



Österreichische Lokomotiven und Triebwagen

ÖBB und Privatbahnen

Markus Inderst



Österreichische Lokomotiven und Triebwagen

ÖBB und Privatbahnen

Markus Inderst

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

INHALT

Vorwort

ÖBB-Triebfahrzeuge

Reihe 1016

Reihe 1116

Reihe 1216

Reihe 1142

Reihe 1144.0

Reihe 1144.2

Reihe 1063

Reihe 1163

Reihe 1064

Reihe 1293

Reihe 2016

Reihe 2043

Reihe 2143

Reihe 2067

Reihe 2068

Reihe 2070

Reihe 4020

Reihe 4023

Reihe 4024

Reihe 4124

Reihe 4744

Reihe 4746

Reihe 4758

Reihe 5022

Reihe 5047

Reihe 223 (angemietet)

Reihe 642 (angemietet)

Ehemalige ÖBB-Loks im Einsatz bei österreichischen EVUs

Reihe 1010

Reihe 1110

Reihe 1110.5

Reihe 1014

Reihe 1020

Reihe 1822

Reihe 1040

Reihe 1041.200

Reihe 1141

Reihe 1042.0

Reihe 1142

Reihe 1046

Reihen 2043 und 2143

Reihe 2060

Reihe 2062

Reihe 2067

Privatbahnen

Achenseebahn

Dampflokomotiven 1 bis 4

D1

CargoServ

182 580 bis 182 582

1216.930 bis 1216.933

1193.890

V 1504.01 bis 03

DPB GmbH

1216 940

Graz-Köflacher Bahn

Dampflok 671

V 1100

V 1500

V 1700

VT 10 und VT 50

Reihe 5063

GySEV/Raaberbahn

Reihe 430

Reihe 470.500

471.001 bis 006 und 471.500 bis 502

408.401 und 402

428.001

448.301 bis 315

Reihen 648 und 651

415.500 bis 509

435.501 bis 510

Reihe 4744.300

5047.501 und 502, 247.503 bis 509

5147.511/512, 446.513 bis 517

LTE

1216.910 und 1216.920 bis 922

187 930 bis 932

2016.903, 904, 909 und 920 bis 922

Montafonerbahn

V 10.017

ET 10.103 und ET 10.104

ET 10.107 und ET 10.108

ET 10.109 und ET 10.110

ET 10.121 und ET 10.122

XVT 10.903

Niederösterreichische Schneebergbahn

Dampflokomotiven 999.01 bis 05

11 bis 13

14 und 15

NÖVOG

Dampflokomotiven Reihe Mh

Reihe 1099

Reihe 2095

ET 1 bis ET 9

Reihe 654

5081.051 und 6581.055

Reihe 5090

XVT 16

OB 11 und OB 12

Regiobahn

2064.403

RTS

1216.901 bis 903

2016.905 bis 908

247.902 und 903

S-Rail

V 100.52 bis 54

Salzkammergutbahn

Dampflokomotiven Z 1 bis Z 4 und Z 6

Dampflokomotiven Z 11 bis Z 14

VZ 31 bis VZ 34

VTZ 21 und VTZ 22

Salzburger Lokalbahn

Dampflokomotiven Ds 03 und Ds 10

Dampflokomotive Ds 07

Dampflokomotive JZ 73-019

E 11

E 61 bis E 64

E 71

V 82

V 83, V 86 und V 87

Vs 51

Vs 71 bis Vs 74

Vs 81 bis Vs 84

ET 41 bis ET 49 und ET 50 bis ET 58

VTs 11 bis VTs 17

Xs 91

Steiermärkische Landesbahnen

Dampflokomotive Bh.1

Dampflokomotiven Kh 101 und Kh 111

Dampflokomotiven Reihe U

E 1 und E 2

E 3 und E 4

E 41

1216.960 und 183 717

DE 1 und DE 2

D 3

D 4 bis D 6

VL 11 bis VL 16

VL 22 und VL 23

2016.901 und 902, 1223.004

203.594

2048.024, 2048.035 und 212.381

ET 1 und ET 2

ET 15 und ES 25

ET 4062.001 bis 003

VT 31 bis VT 35

5047.401 und 402

5062.001 bis 003

Stern & Hafferl

1187.333

V 20.011

V 20.012

2016.910 bis 913

247.905

ET 20.109 bis 111

E 22.001, 004 und 005

E 22.002

ET 22.106 bis 108

ET 22.130 bis 136, XET 22.137

ET 22.151 bis 164

E 24.010

ET 121 bis 131

Stubaitalbahn

ET 301 bis 326, ET 351 bis 356

Westbahn GmbH

4010.018 bis 032

4110.009 bis 017

Wiener Lokalbahnen

ET 101 bis 103, 105, 106 und 108 bis 126

ET 401 bis 414

Wiener Lokalbahnen Cargo

187.321 bis 326

1216.950 und 955

1193.980

90 bis 92

