

Die Lokomotivfabriken und Lokomotiven von Georg Sigl

In der Hoffnung auf zusätzliche Aufträge trieb auch die Wiener Neustädter Fabrik die Entwicklung und den Bau von schmalspurigen Tender- und Schlepptenderloks voran. Die Lokomotiven waren durch einen außen liegenden Plattenrahmen und Hallische Kurbeln charakterisiert. Aufgrund des Außenrahmens konnte der Kessel der Lokomotiven tief angeordnet werden (Höhe der Kesselachse 1300 – 1400 mm über Schienenoberkante), was auf den Strecken mit nicht immer einwandfreiem Oberbau als vorteilhaft angesehen wurde. Die Bemühungen der Wiener Neustädter Fabrik waren nicht vergebens, die Máramaroser Salzbahn (Máramarosi Sóvasút), die Taracztalbahn (Taracsvölgyi Erdei Vasút), die Lokalbahnen Nagykároly – Somkút und Segesvár – Szentágota etc. bestellten gleichermaßen Lokomotiven aus Wiener Neustadt.

Der ständig zunehmende Eisenbahnverkehr machte längere, schwerere und schnellere Züge notwendig. Für deren Beförderung wurden Lokomotiven mit höherer Leistung benötigt, die wirtschaftlich betrieben werden konnten. So folgte – wenn auch verspätet – die Wiener Neustädter Fabrik den Beispielen aus Deutschland, England und Frankreich und begann vor allem auf dem neuen Gebiet der Schnellzugloks mit dem Verbundsystem zu experimentieren. Abgesehen von einigen früheren Versuchen,¹²⁸ hauptsächlich Umbauten, wurden die ersten österreichischen Verbund-Lokomotiven im Jahr 1889 von der Wiener Neustädter Fabrik an die KFNB geliefert (3363 – 3364/1889).¹²⁹ Den beiden ersten C-n2v-Güterzugloks¹³⁰ folgten im Jahr 1891 in zwei Lieferserien acht weitere (3547 – 3548/1891 und 3562 – 3567/1891). Große Ähnlichkeiten mit den KFNB-Lokomotiven der Reihe Ve bezüglich der Hauptabmessungen hatten übrigens die 282 Stück C-n2v-Güterzugloks der Kategorie IIIq (1911: Reihe 325), welche die MÁV-Maschinenfabrik im Jahr 1892 an die MÁV und KsOd lieferte.

In der Folge beschaffte die KFNB ausschließlich nur mehr Verbund-Güterzugloks. Bei den kkStB erschien die erste – von Karl Gölsdorf¹³¹ konstruierte und in der Wiener Neu-

städter Lokomotivfabrik gebaute – Verbundlokomotive ab 1893 (Reihe 59). Diese Lokomotive mit Heusinger-Steuerung (3636/1893) war eine Weiterentwicklung der ab 1888 für die kkStB, ebenfalls in Wiener Neustadt gebauten C-n2-Güterzugloks der Reihe 56 (3199/1888).

Bahn	KFNB		MÁV/KsOd
	Ve (1889)	Ve (1891)	IIIq
Reihe bzw. Kategorie	C-n2v	C-n2v	C-n2v
Bauart	C-n2v	C-n2v	C-n2v
Leergewicht	t	37,5	37,5
Dienstgewicht	t	42,0	42,0
Rostfläche	m ²	2,2	2,2
Dampfdruck	atm	12,0	12,0
Feuerrohre Anzahl		203	257
Feuerrohre Länge	mm	3500	3500
Feuerrohre Durchm.	mm	52,7	44
Heizfläche Feuerbox	m ²	9,5	9,5
Heizfläche Feuerrohre	m ²	117,5	124,0
Heizfläche gesamt	m ²	127,0	133,5
Zylinderdurchmesser	mm	740 / 480	740 / 480
Kolbenhub	mm	660	660
Treibraddurchmesser	mm	1440	1440
Achsstand gesamt	mm	3500	3500

Tabelle 29: Hauptdaten der C-n2v-Lokomotiven der KFNB und der MÁV/KsOd

Die erste österreichische Zweizylinder-Verbundlok mit Achsfolge 1'C wurde ebenfalls in Wiener Neustadt für die KFNB gebaut (3680/1893). Die Änderungen betrafen vor allem den Kessel: der Langkessel wurde um 200 mm nach hinten, der Dampfdom vom ersten Kesselschuss auf den dritten verlegt. Die Laufachse der Lokomotive wurde – im Gegensatz zur einfachen, in Radialrichtung einstellbaren Adams-Achse der ab 1895 ebenfalls in Wiener Neustadt gebauten 1'C-n2v-Lokomotive (3826/1895) der kkStB-Reihe 60¹³² – frei (also in radialer und axialer Richtung) einstellbar ausgeführt. Von dieser Type wurden – ähnlich wie bei den vorher behandelten C-n2v-Lokomotiven – zu Versuchszwecken auch einige Exemplare in Zwillingausführung (1'C-n2) gebaut.

