

Errata zu Band 1 der kkStB-Triebfahrzeuge

28. November 2013

1. Seite 2, 2. Absatz: Seitlich verschiebbar waren die 1., 3. und 5. Achse.
2. Seite 9, rechte Spalte, 1. Abs.: **V** stand nicht nur für Verschub- sondern auch für Versuchslokomotiven
3. Seite 21 und auch sonst im Text des 1. Bandes: RITTIN-GER" statt RITTINGER
4. Seite 75: Lok 5.12, Abgabedatum an GySEV 1925
5. Seite 89: bei der Lok 6.33 ist das Ausmusterungsdatum (1898) zu entfernen
6. Seite 97, Abb. 75: Aufnahme nach dem Frühjahr 1939, Aufnahmeort: Lundenburg (heute Břeclav)
7. Seite 131, 2. Abs.: Die Kohlenreviere lagen in Mähren und Schlesien.
8. Seite 142: bei den Loks 108.03 und 07 wurde der Verbleib 2x vermerkt
9. Seite 144, 2. Spalte, 1. Abs., 2. Zeile: Zwillings- statt Zweizylinder-Nassdampfmaschine
10. Seite 196: Die Bauart der 310.300 ist 1C2 h4v.
11. Seite 201: Lok 310.61, Ausmusterungsjahr 1948
12. Seite 214: Zwillings- statt Nassdampflokomotiven
13. Seite 242, im Steckbrief: Hersteller Maff statt GÜN
14. Seite 243: kkStB 79 waren keine Engerth-Lokomotiven
15. Seite 251: die ÖNWB-Nrn. in der 3. Spalte sind Zweitbesetzungen (?→"), in der 4. Spalte Drittbesetzungen (?→""))
16. Seite 254, 1. Abs., 3. Zeile: im Text „Sigl in Wr. Neustadt“ statt „Sigl in Wien“
17. Seite 272: 20.06 Fabriknummer 2255 (nicht 2256)
18. Seite 276: 21.21–24 Baujahr 1873 (nicht 1872)
19. Seite 269: 19.08–19.11 SiW (nicht SiN)
20. Seite 301: 24.17–24.28 SiW (nicht SiN)
21. Seite 327: 128.05–06 Baujahr 1908 (nicht 1907)

Abschließend möchten wir uns bei den aufmerksamen Lesern bedanken, die uns die von ihnen gefundenen Fehler mitgeteilt haben.

Die Autoren

Errata zu Band 2 der kkStB-Triebfahrzeuge

28. November 2013

1. Seite 354: 29.03–05 Baujahr 1869 (nicht 1868)
2. Seite 358: 29.36 Fabriknummer 2089 (nicht 2080)
3. Seite 364: 129.02 Umbaujahr 1909, 129.13 und 14 Umbaujahr 1913
4. Seite 369: 229.27–34 Baujahr 1906 (statt 1905)
5. Seite 369, 371, 372, 373: bei den Loks 229.09, 115, 117, 137, 178 und 187 muss die ČSD-Reihenbezeichnung 354.0 lauten (statt 334.0)
6. Seite 372: 229.122 MÁV; 26.05.1950→ÖBB (nicht 09.06.1950)
7. Seite 375: 229.411 Kassierungsdatum: 28.12.1949 (22.02.1950 ist das Datum der Übernahme der Lok durch die Fa. Kovosrot)
8. Seite 375: 229.413 Kassierungsdatum 26.08.1957 fehlt
9. Seite 381: 329.19–20 Baujahr 1909 (nicht 1908)
10. Seite 389: 429.112 kam von der JDŽ direkt zur ČSD (ohne dazwischen bei ÖStB/ÖBB gewesen zu sein)
11. Seite 391: 429.173 wurde von der JDŽ ausgemustert (kam nicht mehr zur ČSD)
12. Seite 395: Abb. 38: Lok 429.906 statt Kolbenschieber → Lentz Ventilsteuerung
13. Seite 398: hatte die DRB-Nummer 35 821 tatsächlich angeschrieben (Klammer gehört weg)
14. Seite 400: 429.996–999 Baujahr 1916 (nicht 1915)
15. Seite 410: 929.03–05 Baujahr 1869 (nicht 1868)
16. Seite 443: 32.13 † 28.02.1925 (nicht 28.03.1925)
17. Seite 501: Lok LCJE 68 GALATI → GIUMALEU → kkStB 4029
Lok LCJE 69 BUCURESTI (BUCURESCI) → RAREU → kkStB 4030 (vgl. Foto S. 499)
allerdings sind beide Versionen in der Literatur dokumentiert
18. Seite 522: 47.27 † 1937 (nicht 1927)
19. Seite 529: 147.14–16 SiW (nicht SiN)
20. Seite 541: 149.31 TUROS → TURAS
21. Seite 592: Auch die kkStB 56.133 kam noch als 253.7141 zu den ÖBB.
22. Seite 603: 59.09 Baujahr 1893 (nicht 1894)
23. Seiten 628, 631: 60.194 (I) = 60.500 Baujahr 1905 (nicht 1904)
24. Seite 628: 60.198: Verbleib nach dem II. Weltkrieg: ÖStB → ÖBB, 20.11.1948 → ČSD
25. Seite 628: 60.207–209: Baujahr 1906 (nicht 1905)
26. Seite 630: 60.284: Verbleib nach dem II. Weltkrieg: JDŽ (Lok verblieb nicht in Österreich)
27. Seite 646: 260.168: Verbleib nach dem II. Weltkrieg: DR/o → DR, 18.09.1950 → PKP (Lok verblieb nicht bei ČSD)
28. Seite 661: 460.03–04 Baujahr 1908 (nicht 1909)
29. Seite 664: „alle Fahrzeuge zu den ČSD“ stimmt nicht; zwei Loks kamen zur FS (Reihe 607), siehe Tabelle
30. Seite 668: 560.01–05 Baujahr 1900 (nicht 1899)
31. Seite 670: „1924 ausgemustert“: Tabelle auf Seite 672 ist richtig, eine Lok wurde 1927 ausgemustert

