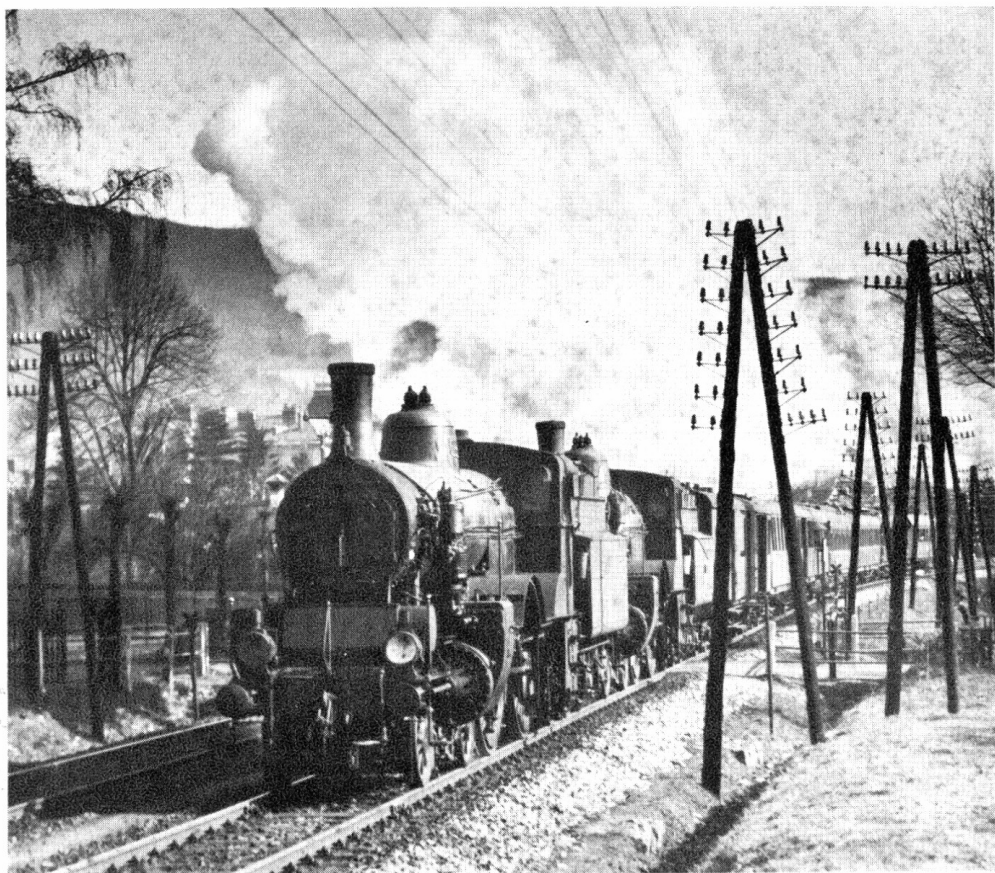


# BERÜHMTE ÖSTERREICHISCHE LOKOMOTIVEN

Die Reihen 6, 106, 206 und 306



**EISENBAHN-Steckbrief 4**

**Berühmte österreichische Lokomotiven**  
**Steckbrief 4**

**DIE REIHEN 6, 106, 206 UND 306**

**Zusammengestellt von**  
**Alfred HORN**  
**unter Mitarbeit von**  
**Ing. Wilhelm URBANCZIK**  
**Erich HOCH (Statistik)**  
**Typenskizzen: Johannes NOWOTNY**

Alle Rechte vorbehalten

© Copyright 1969 by  
Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann Industrie- und Fachverlag, 1010 Wien  
Druck: Buch- und Kunstdruckerei Weiss & Co., 1030 Wien

---

Titelbild: Reihe 206 in Doppelbespannung mit Orientexpresß bei der Auffahrt  
zum Rekawinkler Berg in Eichgraben/Altlengbach. Foto: Zell/Griebl

## Die 6er-Reihen

### Reihe 6:

Innenpolitische Gründe waren maßgebend, daß die Regierung auf die Bahnverwaltung einwirkte, den Einzugsverkehr zwischen Wien und Salzburg bzw. Wien und Prag zu verbessern. Die damals eingesetzten Schnellzugsmaschinen der Reihe 4 brauchten mit 100–150-t-Zügen:

Wien–Salzburg	313 km	7.26 h
Wien–Eger	455 km	9.16 h
Wien–Prag	351 km	6.51 h
Krakau–Lemberg	342 km	8.00 h

Obering. Littrow schlug vor, in die Reihe 4 stärkere Kessel einzubauen, doch ergab eine eingehende Nachberechnung, daß die erhoffte Mehrleistung von 25 % keine wesentlichen Fahrzeitverkürzungen erlaubt hätte.

Dr. Ing. Karl Gölsdorf war knapp vor jenem Zeitpunkt in die damalige Generaldirektion der kkStB einberufen worden und hatte im April 1891 den ersten Entwurf für eine 2B-Schnellzugmaschine ausgearbeitet. Diesem Entwurf folgten noch einige weitere, teilweise mit Innenzylindern und Außenrahmen. Als die Zugförderung nach einer kräftigen 2B-Schnellzugmaschine verlangte, die bei maximal 14 t Achsdruck 200 t befördern konnte, legte Gölsdorf seinen Entwurf vor. Nach den guten Erfolgen der Verbundmaschinen der Reihe 59 (im Oktober 1894 wurden zwischen Wien und Amstetten Vergleichsfahrten durchgeführt, wobei die Verbundtype 59 etwa 18 % Brennstoffersparnis gegenüber den Zwillingsmaschinen der Reihe 56 erzielte), wagte es Gölsdorf, seine neue 2B-Schnellzugmaschine gleichfalls mit einem Verbundtriebwerk auszustatten.

Die 2v-Bauart Gölsdorf hatte keine beweglichen Teile, brauchte daher auch keine besondere Wartung und war allen gleich alten 2v-Bauarten an Einfachheit überlegen und unbedingt zuverlässig. Gölsdorfs 2v fuhren ebenso gut an wie Zwillingslokomotiven, die nicht für hohe Grenzfüllungen gebaut waren.

Ihr Nachteil war, daß sie gegenüber anderen Bauarten um 6–12 % höhere Zylinderfüllungen erforderten.

Für die Weltausstellung in Chicago (1893) hatte die „New York Central“ eine 2B (Bahn-Nr. 999) gebaut, die mit 2184-mm-Treibrädern bei Probefahrten 160 km/h und bei einer Sonderfahrt zwischen Syracuse und Buffalo am 10. Mai 1893 vorübergehend 186,9 km/h erreichte. Dauergeschwindigkeit mit 4-Wagen-Zug 160 km/h. Ihr Erfolg bestärkte Gölsdorf in seiner Überzeugung, daß man mit einer 2B 2v 120–130 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen könnte (in Österreich war damals die Höchstgeschwindigkeit mit 80–90 km/h begrenzt).

Er wählte Treibräder von 2100 mm Durchmesser, damit mindestens 100 km/h dauernd eingehalten werden könnten. Das sicherte bei 90–100 km/h mäßige Drehzahlen und geringe Triebwerkabnutzung. (Damals gab es noch keine Zentralschmierung, automatische Schmierpressen usw.!)

Bei langsamer Fahrt mit Personenzügen war allerdings die Feueranfachung wegen der merklich längeren Auspuffpausen unbefriedigend.