¹²⁸ Die von der StEG im Jahr 1884 aus England bezogene Verbundlokomotive COMBERMERE (Sharp 3163/1884) der Bauart 1'AA-n3v, System Webb, war ein Einzelstück zu Versuchszwecken, welches sich aber nicht bewährte. (Francis William Webb [21.5.1835, Tixall/Staffordshire – 4.6.1906, Bournemouth], englischer Ingenieur, Lokomotivkonstrukteur)

¹²⁹ Die Maschinenfabrik der MÁV in Budapest hatte schon 1883, also 7 Jahre früher, unter der Fabriknummer 75 ihre erste Verbundlokomotive nach Plänen von Zsigmond Kordina gebaut. Die Versuchslok der Bauart B-n2vt wurde von den MÁV als Kategorie X eingereiht und mit der Nummer 568 in Betrieb genommen (1891: X 5154; 1911: 20,022). Aufgrund des Erfolgs der Lokomotive wurden bis auf eine Ausnahme alle Lokomotiven der Kategorie X in Verbundloks umgebaut. Auf die erste Verbundlok der MÁV für Hauptstrecken musste man aber trotzdem bis 1890 warten, als die Tandem-Lokomotiven, System Wolff, der Bauart 2'B-n4v (Kategorie Ie, 1911: Reihe 222) erschienen. (Zu Details siehe Sándor Tóth: A MÁV 222 sorozatú gőzmozdonyai [Die Dampflokomotiven Reihe 222 der MÁV]; in Vasúthistória Évkönyv, 1989, S. 15 – 47).

¹³⁰ Für eine ausführliche Beschreibung der Lokomotiven siehe: Hans Steffan: Vierzig Jahre Verbundlokomotive in Oesterreich, Teil I; in: Die Lokomotive 27 (1930) 2; S. 21 – 24

¹³¹ Karl Gölsdorf (8.6.1861, Wien – 18.3.1916, Wolfsbergkogel am Semmering), namhafter österreichischer Lokomotivkonstrukteur

¹³² Für eine Beschreibung der Lokomotive siehe: Lokomotiven der österreichischen Alpenbahnen, in: Die Lokomotive, 1 (1904) 2, S. 25 – 28

Die Lokomotivfabriken und Lokomotiven von Georg Sigl

Abbildung 46: Eine vermutlich in Reparatur befindliche kkStB-60er auf dem Werks-gelände. Möglicherweise war das Führerhaus durch einen Unfall beschädigt und musste neu aufgebaut werden. Datum der Aufnahme unbekannt. Foto: Stadtarchiv Wr. Neustadt

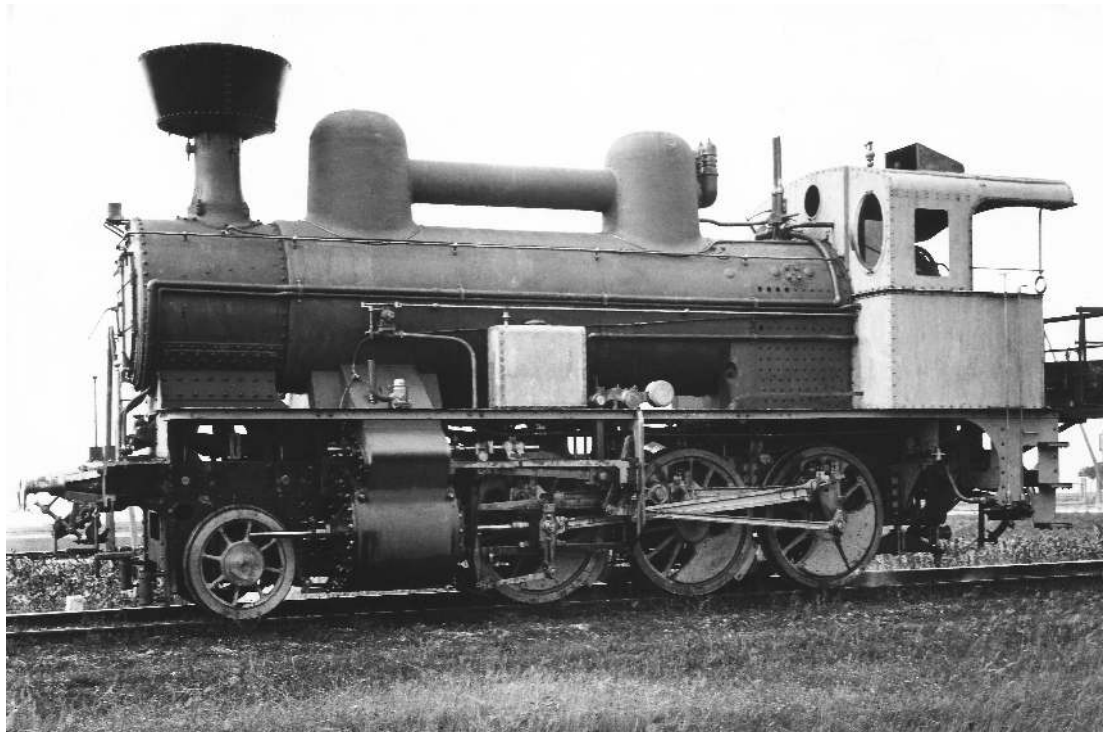
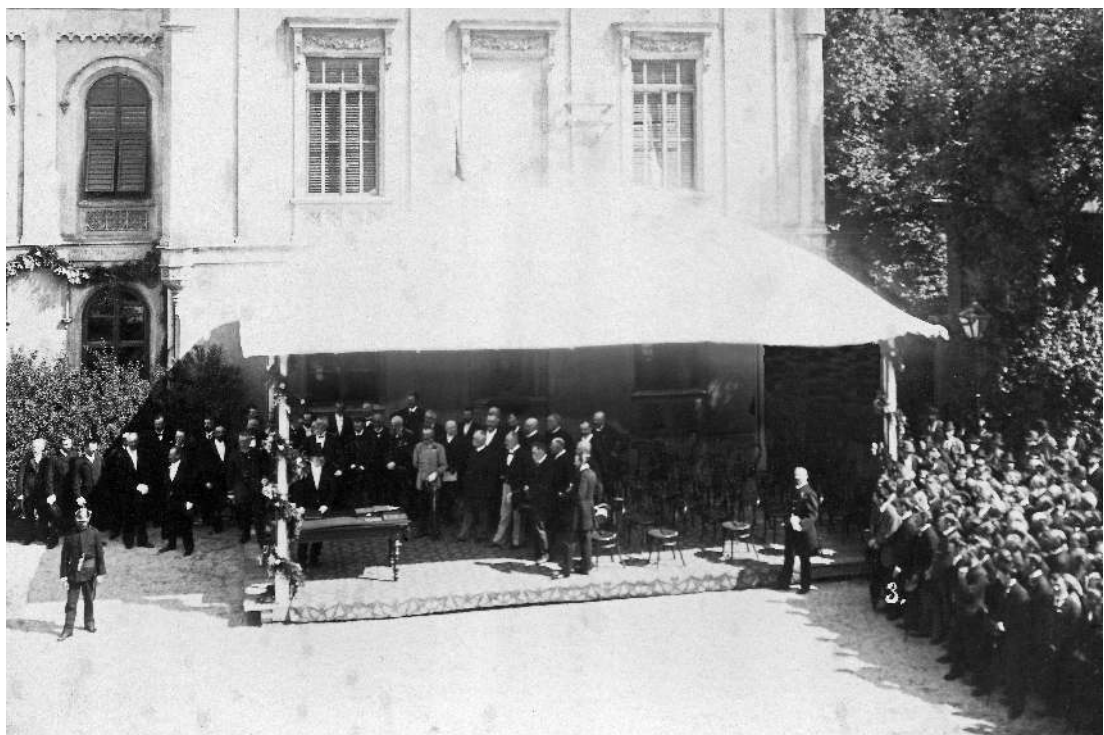