Zillertalbahn

Dampflokomotive 3

Dampflokomotive 4

Dampflokomotive 5

D 1

D 13 bis D 16

VT 1

VT/VS 3 und VT/VS 4

VT 5 bis VT 8

Von österreichischen EVUs angemietete Lokomotiven

Baureihe 182.500

Baureihe 185.500

Baureihe 186.100

Baureihe 187

Baureihe 189

Baureihe 193

Impressum, Bildnachweis

VORWORT

2015 gab der GeraMond-Verlag einen Typenatlas über die Lokomotiven und Triebwagen der Privatbahnen in Österreich heraus, der die Technik, die Geschichte und den Einsatz der Triebfahrzeuge zum Inhalt hatte. Fünf Jahre zuvor erschien ebenfalls beim GeraMond-Verlag der erste Bildatlas über die Triebfahrzeuge der ÖBB. Als Autor hat es mich damals außerordentlich gefreut, dass beide Werke einen überaus großen Zuspruch seitens der Leserschaft erfahren haben.

Die Typenvielfalt der in Österreich eingesetzten Triebfahrzeuge ist in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen. Wenn man einen Blick auf das Staatsunternehmen Österreichische Bundesbahnen wirft, stellt man fest, dass statt der einstigen Triebfahrzeugvielfalt auf vielen Strecken nur noch wenige Fahrzeugtypen das Betriebsgeschehen dominieren. Ähnliches gibt es auch von vielen Privatbahnen in Österreich zu vermelden. Einst waren hier vielfach Loktypen anzutreffen, die lediglich in Kleinserien gebaut worden waren. Die Privatbahnen boten daher ein sehr vielfältiges und abwechslungsreiches Bild. Dies war 2015 auch der Grund, den Typenatlas „Österreichische Privatbahnen“ herauszugeben. Seither hat sich der Eisenbahnmarkt in Österreich massiv verändert und auch für die Zukunft stehen die Zeichen auf Veränderung.

Es war daher an der Zeit, aufgrund der Änderungen bei den ÖBB und den Privatbahnen einen aktuellen Typenatlas zu erstellen, um zu dokumentieren, welche Typen aktuell in Verwendung stehen und auf den heimischen Schienen in Österreich zu sehen sind. Gegenüber dem Werk von 2015 wurden zahlreiche Lokomotiven von Privatbahnen nicht berücksichtigt, die entweder aus dem Bestand ausgeschieden sind oder aber in der Zugförderung momentan keine bedeutende Rolle mehr spielen, andererseits wurden Triebfahrzeuge in die Auswahl für diesen Typenatlas aufgenommen, die 2015 aus Platzgründen oder mangels betrieblicher Relevanz keine Berücksichtigung gefunden haben.

Dieses Buch stellt eine Momentaufnahme dar, denn die aktuell stärker denn je geführte Diskussion über den Klimawandel und die Abkehr von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wird in den nächsten Jahren zahlreiche Veränderungen nach sich ziehen. Sowohl mehrere Nebenbahnstrecken der ÖBB als auch einige Privatbahnen werden in den kommenden Jahren elektrifiziert, die Beschaffung neuer Triebfahrzeuge ist daher notwendig. Die ÖBB haben beschlossen, die Dekarbonisierung voranzutreiben und ungefähr ab dem Jahr 2030 nur noch emissionsfreie Fahrbetriebsmittel einzusetzen. Ein Lichtblick stellt dabei nicht nur die Wasserstofftechnologie dar, sondern auch die Option Akku-Triebwagen. An dieser Stelle sei nur an den Einsatz des iLint von Alstom oder des Cityjet Eco aus dem Hause Siemens erinnert. Die bisher eingesetzten Dieseltriebwagen rollen auf das Abstellgleis und selbst bei den Dieselloks denkt man über alternative Antriebskonzepte oder Hybridfunktionen nach.

