

LOCOMOTIVE SB 580

(for english text see below)



Le **locomotive SB 580** erano locomotive a vapore con tender separato di rodiggio 1-5-0, costruite in Austria per il servizio sulle linee acclivi del Brennero, della Val Pusteria e del Semmering esercite dalla **Südbahngesellschaft** (Ferrovia Statale Meridionale). Alcune di esse venne cedute alle Ferrovie dello Stato italiane come risarcimento per danni di guerra dopo la fine della prima guerra mondiale, altre furono cedute alle ferrovie Jugoslave (**Jugoslovenske državne železnice – JDŽ**) alla fine della II Guerra Mondiale.

Storia (tratta da Wikipedia e loco-info.com)

Le locomotive SB 580 vennero concepite come macchine atte al servizio sulle linee di montagna della **Ferrovia Meridionale (Südbahn)** e costruite dalla Fabbrica di locomotive di stato (**Lokomotivfabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft - StEG**) dell'Impero austro-ungarico. Furono progettate invece che dal celebre Karl Golsdorf dall'ingegnere **Ernst Prossy** espressamente per la linea del Brennero e della Val Pusteria. Dopo la I Guerra Mondiale con il passaggio della Südbahn alle nuove Ferrovie Statali Austriache furono utilizzate anche sulla linea del Semmering, sulla Ferrovia dei Tauri e sulla Ferrovia dell'Alberg. Erano macchine concepite per trasportare treni espressi su linee ripide senza l'uso di ulteriori locomotive di spinta. A differenza delle kkStB 280 progettate da Gölsdorf e ordinate anch'esse dalla Südbahn, le 580 avevano solo due cilindri a semplice espansione rendendo la macchina più agevole sia nelle manutenzioni che in fase di guida. Come le 280 e le 380, le 580 avevano un gioco laterale sui suoi assi per facilitare il servizio fino su linee che avevano curve di 190 metri di raggio. Il gioco del primo e del quinto asse motore era di 26 mm, mentre il terzo aveva un gioco di otto mm.

Tra il 1912 e il 1917 ne vennero immesse 27 unità in servizio. Quattro locomotive che erano state ordinate nel 1917 furono consegnate dalla StEG solo dopo la fine della guerra, nel 1920. Nel 1922 le nuove Ferrovie Statali Austriache (**BBÖ**) che avevano ereditato il

parco macchine Südbahn acquisirono dalla StEG ulteriori sei locomotive portando il totale di locomotive costruite dalla stessa fabbrica a 37 unità.

Un gruppo di 5 locomotive 580 Südbahn, costruite tra il 1912 e il 1915 rimasero entro i nuovi confini italiani e furono quindi iscritte nel parco rotabili delle **Ferrovie dello Stato** italiane. Un ulteriore gruppo di 5 locomotive di questa classe venne ceduto all'Italia dalle nuove Ferrovie Statali Austriache dopo il Trattato di Saint Germain del 1919 che stabiliva i nuovi confini e i risarcimenti di guerra. Queste 10 locomotive vennero quindi reimmatricolate dalle Ferrovie dello Stato italiane assumendo la classificazione di **Gruppo 482.001-010**.

Nel 1926 le ferrovie statali greche ("**Sidirodromoi Ellinikou Kratos**" – **SEK**) ordinò 40 locomotive dello stesso disegno di cui dieci furono costruite dalla StEG e 30 dalla ceca Škoda, inquadrandole nel gruppo **Αα**.

Sussequentemente all'Anschluss, nel 1939 tutte le locomotive austriache del gruppo "580" vennero incorporate nella **Deutsche Reichsbahn** come **DR 58.901-927**.

Al termine della seconda guerra mondiale un gruppo di cinque macchine fu consegnato alla Jugoslavia che lo immesse nel parco ferroviario statale come serie **JDZ 145**; si trattava di due locomotive ex-"italiane" del gruppo 482, la 002 e la 003. Le altre tre erano le austriache ex-DR 58.908, 912 e 919.