Gölsdorf stellte erstmalig in Österreich Rost und Feuerkiste über den Rahmen, doch zwischen die Räder. Dies bewirkte ein von den herkömmlichen Schnell-

zugslokomotiven gänzlich abweichendes Aussehen und leitete gemeinsam mit einigen weiteren Gölsdorf-Spezialitäten den bekannten Österreich-Stil der Schnellzugmaschinen ein.

Die Kesselmittellage von 2580 mm war um etwa 500 mm höher als bei den bisherigen 2'B. Dennoch mußte der Hauptrahmen nach der Treibachse um 320 mm ausgeschnitten werden, um die außen 2,7 m lange Feuerkiste unterbringen zu können. Erstmals ordnete Gölsdorf bei dieser Bauart 2 Dome mit Verbindungsrohr an, um den Dampfraum zu vergrößern. Die Erfahrungen der STEG mit den Doppeldomen der 1B1-Reihe 205 usw. ermutigten Gölsdorf zu diesem Schritt. Der Regler war im vorderen Dom angeordnet und wurde durch Seitenzug bewegt. Vom Dom führte ein senkrechtes Dampfrohr zum Hochdruckzylinder.

Die Zylinderdurchmesser gleichen der C-Reihe 59, doch der Hub war mit 680 (statt 632 mm) bemessen.

Dies erlaubte, das Triebwerk leichter zu halten. Der große Niederdruckzylinder zwang jedoch, den vorderen Hauptrahmen um etwa 120 mm einzuziehen. Die Außensteuerung Bauart Heusinger war damals in Österreich noch ungewohnt.

Bei der Durcharbeitung des Entwurfes zeigte sich, daß zur Einhaltung des zulässigen Achsdruckes von 14,4 t das Drehgestell stärker als bisher zum Tragen herangezogen werden mußte. Das Schornsteinmittel war genau über der 1. Laufachse. Das Drehgestell hatte den ungewöhnlich großen Radstand von 2700 mm; sein Zapfen lag 90 mm hinter seiner Mitte, um den Achsdruck der führenden Laufachse etwas herabzusetzen. Die Last wurde beidseits des Drehgestellzapfens durch 2 Kugelpfannen aufgenommen. Der Drehgestellzapfen hatte **kein** Seitenspiel! Das erschwerte das Durchfahren enger Gleisbögen (unter 150 m) Halbmesser. Die Lokomotive hatte die einfache Luftsaugbremse Bauart Hardy, welche kniehebelartig auf die beiden gekuppelten Achsen wirkte. Ab 1896 (6.17) erhielt sie die selbsttätige Umschaltluftsaugbremse.

Bei Probefahrten erreichte man mit einem 2-Wagen-Zug 130 km/h, mit 140 t Belastung auf ebener Strecke 108 km/h. Ein Sonderzug Wien–Budweis (213 km mit vielen langen 10-‰-Steigungen und 285-m-Bögen) hatte nur 2 h 50' Fahrzeit = 75 km/h!

Ihr Einsatz erlaubte viele Fahrplanverbesserungen.

So konnte die Fahrzeit des 140 t schweren Bäderzuges Wien–Eger (Karlsbad) von 12 auf 8 Stunden gesenkt werden. Wien–Prag (351 km) wurde in 6 h 46' (mit 4 Aufenthalt = 21'), Wien–Wels mit dem 160 t schweren Orient-Expreß in 3 h 51' zurückgelegt. Im Gefälle wurde bis 90 km/h gefahren; größere Bahnhöfe wurden mit 50–60 km/h durchfahren.

Gölsdorf gibt ihre Leistung mit 900–1000 PSi an.

Dauerleistung:

250 t: 0 ‰ – 93 km/h, 10 ‰ – 35 km/h,

160 t: 0 ‰ – 105 km/h, 10 ‰ – 60 km/h.

Die 6er fuhren vor allem mit den Schnellzügen Wien–Prag, Gmünd–Eger und Wien–Salzburg, auch Prag–Budweis–Linz und Krakau–Lemberg sowie Lemberg–Czernowitz.



### Reihe 106:

Die Rahmenkröpfung auf der Niederdruck-Seite der 6er ergab im Betrieb oft Anrisse.

Ab 1898 wurde daher der Rost (durch Schrägstellung der Feuerbüchsrückwand) auf 3 m<sup>2</sup> vergrößert und die Abkröpfung des Hauptrahmens auf der Niederdruck-Seite durch einen Rahmenausschnitt vermieden. Der Hauptrahmen wurde so leichter, fester und war einfacher zu bearbeiten. Der Hochdruckzylinder wurde um 70 mm zurückgeschoben.

Das Drehgestell erhielt eine Bremse.

Diese Lokomotiven wurden als Reihe 106 bezeichnet, und kamen 1898 bis 1902 mit 99 Stück in Dienst. Ihre Leistungen waren etwas höher als die der 6er.

### Reihe 206:

1902 dachte man daran, die 106 mit Überhitzer auszurüsten; um das Drehgestell nicht zu überlasten, mußte der Langkessel gekürzt werden.

Unter dem Eindruck einer Studienreise nach England war Gölsdorf bestrebt, das etwas unruhige Außenbild der 106 zu verbessern. Die Radkästen wurden durch gewölbte Bleche ersetzt. Der Doppeldom mit Verbinderrohr, welcher sehr sorgsame Bördelarbeit erforderte, wich einem einfachen Dom. Der Urentwurf sah nur 3350 mm Rohrlänge (statt 4400 mm) vor. Der Schlot lag in Drehgestellmitte, der Dom über der 2. Laufachse, die Sicherheitsventile mit Dampfhaube über der Treibachse.

Bei der Ausführung legte Dr. Ing. Gölsdorf das Kesselmittel von 2580 mm auf 2800 mm über Schienenoberkante. Das erlaubte, die Krestiefe um 210 mm und die direkte Heizfläche von 11,5 auf 13,5 m<sup>2</sup> zu vergrößern.

Die Rohrlänge wurde mit 3900 mm bemessen. Durch eine geänderte Rohrteilung konnten im Langkessel 219 statt 205 Feuerrohre untergebracht werden, so daß die Heizfläche mit 135 m<sup>2</sup> (106er 140 m<sup>2</sup>) zahlenmäßig fast gleich groß, dank der größeren direkten Heizfläche und der kürzeren Feuerrohre jedoch leistungsfähiger war.

Bei 206.01–03 saß der Dom am 1. Kesselschuß und trug die Sicherheitsventile. Die 206.03 erhielt einen von der Feuerkiste geheizten, unter dem Langkessel liegenden Überhitzer, Bauart Gölsdorf, der sich jedoch im Betrieb nicht bewährte und bald ausgebaut wurde.

Lauf- und Triebwerk der 206 war gleich mit der 106. Ab 206.04 wurde der Dom auf den 2. Kesselschuß verlegt, wodurch sie äußerlich gewann und eine der schönsten festländischen Lokomotiven wurde. 1903/07 kamen 70 206er in Dienst. Dr. Sanzin gibt ihre Höchstleistung mit 940 PS bei 90 km/h an. Die OBB gab ihre **Dauerleistung** mit 155 t auf 10 ‰ mit 50 km/h, und 225 t auf 10 ‰ mit 35 km/h an.

### Reihe 306:

1904 bestellten die Bukowinaer Lokalbahnen eine Ct h2 mit Rauchrohrüberhitzer Bauart Schmidt.

1905 erhielt die nö. Landesbahn eine C1t-h2 mit 760 mm Spurweite. 1906 stellte die ONWB eine 1C-h2 (später 460.01) in Dienst.

