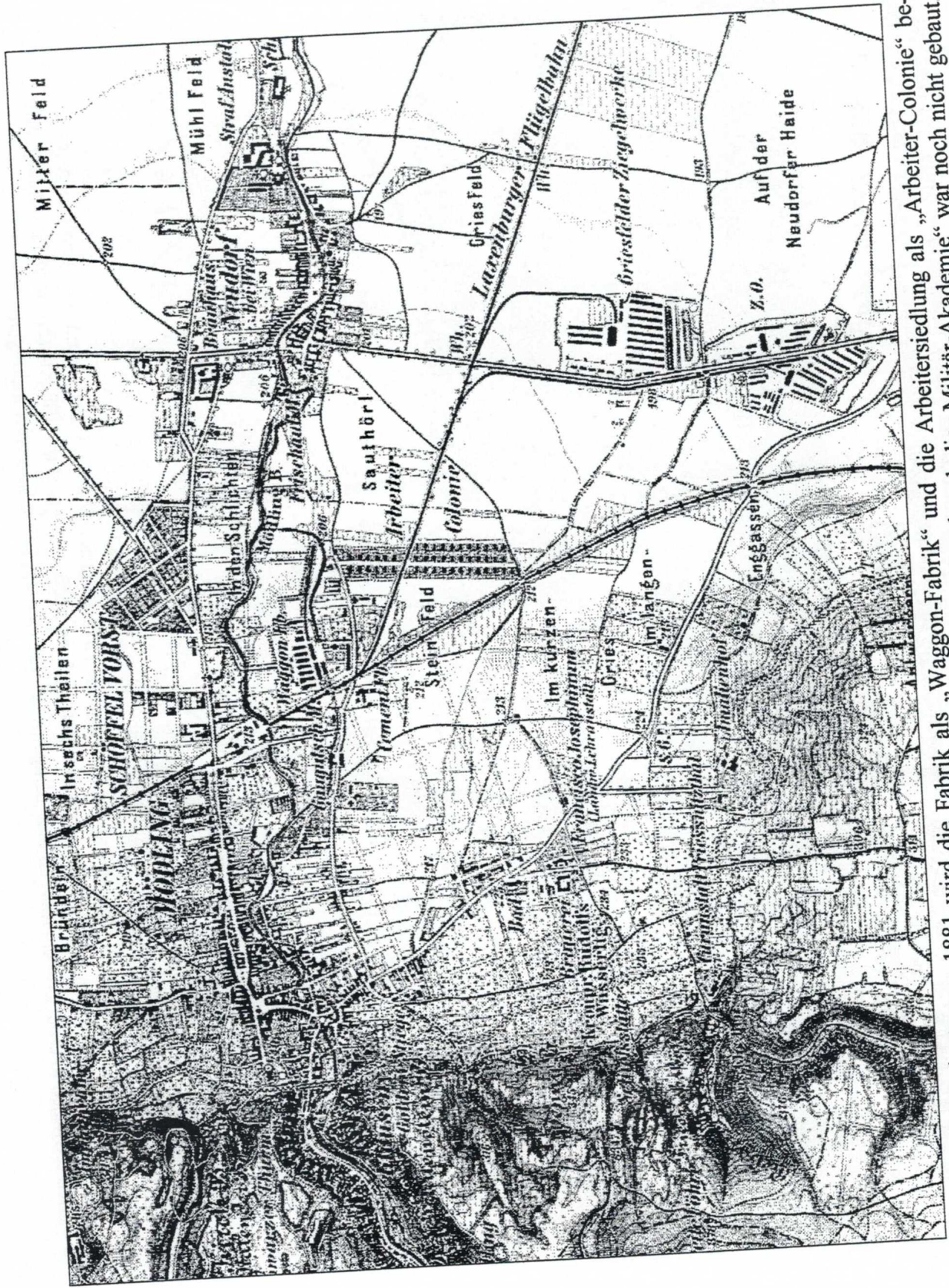


Ein Foto aus der Zeit zwischen 1925 und 1930 vom Betriebsbahnhof der „Hinterbrühler Elektrischen“ in Mödling mit den einzigen bekannten vierachsigen Güterwagen dieser Bahn läßt hinter den Bauten der „Kartonpapier-Fabrik Friedheim & Sohn“ Umrisse des dahinterliegenden Areals der Lokomotiv-Fabrik erkennen.