Le locomotive rimaste in Austria vennero reimmatricolate nelle nuove Ferrovie Federali Austriache (**Österreichische Bundesbahnen**) come **ÖBB 258.901-926**. Tra il 1953 e il 1959 infine ebbe luogo l'accantonamento di tutto il gruppo ÖBB 258 e un ulteriore gruppo di 13 macchine venne ceduto alle Ferrovie greche nelle quali svolse servizio fino alla prima metà degli anni sessanta.

Modelli presenti in questo pack

In questo pack sono presenti i seguenti modelli:

SB 580.03: costruita nel 1912 rimase in Austria alla fine della I Guerra Mondiale immatricolata con la stessa numerazione (**BBÖ 580.03**). Nel 1939 dopo l'Anschluss fu immatricolata nelle Ferrovie del Reich con la numerazione **DR 58.902**. Reimmessa nel parco rotabili austriaco dopo la II Guerra Mondiale con la numerazione **ÖBB 258.902** è stata l'ultima macchina di questo gruppo ad essere usata in Austria fino al 1963. In quell'anno fu accantonata e trasferita al "Eisenbahnmuseum Strasshof" ove risiede tutt'ora.

BBOE 580.03: è la stessa precedente locomotiva in ambientazione anni 1920-1940.

SB 580.11: costruita nel 1912 ebbe una storia analoga alla SB 582.03, diventando prima **BBÖ 580.11**, successivamente **DR 58.910** ed in seguito nelle Ferrovie Federali Austriache come **ÖBB 258.910**. Fu radiata e demolita nel 1960.

SB 580.13: costruita nel 1913 ebbe una sorte identica alle due locomotive precedenti, diventando prima **BBÖ 580.13**, successivamente **DR 58.911** ed in seguito nelle Ferrovie Federali Austriache come **ÖBB 258.911**. Fu radiata e demolita nel 1963.

SB 580.18: costruita anch'essa nel 1913 anche questa locomotiva seguì le sorti delle locomotive precedenti, diventando prima **BBÖ 580.18**, successivamente **DR 58.916** ed in seguito nelle Ferrovie Federali Austriache come **ÖBB 258.916**. Fu radiata e demolita nel 1961.

Tipologia dei modelli

Il modello **SB 580.03** è ambientato nel periodo immediatamente precedente alla I Guerra mondiale ed utilizza fari elettrici e frenatura ad aria compressa generata dalla pompa Westinghouse posta sul lato sinistro della macchina. Tale pompa è animata e per metterla in funzione bisogna utilizzare il tasto "V". Questa macchina ha la pompa Westinghouse perché utilizzata per trainare materiale rotabile proveniente dall'Italia che aveva un altro tipo di frenatura (ad aria invece che a vuoto).

Il modello **BBOE 580.03** è una locomotiva in ambientazione tra gli anni 1920 e 1940, virtualmente identico alla SB 580.03 ma distinguibile per una colorazione più "sbiadita" del colore nero della locomotiva stessa.

I modelli **SB 580.11**, **SB 580.13** e **SB 580.18** sono tutti ambientati negli anni '10 del 1900. Sono macchine con fari ad olio e frenatura "a vuoto" tipo Hardy utilizzabili per il traino di treni espressi pesanti su linee storiche quali ad esempio la linea dell'Alberg di Renzo Grassi (<https://www.ildeposito.net/Files/Scenari/arlberg.asp>). La SB 580.18 presenta la particolarità di avere un terzo faro posto subito sotto al fumaiolo in posizione centrale.

Installazione

Per installare questo pack basta scompattare il file nella cartella "Trainset" dove Open Rails punta per i contenuti. Si dovrebbe creare la cartella "SB_580_Pack" all'interno della quale sono contenuti tutti i 4 modelli. E' necessario avere installata nella stessa cartella "Trainset" la cartella contenente la locomotiva "380" originale di MSTS dalla quale questi modelli ricavano la cabina e i suoni.