Abbildung 47: Am 3. Juli 1897 wurde die Fertigstellung der 4000. Lokomotive gefeiert. Um die Ehrengäste vor der Sonne zu schützen, war vor dem Direktionsgebäude ein Zelt errichtet worden. Foto: Stadtarchiv Wr. Neustadt



Die Lokomotivfabriken und Lokomotiven von Georg Sigl

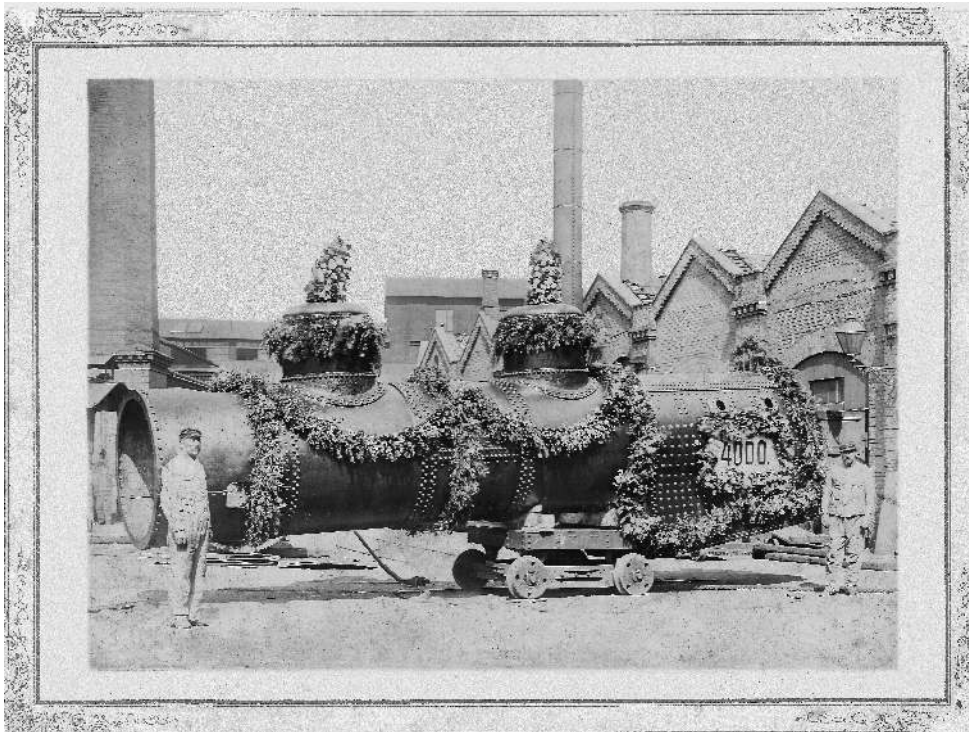


Abbildung 48: Der 4000. Kessel wurde 1897 in die 2'B1'-n2-Lokomotive Reihe II d Nr. 242 der KFNB eingebaut. Foto: Stadtarchiv Wr. Neustadt