Diesem Veränderungsprozess stellen sich auch die großen Privatbahnen. Die Zillertalbahn plant die Einführung des Wasserstoffbetriebes, bei der Pinzgaubahn steht die Elektrifizierung ins Haus und auch das Netz der Graz-Köflacher Eisenbahn soll mit einer Oberleitung ausgerüstet werden. Ersatzbeschaffungen stehen u.a. bei der Salzburger Lokalbahn, den Wiener Lokalbahnen und bei Stern & Hafferl an. Während alte Fahrzeugtypen verschwinden werden, treten neue Konstruktionen künftig an ihre Stelle.

Das vorliegende Buch beschreibt sowohl Triebfahrzeuge der Staatsbahn ÖBB als auch von Privatbahnen und ist in vier große Kapitel gegliedert. Zu Beginn werden die von den ÖBB eingesetzten Fahrbetriebsmittel vorgestellt. Es folgen die Triebfahrzeuge, die einst von den Österreichischen Bundesbahnen beschafft worden waren und die heute bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich in Verwendung stehen. Den größten Seitenumfang nehmen die Privatbahnen mit ihren zahlreichen Triebfahrzeugtypen ein. In diesem Kapitel sind auch die bei den Reisenden und den Eisenbahnfotografen gleichermaßen beliebten Dampflokomotiven ein wichtiges Thema. Das letzte Kapitel führt die Veränderungen im Eisenbahnmarkt vor Augen: Es werden Elektrolokomotiven beschrieben, die in den letzten 15 Jahren in Dienst gestellt wurden und sich entweder im Eigentum österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen befinden oder aber von diesen angemietet worden sind. Schon beim ersten Blättern im Typenatlas sieht man, wie bunt und abwechslungsreich das Gesicht der Eisenbahnen in Österreich ist, wiewohl die Typenvielfalt stetig abgenommen hat.

Das vorliegende Buch erforderte einen großen Rechercheaufwand. Viele fleißige Helfer ermöglichten erst

die Erstellung des Manuskripts für diesen Typenatlas. Ich bedanke mich daher an dieser Stelle bei allen Informanten, Auskunftspersonen und Bildgebern, die zum Gelingen dieser Publikation beigetragen haben. Mein Dank gilt namentlich folgenden Personen: Heribert Fladerer, Adrian Geringer, Peter Haslebner, Ernst Kabelka, Ing. Peter Kuderna, Herwig Luttenberger, Erich Nährer, Dr. Helmut Petrovitsch und Dietmar Zehetner. Seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen gilt mein Dank folgenden Personen: Frau Mag. (FH) Agota Acs und Herrn Christian Halbauer (Raaberbahn/GySEV), Herrn Thomas Oberkalmsteiner (SLB), Herrn DI (FH) Laurenz Neumann (Stern & Hafferl), Frau Ines Volpert (Westbahn) und Herrn DI Pejic Dejan (Wiener Lokalbahnen Cargo).

Abschließend darf ich Ihnen, geschätzte Freunde und Freundinnen der Österreichischen Bundesbahnen sowie der Privatbahnen in Österreich, viel Freude mit diesem Werk wünschen.

Mag. Markus Inderst
Biberwier im Frühjahr 2022

ÖBB

Reihe 1016

Der viergleisige Ausbau der Westbahn auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von bis zu 250 km/h auf Infrastrukturseite, ein überalterter Triebfahrzeugpark sowie die anstehende Liberalisierung waren die Gründe für die Beschaffung zeitgemäßen Rollmaterials. Die Reihe 1044.200 war zwar leistungsfähig, doch die Höchstgeschwindigkeit betrug nur 160 km/h. Die drei Prototypen der Reihe 1012 waren für 230 km/h ausgelegt, doch Zerwürfnisse zwischen ÖBB-Vorstand und den Herstellern bedeuteten rasch das Aus für die Reihe 1012. Mit dem EU-Beitritt änderte sich das Beschaffungswesen in Österreich. Die ÖBB mussten derartige Aufträge nunmehr europaweit ausschreiben. Vier Interessenten gaben ihre Angebote ab. Letztlich setzten sich Siemens und Krauss-Maffei mit dem „Taurus“ durch, von dem ursprünglich zwei verschiedene Ausführungen geplant waren. Dabei konnten sich die ÖBB einen sehr hohen Fertigungsanteil im eigenen TS-Werk Linz sichern. Zur Ausschreibung gelangten zunächst 50 Stück Reihe 1016 als Einsystemloks (Taurus I) und 25 Stück Reihe 1116 als Zweisystemvariante. Mit dem Taurus I standen erstmals Serienloks für 230 km/h Höchstgeschwindigkeit zur Verfügung, die zudem den neuesten ergonomischen Erkenntnissen entsprachen. Alle 50 Lokomotiven stehen im Betrieb, davon sind drei Maschinen (1016 014, 016 und 036) für den City Airport Train (CAT) zum Flughafen Wien reserviert.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller: Siemens (elektr. Teil); Krauss-Maffei, Siemens, SGP-Verkehrstechnik (mechan. Teil)

