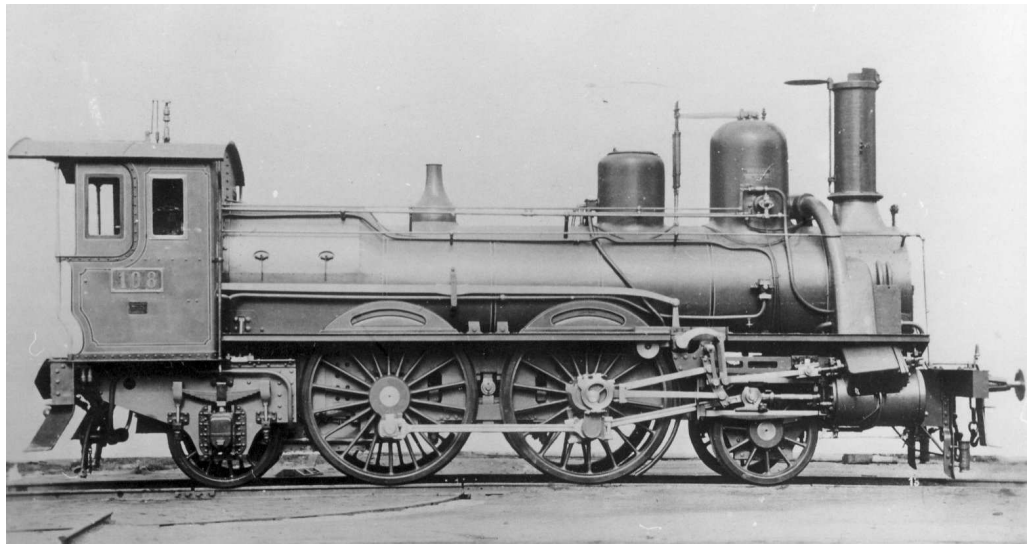


Abbildung 56: Werkfoto der StEG<sup>1</sup> 108, der späteren MÁV<sup>2</sup> 623, MÁV<sup>3</sup> 223,023, mit ursprünglicher Kesselbauart



## kkStB 5

← StEG 23.0

→ BBÖ 5

Bauart: 1B1n2  
 Hersteller: StEG, Han  
 Baujahre: 1882–1891  
 Tenderreihe: 7

Als die vorhandenen 2A- und B3-Lokomotiven (Bauart Engerth) der **k.k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft** (StEG) hinsichtlich ihrer Leistungsdaten nicht mehr genügten, ging die StEG im Unterschied zu allen anderen Eisenbahngesellschaften Österreichs, die zu dieser Zeit die 2B-Bauart wählten, andere Wege. Der von der Gründungszeit der StEG an vorhandene französische Einfluss wurde zu dieser Zeit noch verstärkt dadurch, dass ~Ernest Polonceau von der Paris–Orleansbahn als Nachfolger ~John Haswells das Maschinenwesen der StEG-eigenen Fabrik von 1882 bis 1885 leitete.