Da sich alle 3 Bauarten im Betrieb bewährten, bestellten auch die kkStB 1907 drei 2B-h2v, Reihe 306, die 1908 abgeliefert wurden. Man hat der kkStB und vor allem Gölsdorf im Schrifttum wiederholt vorgehalten, daß sie sich erst so spät entschlossen, den Schmidt-Überhitzer einzuführen. Wenn Gölsdorf hier zögerte, so muß erinnert werden, daß viele seiner damaligen Fachkollegen gleich ihm zugewartet haben, bis Kolbenschieber, Stopfbüchsen usw. in allen Teilen völlig betriebssicher waren. Dr. Garbe schildert in seinem Buch „Die Dampflokomotiven der Gegenwart“, welche erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden waren, bis die Heißdampflokomotiven brauchbar waren. Auch Direktor Hammel, Maffei und Oberbaurat Courtin (badische StB) übernahmen den Schmidt-Überhitzer nur zögernd. Namhafte französische Fachleute lehnten ihn überhaupt ab. Die ungarische StB führte ihn erst 1911 ein!

Garbe war intern weniger gehemmt wie Gölsdorf und konnte von Haus aus ganz neue Bauarten (P 6, G 8, S 6, P 8, T 8) einführen, während Gölsdorf gezwungen war, möglichst viele Bestandteile bestehender Bauarten bei den neuen Heißdampflokomotiven zu übernehmen und sich eng an die Grundformen vorhandener Naßdampftypen anzulehnen. Wie viele seiner Kollegen verkannte er den Wert einer hohen Überhitzung. Hierbei war jedoch mitentscheidend, daß man aus Sparsamkeitsgründen vermied, das teure pennsylvanische Heißdampfzylinderöl zu kaufen. Auch bei den österreichischen Kohlen, die aschenreich waren und zum Backen neigten, mußte die Rostbeanspruchung im Betrieb auf 350–400 kg/m<sup>2</sup> und Stunde beschränkt bleiben, während zum Beispiel die oberschlesischen Kohlen 450–550 kg/m<sup>2</sup> zuließen.

Bei der neuen h2v wurde die Niederdruck-Seite unverändert beibehalten. Der Hochdruckzylinder wurde von 500 auf 520 mm Durchmesser vergrößert. Damit verschlechterte sich das schon bisher knappe Zylinderraumverhältnis und die beidseitige Leistungsverteilung. Da aus Sparsamkeit auch die äußere Steuerung unverändert beibehalten werden mußte, erhielt der Kolbenschieber äußere Einströmung. Die längeren Stopfbüchsen (äußere Einströmung) zwangen, den Hochdruckzylinderblock um 155 mm nach vorne zu verschieben. Hochdruck- und Niederdruckzylinder lagen nun nicht mehr in einer Querebene.

Durch das Mehrgewicht des Überhitzers stieg die Belastung des Drehgestelles auf 28 t. Auch die Erhöhung des Kesseldrucks von 13 auf 15 atü ergab ein Mehrgewicht.

Im Dauerbetrieb nahm die 306 260 t auf 10 ‰ mit 45 km/h und sparte gegenüber der 206 etwa 15 ‰ Kohle ein (in der ersten Zeit sogar bis zu 18 ‰). Sie hatte etwa 10 ‰ Mehrleistung gegenüber der 206.

Auf Grund der guten Leistungen der 6er-Serien entschloß sich auch die Südbahn zur Beschaffung von insgesamt 48 Maschinen der Reihen 106, 206 und 306. Die 3 kkStB 306er standen beim Heizhaus Wien-West und waren für die Beförderung der Hofzüge bestimmt. Sie hatten blanken Dampfdom und Messingzierbänder über dem Kessel.

Als die 306er abgeliefert wurden, forderte die Zugförderung jedoch bereits Eilzugslokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen. Man hatte sich bisher durch Teilung der Schnellzüge in der Hauptreisezeit geholfen, doch dies störte auf stark belasteten Strecken den Orts- und Güterverkehr. Auf Mittelgebirgsstrecken war bei den 6-306ern wohl die Kesselleistung ausreichend, doch das Reibungsgewicht zu gering.

Sobald die 1C1-h4v Reihe 10 und die 1C2-Reihen 210 und 310 erschienen, wurden zahlreiche 6-206 im Eilzugsdienst frei und fuhren nun vor Personenzügen. Andere wurden auf Linien überstellt, wo sie keine entsprechende Verwendung fanden (zum Beispiel Vorarlberg).

Die 6-206 wurden Sorgenkinder der Zugförderung.

6.40 wurde am 31. III. 1916 nach einem Unfall kassiert.

Von den insgesamt 240 6-306 der kkStB fanden etwa 60–80 kein passendes Einsatzgebiet.

Im Personenzugsdienst können großrädrige Eilzuglokomotiven ihre Kesselleistung nur zu 60–70 % ausnützen. Für Fernpersonenzüge, die vor Kriegsbeginn auf Hauptlinien oft 300–350 t schwer waren, genügte das Treibgewicht nicht.

Im Krieg 1914/18 war die Höchstgeschwindigkeit auf 65 km/h beschränkt. Viele 329 und 429 mußten Güterzüge schleppen, so daß vorübergehend wieder die 6-306 der Kern des Eilzugsdienstes wurden.

Auf der Südbahn fuhren die 106-306 Wien–Gloggnitz, Mürtzschlag–Laibach, Marburg–Lienz, Kufstein–Innsbruck, Bozen–Ala, Wr. Neustadt–N. Kanisza und Pragerhof–Pest (die beiden 306er gehörten dem ungarischen Südbahnnetz). Um 1911/12 wurden die SB 106 und 206 vom Heizhaus Wien abgezogen und Marburg zugeteilt.

Bei der Fahrparkaufteilung im Jahre 1918 erhielt die ÖBB 109 Maschinen. Prof. Dr. Rihosek schlug vor, die österreichische 6-306 in 2'C mit 1574-mm-Rädern (wie Reihen 29-429) für den Personenzugsdienst umzubauen. Die Feuerrohre sollten um 500–600 mm verlängert werden. Der Umbau hätte neue Räder und Rahmen gefordert. Die BBÖ sollten dadurch 70–80 2C mit etwa 13,5 t Achsdruck für 80 km/h Grenzggeschwindigkeit erhalten, welche die damals 500–600 t schweren Reisezüge befördern konnten und auf alle Strecken übergangsfähig waren.

Der Umbau unterblieb. Geldmangel und die gute Eignung der ab 1920 abgelieferten 1'D h2 Reihe 270 für Reisezüge bis 60 km/h Grundgeschwindigkeit ließen davon absehen. Später machte der allgemeine starke Verkehrsrückgang den Umbau entbehrlich.

So dienten viele 6-306 im Ortsverkehr auf der Westbahn und Franz-Josefs-Bahn aus.

Schon zu Beginn der zwanziger Jahre begann die teilweise Ausscheidung. Bis 1931 waren bereits alle 6er kassiert, viele der 106er und 206er standen betriebsunfähig abgestellt. Viele von ihnen wurden in den Krisenjahren als Arbeitsbeschaffung in den Hauptwerkstätten zerlegt. Der starke Verkehrsrückgang machte sie leicht entbehrlich.