Abschließend möchten wir uns bei den aufmerksamen Lesern bedanken, die uns die von ihnen gefundenen Fehler mitgeteilt haben.

Die Autoren

Errata zu Band 3 der kkStB-Triebfahrzeuge

28. November 2013

1. Bei folgenden Lokomotiven ist der Eintrag DR/o (in der Spalte „weiterer Verbleib“) auf DR-Ost (in der Spalte „im II. WK“) auszubessern: 73.98, 73.240, 73.292, 73.324, 73.397, 73.419, 73.441 und 178.89.
2. Seite 703 und 710: 162.24–26 Baujahr 1893 (nicht 1894)
3. Seite 720: 462.01 Baujahr 1908 (nicht 1907)
4. Seite 732: 163.05–11 Baujahr 1881 (nicht 1882)
5. Seite 733: 163.34 Baujahr 1892 (nicht 1891)
6. Seite 758: 66.02 Ausmusterungsjahr 1965 (nicht 1956)
7. Seite 764 und 765: StEG 1872–1874 → 894–896; StEG 1875 → 893
8. Seite 765: 166.27–28 Baujahr 1888 (nicht 1887)
9. Seite 786: 70.10–15 SiN (nicht SiW)
10. Seite 800: 170.124 † 07.05.1971
11. Seite 802: 170.159 † 1953 (nicht 1948); 170.161: → ČSD, † 16.08.1954 (nicht PKP)
12. Seite 805: 170.231 † 02.03.1970
13. Seite 805 und 806: 170.228–248 Baujahr 1914 (nicht 1915)
14. Seite 806: 170.252–254 Baujahr 1916 (nicht 1915)
15. Seite 809 und 810: 170.334 und 170.353 FS; 29.12.1950 → ÖBB, † 15.07.1951
16. Seite 810: 170.349 FS; 23.12.1950 → ÖBB, † 15.07.1951
17. Seite 812: 170.402 MÁV ist zu streichen; 170.404 Ausmusterungsjahr 1979 (nicht 1970)
18. Seite 812: 170.410 MPS ist zu streichen
19. Seite 813: 170.414 † 27.12.1975; 170.423: 18.09.1950 → PKP (nicht 19.08.)
20. Seite 813 und 814: 170.420–452 Baujahr 1917 (nicht 1916)
21. Seite 816: 170.495 † 12.05.1956
22. Seite 818 und 819: 170.544–566 Baujahr 1917 (nicht 1916)
23. Seite 821: 170.618 DRB-Nummer 56 3392
24. Seite 824: 170.713: 14.10.1945 → PKP; 170.720: ČSD ist zu streichen
25. Seite 824: 170.725: richtige ČSD-Nummer 434.2137 (nicht 434.2136)
26. Seite 827: 170.772–783 Baujahr 1918 (nicht 1917)
27. Seite 832: Öltender-Gesamtlänge 6394 mm (statt 5730 mm)
28. Seite 854: 171.21–22 Baujahr 1877 (nicht 1876)
29. Seite 855: 171.55: 10.03.1948 → ČSD; 171.56: 10.03.1949 → ČSD; 171.58: † 09.10.1953
30. Seite 882 und 887: 73.116 und 73.264: † 28.12.1949
31. Seite 885: 73.208: NKPS → (55 5870) → DR-Ost (DR/o ist zu streichen)
32. Seite 887: 73.267: NKPS → 55 5874
33. Seite 887, 888, 890 und 892: 73.279, 282, 316, 381, 430 DRB-Nummer in Klammern
34. Seite 888: 73.314: 27.05.1949 → PKP
35. Seite 889: 73.338: 02.07.1947 → PKP
36. Seite 890: 73.374: 14.05.1945 → ČSD
37. Seite 891: 73.408: DR/o → PKP
38. Seite 892: 73.418: ČSD; 10.05.1949 → PKP
39. Seite 906: 174.02 DRB-Nummer in Klammern
40. Seite 938: 178.10: ÖStB streichen; † 29.08.1956; 178.13 DB streichen, DR/w setzen