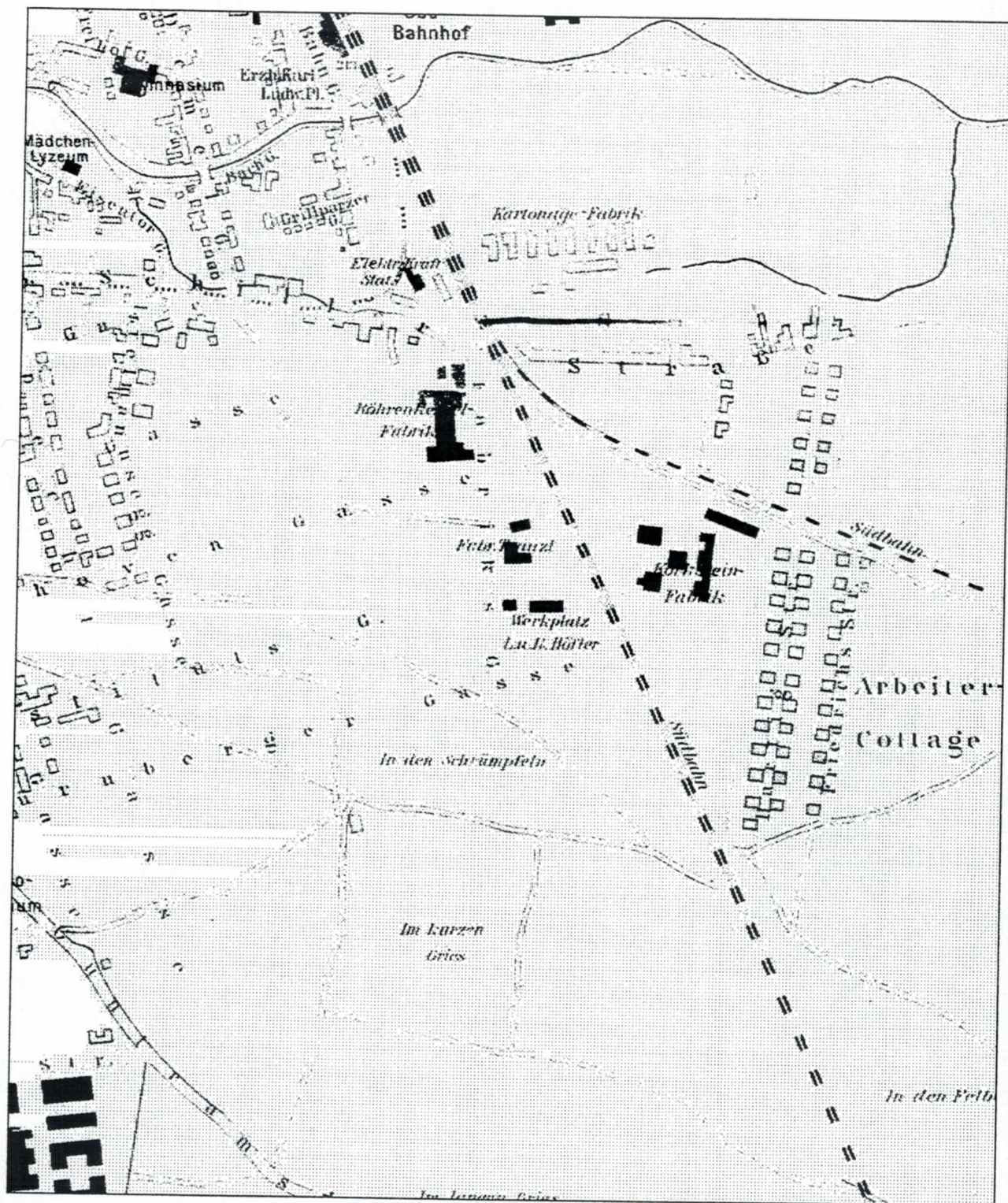


Eine Karte von Mödling und Umgebung aus der Zeit um 1875 zeigt wohl die Fabriksgebäude ohne nähere Angaben und die „Arbeiter-Wohnungen“. Die „Hinterbrühler“ gab es noch nicht und die Flügelbahn nach Laxenburg fuhr noch teilweise in einer Allee. Auch zu den „Ziegelöfen“ gab es noch keine Bahnverbindungen.