Im Jahre 1938 übernahm die Deutsche Reichsbahn noch 17-106er und 17-206er sowie alle 3/306. Aus dem Bestand der ehemaligen Südbahnmaschinen war bei der Fahrparkaufteilung keine mehr zur BBÖ bzw. zur DR gelangt. Aber auch die Reichsbahn hatte für die alten 2B-Maschinen keine geeignete Verwendung im Betrieb. Hingegen machte sie der leistungsfähige große Kessel besonders für Auswaschanlagen geeignet. Die DR schied daher alle 37 Maschinen zwischen 1939 und 1943 aus dem Aktivstand aus und machte sie, mit einer einzigen Ausnahme (13 161 im Oktober 1939 zerlegt) zu Vorheiz- oder

Auswaschanlagen. Sie verblieben zum großen Teil im Bereich der Ostmark, einige verschlug es aber bei Bauzügen nach Deutschland, Ungarn und in Ostgebiete. Sehr viele dieser Anlagen überlebten noch das Kriegsende und standen bis gegen Ende der fünfziger Jahre, teilweise allerdings schon stark abgeräumt und mit Ölfeuerungen ausgerüstet, als Vorheiz- und Auswaschanlagen im Bereich von Wien und auch in Hauptwerkstätten im Einsatz. Die interessanteste von ihnen war wohl die ehemalige 306.03, die als selbstfahrende Vorheizanlage A 12, später 01008 in Wr. Neustadt beheimatet war. Sie befand sich im wesentlichen noch im Originalzustand und hätte ohne Schwierigkeiten in fahrfähigem Zustand für das Eisenbahnmuseum erhalten werden können. Leider endete aber auch sie auf dem Lokomotivfriedhof in Blumau. Eine große Gelegenheit, eine der berühmtesten altösterreichischen 2B-Schnellzugslokomotiven für die Nachwelt zu retten, wurde vertan.

Obwohl mit den 6er-Reihen die Gölsdorf-Ära der modernen hochrädigen Schnellzugslokomotiven begann, die sowohl im Aussehen als auch in der Verwendung eine neue Periode im Bahnbetrieb einleitete und auch den Ruhm ihres Schöpfers begründete, kann rückblickend ihr Bau nicht voll gebilligt werden.

Gölsdorf dachte an eine Eilzugslokomotive für 100–110 km/h Grenzgeschwindigkeit; doch damals waren nur 80–90 km/h zulässig, wofür Räder von etwa 1800 mm  $\phi$  genügt hätten. Die eingesparten 600–800 kg (dank kleinerer Kuppelräder) wären besser zur Verstärkung des Tragwerkes verwendet worden.

Die bayrischen und sächsischen StB, welche ebenso wie Altösterreich viele Hauptstrecken mit 10-‰-Steigungen hatten, begnügten sich mit 1870- bzw. 1875-mm-Rädern bei ihren 2'B, Württemberg mit 1800 mm! Die kleinrädigen Lokomotiven wären im Personenzugsdienst zweckmäßiger gewesen.

Nicht sehr günstig war auch, daß der Drehgestellzapfen kein Seitenspiel hatte.

Als 1915 durch den kriegsbedingten Verkehrsanstieg etliche der bekannten 1C1-t-Stadtbahnlokomotiven Reihe 30 abgezogen wurden und im Raum von Krems Güterzüge beförderten, wollte man als Ersatz die wenig beschäftigten 206er auf der Wiener Stadtbahn einsetzen. Eine Probefahrt auf der Wientallinie mit einem 8-Wagen-Zug endete kläglich. Die Maschine entgleiste im Bogen vor der Haltestelle Karlsplatz, da das Drehgestell kein Seitenspiel hatte.

Auch der Vorschlag, etliche 206er in h2 mit Ventilsteuerung und Abdampf-ejektor umzubauen, wurde verworfen. Der Umbau hätte wohl eine Maschine für Leichtschnellzüge ergeben und vermieden, daß um 1935 310er und 670er vor Personenzügen mit 4–8 Wagen fahren mußten, doch die Maschinendirektion lehnte es ab, für Lokomotiven, die zwischen 1933 und 1937 die kritische Altersgrenze (30 Jahre) erreichten, noch große Umbaukosten auszuwerfen.

Man zog es vor, eine neue leichte 1B1t h2 (Reihe DT)1) zu bauen, welche auch auf Nebenstrecken fahren konnte.

Erwähnt sei, daß die 6.01 den zulässigen Achsdruck von 14,3 t um mehr als 1 t überschritt. In sehr mühsamer Durcharbeitung mußte nun Gewicht eingespart werden, was durch Aussparungen usw. erreicht wurde, jedoch die Baukosten steigerte.

**kkStB:**

Reihe		6	106	206	306
Fester Achsstand	mm	2800	2800	2800	2800
Ganzer Achsstand	mm	7300	7300	7300	7300
Zylinderdurchmesser	mm	500/740*)	500/760	500/760	520/760
Kolbenhub	mm	680	680	680	680
Treibraddurchmesser	mm	2100	2100	2100	2100
Laufraddurchmesser	mm	994	994	994	994
Anzahl der Röhre		205	205	219	18/123
Heizfläche der Röhre	m <sup>2</sup>	144,5	144,5	136,7	104,8
Heizfläche der Feuerbüchse	m <sup>2</sup>	11,0	11,5	13,3	13,3
Heizfläche des Überhitzers	m <sup>2</sup>	—	—	—	27,7
Gesamtheizfläche	m <sup>2</sup>	155,5	156,0	150,0	145,8
Rostfläche	m <sup>2</sup>	2,9	3,0	3,0	3,0
Dampfdruck	atü	13	13	13	15
Leergewicht	t	49,8	50,5	49,0	51,9
Dienstgewicht	t	55,4	55,7	54,2	56,9
Reibungsgewicht	t	28,8	28,7	29,0	29,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	90	90	90	100

\*) 6.47–6.68 500/760

Beschaffung			Verteilung							
Reihe	kkStB	SüdB	CSD	ÖBB	PKP	SHS	MAV	FS	Kr.V.	+
6	68	—	32	20	10	—	—	—	5	1
106	99	27	45	42	8	1	9	1	2	—
206	70	19	15	44	11	—	4	15	—	—
306	3	2	—	3	—	—	2	—	—	—
Summe	240	48	92	109	29	1	15	1	7	1

**kkStB:****Aufteilung:****Reihe 6:**

BBÖ	20 Stück
CSD 264.001–028	32 Stück <sup>1)</sup>
PKP Pd 12–1 – 9	10 Stück <sup>1)</sup>
Kriegsverlust	5 Stück
	<u>67 Stück<sup>2)</sup></u>

**Reihe 106:**

BBÖ	42 Stück	an DRB 13 101"–117"
CSD 264.101–143	45 Stück <sup>1)</sup>	
PKP Pd 13–1 – 8	8 Stück	an DRB 13 101–103 <sup>3)</sup>
JDZ 104–001	1 Stück	
FS 554.001	1 Stück	
Kriegsverlust	2 Stück	
	<u>99 Stück</u>	

**Reihe 206:**

BBÖ	44 Stück	an DRB 13 151–167
CSD 265.001–014	15 Stück <sup>1)</sup>	
PKP Pd 14–1 – 11	11 Stück	an DRB 13 151–153, 168–170
	<u>70 Stück</u>	