Die ab Mitte der 1890er-Jahre gebauten österreichischen Schnellzugloks erreichten bis dahin nicht gesehene Ausmaße. Zu diesen Fahrzeugen gehörten auch die in den Jahren 1895 bis 1897 von der Wiener Neustädter Fabrik an die kkStB gelieferten Lokomotiven der Reihe 6. Dank der engen Kontakte mit der KFNB wurden viele neue Typen dieser Bahngesellschaft in Wiener Neustadt gebaut, so im Jahr 1895 Europas erste (und schwächste) Lokomotive der Atlantic-Type¹³³ mit der Achsfolge 2'B1' (3800/1895, KFNB II d 225), bzw. auch die 4000. Lokomotive der Fabrik im Jahr 1897.

Die beinahe 1000 PS starken Atlantic-Lokomotiven waren mit selbsttätiger und einfach wirkender Vakuumbremse (Niederdruck-Druckluftbremse), elektrischer Signalisierereinrichtung System Rayl, Sandstreueinrichtung System Gresham und Geschwindigkeitsmesser System Peyer ausgerüstet. Die KFNB setzte sie zur Beförderung der zwischen Wien und Krakau mit 90 km/h Geschwindigkeit verkehrenden Schnellzüge ein, die ein Gewicht von 150 – 180 t hatten. Bei Versuchen mit einer Lokomotive, die eine maximale Achslast von 14 t hatte, erreichte die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 126 km/h.

Bei neun Maschinen, die ab 1905 an die KFNB geliefert wurden, waren die Laufachsen mit innen liegenden Lagern anstelle der Außenlager ausgeführt. In den Jahren 1898 und 1900 lieferte die Fabrik elf bzw. sieben Stück 2'B1'-n2-Lokomotiven in verstärkter Form an die Warschau-Wiener Eisenbahn (WWE).

Bei der Wiener Stadtbahn verlief ein Teil des Streckennetzes unterhalb des Straßenniveaus. Nach dem Londoner Vorbild wurden auch in Österreich Versuche mit dem unterirdischen Dampftrieb unternommen. Eine der zwischen 1897 und 1899 an die kkStB gelieferten 24 Lokomotiven der Bauart 1'C1'-n2vt, nämlich die 3083 (4174/1899), wurde von der Fabrik so ausgeliefert, dass unter normalen Bedingungen der ins Freie entweichende Abdampf in den Wasserkasten der Lokomotive geleitet wurde. Dadurch sollte der Wasserdampfniederschlag an den Tunnelwänden vermieden oder zumindest reduziert werden. Aus dem Niederdruckzylinder der Lokomotive wurde der Abdampf über Rohrleitungen in einen speziell für diesen Zweck eingerichteten Teil des linken Wasserkastens geleitet. Zur Ableitung des im Kondensationskasten verbliebenen Restdampfes diente ein Entlüftungsrohr, das auf das Führerhaus-

¹³³ Die „Central Railroad of New Jersey“ beschaffte für ihre Züge, die zwischen New York und der Bäderstadt Atlantic-City verkehrten, Lokomotiven mit der Achsfolge 2'B1', nach denen diese Typen den Namen „Atlantic“ erhielt.

Die Lokomotivfabriken und Lokomotiven von Georg Sigl

dach führte. Mittels einer Bedieneinrichtung, die im Führerstand angeordnet war, konnte der Lokführer je nach Bedarf den Abdampf entweder in den Wasserkasten oder auf herkömmlichem Weg über das Blasrohr ins Freie leiten. Die mit der Lokomotive durchgeführten Versuche wurden bald beendet, einerseits wegen der Unzulänglichkeit der Kondensationseinrichtung, andererseits weil auf der Wiener Stadtbahn der Verkehr so stark zurückging, dass die modernen, schweren Tenderloks durch Lokomotiven kleinerer Leistung ersetzt wurden. Aus der Lokomotive 3083 wurde die Kondensationseinrichtung ausgebaut.

Im Jahr 1897 wurden die ersten österreichischen Lokomotiven mit Achsfolge 1'D für die kkStB gebaut (3950 – 3951/1897). Die Zweizylinder-Verbundlok wurde von Karl Gölsdorf ursprünglich für die Beförderung von Schnellzügen auf Bergstrecken entworfen. Mit der am 14. Mai 1897 übergebenen Lok 17001 (3950/1897) unternahm die kkStB ab dem 19. Mai 1897 über vier Tage Versuche auf der 13 km langen, an engen Bögen reichen Strecke Purkersdorf – Rekawinkel, die eine Steigung von 10 ‰ aufweist. Später wurde diese Type – mit etwas breiterer Feuerbox ausgerüstet – zu der in der größten Stückzahl gebauten österreichischen Lokomotivreihe. In Summe wurden von der Type 796 Exemplare gebaut, außer für die kkStB auch für die Südbahngesellschaft. An ihrer Produktion waren alle österreichischen Lokomotivfabriken beteiligt. Die von der Südbahngesellschaft für die Semmering- und die Brennerbahn bestellten Lokomotiven wurden alle von der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik geliefert (54 Stück). Diese wichen nur in kleinen Details von den 170ern der kkStB ab.