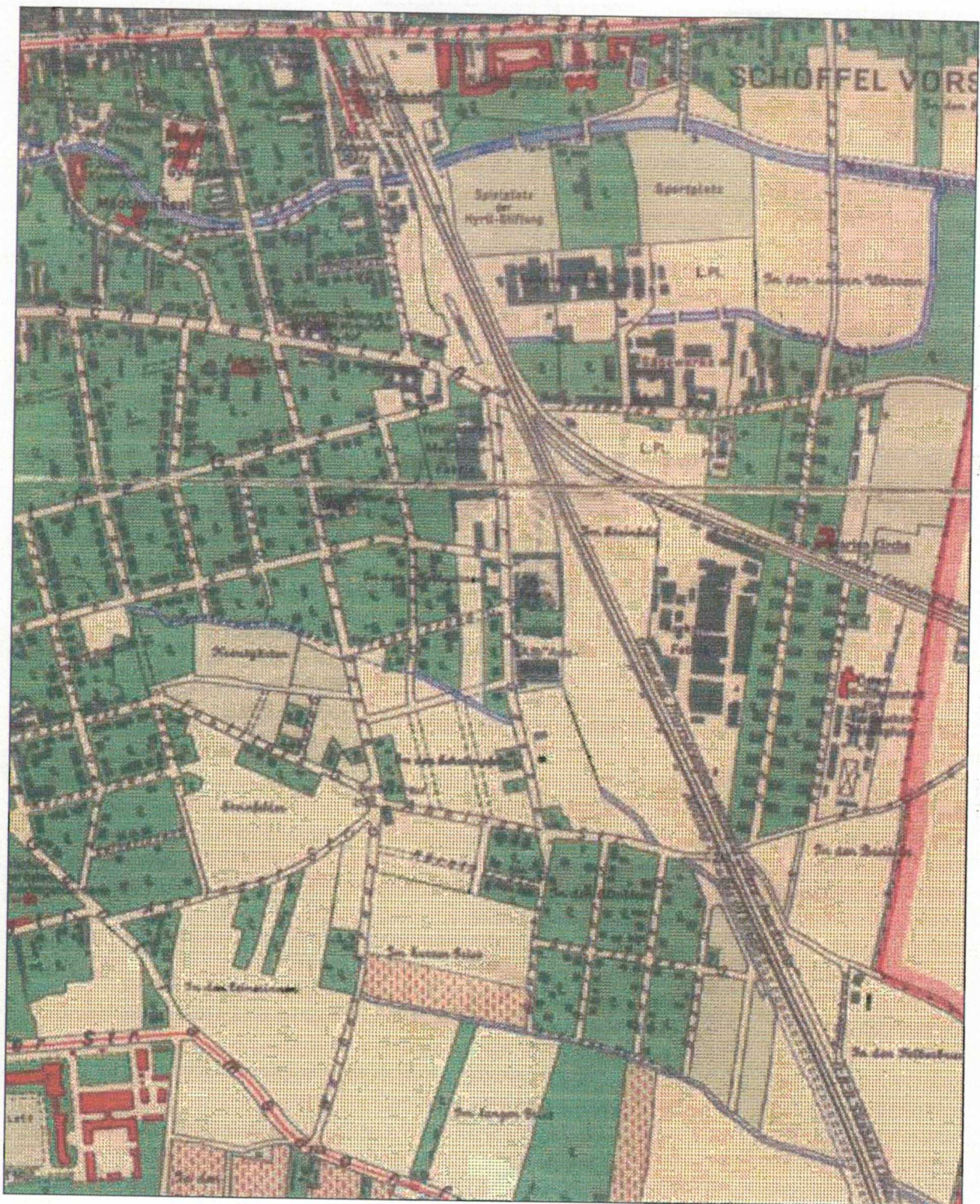


Auf einer Militärkarte von 1881 wird die Fabrik als „Waggon-Fabrik“ und die Arbeitersiedlung als „Arbeiter-Colonie“ bezeichnet. Auch auf dieser Karte gab es die „Hinterbrühler“ noch nicht und auch die „Militär-Akademie“ war noch nicht gebaut. Dagegen zweigen von der Laxenburger-Bahn bereits ausgedehnte Gleisanlagen zu den Ziegelwerken ab.

