

Die Geschichte unserer Dampfloks
50 3638 -9

Im April 1937 beauftragte das RVM (Reichs-Verkehrs-Ministerium) das RZA (Reichsbahn-Zentral-Amt) mit der "Durchbildung" einer leistungsfähigen Güterzuglokomotive für Nebenbahnen! Diese Baureihe sollte die BR 57.10-40 (pr. G10) ersetzen. Weiterhin sollte sie in der Ebene einen mittelschweren Güterzug befördern können und eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h haben. Des weiteren sollte sie Bögen mit 140 m Halbmesser befahren können, 16 Mp Achslast, eine einfache und pflegearme Bauweise, hohe Rückwärtsgeschwindigkeit und die Möglichkeit auf Braunkohlenbrikettfeuerung umzustellen, haben. Das RZA plante eine 1'D-Lokomotive (Baureihe 46) weil man einer 1'E nicht die geforderte hohe Rückwärtsgeschwindigkeit und, wegen des höheren Eigenwiderstandes, nicht die erforderliche Zughakenleistung zutraute. Das RVM zweifelte an, dass die 1'D das erforderliche Reibungsgewicht erhalten könnte und empfahl zu prüfen, ob nicht eine 1'E zweckmäßiger sei.

Die Lokomotivfabriken reichten Entwürfe ein:

Henschel zwei 1'D,
Borsig und das VB je eine 1'D
Krupp und Schwartzkopff je eine 1'D und eine 1'E

Der Lokausschuss beschäftigte sich im Dezember 1937 mit den Entwürfen, ob eine 1'D oder 1'E den gestellten Anforderungen besser gerecht wird. Die BR 41 als 1'D hatte die geforderte Leistung, aber bei einer Achslast von 20 Mp also kam eigentlich nur noch eine 1'E in Frage, die den restlichen Forderung entsprechen musste.

Im Jahr 1939 lieferte Henschel von April bis Juli die ersten 12 Lokomotiven mit:Stahlfeuerbüchse, legiertem Stahl als Kesselbaustoff, Wagner-Überhitzer und 16 kp/m² Kesseldruck.

Nach dem Kriegsausbruch stieg der Bedarf an Güterzuglokomotiven sprunghaft an, aber auf Grund von Materialknappheit durch den Krieg, gab es bei den letzten Auslieferungen der 50er Vereinfachungen.

Diese Lokomotiven wurden als 50 ÜK (Übergangs-Kriegslok) bezeichnet. (Aus der 50 ÜK, ging später die Baureihe 52 hervor, die während des Krieges in großer Stückzahl (über 6000 Stück) gebaut wurde.)

- 2 -

Aber auch die Loks der BR 50 wurden im Krieg von vielen Firmen weiter gebaut, die teilweise auch in von Deutschland besetzten Gebieten lagen. Die bis 1948 gebauten 3164 Maschinen stammten von 21 verschiedenen Firmen!!

Nach dem Krieg gab es noch ca. 3061 Maschinen, davon verblieben 2563 bei der DB und 350 bei der DR. Von 69 Maschinen ist der Verbleib unbekannt, 11 wurden vor 1945 ausgemustert.

Rekonstruktion der BR 50 nach dem Krieg zur 50.35 bei der DR:

Von den 350 verbliebenen Maschinen besaßen viele Maschinen einen Kessel aus dem Baustoff St 47 K. Dieser Kesselstahl war leider nicht für Dampfkessel geeignet, so dass es schon bald zu Alterserscheinungen kam. Dieses Problem hatte die neugegründete Deutsche Bundesbahn, sowie auch die Deutsche Reichsbahn in der DDR. Da man aber auf die Baureihe 50 nicht verzichten konnte, wurde ein Rekonstruktionsprogramm mit Neubekesselung beschlossen.

Darum wurde im Jahre 1957 ein Ersatzkessel entworfen, der eine größere Strahlungsfläche bei kleinerer Rostfläche gegenüber dem alten Kessel hatte. Beim Ersatzkessel wurde der Stehkessel der DR-Neubaulok der BR 23.10 verwendet. Der Langkessel sowie die Rauchkammer wurden auf Grund der Abmessung des Fahrgestelles länger bemessen, als bei der BR 23.10. Der Kessel war in allen Teilen geschweißt.

Bei der Rekonstruktion erhielten die Lok eine Mischvorwärmeranlage und Aschkästen mit seitlichen Luftklappen. Der Naßdampfregler wurde durch ein Reglerseitenzuggestänge bedient. Am Fahrgestell und am Triebwerk wurde, abgesehen von einem neuen Pumpenträger und einem neuen Steuerbock, nichts verändert. Der alte Steuerbock befand sich früher am Stehkessel, bei der Rekonstruktion wurde er auf dem Rahmen befestigt. Durch den größeren Stehkessel musste die Führerhausvorderwand ersetzt werden.

Die Ersatzkessel wurden durch den VEB Schwermaschinenbau "Karl Liebknecht" Magdeburg sowie durch das RAW Halberstadt gebaut. Die ersten 23 Kessel baute der Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg. Die Ersatzkessel fanden auch bei der Rekonstruktion der BR 52 Verwendung.

Insgesamt wurden 208 Lokomotiven der BR 50 zur BR 50.35 umgebaut. Umgebaut wurde die Lokomotiven im RAW Stendal.

Unsere Lok entstand aus der 50 1437 die 1941 mit der Fabriknummer 26247 bei Henschel gebaut wurde.

- 3 -

Von 1966 bis 1971 wurden 75 Lokomotiven mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüstet. Und noch einen Umbau gab es bei der 50er zu beobachten. Die Kessel von 76 Reko-50er wurden mit so genannte "Quetschessen" ausgerüstet. Dabei handelt es sich um Giesel-Ejektor-Saugzuanlage, wie sie in Österreich entwickelt wurde. Mit dieser Saugzuanlage sollte die Zylinderfüllungen um 5% kleiner gehalten werden, damit Kohle eingespart werden konnte.

Die Umbauten erfolgten in den Jahren 1967 und 1968. Aber auch 53 Altbau-50er erhielten noch diese Anlage. Die Anlagen blieben bis 1977/78 in den Lokomotiven.

Als Tender kamen bei den Rekoloks auch der Neubautender mit 28 m³ Wasserinhalt zu Einsatz. Diese Tender waren aber bei den Personalen nicht sehr beliebt, da an diesen der Windschutz für die Rückwärtsfahrt fehlte. Diese Tender wurde vom Personal als "Rheumatender" bezeichnet. Aber auch der alte 2`2`T26 fand noch seine Verwendung bei den Rekos.

Unsere 50 3638-9 wird zur Zeit von uns aufgearbeitet. Die Kesselprüfung hat bereits stattgefunden, aber wir müssen noch ca. 50.000,- € sowie zahlreiche Arbeitsstunden investieren, bevor sie wieder im alten Glanz erstrahlt und auf Fahrt gehen kann.