Charakteristikum der Lokomotiven waren die zwei Dampfdome mit dem Verbindungsrohr. Bei der Planung des Fahrwerks der Lokomotive setzte Gölsdorf die von Richard von Helmholtz¹³⁴ ausgearbeitete Theorie über die Einstellung von Lokomotiven in Bögen in die Praxis um, indem er die Laufachse und die zweite sowie die vierte Kuppelachse seitlich verschiebbar ausbildete. Mit dieser Lösung gelang es, die Abnutzung der Spurkränze und der Schienen wesentlich zu senken, was auf den österreichischen Bergbahnen von nicht geringer Bedeutung war.¹³⁵ Nichts bestätigt den Erfolg dieser Type besser, als die Tatsache, dass die Heißdampf-Zweizylinder-Variante der Nassdampf-Verbundlokomotiven erst im Jahr 1917 erschien.

Die Fabrik wurde neuerlich erweitert: Es wurden zwei neue Schmiedewerkstätten und Gießereien, eine Kesselschmiede, drei mechanische Werkstätten, eine Lokomotivenmontierung, eine Lackiererei, eine Tenderbauwerkstätte, eine Kupferschmiede und eine Modelltischlerei gebaut. Neun Dampfmaschinen mit einer Gesamtleistung von rund 500 PS lieferten die Energie zum Betrieb der Fabrikmaschinen. Zur Dampferzeugung dienten 23 Dampfkessel, für die Stromerzeugung standen zwei Dampfmaschinen zur Verfügung.

Bahn	KFNB IID		
Bauart	2'B1'-n2		
Baujahr	1895/96	ab 1897	
Spurweite	mm	1435	1435
Leergewicht	t	54,7	54,7
Dienstgewicht	t	60,6	60,6
Rostfläche	m ²	2,9	2,9
Kesseldurchmesser	mm	1470	1470
Feuerrohre Anzahl		230	229
Feuerrohre Länge	mm	4110	4110
Feuerrohre Durchmesser	mm	52,7	52,7
Dampfdruck	atm	13,0	13,0
Heizfläche Feuerbox	m ²	12,0	12,0
Heizfläche Feuerrohre	m ²	156,9	156,4
Heizfläche gesamt	m ²	168,9	168,4
Zylinderdurchmesser	mm	470	470
Kolbenhub	mm	600	600
Treibraddurchmesser	mm	2000	2000
Laufraddurchmesser	mm	1010	1010
Achsstand fest	mm	2300	2300
Achsstand gesamt	mm	8350	8350

Tabelle 30: Hauptdaten der 2'B1'-n2-Lokomotiven der KFNB

¹³⁴ Richard Wilhelm Ferdinand von Helmholtz (28.9.1852, Königsberg – 10.9.1934, München), deutscher Ingenieur, Lokomotivkonstrukteur, Konstrukteur, Oberkonstrukteur und später Geschäftsführer der Lokomotivfabrik Krauss in München. Mit seinem Namen ist die 1887 erschienene, wissenschaftliche Abhandlung über die Bogeneinstellung von Lokomotiven und die Abnutzung von Spurkränzen bzw. Schienen verbunden. Im Jahr 1888 setzte er seine eigene Theorie bei der Konstruktion des sogenannten Krauss-Helmholtz-Drehgestells in die Praxis um. Diese technische Lösung, die sich auf die vordere bzw. hintere Laufachse der Lokomotive bezieht, wurde bei vielen Lokomotiven – nicht nur Dampfloks – angewendet. Der Österreicher Karl Gölsdorf führte die Theorie von Helmholtz noch weiter und entwickelte die in axialer Richtung bewegliche Kuppelachse, die später im Lokomotivbau weit verbreitete sogenannte Gölsdorf-Achse.

¹³⁵ Für eine detaillierte Behandlung der Lokomotiven der kkStB-Reihe 170 siehe: Hans Steffan: 1D Verbund-Güterzuglokomotive Bauart Gölsdorf, Reihe 170 der k.k. öst. St.-B.; in: Die Lokomotive, 14 (1917) 7, S. 137 – 141