Lieferung/Indienststellung: 1999 - 2001

Spurweite: 1.435 mm

Achsfolge: Bo' Bo'

Länge über Puffer: 19.280 mm

Gewicht: 88 t

Achslast: 22 t

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Leistung: 6.400 kW

Stromsystem: 15 kV/16,7 Hz Wechselstrom

Verwendung/Einsatzgebiet: Universallok; bundesweiter Einsatz;

Flughafenverkehr CAT

Außerdienststellung: -



1016.036 ist eine von drei Lokomotiven im CAT-Design, aufgenommen am 5. September 2018 auf der Brenner-Nordrampe bei Wolf.



Der EC 164 wird im Abschnitt Innsbruck – Buchs wegen der Steigungen der Arlbergbahn von einem Tandempaar geführt: 1016.035 und 1016.010 passieren am 10. Juli 2021 die Innschlucht bei Roppen.

ÖBB

Reihe 1116

Neben der Beschaffung der Reihe 1016 als Einsystemloks wurden zeitgleich 25 Lokomotiven der Reihe 1116 als Zweisystemvariante für Verkehre in Richtung Ungarn und Slowakei beschafft. Siemens lieferte 1999 neben den drei Vorausloks 1016.001 - 003 eine vierte als 1116.001, erst anschließend lief die Produktion im TS-Werk Linz an. Die fortschreitende Modernisierung im Triebfahrzeugpark führte rasch zu Folgebestellungen. Zunächst wurden zu den 25 Maschinen noch weitere 100 geordert, der die volle Einlösung einer weiteren Option auf alle 350 Lokomotiven folgte. Die Reihe 1116 wird bei den ÖBB als Taurus II bezeichnet. Bei der Indienststellung wurde sie als die neue Einheitslok bezeichnet. Dieser Gedanke wurde jedoch nicht konsequent umgesetzt, denn einem Teil der Flotte wurden Spezialaufgaben übertragen, die einem universellen Einsatz entgegenstanden. In diesem Zusammenhang soll beispielhaft auf die Railjet-Einsätze sowie beschränkte Länderzulassungen hingewiesen werden. Unbestritten ist jedoch das Faktum, dass mit der Indienststellung der Tauri eine regelrechte Zäsur im Triebfahrzeugsektor bei den ÖBB eingetreten ist: Ältere Bauarten verschwanden und wurden durch (funktionierende) „Stiere“ oder (untaugliche) „Ochsen“ ersetzt. Die Taurus-Beschaffung hat aber noch ein weiteres, völlig neues Geschäftsfeld etabliert, und zwar die Lokvermietung; dafür wurde die Firma Siemens-Dispolok gegründet. Während der Taurus-Produktion sind erstmals baugleiche Exemplare zum Zweck der Vermietung an

private Eisenbahnverkehrsunternehmen gefertigt worden, teils wurden diese Lokomotiven auch verkauft. Die ÖBB erhielten von der Reihe 1116 schließlich nur 282 Lokomotiven. 68 Exemplare der Reihe 1116 wurden storniert und gleichzeitig 50 Stück der Reihe 1216 beauftragt. Die glatte Außenhaut des Lokkastens hat die Maschinen als idealen Werbeträger etabliert. Die ersten Ausführungen waren noch lackiert, heute wird der Lokkasten großflächig beklebt. Auf diese Weise ist eine Vielzahl an bunten Exemplaren entstanden, die sich bei den Fans großer Beliebtheit erfreuen. Wegen des Einsatzes vor den im Dezember 2008 eingeführten Railjet-Zügen wurden 57 Loks umlackiert und einige für den Einsatz in der Schweiz technisch adaptiert. Die 1116.152 bis 156 und 200 bis 251 erhielten eine entsprechende Lackierung, die Maschinen mit Schweiz-Zulassung wurden mit einem dritten Stromabnehmer und SBB-Zugsicherungssystemen ausgerüstet. Mittlerweile sind alle Loks mit ETCS ausgestattet worden und ein Teil der Loks erhielt wieder einen dritten Stromabnehmer für Leistungen nach Kroatien. Ein beachtlicher Bestand ist nur für die Verkehre mit Ungarn reserviert.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller: Siemens (elektr. Teil); Krauss-Maffei, Siemens, SGP-Verkehrstechnik (mechan. Teil)