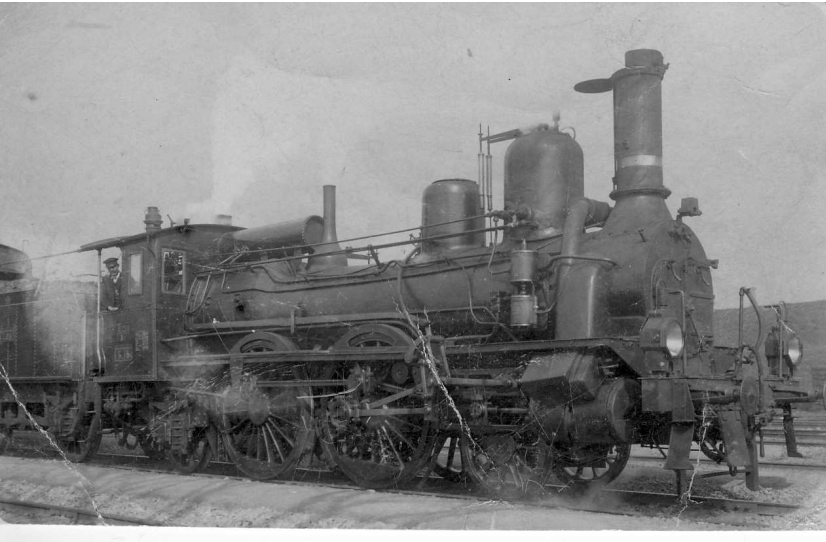
Polonceau entschied sich entsprechend dem Vorbild von Lokomotiven, die er für die Paris–Orleansbahn entworfen hatte, für die Bauart 1B1. Diese Bauform bot die Möglichkeit, eine besonders günstige Feuerbüchse unterzubringen, da sie hinter der letzten Kuppelachse situiert werden konnte, ohne überzuhängen und damit zu einem unruhigen Lauf zu führen. Um einen noch größeren Stehkessel zu ermöglichen, wurde die hintere Laufachse in einem Außenrahmen gelagert. Die beiden Kuppelachsen waren im Unterschied zu den gängigen

2B-Bauarten in einem Innenrahmen untergebracht. Die Rückstellung der Laufachsen, die 10 mm Seitenspiel hatten, erfolgte nur durch Keilflächen.

Bei Probefahrten erreichten die Maschinen problemlos und bei ruhigem Lauf 110 km/h.

Da die Kapazität der StEG-eigenen Fabrik nicht ausreichte, musste ein Teil des ersten Bauloses an die HANOMAG vergeben werden, die 1883 14 Stück herstellte. Die StEG-Fabrik lieferte 1882 zehn Stück, denen 1883 weitere 15 folgten. Anschließend wurden 1884 und 1884/85 je fünf Stück von der StEG-Fabrik gebaut. Alle Maschinen dieser ersten Bauform hatten einen Langkessel, auf dessen ersten Schuss sich der Dampfdom befand; am zweiten Schuss war der Sanddom aufgesetzt.

Die große Länge des Langkessels gemeinsam mit dem sehr weit vorne angebrachten Dampfdom bedingte offenbar Probleme bei der Dampfentnahme. Nachdem die StEG bereits



**Abbildung 57: kkStB 5.15, ex StEG<sup>n</sup> 99, StEG<sup>m</sup> 2315, die ihren ursprünglichen Kessel am längsten behielt. Am Kesselscheitel über dem Stehkessel ist der Druckluftbehälter zur Versorgung der Druckluftbremse montiert.**

1886 mit den StEG<sup>n</sup> 161–190 (StEG<sup>m</sup> 24, kkStB 205) und 1888 mit den StEG<sup>n</sup> 141–142 (StEG<sup>m</sup> 23.5, kkStB 105) positive Erfahrungen bei ähnlich aufgebauten Fahrzeugen mit zwei mit einem Rohr verbundenen Dampfdomen gemacht hatte, wurde beim nächsten Baulos dieser Reihe ein zweiter Dampfdom vor dem Stehkessel hinzugefügt. Die beiden Dampfdomen wurden mit einem Rohr verbunden, das auch durch den Sanddom führte. Die vier Lokomotiven dieser zweiten Bauform lieferte wieder die StEG-Fabrik 1889, also bereits vier Jahre nachdem Polonceau wieder zur Paris-Orleansbahn zurückgekehrt war.