AG vorm. G. Sigl, Wr. Neustadt – Fabriknummernliste

FNr.	Bj.	Type	Sw.	Bauart	Abnahme	Besteller / Schicksal der Lokomotiven	kass.
4539	1903	169	n	E-n2v	30.11.1903	kkStB 18058 → 01.01.1905:kkStB 180.58 → 1918:ČSD-kk 180.58 → 01.01.1925:ČSD 523.030 → 1927:ČSD 524.224 → 20.06.1939:DRG 57 708 → 1944:BMB 524.224 → 1945:ČSD 524.224	08.12.1967
4540	1903	169	n	E-n2v	09.12.1903	kkStB 18059 → 01.01.1905:kkStB 180.59 → 1918:ČSD-kk 180.59 → 01.01.1925:ČSD 523.031 → 1927:ČSD 524.216 → 14.03.1939:BMB 524.216 → 09.05.1945:ČSD 524.216	25.06.1968
4541	1903	169	n	E-n2v	18.12.1903	kkStB 18060 → 01.01.1905:kkStB 180.60 → 1918:ČSD-kk 180.60 → 01.01.1925:ČSD 523.032 → 1930:ČSD 524.279 → 14.03.1939:BMB 524.279 → 09.05.1945:ČSD 524.279	25.04.1967
4542*	1903	169	n	E-n2v	29.12.1903	kkStB 18061 → 01.01.1905:kkStB 180.61 → 1918:ČSD-kk 180.61 → 01.01.1925:ČSD 523.033 → 1925:ČSD 524.204 → 14.03.1939:BMB 524.204 → 09.05.1945:ČSD 524.204 → 01.11.1967:ČSD K 318	
4543	1903	169	n	E-n2v	12.01.1904	kkStB 18062 → 01.01.1905:kkStB 180.62 → 11.11.1918:DÖStB 180.62 → 1919:FS → 1924:FS 477.063 → 14.07.1941:MÁV/L → 07.04.1943:FS 477.063	10.1952
4544	1904	169	n	E-n2v	25.01.1904	kkStB 18063 → 01.01.1905:kkStB 180.63 → 11.11.1918:DÖStB 180.63 → 21.10.1919:ÖStB 180.63 → 01.04.1921:BBÖ 180.63	1929
4545	1904	169	n	E-n2v	03.02.1904	kkStB 18064 → 01.01.1905:kkStB 180.64 → 11.11.1918:DÖStB 180.64 → 21.10.1919:ÖStB 180.64 → 01.04.1921:BBÖ 180.64	1932
4546*	1904	169	n	E-n2v	08.02.1904	kkStB 18065 → 01.01.1905:kkStB 180.65 → 11.11.1918:DÖStB 180.65 → 21.10.1919:ÖStB 180.65 → 01.04.1921:BBÖ 180.65 → 25.11.1938:DRG 57 001' → 1945:JdŽ 135-007	1948
4547	1904	169	n	E-n2v	26.02.1904	kkStB 18066 → 01.01.1905:kkStB 180.66 → 11.11.1918:DÖStB 180.66 → 21.10.1919:ÖStB 180.66 → 01.04.1921:BBÖ 180.66	1930
4548	1904	169	n	E-n2v	07.03.1904	kkStB 18067 → 01.01.1905:kkStB 180.67 → 11.11.1918:DÖStB 180.67 → 21.10.1919:ÖStB 180.67 → 01.04.1921:BBÖ 180.67	1936
4549	1904	170	n	IC1-n2vt	28.03.1904	kkStB 22901 → 01.01.1905:kkStB 229.01 → 1918:PKP-A → 1926:PKP OKI 12-01 → 1939:DRG → 1941:DRG 75 851 → 1945:SŽD T75-851	
4550	1904	170	n	IC1-n2vt	07.04.1904	kkStB 22902 → 01.01.1905:kkStB 229.02 → 1918:PKP-A → 1926:PKP OKI 12-02 → 1939:GedOB OKI 12-02 → 1941:DRG 75 852 → GedOB 75 852 → 1945:PKP-B → 1946:PKP OKI 12-01 → 1954:KlemenC OKI 12-01	
4551*	1904	170	n	IC1-n2vt	13.04.1904	kkStB 22903 → 01.01.1905:kkStB 229.03 → 1918:PKP-A → 1926:PKP OKI 12-03 → 09.1939:NKPS OKI 12-03 → 1943:DRG 75 869 → 27.04.1945:ÖStB/T → 1946:ÖStB-SU/T → 09.12.1947:JdŽ/T → 31.12.1948:JdŽ 116-037 → 1953:JŽ 116-037 → Sisak 116-037 → [PTMZ] 116-037	
4552	1904	170	n	IC1-n2vt	22.04.1904	kkStB 22904 → 01.01.1905:kkStB 229.04 → 11.11.1918:DÖStB 229.04 → 21.10.1919:ÖStB 229.04 → 01.04.1921:BBÖ 229.04 → 25.11.1938:DRG 75 701 → 27.04.1945:ÖStB/T → 1946:ÖStB-SU/T → 26.10.1955:ÖBB 75.701	05.10.1961
4553*	1904	170	n	IC1-n2vt	21.04.1904	kkStB 22905 → 01.01.1905:kkStB 229.05 → 1918:ČSD-kk 229.05 → 01.01.1925:ČSD 354.001 → 03.1939:MÁV → 26.09.1939:MÁV 343.307 → 28.11.1944:DRG → 1945:SŽD 343.307	1948
4554	1904	170	n	IC1-n2vt	02.08.1904	kkStB 22906 → 01.01.1905:kkStB 229.06 → 11.11.1918:DÖStB 229.06 → 21.10.1919:ÖStB 229.06 → 01.04.1921:BBÖ 229.06 → 25.11.1938:DRG 75 702 → 27.04.1945:ÖStB 75 702 → 01.04.1953:ÖBB 75.702	10.09.1962
4555	1904	170	n	IC1-n2vt	10.08.1904	kkStB 22907 → 01.01.1905:kkStB 229.07 → 1918:ČSD-kk 229.07 → 01.01.1925:ČSD 354.002 → 19.10.1938:DRG → 12.1938:ČSD 354.002 → 14.03.1939:BMB 354.002 → 09.05.1945:ČSD 354.002	20.06.1960
4556	1904	153	n	C-n2t		BNB VIa 116 → 1908:kkStB 162.10 → 1918:ČSD-kk 162.10 → 01.01.1925:ČSD 313.410 → 20.06.1939:DRG 98 1208 → 09.05.1945:ČSD 313.410	07.02.1956
4557*	1904	153	n	C-n2t		BNB VIa 117 → 1908:kkStB 162.11 → 1918:ČSD-kk 162.11 → 01.01.1925:ČSD 313.411 → 20.06.1939:DRG 98 1209 → 09.05.1945:ČSD 313.411 → 28.11.1952:ČS-Ind	
4558*	1904	143	n	C-n2t		NLB 4 'Zauchtel' → 1905:NLB 1' → 1918:NMD 1 → 1931:NMD 310.908 → 24.02.1938:ČSD 310.908 → 1948:ČSD 310.0136 → 1953:ČS-Ind	