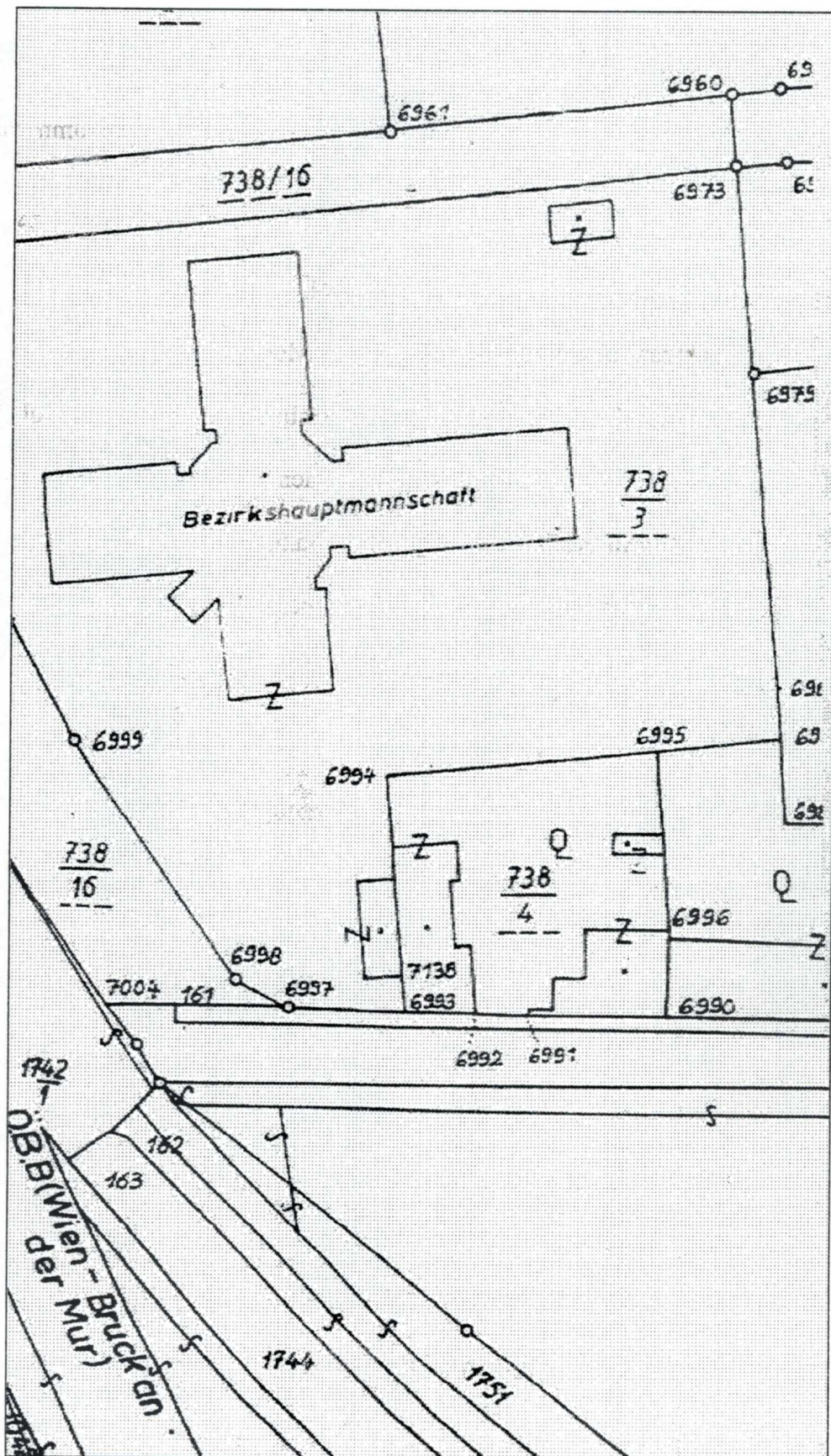




Auf einem Mödinger Stadtplan von 1905 wird das Werk schon als Kartonage-Fabrik bezeichnet, die Arbeiter-Wohnungen wurden zur „Arbeiter-Cottage“. Die „k.u.k. technische Militär-Akademie“ ist präsent.



Im Jahre 1938 gab es zwar keine „Hinterbrühler Elektrische“ mehr, die Autobusse fuhren nicht mehr als „LOBEG“ sondern schon als „KÖB“ und das Bauareal der ehemaligen Lokomotivfabrik scheint sich etwas vergrößert zu haben. Aus der „k.u.k. Militär-Akademie“ wurde die Höhere Bundesgewerbeschule-Zentral-Anstalt.



Der Ausschnitt dieses Katasterplanes der Gegenwart zeigt, daß das ehemalige Fabriksareal und dessen Umgebung durch die neue Bezirkshauptmannschaft ersetzt wurden.

## Quellenverzeichnis

- „Geschichte der Eisenbahnen der öst.ung. Monarchie“ - 2.Bd.
- Erwin Stein: „Die Städte Deutschösterreichs“ - Bd IX, Mödling, Deutscher Kommunalverlag GmbH, Berlin 1933
- Zeitschrift „Die Lokomotive“ - 20.Jg. 2/1923
- Ing.Urbanczik: Ergänzungen zu „Die Lokomotive“ - 9/1941
- D.I.Sándor Tóth: „Für Ungarn bestimmte Lokomotiven v. Mödling“ - Sopron 1999
