

(kkStB 10 / BBÖ 10 / DRB 15⁰ / ÖBB 15)

Die Heißdampf-Baureihe 10 entstand im Jahr 1909 als Weiterentwicklung der Reihe 110, einer 1905 von Karl Gölsdorf entworfenen Vierzylinder-Verbund-Nassdampf-Lokomotivbaureihe. Mit der Reihe 110 hatte die kkStB übrigens die europaweit erste und leistungsfähigste Schnellzuglokomotive der „Prairie“-Type in Dienst gestellt!

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Wirtschaftlichkeit wurde die Reihe 110 erst mit Clench Dampftrocknern nachgerüstet. Als noch zuverlässiger erwies sich der Schmidt-Überhitzer, der dann auch in der Baureihe 10 Verwendung fand. Die Nummerierung 10 wurde aus dem Grunde gewählt, weil die logisch folgende Nummer 210 bereits durch eine Probelokomotive vergeben war.

Die Reihe 10 wurde von verschiedenen Lokomotivfabriken in der Monarchie gebaut, die kkStB beschafften 19 Maschinen dieses Typs. Die eleganten und schnellen Maschinen waren in ihrer Zeit die Parade-Schnellzuglokomotiven der Monarchie und wurden auch als Hofzug-Lokomotive eingesetzt.

Nach dem 1. Weltkrieg verblieben alle Exemplare der Baureihe 10 in Österreich bei der BBÖ. Bei Übernahme durch die DRB wurden die Lokomotiven als Reihe 15.001-19 eingereiht. Ab 1949 erfolgten der ersten Außerdienststellungen. Im Jahr 1953 übernahmen die ÖBB die noch 15 erhalten gebliebenen Maschinen unter Beibehaltung der Baureihenbezeichnung. Diese wurden in den folgenden Jahren aber sukzessive ausgemustert, im Jahr 1957 übersiedelte das letzte Exemplar, die ÖBB 15.13 als Vorheizanlage in den Bahnhof Wien-Ost.

1960 wurde sie schließlich an das Technische Museum in Wien übergeben, wo sie im Freien ausgestellt war. 1999 wanderte die Lokomotive in das Eisenbahnmuseum Strasshof, wo sie unaufgearbeitet im Freigelände einer ungewissen Zukunft entgegenrostet.

Technische Details

Bei der Konstruktion der Baureihe 10 wurden alle wesentlichen Baugruppen der Reihe 110 übernommen. Bei beiden Konstruktionen fällt die um 8 Grad geneigte Zylindergruppe auf. Diese Anordnung wurde gewählt, um die Baulänge der Lokomotive möglichst kurz zu halten, damit die Maschinen auf 16-Meter-Drehscheiben gewendet werden konnten. Der Entfall des Gewichts eines zweiachsigen führenden Drehgestells machte einen Kessel mit größerer Heizfläche möglich.

Bei der Reihe 10 wurde der Durchmesser des vorderen Langkessels um 70mm vergrößert, der Durchmesser des rückwärtigen konischen Kesselschusses blieb gleich. Die Rauchkammer wurde zulasten der Siederohre um 300 mm verlängert, um Platz für den Einbau des Überhitzers zu schaffen. Die Hochdruckzylinder wuchsen im Durchmesser um 20 mm. Wie bei allen Heißdampf-Verbundmaschinen der kkStB erhielten die außenliegenden Niederdruckzylinder Flachschieber, die Hochdruckzylinder erhielten vergrößerte Rohrschieber.

Für die Kurvengängigkeit der Lokomotive wurden die vordere und hintere Laufachse als Adamsachsen mit einer Seitenverschiebbarkeit von 38,5 mm bzw. 49 mm ausgebildet. Die Heusinger-Steuerung steuerte die Niederdruckschieber, die Hochdruckschieber wurden mit einer Übertragungswelle gesteuert. Die Lokomotiven wurden mit den Tenderbaureihen 9, 56, 156, 256, 76, 86 und 88 gekoppelt.

Bei Probefahrten soll die Lokomotive ohne Mühe eine Geschwindigkeit von 118 km/h erreicht haben — die amtlich zulässige Geschwindigkeit wurde aber auf 90 km/h festgelegt.

Technische Daten

Achsformel:	1'C 1' h4v	Kessel-Ø:	1.626 mm / 1.710 mm
LüP: mit Tender 156	11.813 mm 18.236 mm	Treibrad-Ø: Laufgrad-Ø:	1.820 mm 1.034 mm
Dienstgewicht: Adhäsionsgewicht	71,7 t + Tender 110,7 t 43,7 t	Zylinder-Ø: Kolbenhub:	390 / 630 mm 720 mm
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	90 km/h	Radstand: davon fest:	9.490 mm 3.900 mm
Kesseldruck:	15 kg/cm ²	Wasservorrat:	16 m ³
Leistung:	1.600 PSI	Kohlevorrat:	8,5 m ³

Quellen: Internet, Karl Gölsdorf—Locomotivbau in Alt-Österreich, „Die Lokomotive“ Jg. 1905, 1910

Details zu den Modellen

Diese Lokomotive hat aufgrund der ungewöhnlichen, kotflügelartigen Ausformung des Umlaufs und der selten verwendeten schrägen Anordnung der Zylinder mein Interesse für den Nachbau für EEP 6 geweckt.

Und natürlich, weil mich die elegante, klare und saubere Linienführung von Gölsdorf-Konstruktionen besonders fasziniert!

Das Modell **kkStB 10.01** gibt den Zustand der Lokomotive kurz nach der Auslieferung im Jahr 1909 wieder.



Das Modell **ÖBB 15.13** zeigt die Lokomotive in der Zeit vor der Ausmusterung aus dem aktiven Bestand der ÖBB.

Die Lokomotive unterscheidet sich von der kkStB-Maschine durch zusätzliche Anbauten, wie einen Generator, einen Druckluft-Kompressor, Hülsenpuffer und rot gefärbte Triebwerksteile.

Beide Lokomotiven sind mit einem Tender der Baureihe 156 ausgestattet.



Ich wünsche—wie immer—viel Spaß mit meinen Modellen!

Fred Fuchs

kon.ff1@sol.at