Lieferung/Indienststellung: 1999, 2001 - 2006

Spurweite: 1.435 mm

Achsfolge: Bo' Bo'

Länge über Puffer: 19.280 mm

Gewicht: 88 t

Achslast: 22 t

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Leistung: 6.400 kW

Stromsystem: 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz Wechselstrom

Verwendung/Einsatzgebiet: Universallok

Außerdienststellung: -



Zu den neueren Werbeloks zählt die 116.159 als Sparda-Lok, aufgenommen vor dem EC 113 am 13. August 2021 bei Pfarrwerfen.



Frisch foliert wartet am 22. Oktober 2020 die Bundesheer-Lok 116.182 im PR-Standort Wien-West auf ihre Präsentation in Wien-ARZ.



Die 1116.244 samt der RJ-Garnitur 44 erhielt zur Einführung des Klimatickets ein entsprechen des Design (Stams, 21. November 2021).

ÖBB

Reihe 1216

Die Marktöffnung des Schienengüterverkehrs bot neue Potentiale für die Operateure. Die ÖBB konzentrierten sich zunächst auf das Ost-West-Geschäft, trotz der beachtlichen Tonnagen in der Nord-Süd-Richtung. Es fehlten damals geeignete Mehrsystemloks, die im FS-Netz stabil laufen. Ein erster Ansatz war die Viersystemlok der Baureihe 189 von Siemens für die DB AG, mit der die geänderten Marktbedingungen abgedeckt werden konnten. Die ÖBB haben daher kurzerhand eine Modifikation ihrer Taurus-Bestellung vorgenommen. Siemens willigte dem Storno von 68 Lokomotiven der Reihe 1116 gegen die Lieferung von 50 Stück der Reihe 1216 mit verschiedenen Modifikationen ein, wobei die Differenz von 18 Stück der Kompensation für den technischen Mehraufwand geschuldet war. Siemens fertigte die Vorausloks 1216.001 - 003 und die spätere Weltrekordlok 1216.050 (ÖBB 1216.025). Heute stehen drei Varianten im Einsatz: Die italientaugliche Reihe 1216.0, die Reihe 1216.200 für Tschechien und die Slowenien-Loks der Reihe 1216.100. Ein Teil der Maschinen erfuhr bereits Umbauten und den Wechsel innerhalb der Subreihen. Ein Teil der Flotte dient dem Railjet-Verkehr Prag - Wien - Graz oder bespannt EC-Züge Deutschland - Brenner - Italien.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller: Siemens (elektr. Teil); Krauss-Maffei, Siemens, SGP-Verkehrstechnik (mechan. Teil)

Lieferung/Indienststellung: 2006 - 2008

Spurweite: 1.435 mm

Achsfolge: Bo' Bo'

Länge über Puffer: 19.580 mm

Gewicht: 87 t

Achslast: 21,75 t

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h (Italien: 160 km/h)

Leistung: 6.000 kW

Stromsystem: 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz Wechselstrom; 1.500 V und 3.000 V Gleichstrom

Verwendung/Einsatzgebiet: Universallok, internationaler Fern- und Güterverkehr

Außerdienststellung: -



Gleich zwei besonders lackierte 1216 waren am 23. März 2020 für die Traktion des Güterzuges von Vils nach Hall in Tirol eingeteilt: Die 1216.019 „Leonardo da Vinci“ und die Weltrekord-Lok 1216.025 (bei Bad Krekelmoos).



Die ÖBB-Nightjet-Lok Italien, 1216.012, bespannte am 1. Juni 2021 den D 286 bei Hall-Thaur.



Die 1216.009 fuhr am 3. September 2020 mit dem EC 85 bei St. Jodok zum Brenner hinauf. Die runden Aufkleber weisen auf den Einsatz der 1216.009 für die Ferrovie Udine Cividale (FUC) auf der Strecke Villach – Udine hin.