Dati Tecnici - Technical data (tratti da Wikipedia e loco-info.com)

Anni di progettazione - Years of planning	1912
Anni di costruzione - Years of construction	1912 - 1926
Anni di esercizio - Years of operation	1912 – 1959 in Austria, 1966 in Grecia
Costruttore - Builder	Lokomotivfabrik der StEG Škoda Plzen
Dimensioni - Dimensions	14.864 x 3100 x 4.650 mm
Massa in servizio - Service weight	82,2 t
Massa aderente - Adhesive weight	70,1 t
Tipo di motore - Engine type	a vapore a semplice espansione - simple expansion steam
Alimentazione - Fuel type	Carbone - Coal
Velocità massima omologata - Maximum approved speed	70 km/h
Rodiggio - Whyte	1-5-0 / 2-10-0
Diametro ruote motrici - Drive wheel diameter	1.450 mm
Portanti anteriori - Leading wheel	880 mm
Distribuzione - Valve gear	a cassetto cilindrico, Walschaerts
Numero di cilindri - Cylinders	2
Diametro dei cilindri - Cylinder size	610
Superficie griglia - Firebox size	4,47 m ²
Superficie riscaldamento - Heating surface	208 m ²
Superficie surriscaldamento - Superheating surface	58,3 m ²
Pressione in caldaia - Boiler pressure	14 bar
Potenza massima continuativa – Max Power	1150 kW

English Text starts here

The **SB 580** locomotives were steam locomotives with a separate tender and a 1-5-0 wheel arrangement, built in Austria for service on the steep Brenner, Puster Valley, and Semmering lines operated by the **Südbahngesellschaft** (Southern State Railway). Some of them were sold to the Italian State Railways as compensation for war damages after the end of World War I, while others were sold to the Yugoslavian Railways (**Jugoslovenske državne železnice – JDŽ**) at the end of World War II.

History (taken from Wikipedia and loco-info.com)

The SB 580 locomotives were designed for service on the mountain lines of the Southern Railway (**Südbahn**) and built by the State Locomotive Factory (**Lokomotivfabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft - StEG**) of the Austro-Hungarian Empire. Instead of being designed by the famous Karl Golsdorf, they were designed by engineer **Ernst Prossy** specifically for the Brenner and Puster Valley lines. After World War I, with the transfer of the Südbahn to the new Austrian State Railways, they were also used on the Semmering line, the Tauern Railway, and the Alberg Railway. They were designed to haul express trains on steep lines without the use of additional pusher locomotives. Unlike the kkStB 280s designed by Golsdorf, which were also ordered by the Südbahn, the 580s had only two single-expansion cylinders, making the locomotive easier to maintain and operate. Like the 280 and 380, the 580 had lateral play on its axles to facilitate service on lines with curves of up to 190 meters in radius. The play on the first and fifth driving axles was 26 mm, while the third had a play of 8 mm.

Between 1912 and 1917, 27 units were put into service. Four locomotives ordered in 1917 were delivered by StEG only after the end of the war, in 1920. In 1922, the new Austrian State Railways (**BBÖ**), which had inherited the Südbahn fleet, acquired an additional six locomotives from StEG, bringing the total number of locomotives built by the same factory to 37 units.

A group of five 580 Südbahn locomotives, built between 1912 and 1915, remained within the new Italian borders and were therefore registered in the rolling stock of the Italian State Railways (**Ferrovie dello Stato**). A further group of five locomotives of this class were transferred to Italy by the new Austrian State Railways after the 1919 Treaty of Saint-Germain, which established the new borders and war reparations. These ten locomotives were then re-registered by the Italian State Railways, assuming the classification of **Group 482.001-010**.

In 1926, the Greek State Railways ("**Sidirodromoi Ellinikou Kratos**" - **SEK**) ordered 40 locomotives of the same design, ten of which were built by StEG and 30 by the Czech **Škoda**, classifying them in the **Aα** group.

Following the Anschluss, in 1939, all Austrian locomotives of the "580" group were incorporated into the **Deutsche Reichsbahn** as **DR 58.901-927**.

At the end of World War II, a set of five locomotives was delivered to Yugoslavia, which incorporated them into the national railway fleet as the **JDZ 145** series. These were two

former "Italian" locomotives from class 482, 002 and 003. The other three were the Austrian ex-DR locomotives 58.908, 912, and 919.

The locomotives remaining in Austria were re-registered with the new Austrian Federal Railways (**Österreichische Bundesbahnen**) as **ÖBB 258.901-926**. Finally, between 1953 and 1963, almost all ÖBB 258 class was scrapped, and a further 13 locomotives were sold to the Greek Railways, where they served until the first half of the 1960s.