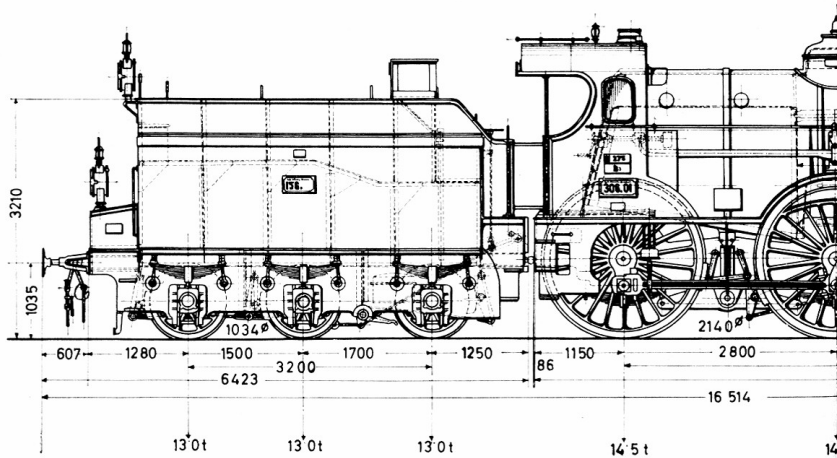
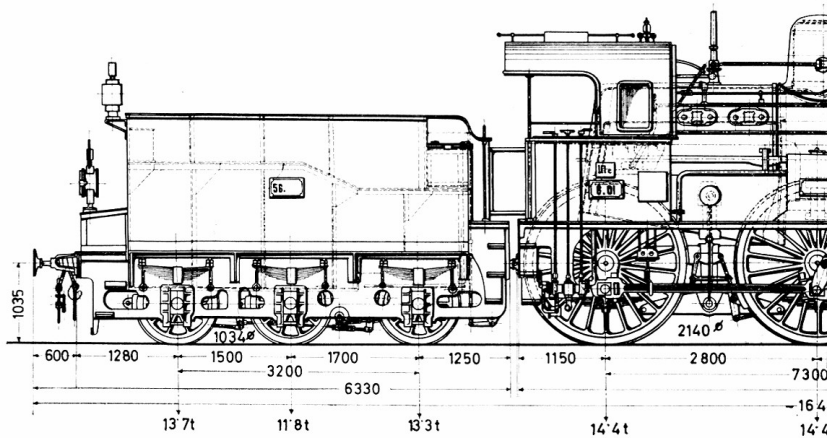
**Reihe 306:**

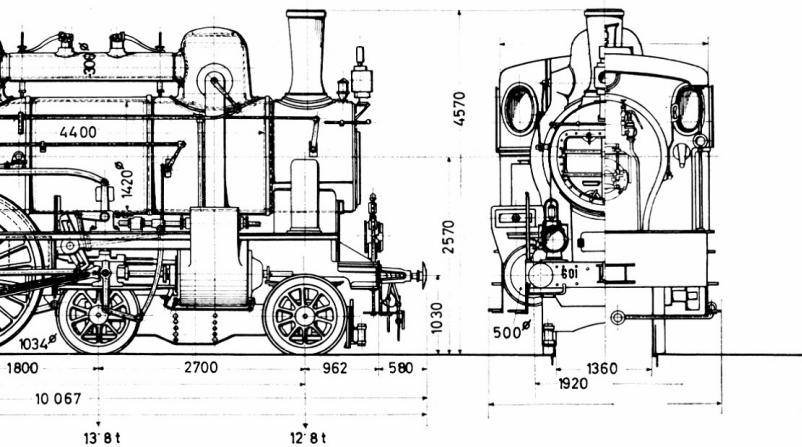
BBÖ	3 Stück	an DRB 13 201–203
-----	---------	-------------------

<sup>1)</sup> Die fehlenden Lokomotiven wurden jeweils vor der Umzeichnung ausgemustert.

<sup>2)</sup> Gebaut 68 Stück, eine 1916 durch kkStB ausgemustert.

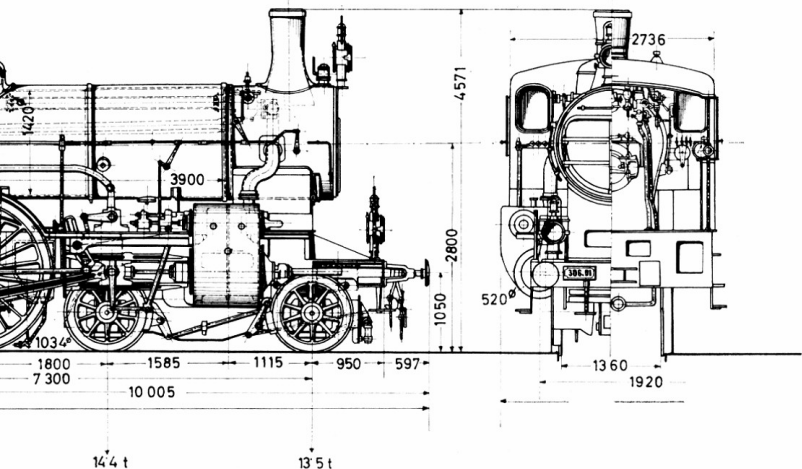
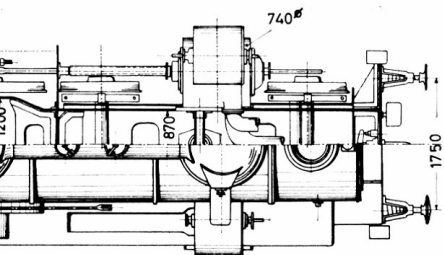
<sup>3)</sup> 3. Besetzung.





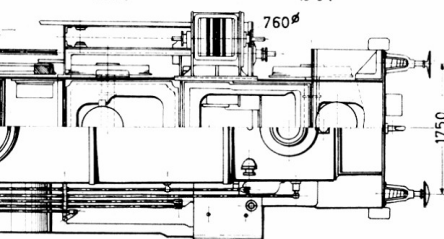
2 B Naßdampf Zweizylinder  
Verbund Schnellzug Lokomo-  
tive der k. k. Österr. Staats-  
bahnen

Reihe 6



2 B Heißdampf Zweizylinder  
Verbund Schnellzug Lokomotive  
der k. k. Österr. Staatsbahnen  
bzw. Ö.B.B.

Reihe(306)13



**kkStB:****Reihe 6:**

6.01-03	Ff	915- 917/94
04-06	WrN	3753-3755/94
07-10	WrN	3792-3795/95
11-18	Ff	944- 951/95
19-26	STEG	2437-2444/95
27-34	STEG	2479-2486/96
35-38	WrN	3862-3865/96
39-46	Ff	989- 996/96
47-50	WrN	3972-3975/97
51-53	STEG	2567-2569/97
54-58	Ff	1132-1136/98
59-63	WrN	4047-4051/98
64-68	STEG	2625-2629/98

**Reihe 106:**

106.01-12	STEG	2645-2656/98
13-20	Ff	1151-1158/98
21-37	WrN	4176-4192/99
38-44	STEG	2749-2755/99
45-51	Ff	1242-1248/99
52	Ff	1337- /00
53-62	WrN	4278-4287/00
63-67	WrN	4315-4319/00
68-72	Ff	1346-1350/00
73-75	Ff	1433-1435/01
76-81	WrN	4375-4380/01
82-99	WrN	4453-4470/02

**Reihe 306:**

306.01-03	STEG	3501-3503/08
-----------	------	--------------

**Reihe 206:**

206.01-03	WrN	4509-4511/03
04-07	WrN	4559-4562/04
08-11	STEG	3141-3144/03
12-18	BMF	130- 136/04
19-21	WrN	4572-4574/04
22-27	WrN	4586-4591/05
28-31	BMF	142- 145/05
32-33	BMF	159- 160/06
34-36	Ff	1629-1631/06
37-41	WrN	4617-4621/05
42-45	BMF	170- 173/06
46-50	BMF	186- 190/06
51-60	STEG	3357-3366/07
61-70	WrN	4721-4730/07