Diese Bauform bewährte sich besser und die StEG brachte noch eine weitere Innovation Polonceaus, die ~Polonceau-Feuerbüchse, bei dieser Reihe zur Anwendung. Diese hatte sich schon bei den StEG<sup>n</sup> 161–190 (StEG<sup>m</sup> 24, kkStB 205) bewährt. Bei der Polonceau-Feuerbüchse bestand die Decke aus U-förmigen Kupferplatten. Diese Konstruktion hatte einerseits den Vorteil, dass sie keine Deckenverankerung benötigte, andererseits den Nachteil, dass die Verbindung zwischen Decke und Seitenwänden der Feuerbüchse nur schwer dicht zu halten war. Ein weiterer Vorteil war aber, dass der hintere Dampfdom nun ohne komplizierte Deckenverankerung auf dem Stehkessel befestigt werden konnte. Die fünf Maschinen dieser dritten Bauform lieferte 1891 wiederum die StEG-Fabrik.

Ab 1897 wurden die meisten eindomigen Lokomotiven der ersten Bauform so umgebaut, dass sie zwei Dampfdomen besaßen und damit der zweiten Bauform ähnelten, wobei ab 1906 eine kaum modifizierte weitere Kesselbauart zum Einsatz kam. Einzig die StEG<sup>n</sup> 99 (StEG<sup>m</sup> 2315, kkStB 5.15) behielt ihren

Ursprungskessel bis 1917, ja vermutlich sogar bis zu ihrer Ausmusterung 1918.

Als 1891 die ungarischen Strecken der StEG verstaatlicht wurden, kamen 32 Stück der insgesamt 58 Lokomotiven dieser Reihe an die ungarische Staatsbahn MÁV, darunter alle Maschinen der letzten beiden Bauformen.

Da die StEG ungarische Wagenzüge beförderte, die mit Druckluftbremse ausgestattet waren, musste sie und natürlich auch die MÁV auf ihren Lokomotiven Druckluftbehälter installieren. Wegen Platzmangels auf dem Kesselscheitel bei den Maschinen der letzten Bauform entschied sich die MÁV, bei allen Fahrzeugen dieser Reihe die Druckluftbehälter auf dem Umlaufblech zu befestigen. Die StEG-Maschinen hatten hingegen genügend Platz auf dem Kesselscheitel und so installierte die StEG die Druckluftbehälter sowohl bei den ein- als auch bei den zweidomigen Ausführungen über dem Stehkessel.

1909 wurde auch der österreichische Teil der StEG verstaatlicht, womit die verbliebenen 26 Exemplare dieser Reihe als kkStB 5.01–26 zu den k.k. österreichischen Staatsbahnen kamen. Mit Ausnahme der 5.15 und 5.17, die 1918 und 1917 ausgemustert wurden, kamen alle Maschinen dieser Reihe nach Ende des Ersten Weltkrieges zu den BBÖ, die sie bis 1928 aus ihrem Bestand schieden. Zuvor verkauften sie allerdings 1923 und 1924 je drei Stück an die GySEV, die mangels Einsatzmöglichkeit die Druckluftbehälter deinstallierte und die Fahrzeuge bis 1957 einsetzte.

**Quellen:** [27, 30, 60–62]

**Technische Daten**

	5.01–26 eindomig	5.01–26 zweidomig
Fester Radstand (mm)	2100	2100
Gesamtradstand (mm)	5700	5700
Radstand mit Tender (mm)	11841	11841
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	80	80
Treibradsterndurchmesser (mm)	1700	1700
Laufadsterndurchmesser (mm)	1000	1000
Zylinderdurchmesser (mm)	430	430
Kolbenhub (mm)	650	650
Rahmen	innen	innen
Steuerung	außen	außen
Steuerungsart	Gooch	Gooch
Durchmesser des Kessels (mm)	1280	1280
Blechstärke des Kessels (mm)	13	13
Anzahl der Heizrohre	163	163
Heizrohrlänge (mm)	5000	5000
Durchmesser der Heizrohre (mm)	52	52
Kesselmitte über Schienenoberkante (mm)	1990	1990
Größte Länge (mm)	9226	9226
Höhe (mm)	4260	4260
Breite (mm)	2780	2780
Rostfläche (m <sup>2</sup> )	2.31	2.31
Feuerbüchsheizfläche (m <sup>2</sup> )	10.40	10.40
Rohrheizfläche (wasserberührt) (m <sup>2</sup> )	133.10	133.10
Kesselüberdruck (atm)	9.50	9.50
Leermasse (t)	42.750	43.100
Dienstmasse (t)	47.750	48.100
Reibungsmasse (t)	26.450	27.300
Dienstgewicht 1. Achse (t)	12.100	
Dienstgewicht 2. Achse (t)	13.450	
Dienstgewicht 3. Achse (t)	13.000	
Dienstgewicht 4. Achse (t)	9.200	