4542† 26.10.1967

4546ⁱⁿ Slowenien ausgemustert

4551^{erhalten, aufbewahrt:} Hrvatski Željeznički Muzej (Kroatisches Eisenbahnmuseum), Zagreb, Kroatien

4553^{Lokomotive kam mit der Annexion der Südslowakei und der Karpatoukraine zu den MÁV;} 1948: Lvovskaja (Sowjetunion)

4557^{1952:} Karbo Benátky, Benátky nad Jizerou, Tschechoslowakei

4558^{1953:} Zelezarny (Landwirtschaft?), Prakovce, Tschechoslowakei

AG vorm. G. Sigl, Wr. Neustadt – Fabriknummernliste

FNr.	Bj.	Type	Sw.	Bauart	Abnahme	Besteller / Schicksal der Lokomotiven	kass.
4559	1904	164	n	2'B-n2v	31.05.1904	kkStB 20604 → 01.01.1905:kkStB 206.04 → 1918:ČSD-kk 206.04 → 01.01.1925:ČSD 265.001	24.08.1936
4560	1904	164	n	2'B-n2v	22.06.1904	kkStB 20605 → 01.01.1905:kkStB 206.05 → 11.11.1918:DÖStB 206.05 → 21.10.1919:ÖSTB 206.05 → 01.04.1921:BBÖ 206.05	1937
4561	1904	164	n	2'B-n2v	09.06.1904	kkStB 20606 → 01.01.1905:kkStB 206.06 → 11.11.1918:DÖStB 206.06 → 21.10.1919:ÖSTB 206.06 → 01.04.1921:BBÖ 206.06 → 25.11.1938:DRG 13 151 → 05.1941:DRG A 6 → 27.04.1945:ÖStB A 6	1952
4562*	1904	164	n	2'B-n2v	30.06.1904	kkStB 20607 → 01.01.1905:kkStB 206.07 → 11.11.1918:UDŽ → 05.1919:PKP-A → 1926:PKP Pd14-01 → 1939:GedOB Pd14-01 → 1941:DRG 13 168 → 01.01.1943:DRG A	
4563	1904	167	n	2'C-n2		BNB IIb 133 → 1908:kkStB 127.03 → 1918:ČSD-kk 127.03 → 01.01.1925:ČSD 353.003 → 15.03.1939:SŽ 353.003 → 09.05.1945:ČSD 353.003	1947
4564	1904	Kessel				Ersatzkessel BNB	
4565	1904	168	n	D-n2		BNB Va 153 → 1908:kkStB 74.03 → 1918:ČSD-kk 74.03 → 01.01.1925:ČSD 414.103 → 14.03.1939:BMB 414.103 → 09.05.1945:ČSD 414.103	1960
4566	1904	168	n	D-n2		BNB Va 154 → 1908:kkStB 74.04 → 1918:ČSD-kk 74.04 → 01.01.1925:ČSD 414.104 → 14.03.1939:BMB 414.104 → 09.05.1945:ČSD 414.104	01.11.1961
4567	1904	130	n	C-n2		kkMB-BD 5.54 → 1913:BHLB 5.54 → 1918:SHS 5.54	< 1933
4568	1904	138	n	1'C-n2v	23.09.1904	kkStB 16081 → 01.01.1905:kkStB 60.181 → 1918:PKP-A → 1926:PKP Tii 2-94	< 1935
4569	1904	138	n	1'C-n2v	06.10.1904	kkStB 16082 → 01.01.1905:kkStB 60.182 → 11.11.1918:DÖStB 60.182 → 21.10.1919:ÖSTB 60.182 → 1920:FS → 1924:FS 604.057	24.01.1936
4570	1904	138	n	1'C-n2v	25.10.1904	kkStB 16095 → 01.01.1905:kkStB 60.195 → 1918:PKP-A → 1926:PKP Tii 2-100 → 09.1939:NKPS Tii 2-100 → 1941:DRG-GVD → 1944:SŽD Tii 2-100	
4571	1904	138	n	1'C-n2v	10.11.1904	kkStB 16096 → 01.01.1905:kkStB 60.196 → 1918:PKP-A → 1926:PKP Tii 2-101 → 09.1939:NKPS Tii 2-101 → 1945:SŽD Tii 2-101 → 1947:SU-lnd Tii 2-101	