- D.I.Schmeiser, Wr.Neustadt: „Werksverz. d. Mödl. Lok.-Fabrik“ - Verlag J.O.Slezak, Wien
- Manfred Hohn: Aufzeichnungen und persönliche Recherchen
- „Die Österr.-Ung. Monarchie in Wort u. Bild“ - Ungarn, Bd.5, Wien 1900
- G.H.Metzelin: „Die Lokomotive - Ein Lexikon ihrer Erfinder“ - DGEG e.V. Karlsruhe 1971
- Heusinger v.Waldegg: Handbuch 1877, 1883
- Heimatbuch Mödling, 1975
- Gyöker-Dr.Kubinszky: „Bilder v. alten ungarischen Eisenbahnen u. Zügen“ - Budapest 1991
- Dr.Kubinszky: „Ung. Lokomotiven u. Triebwagen“ – Verl. Birkhäuser 1975, Basel u. Stgt.
- Stockklausner: „Dampflokbetrieb in Alt-Österreich 1837-1918“ - Verlag Slezak, Wien 1979
- Karl Gölsdorf: „Lokomotivbau in Alt-Österreich, 1837-1918“ - Verlag Slezak, Wien 1978
- „Die k.k. Eisenbahnen“ - Album-Verlag, Wien 1994
- Pawlik-Slezak: „Südbahn-Lokomotiven“ - Verlag Slezak Wien, 1987
- Recherchen u. Aufzeichnungen aus dem Archiv des Verfassers
- Archiv Alfred Aigelsreiter, Mödling
- Archiv Ing. Eugen Chasteler, Mödling
- Archiv Mödlinger Stadtverkehrsmuseum