41. Seite 939: 178.34 Baujahr 1906 (nicht 1905);
178.43–44 Baujahr 1907 (nicht 1906)
42. Seite 940: 178.73 MPS streichen;
178.99 → JDŽ 52-006 (nicht MPS)
43. Seite 940 und 941: 178.104–105 Baujahr 1909 (nicht
1910)
44. Seite 941: 178.114–116 Baujahr 1911 (nicht 1910),
178.117 Baujahr 1912 (nicht 1911)
45. Seite 941 und 942: 178.136, 142–148 Baujahr 1913
(nicht 1912)
46. Seite 941: 178.137–138 Baujahr 1912 (nicht 1913)
47. Seite 942: 178.167–172 Baujahr 1915 (nicht 1914)
48. Seite 967: 80.04: 29.02.1952 → SZD; 80.12–13 Baujahr
1910 (nicht 1909)
49. Seite 967: 80.05 und 80.16 ČSD, 1945 → MÁV; 80.06:
ČSD, 1947 → MÁV
50. Seite 969: 80.135 MÁV streichen, statt MPS ist SZD zu
setzen
51. Seite 970: 80.168: statt CFR ist SZD zu setzen
52. Seite 973: 80.988–993 Baujahr 1916 (statt 1915);
80.994 † 24.04.1952
53. Seite 973: 80.998 MPS streichen
54. Seite 974: 80.1951–1964 Baujahr 1918 (nicht 1917)
55. Seite 989: 180.10 † 15.12.1945; 180.20–24 Baujahr
1903 (nicht 1902)
56. Seite 991: 180.63–64 Baujahr 1904 (nicht 1903);
180.68 Baujahr 1903 (nicht 1904)
57. Seite 994: 180.514 Verbleib ČSD, † 04.12.1968
58. Seite 995: 180.529 DRB-Nummer in Klammer setzen,
PKP Tw 11-1 (weiterer Verbleib)
59. Seite 995: 180.533 PKP streichen; 180.549 † 1956;
180.552 † 1943
60. Seite 995: der Verbleib der 180.535 und der 180.536 ist
vertauscht!
61. Seite 1007: 380.112 DB; 04.11.1950 → ÖBB (nicht
ÖStB → ÖBB)

Abschließend möchten wir uns bei den aufmerksamen Lesern bedanken, die uns die von ihnen gefundenen Fehler mitgeteilt haben.