Models included in this pack

This pack includes the following models:

SB 580.03: Built in 1912, it remained in Austria at the end of World War I, registered with the same number (**BBÖ 580.03**). In 1939, after the Anschluss, it was registered with the Reich Railways with the number **DR 58.902**. Returned to the Austrian fleet after World War II with the number **ÖBB 258.902**, it was the last locomotive of this group to be used in Austria until 1963. In that year, it was set aside and transferred to the Eisenbahnmuseum Strasshof, where it remains today.

BBOE 580.03: This is the same locomotive as the previous one, set in the 1920s and 1940s.

SB 580.11: Built in 1912, it had a similar history to SB 582.03, becoming first **BBÖ 580.11**, then **DR 58.910**, and then **ÖBB 258.910** with the Austrian Federal Railways. It was decommissioned and scrapped in 1960.

SB 580.13: Built in 1913, it had an identical history to the two previous locomotives, becoming first **BBÖ 580.13**, then **DR 58.911**, and then **ÖBB 258.911** with the Austrian Federal Railways. It was decommissioned and scrapped in 1963.

SB 580.18: Also built in 1913, this locomotive followed the fate of its predecessors, becoming first **BBÖ 580.18**, then **DR 58.916**, and then **ÖBB 258.916** with the Austrian Federal Railways. It was decommissioned and scrapped in 1961.

Model Types

The **SB 580.03** model is set in the period immediately preceding the First World War and uses electric headlights and compressed air braking generated by the Westinghouse pump located on the left side of the locomotive. This pump is animated and can be activated by pressing the "V" button. This locomotive has the Westinghouse pump because it was used to haul rolling stock from Italy which had a different type of braking (air instead of vacuum).

The **BBOE 580.03** model is a locomotive set in the 1920s and 1940s. It is virtually identical to the SB 580.03 but can be distinguished by a more "faded" color scheme than the locomotive's black.

The **SB 580.11**, **SB 580.13**, and **SB 580.18** models are all set in the 1910s. They feature oil-filled headlights and Hardy-type "vacuum" braking, and can be used to haul heavy express trains on historic lines such as Renzo Grassi's Alberg line

(<https://www.ildeposito.net/Files/Scenari/arlberg.asp>). The **SB 580.18** features a third headlight located centrally just below the smokestack.

Installation

To install this pack, simply unzip the file into the "Trainset" folder where Open Rails locates the contents. This should create the "SB_580_Pack" folder, which contains all four models. It's necessary to have the folder containing the original MSTS "380" locomotive, from which these models derive their cab and sounds, installed in the same "Trainset" folder.

Autori

I modelli qui acclusi sono stati fatti da **Vittorio Dell'Aquila** (3D e texture) e **Massimo Bruni** (eng, wag e dinamica in OR). Tutti i modelli sono di proprietà degli autori che li concedono in uso gratuito sotto copyright Creative Commons secondo la seguente licenza:

CC BY-NC-ND

Questa licenza consente ai riutilizzatori di copiare e distribuire il materiale in qualsiasi supporto o formato solo in forma non adattata, solo per scopi non commerciali, e solo finché l'attribuzione viene data al creatore.



CC BY-NC-ND comprende i seguenti elementi:



BY: il credito deve essere dato al creatore.



NC: Sono consentiti solo usi non commerciali del lavoro.



ND: Non sono ammessi derivati o adattamenti del lavoro.

Authors

The models included here were created by **Vittorio Dell'Aquila** (3D and textures) and **Massimo Bruni** (ENG, WAG, and OR dynamics). All models are the property of their authors, who grant them free use under Creative Commons copyright according to the following license:

CC BY-NC-ND

This license enables reusers to copy and distribute the material in any medium or format in unadapted form only, for noncommercial purposes only, and only so long as attribution is given to the creator.



CC BY-NC-ND includes the following elements:



BY: credit must be given to the creator.



NC: Only noncommercial uses of the work are permitted.



ND: No derivatives or adaptations of the work are permitted.

Massimo Bruni & Vittorio Dell'Aquila