4572	1904	164	n	2'B-n2v	09.12.1904	kkStB 20619 → 01.01.1905:kkStB 206.19 → 11.11.1918:DÖStB 206.19 → 21.10.1919:ÖSTB 206.19 → 01.04.1921:BBÖ 206.19	1932
4573	1904	164	n	2'B-n2v	01.12.1904	kkStB 20620 → 01.01.1905:kkStB 206.20 → 11.11.1918:DÖStB 206.20 → 21.10.1919:ÖSTB 206.20 → 01.04.1921:BBÖ 206.20	1934
4574	1904	164	n	2'B-n2v	13.12.1904	kkStB 20621 → 01.01.1905:kkStB 206.21 → 11.11.1918:DÖStB 206.21 → 21.10.1919:ÖSTB 206.21 → 01.04.1921:BBÖ 206.21 → 25.11.1938:DRG 13 156 → 1941:DRG Vz 20 → DRG A 20 → 27.04.1945:ÖStB A 20 → 05.1949:ÖStB A 4	1950
4575	1904	131	n	C-n2		JSC 53 → 1920:SEK Dg 74 → BDŽ	
4576	1904	131	n	C-n2		JSC 54 → 1920:SEK Dg 75 → BDŽ	
4577*	1905	146	n	1'D-n2v	02.05.1905	SB 170 3037 → 1923:SHS 170.3037 → 1933:J DŽ 24-032 → 1941:DRG 56 4206 → 1945:J DŽ 24-032	21.02.1949
4578*	1905	146	n	1'D-n2v	04.05.1905	SB 170 3038 → 1923:SHS 170.3038 → 1933:J DŽ 24-033 → 1941:DRG 56 4207 → 1945:J DŽ 24-033	21.02.1949
4579	1905	Kessel				Ersatzkessel BNB	
4580*	1905	146	n	1'D-n2v	04.07.1905	kkStB 170.10 → 1918:PKP-A → 1926:PKP Tr11-03 → 09.1939:NKPS Tr11-03 → 1941:DRG-GVD → VR → SŽD Tr11-03	
4581*	1905	146	n	1'D-n2v	26.06.1905	kkStB 170.11 → 1918:ČSD-kk 170.11 → 01.01.1925:ČSD 434.201 → 14.03.1939:BMB 434.201 → 09.05.1945:ČSD 434.201	07.05.1971
4582*	1905	146	n	1'D-n2v	16.06.1905	kkStB 170.12 → 1918:ČSD-kk 170.12 → 01.01.1925:ČSD 434.002 → 1937:ČSD 434.2210 → 14.03.1939:BMB 434.2210 → 09.05.1945:ČSD 434.2210 → 24.03.1972:ČSD K 525	12.03.1973
4583	1905	146	n	1'D-n2v	06.07.1905	kkStB 170.13 → 11.11.1918:DÖStB 170.13 → 21.10.1919:ÖSTB 170.13 → 01.04.1921:BBÖ 170.13 → 1923:FS → 1924:FS 729.096 → 1941:DRG/L	
4584	1905	146	n	1'D-n2v	15.06.1905	kkStB 170.14 → 1918:ČSD-kk 170.14 → 01.01.1925:ČSD 434.003 → 1937:ČSD 434.2229 → 14.03.1939:BMB 434.2229 → 09.05.1945:ČSD 434.2229	26.10.1967
4585	1905	146	n	1'D-n2v	27.06.1905	kkStB 170.15 → 1918:ČSD-kk 170.15 → 01.01.1925:ČSD 434.004 → 1933:ČSD 434.254 → 14.03.1939:BMB 434.254 → 09.05.1945:ČSD 434.254	04.12.1968
4586	1905	164	n	2'B-n2v	03.05.1905	(kkStB 20622) → kkStB 206.22 → 11.11.1918:DÖStB 206.22 → 21.10.1919:ÖSTB 206.22 → 01.04.1921:BBÖ 206.22 → 25.11.1938:DRG 13 157 → 30.09.1941:DRG A 7 → 27.04.1945:ÖStB A 25 ¹ → 01.04.1953:ÖBB Vz.900713 → 1957:ÖBB Vz.01005	06.04.1959

4562 1919: DOKP Stanisławów (heute Ukraine) 1.1.1943: R Heizlokomotive

4577 in Slowenien ausgemustert

4578 in Slowenien ausgemustert

4580 VR: R 1524 mm; 1949: Oktjabrskaja, Sowjetunion

4581 1924: R 1'D-h2

4582 † 6.10.1971