Die Autoren

Errata zu Band 4 der kkStB-Triebfahrzeuge

28. November 2013

1. Seite 1057: ergänzen bei 87.02: 19.02.1910 → Anschlussbahn Blansko, +1950
2. Seite 1078: 289.01 Hasw 161/50 (statt /51)
289.09 Hasw 190/51 (statt /52)
289.13 Hasw 97/48 (statt /47)
289.18 Hasw 191/51 (statt /52)
3. Seite 1096: 92.07 – 09 WrN 3172 – 3174/87 (statt /88)
4. Seite 1150: 196.02 +1928 (statt +1924)
5. Seite 1156: 97.15 KrLi 1799/87 (statt /86)
6. Seite 1156: 97.15 ÖStB; ÖBB 89.15; 29.07.1954 → Lammingtaler Schleppbahn
7. Seite 1158: ergänzen bei 97.74: 19.05.1952 → Kaučuk Kralupy
ergänzen bei 97.77: Weitergabe an Doly Falknov am 28.02.1929
8. Seite 1160: ergänzen bei 97.108/98 7023: ÖStB; ÖBB
9. Seite 1162: 97.159 +1926 (statt /+1927)
ergänzen bei 97.161: 11.07.1935 → GEC Neratovice,
→ Museumslok Plzeň
10. Seite 1164: ergänzen bei 97.205: Kassierungsdatum 1949, '50 → Kaučuk Kralupy
11. Seite 1166: 97.235 JDŽ 151-022; '47 → 150-002, → Jesenice N IV
12. Seite 1167: 97.247 – 248 KrLi 5553 – 5554/07 (statt /08)
13. Seite 1167: 97.253 → ČSD 310.0133, 31.08.1933 → Bat'a Zlín → † 1966
14. Seite 1177: ergänzen bei 197.35: Weitergabe an OZVD am 16.07.1935
15. Seite 1188: ergänzen bei 99.34 und 99.35: ÖBB (nach ÖStB)
ergänzen bei 99.64/98 1389: ÖStB; 25.04.1947 → JDŽ 153-011, → Boris Kidrič, Maribor, → Ajdovščina aufg.
ergänzen bei 99.65 ÖStB; ÖBB, Kassierungsdatum in Spalte rechts verschieben
16. Seite 1194: ergänzen bei 199.06/98 1364 und 199.10/98 1366: ÖBB (nach ÖStB)
199.12/98 1368: 04.07.1956 → ÖBB (statt 20.08.1956)
17. Seite 1240: U.41 +16.05.1960 (statt 29.10.1959)
18. Seite 1249: Versehentlich wurden die technischen Daten der Reihe Uv noch einmal bei der Reihe Z abgedruckt. Die richtigen Daten finden sich auf der letzten Seite dieses Dokuments.
19. Seite 1278: 1060.001 +18.04.1940 (statt 18.05.1940)
20. Seite 1285: 1084.001 und 002 Sim 50293 und 50294/13 (verbessern und ergänzen)
21. Seite 1347: Lokname TURAS (statt TUROS)

Abschließend möchten wir uns bei den aufmerksamen Lesern bedanken, die uns die von ihnen gefundenen Fehler mitgeteilt haben.

Die Autoren

zusätzlich die Namen SIGMUND GRAF THUN¹⁰, ZELL AM SEE, KRIMML und MITTERSILL. Ab 1905 lautete ihre Bezeichnung Z. 1–4, ab 1. 1. 1906 kam die Lokalbahn in staatlichen Besitz.

Nach 1918 blieben die Tenderlokomotiven bei den BBÖ, die sie zwischen 1929 und 1939 ausmusterten.

Quellen: [32, 48–50]

Technische Daten

	Z. 1–4 kkStB
Spurweite (mm)	760
Fester Radstand (mm)	2100
Gesamtradstand (mm)	2100
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	30
Treibradsterndurchmesser (mm)	700
Zylinderdurchmesser (mm)	290
Kolbenhub (mm)	400
Rahmen	innen
Steuerung	außen
Steuerungsart	Heusinger
Durchmesser des Kessels (mm)	920
Anzahl der Heizrohre	88
Durchmesser der Heizrohre (mm)	44
Überhitzer-Heizfläche	0.00
Kesselmitte über Schienenoberkante (mm)	1390
Größte Länge (mm)	6430
Höhe (mm)	3363
Rostfläche (m ²)	0.70
Feuerbüchsheizfläche (m ²)	3.10
Rohrheizfläche (wasserberührt) (m ²)	38.30
Kesselüberdruck (atm)	12.00
Anzahl der Sicherheitsventile	2
Sicherheitsventile (Art)	Coale
Sicherheitsventile (lichter Durchmesser) (mm)	50.80
Tragfedern Treibachse Länge unbelastet (mm)	900
Tragfedern Treibachse Federblätter (Stück)	13
Tragfedern Treibachse Breite (mm)	90
Tragfedern Treibachse Dicke (mm)	13
Treibstangenlänge (mm)	1150
Leermasse (t)	15.900
Dienstmasse (t)	19.400
Reibungsmasse (t)	17.800
Dienstgewicht 1. Achse (t)	6.400
Dienstgewicht 2. Achse (t)	6.600
Dienstgewicht 3. Achse (t)	6.400
Wasservorrat (m ³)	2.5
Kohlevorrat (m ³)	1.1