

# Bayerische G 5/5

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die fünfgekuppelten Güterzuglokomotiven der Gattung **Bayerische G 5/5** wurden von der Königlich Bayerischen Staatsbahn für die aufgrund langer Rampenabschnitte schwierigen Strecken in Nordbayern beschafft. Auf diesen waren die zuvor eingesetzten Vierkupppler der Baureihen E I und G 4/5 N aufgrund des in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg stark gestiegenen Verkehrsaufkommens vermehrt überfordert. Die ersten 15 Exemplare wurden im Jahre 1911 durch die Lokomotivfabrik Maffei in München gebaut.

Die G 5/5 waren die ersten bayerischen Heißdampf-Güterzuglokomotiven mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk. Sie bewährten sich im Betrieb und erzielten sehr günstige Verbrauchswerte. Daher wurden von 1920 und 1924 weitere 80 Maschinen mit erhöhter Leistung beschafft. Die Maschine war der stärkste Fünfkupppler aller deutschen Länderbahnen und vermochte auf einer Steigung von fünf Promille 1.210 t mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h zu ziehen. Damit war sie leistungsfähiger sowohl als die preußische G 10 und G 12 als auch die späteren Baureihen 50 und 52.

[1]

Von der ersten Bauserie wurden die sieben nach Krieg und Reparations-Abgaben an die Entente in Bayern verbliebenen Loks durch die Deutsche Reichsbahn übernommen. Bei dieser erhielten diese später die Betriebsnummern 57 501–507; die 80 Loks der zweiten Bauserie von 1920 bis 1924, welche ebenfalls bei der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn eingestellt waren, bekamen die Betriebsnummern 57 511–590 zugeteilt.

Als Folge der Weltwirtschaftskrise kam es ab 1930 zunehmend zur Ausmusterung von Güterzuglokomotiven der ehemaligen Länderbahnen, auch wenn diese das Ausmusterungsalter noch gar nicht erreicht hatten. Neben älteren preußischen Baureihen wie den G 4 und G 5 fielen in großer Zahl auch deutlich jüngere Lokomotiven süddeutscher Herkunft den Ausmusterungen zum Opfer. Gerade der Bauartdezernent Wagner bevorzugte anstelle von Vierzylinderverbundlokomotiven Maschinen einfacherer Bauart, welche einen geringeren Wartungsaufwand und geringere Anforderungen an die Ersatzteilbevorratung hatten. Neben der G 5/5 betraf die Ausmusterungswelle auch die bayerische 56.8 sowie badische (zum Beispiel VIIIe), württembergische (zum Beispiel H, HH) und sächsische (zum Beispiel XI V, XI H und XI HV) Maschinen. Weitere Gründe für die Ausmusterungen waren ferner die zunehmende Elektrifizierung süddeutscher Strecken und die teilweise kleine Gesamtanzahl der Maschinen der jeweiligen Baureihen. Eine Verlegung der komplexen und anspruchsvollen süddeutschen Maschinen nach Norden kam trotz ihres geringen Alters offenbar nicht in Frage. Außerdem waren genügend Neubaulokomotiven und relativ neue preußische Lokomotiven vorhanden.

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges waren noch 20 Fahrzeuge verblieben. Die meisten wurden mit Kriegsschäden bis 1947 ausgemustert, einige Exemplare überlebten bei der Deutschen Bundesbahn als Splittergattung bis 1950.

## Einzelnachweise

1. Karl Ernst Maedel, Alfred B. Gottwald:  
*Deutsche Dampflokomotiven. Die Entwicklungsgeschichte.* Transpress Verlag, Stuttgart 1994/1999, ISBN 3-344-70912-7, S. 195 ff.

- [1] ([http://www.lokodex.de/or/o\\_tdaus.php?tdnr=992](http://www.lokodex.de/or/o_tdaus.php?tdnr=992))
- [2] (<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?>)

Bayerische G 5/5 DR-Baureihe 57.5													
 <p style="text-align: center;">Exposition Internationale de Turin en 1911            Locomotive à marchandise à quatre cylindres à cinq essieux coaptés            construite par J. A. MAFFEI, Munich.</p> <table border="0" style="width: 100%; font-size: small;"> <tr> <td>Timbre de la chaudière . . . . . 35 dm.</td> <td>Surface de chauffe des tubes . . . . . 192,8 m. q.</td> </tr> <tr> <td>Diamètre des cylindres à h. p. . . . . 425 mm</td> <td>Surface de chauffe du surchauffeur . . . . . 47,0 "</td> </tr> <tr> <td>Diamètre des cylindres à h. p. . . . . 650 "</td> <td>Surface de chauffe totale directe . . . . . 239,8 "</td> </tr> <tr> <td>Courbe de piston . . . . . 60/9040 "</td> <td>Surface de grille . . . . . 5,7 "</td> </tr> <tr> <td>Diamètre des roues motrices . . . . . 1279 "</td> <td>Poids à vide . . . . . 58,5 t.</td> </tr> <tr> <td>Surface de chauffe du foyer . . . . . 15,2 m. q.</td> <td>Poids en service . . . . . 71,1 "</td> </tr> </table>		Timbre de la chaudière . . . . . 35 dm.	Surface de chauffe des tubes . . . . . 192,8 m. q.	Diamètre des cylindres à h. p. . . . . 425 mm	Surface de chauffe du surchauffeur . . . . . 47,0 "	Diamètre des cylindres à h. p. . . . . 650 "	Surface de chauffe totale directe . . . . . 239,8 "	Courbe de piston . . . . . 60/9040 "	Surface de grille . . . . . 5,7 "	Diamètre des roues motrices . . . . . 1279 "	Poids à vide . . . . . 58,5 t.	Surface de chauffe du foyer . . . . . 15,2 m. q.	Poids en service . . . . . 71,1 "
Timbre de la chaudière . . . . . 35 dm.	Surface de chauffe des tubes . . . . . 192,8 m. q.												
Diamètre des cylindres à h. p. . . . . 425 mm	Surface de chauffe du surchauffeur . . . . . 47,0 "												
Diamètre des cylindres à h. p. . . . . 650 "	Surface de chauffe totale directe . . . . . 239,8 "												
Courbe de piston . . . . . 60/9040 "	Surface de grille . . . . . 5,7 "												
Diamètre des roues motrices . . . . . 1279 "	Poids à vide . . . . . 58,5 t.												
Surface de chauffe du foyer . . . . . 15,2 m. q.	Poids en service . . . . . 71,1 "												
Nummerierung:	Bayern 5801 bis 5815 DR 57 501–507, Bayern 5816 bis 5895 DR 57 511–590												
Anzahl:	95												
Baujahr(e):	1911–1924												
Ausmusterung:	bis 1953												
Bauart:	E h4v												
Gattung:	G55.15, G55.16, G55.17												
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)												
Länge über Puffer:	19.974 mm												
Dienstmasse:	80,2–84,4 t												
Reibungsmasse:	80,2–84,4 t												
Radsatzfahrmasse:	15,7–16,9 t												
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h												
Indizierte Leistung:	1.215 kW												
Treibraddurchmesser:	1.270 mm												
ND-Zylinderdurchmesser:	650 mm												
HD-Zylinderdurchmesser:	425 mm												
Kolbenhub:	610/640 mm												
Kesselüberdruck:	16 bar												
Rostfläche:	3,70 m <sup>2</sup>												
Überhitzerfläche:	47,00 m <sup>2</sup>												
Verdampfungsheizfläche:	206,04 m <sup>2</sup>												

aid=lok&datum=1911&page=228&size=45)