**Einzelnummernverzeichnis**

Fabriks-Nr.	StEG <sup>II</sup>	StEG <sup>III</sup>	kkStB-Nr.	MÁV <sup>II</sup>	MÁV <sup>III</sup>	Verbleib
StEG 1653/82	65	-	-	601	223,001	† 14.02.1928
StEG 1654/82	66	-	-	602	223,002	† 14.02.1928
StEG 1655/82	67	-	-	603	223,003	† 22.02.1928
StEG 1656/82	68	-	-	604	223,004	† 23.02.1928
StEG 1657/82	69	-	-	605	223,005	† 03.05.1928
StEG 1658/82	70	-	-	606	223,006	† 05.09.1927
StEG 1659/82	71	-	-	607	223,007	† 03.05.1928
StEG 1660/82	72	-	-	608	223,008	† 04.01.1928
StEG 1661/82	73	-	-	609	223,009	SHS † vor 1930
StEG 1662/82	74	-	-	610	223,010	SHS † vor 1930
Han 1583/83	75	2301	5.01	-	-	BBÖ † 06.11.1923
Han 1584/83	76	2302	5.02	-	-	BBÖ † 26.03.1924
Han 1585/83	77	2303	5.03	-	-	BBÖ † 1927
Han 1586/83	78	2304	5.04	-	-	BBÖ; 02.10.1922 → GySEV 201 † 30.11.1951