ÖBB

Reihe 1142

Die ÖBB haben zum Fahrplanwechsel 1996 den Wendezugbetrieb im Regionalverkehr mit umgebauten, einstöckigen City-Shuttle-Wagen sowie mit neu beschafften Doppelstockwagen eingeführt. Als passende Lok wurde die Hauptlieferserie der Reihe 1042.500 auserkoren und das TS-Werk Linz mit entsprechenden Adaptierungsarbeiten beauftragt. Zwischen 1995 und 2001 wurden 174 Maschinen zur Reihe 1142 umgestaltet. Im Führerstand 2 wurde ein neuer Fahrzeugrechner für die Wendezug- und Tandemsteuerung eingebaut. Der Datentransfer des Zugbus-Systems erfolgt über zwei Zusatzadern der in den Reisezugwagen verlegten 13-poligen UIC-Leitung. Für den Wendezugbetrieb wurden zusätzlich Türsteuerung, Zuglichtsteuerung, automatischer Betrieb der Zugvorheizung und diverse Überwachungsfunktionen in die Fernsteuerung integriert. Die Vermietung für die Meridian-Ersatzverkehre machte den nachträglichen Einbau einer PZB 90 erforderlich, erkenntlich anhand der langen TSI-Nummer. Lokomotiven ohne PZB 90 dürfen nur noch im Güterverkehr verwendet werden. Wegen der fortschreitenden Inbetriebnahme neuer Triebwagen ist der ÖBB-Bestand auf 49 Lokomotiven gesunken, einige zusätzliche Maschinen werden als Heizloks weiterverwendet. Überzählige Exemplare werden an private EVUs verkauft.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller: BES (elektr. Teil); SGP Graz (mechan. Teil), Umbau TS-Werk Linz und Elin

Lieferung/Indienststellung: 1969 - 1977

Umbau 1995 - 2001

Spurweite: 1.435 mm

Achsfolge: Bo' Bo'

Länge über Puffer: 16.220 mm

Gewicht: 83,5 t

Achslast: 20,88 t

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Leistung: 4.000 kW

Stromsystem: 15 kV/16,7 Hz Wechselstrom

Verwendung/Einsatzgebiet: Einsatz im Regionalverkehr vor Wendezügen sowie im Güterverkehr in Tandembespannung

Außerdienststellung: -



1142.625 und 1142.639 befördern am 22. April 2015 bei Steeg-Gosau den Umleitungsgüterzug 94001 nach Selzthal.



Die 1142.614 und die 1142.610 waren am 22. Juli 2015 für Vorspanndienste am Semmering eingeteilt und kehren nach ihrer Arbeit wieder nach Gloggnitz zurück (aufgenommen in Breitenstein).



Die blutorangene 1142.567 am 13. März 2014 mit REX 5919 von Passau nach Linz bei Kimpling.

ÖBB

Reihe 1144.0

Die politisch initiierte Beschaffung der zehn Lokomotiven der Reihe 1043 hat die heimische Fahrzeugindustrie zum Handeln gezwungen. Mit gleicher Traktionstechnik (Thyristorsteuerung) entstand die Reihe 1044. Nach zwei Prototypen in den Jahren 1974/75 folgte ab 1978 die Serienlieferung mit insgesamt 124 Lokomotiven. Die ÖBB unterzogen die Hauptlieferserie im neuen Jahrtausend einer optischen Kosmetik. Die technischen Vorzüge der nachträglich eingebauten Wendezug- und Tandemsteuerung à la Reihe 1142 bei der Umgestaltung der Reihe 1044.200 zur Reihe 1144.200 führte im Anschluss daran auch zur technischen Anpassung der zuerst gebauten Serie. Ein Grund dafür war die Verringerung von Lok- und Vershuppersonal in den Bahnhöfen. Im Sommer 2009 wurde mit dem Umbau in die neue Reihe 1144.0 begonnen. Die umgebauten Loks sind den Loks der Reihe 1144.200 technisch gleichgestellt und können seither sowohl vor Wendezügen als auch im Tandembetrieb mit anderen ÖBB-Fahrzeugen (1116, 1142, 1144.200 und 1293) eingesetzt werden. Als weitere Änderung ist der Umbau auf LED-Beleuchtung zu nennen. Die 1144 sind heute im Valousek-Design gehalten, lediglich drei Exemplare weichen von diesem Farbschema ab: Die blutorangene 1144.040 gilt als Pseudo-Museumslok, die 1144.092 und 117 tragen weiterhin ihre Schachbrett-Lackierung mit unterschiedlichen Firmenlogos. Aktuell sind 116 Lokomotiven im Bestand, ein