**Südbahn:****Reihe 106**

101-103	STEG	2667-2669/98
104-107	STEG	2708-2711/99
108-113	STEG	2817-2822/00
114-116	Ff	1351-1353/00
171-122	STEG	2942-2947/02
125-126	Bp	1639-1640/02
127-129	Bp	1725-1727/03

**Reihe 206**

130-131	Bp	1765-1766/04
132	Bp	1868- /06
133-134	WrN	4605-4606/05
135-136	WrN	4648-4649/06
137	Bp	1869- /06
138-139	WrN	4714-4715/07
154-156	WrN	4773-4775/07
157-160	WrN	4789-4792/08
161-162	Bp	2145-2146/08

**Reihe 306**

306.01-02	Bp	2360-2361/10
-----------	----	--------------

**Aufteilung:****Reihe 106**

MAV	224.301-309	9 Stück
JDZ	104.002-018	18 Stück <sup>1)</sup>
		<u>27 Stück</u>

**Reihe 206**

MAV	225.301-304	4 Stück
FS	555.001-015	15 Stück
		<u>19 Stück</u>

**Reihe 306**

MAV	225.901-902	2 Stück
-----	-------------	---------

<sup>1)</sup> 1 Stück vor Umzeichnung ausgemustert.

In dieser Schriftenreihe sind bereits erschienen:

Steckbrief 1: 210 und 310

Steckbrief 2: 114 und 214

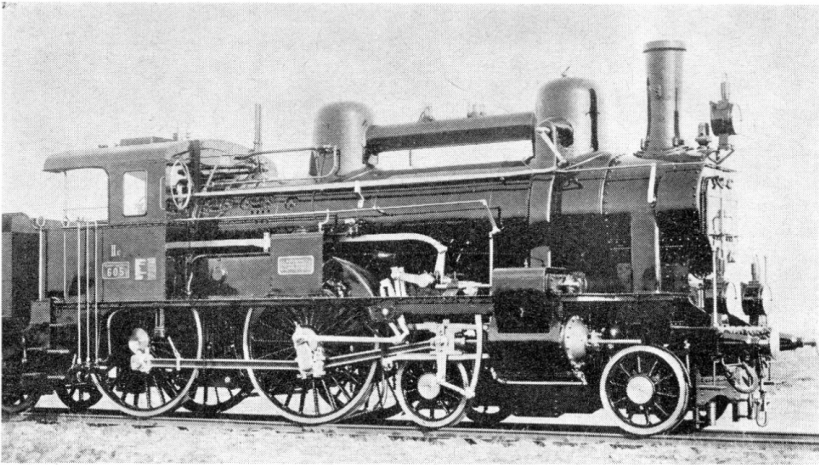
Steckbrief 3: 113 und 570

Als Steckbrief 5 folgt:

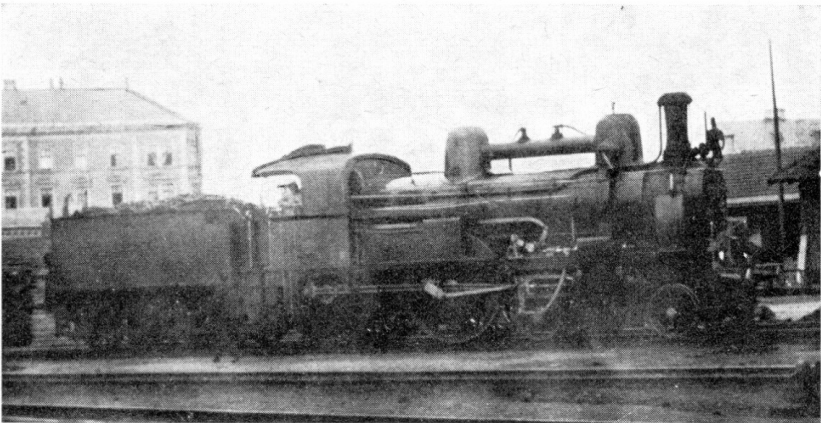
**REIHE 30**

**Zur Beachtung:** Das im Steckbrief Nr. 3, Seite 12, veröffentlichte Bild stammt aus der Sammlung Zell/Griebel und nicht wie irrtümlich angegeben aus dem Archiv Ing. Krol.



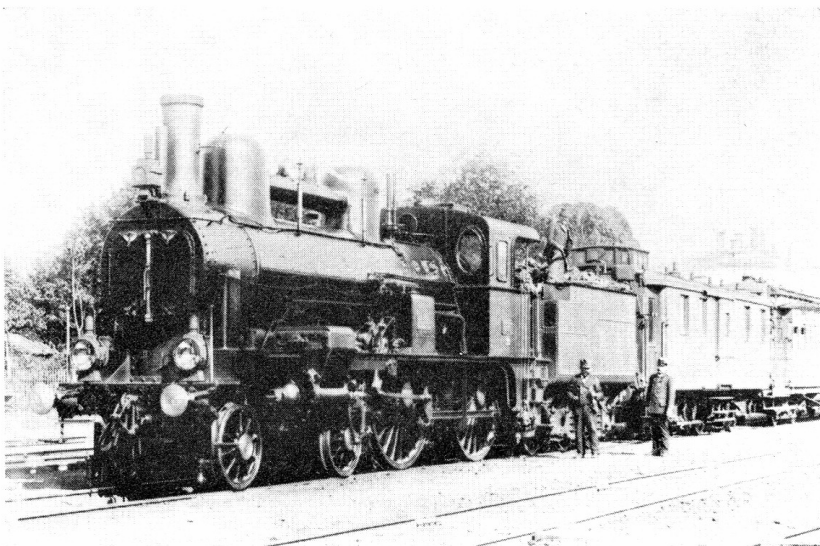


kkStB-Reihe 6.05, Nr. 3754/1894, später CSD 264.005. Werksaufnahme in der Lokomotivfabrik Wr. Neustadt.

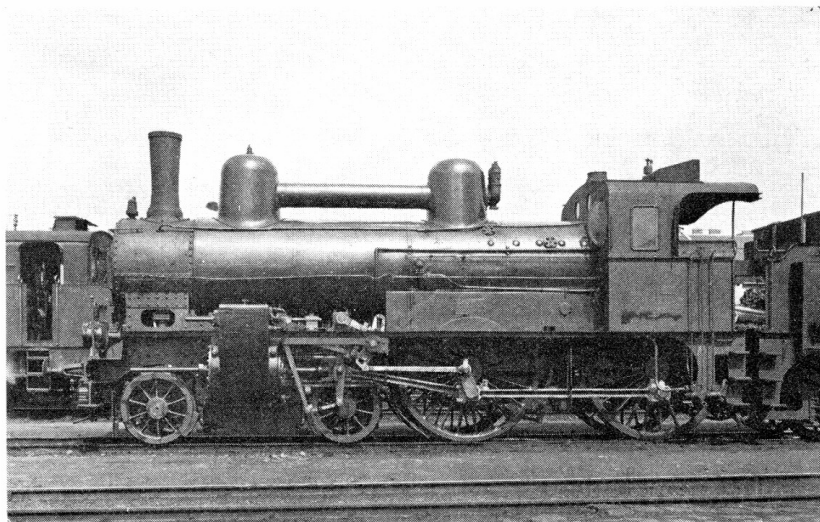


Betriebsaufnahme einer Lokomotive der Reihe 6. Besonders bemerkenswert ist daran der Schornstein, welcher eine Schalldämpferkrone für den Luftsauger trägt, wie sie nur bei der Stadtbahnserie 30 Anwendung gefunden hatte.