Fabriks-Nr.	StEG <sup>II</sup>	StEG <sup>III</sup>	kkStB-Nr.	MÁV <sup>II</sup>	MÁV <sup>III</sup>	Verbleib	
Han 1587/83	79	2305	5.05	-	-	BBÖ	† 1928
Han 1588/83	80	2306	5.06	-	-	BBÖ	† 25.01.1927
Han 1589/83	81	2307	5.07	-	-	BBÖ	† 25.01.1927
Han 1590/83	82	2308	5.08	-	-	BBÖ; 02.01.1923→ GySEV 202	† 30.11.1951
Han 1591/83	83	2309	5.09	-	-	BBÖ; 13.10.1922→ GySEV 203; 16.01.1957→ MÁV	† 09.12.1959
Han 1592/83	84	2310	5.10	-	-	BBÖ	† 15.06.1926
Han 1593/83	85	2311	5.11	-	-	BBÖ	† 31.10.1923
Han 1594/83	86	2312	5.12	-	-	BBÖ; 08.05.19254→ GySEV 206	† 30.11.1951
Han 1595/83	87	2313	5.13	-	-	BBÖ	† 31.10.1923
Han 1596/83	88	2314	5.14	-	-	BBÖ; 19.02.1925→ GySEV 205	† 21.12.1953
StEG 1708/83	89	-	-	611	223,011	SHS	† vor 1930
StEG 1709/83	90	-	-	612	223,012	SHS	† vor 1930
StEG 1710/83	91	-	-	613	223,013	SHS	† vor 1930
StEG 1711/83	92	-	-	614	223,014		† 1927
StEG 1712/83	93	-	-	615	223,015	SHS	† 1933
StEG 1713/83	94	-	-	616	223,016		† 04.01.1928
StEG 1714/83	95	-	-	617	223,017		† 14.04.1928
StEG 1725/83	96	-	-	618	223,018	SHS	† vor 1930
StEG 1726/83	97	-	-	619	223,019	SHS	† vor 1930
StEG 1727/83	98	-	-	620	223,020		† 14.04.1928
StEG 1728/83	99	2315	5.15	-	-		† 22.05.1918
StEG 1729/83	100	2316	5.16	-	-	BBÖ	† 25.01.1927
StEG 1730/83	101	2317	5.17	-	-		† 01.07.1917
StEG 1731/83	102	2318	5.18	-	-	BBÖ; 19.02.1925→ GySEV 204; 16.01.1957→ MÁV	† 09.12.1959
StEG 1732/83	103	2319	5.19	-	-	BBÖ	† 25.10.1923
StEG 1775/84	104	2320	5.20	-	-	BBÖ	† 1928
StEG 1776/84	105	2321	5.21	-	-	BBÖ	† 23.11.1925
StEG 1777/84	106	-	-	621	223,021	SHS	† vor 1930
StEG 1778/84	107	-	-	622	223,022		† 14.04.1928
StEG 1779/84	108	-	-	623	223,023	SHS	† vor 1930
StEG 1823/84	109	2322	5.22	-	-	BBÖ	† 1926
StEG 1831/85	110	2323	5.23	-	-	BBÖ	† 1928
StEG 1832/85	111	2324	5.24	-	-	BBÖ	† 25.01.1927
StEG 1833/85	112	2325	5.25	-	-	BBÖ	† 25.01.1927
StEG 1834/85	113	2326	5.26	-	-	BBÖ	† 23.11.1925
StEG 2081/89	114	-	-	624	223,024		† 1928
StEG 2082/89	115	-	-	625	223,025	SHS	† 1933
StEG 2083/89	116	-	-	626	223,026	SHS	† 1933
StEG 2092/89	117	-	-	627	223,027	SHS	† 1933
StEG 2204/91	118	-	-	628	223,028		† 27.03.1928
StEG 2205/91	119	-	-	629	223,029		† 14.04.1928
StEG 2206/91	120	-	-	630	223,030		† 27.03.1928
StEG 2207/91	121	-	-	631	223,031	SHS	† vor 1930
StEG 2208/91	122	-	-	632	223,032	CFR	† 1935



Abbildung 58: kkStB 5.10 nach der Neubekesselung hat den Druckluftbehälter oberhalb des Stehkessels montiert.

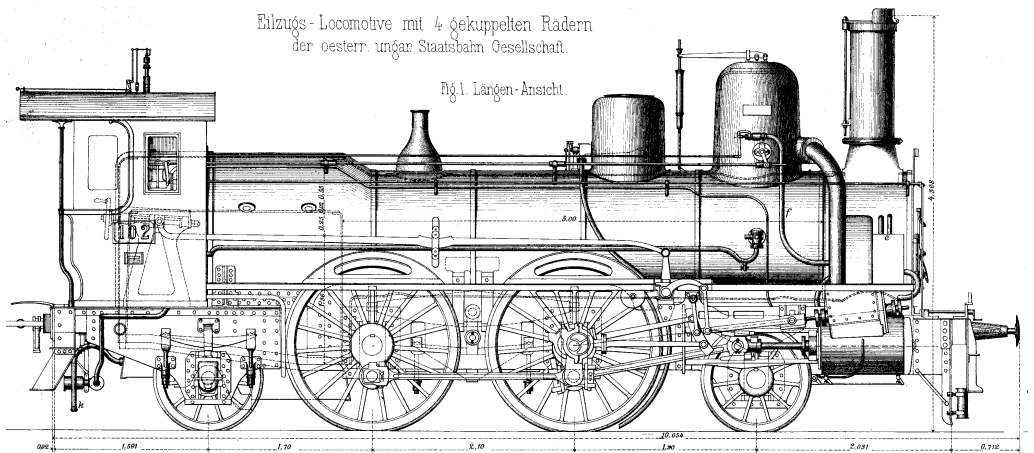


Abbildung 59: Typenskizze der späteren kkStB-Reihe 5 (Quelle: Sammlung Pospichal)