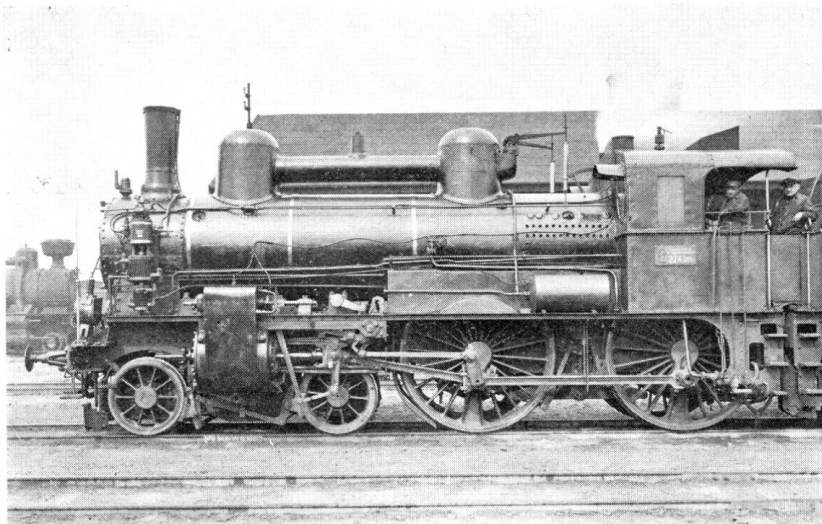
Foto: Zell/Griebel



6.03 mit Orientexpresß in Amstetten.



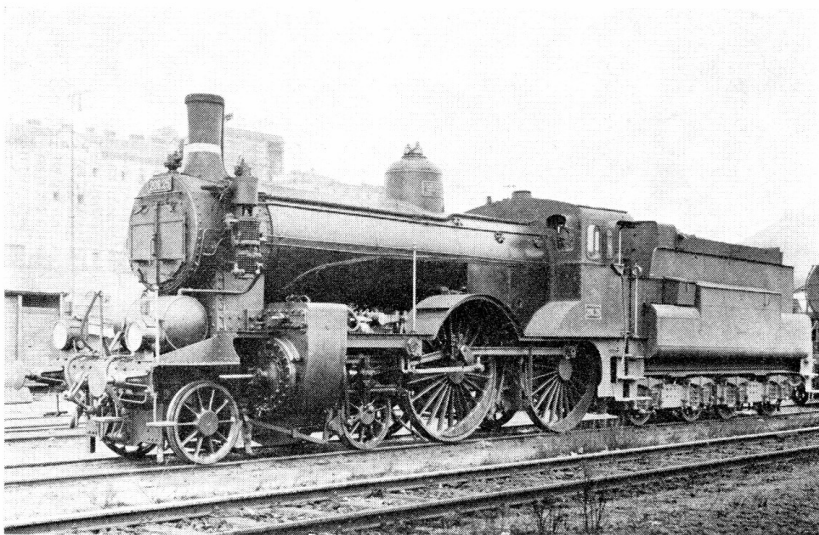
106.74, spätere CSD 264.115, Wr.N. 4179/1899 in Mährisch-Schönberg.



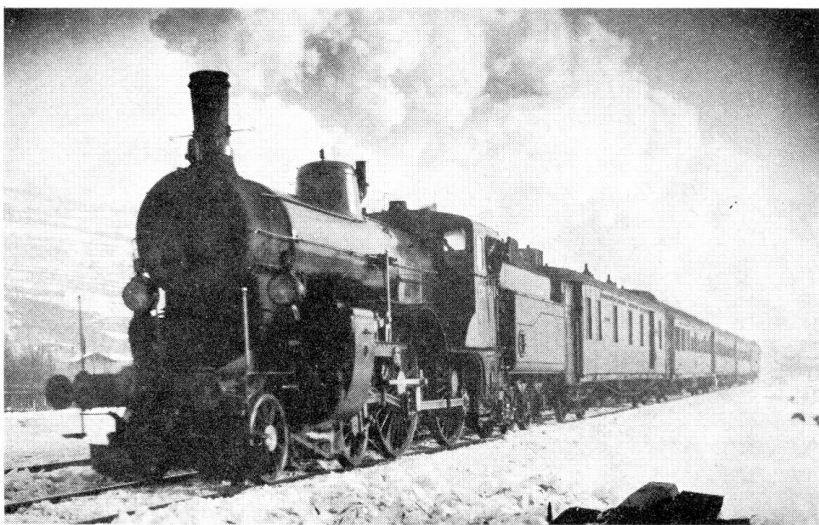
MAV 224.309 ex Südbahn 106 in Wr. Neustadt. Maschinen der Reihen 106, 206 und 306, welche bei der Aufteilung an die MAV gefallen waren, kamen in der Zwischenkriegszeit mit ungarischen Zügen aus Steinamanger bis Wr. Neustadt. Foto: Zell/Griebel



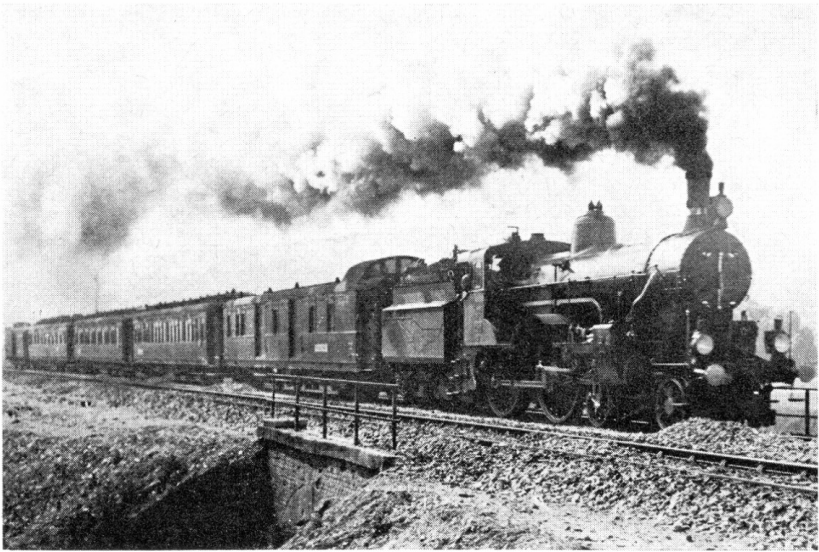
kkStB-Reihe 106 mit Schnellzug auf der Westbahn. Aufnahme vor 1914.



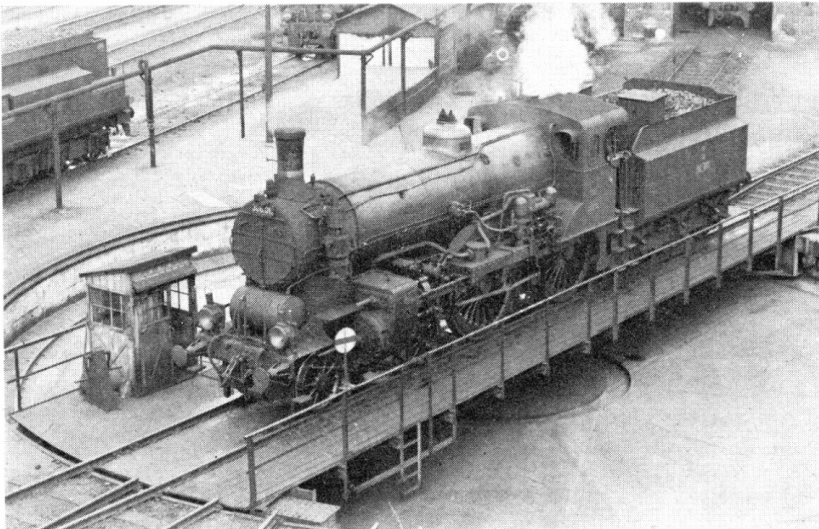
206.25 in Wien-Westbahnhof. Die Maschine ist mit einem vierachsigen Tender, Reihe 86, gekuppelt.  
Foto: Zell/Griebel



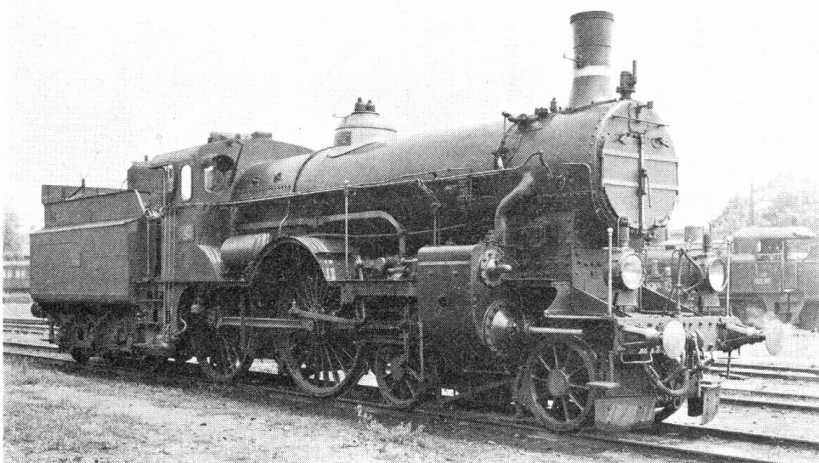
Südbahn 206 Nr. 136 mit dem „Blitzzug“ (Berlin-Rom-Expreß) bei der Einfahrt in Trient.  
Foto: Ing. Kral



kkStB-Reihe 206 mit „Orient-Expreß“ bei der Ausfahrt aus Hütteldorf.

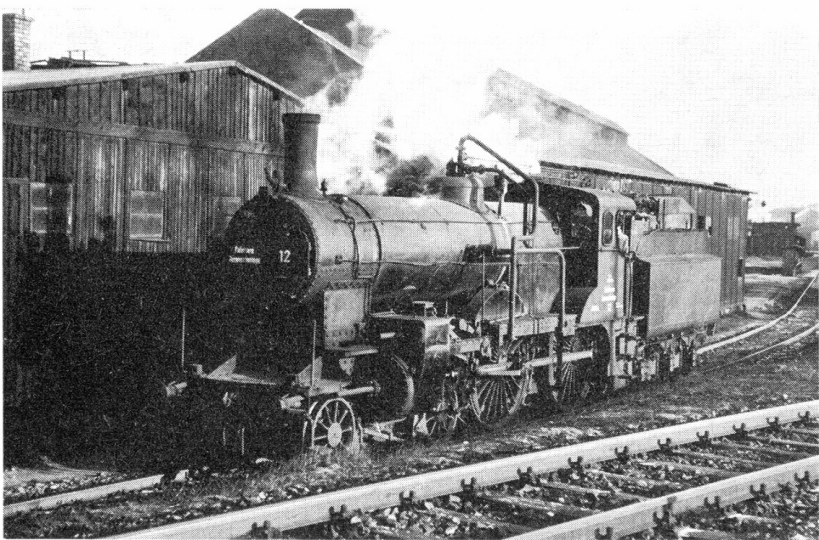


306.01 auf der Drehscheibe in Wien-Westbahnhof.



MAV 225.901 ex Südbahn 306.01 in Wr. Neustadt.

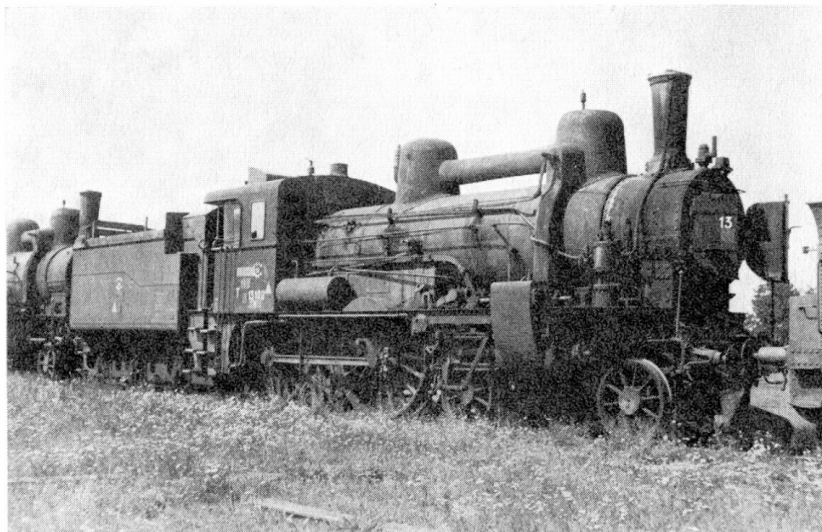
Foto: Zell/Griebel



Fahrbare Vorheizanlage Nr. 12 in Wr. Neustadt ex DR 13 203 ex kkStB 306.03 (11. II. 1955).

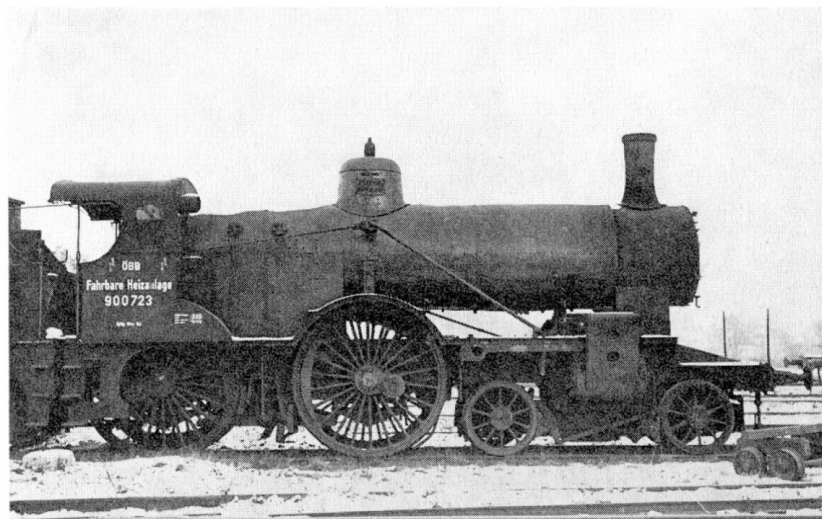
Foto: Mr. ph. Alfred Luft





DR 13 102 ex PKP Pd 13-7 ex kkStB-Reihe 106, abgestellt in Breitenlee.

Foto: Kraus



Fahrbare Heizanlage 900 723 in Wien-Ost (29. XII. 1956). Nach Abräumen von Stangen, Verkleidungen und Rohrleitungen kommt die schlanke, elegante Form dieser Bauart erst richtig zur Geltung.

Foto: Göller

