

Vorbemerkung

Diese Veröffentlichung geschah aus dem Gedanken heraus, anschaulich darzustellen, wie unterschiedlich eine Lokbaureihe aussehen kann. Sicher soll mit diesen Fotos nicht der Anspruch erhoben werden, alle äußerlich sichtbaren Bauartunterschiede seien dargestellt worden. Solch Unterfangen könnte nur gelingen, wenn man von jeder Lok in regelmäßigen Abständen Bilder gemacht hätte . . .

Wie sind die vielen Bauartunterschiede zustande gekommen?

Die Entstehung der Baureihe 50

Die Unterhaltung der vielen Güterzugloks, die noch aus der Länderbahnzeit stammten, konnte nicht nach modernen Grundsätzen durchgeführt werden. Teilweise war sogar die Tauschbarkeit von Bauteilen innerhalb einer Baureihe nicht möglich. Die Leistungen dieser Loks standen auch nicht immer gerade in einem günstigen Verhältnis zu den verbrauchten Betriebsstoffen. Aus diesen Gründen ist der Wunsch der DRG verständlich, diese Baureihen durch eine neue, leistungsfähige Baureihe zu ersetzen.

Man dachte daran, eine 1'D h2-Lok zu beschaffen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und einen Achsdruck von 15 Tonnen haben sollte. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß die preußische G 10 (Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰) damit nicht voll ersetzt werden konnte. Die neue Baureihe wurde daher eine 1'E h2-Lok und bekam die Baureihennummer 50.

Die Firma Henschel lieferte im Jahr 1939 die erste Lok. Von der Leistung und der Höchstgeschwindigkeit her war die Baureihe 50 für den Hauptbahneinsatz geeignet, jedoch ließ die Achslast von 15 Tonnen auch einen Nebenbahneinsatz zu. Da die Laufwerkskonstruktion in beiden Fahrtrichtungen 80 km/h erlaubte, mußten auf den Nebenstrecken auch keine größeren Drehscheiben für die 50er eingebaut werden.

Auf die Einzelheiten der Lokkonstruktion in diesem Zusammenhang einzugehen würde den Rahmen dieses Heftes überschreiten, daher sei hier auf die entsprechende Literatur verwiesen.

Die Baureihe 50 wurde von folgenden Firmen an die DRG geliefert: Henschel, BMAG, Wiener Lokomotivfabrik, Krupp, Krauss-Maffei, Borsig, Orenstein & Koppel, Skoda, Schichau, Jung, DWM Posen, Esslingen, Cockerill, Tubize, CKD, Ostrow, FUF Haine-Saint-Pierre, Meuse, Franco-Belge, Hainaut und Energie (Reihenfolge nach der Anzahl der gelieferten Loks).

Außerdem war noch eine große Anzahl von Zulieferern für die Baureihe 50 tätig. Alle Loks sowie die dazugehörigen Bauteile wurden nach einheitlichen Zeichnungen gefertigt, denn die Zeichnungen waren ja im Vereinheitlichungsbüro der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung entstanden.

Schon im ersten Kriegsjahr stellte sich heraus, daß der Bestand an Güterzuglokomotiven mit einem Achsdruck von 15 Tonnen wesentlich vergrößert werden mußte. Eine der ersten Maßnahmen war, alle Verträge von nicht als kriegswichtige Lokomotiven erkannten Baureihen zu stornieren. Betroffen waren hier die Baureihen 01¹⁰, 03¹⁰ und 64 im Jahr 1940 sowie die Baureihen 41 und 45 im Jahr 1941.

Gleichzeitig wollte man bei den noch weiter zu liefernden Loks der Baureihen 44, 50 und 86 den Materialeinsatz und damit auch die aufzuwendenden Fertigungstunden pro Lok verringern, damit mehr Loks geliefert werden konnten. Auf diese Art und Weise entstanden entfeinerte Loks.

Bei der hier betrachteten Baureihe 50 sah dies dann wie folgt aus:

1. Beim Lauftragsatz wurden keine Speichenradkörper, sondern Scheibenradkörper verwendet.
2. Der zentrale Rauchkammerverschluß entfiel.
3. Auf das Lätutwerk wurde verzichtet.
4. Entfall
 - des Knorr-Oberflächenvorwärmers, und der Kolben-Speise-Pumpe (Ersatz durch eine zweite Strahlpumpe),
 - der Schürze sowie die Zurücknahme der Umlaufbleche bis zu den Zylinderblöcken,
 - der Windleitbleche.

Die so ausgerüsteten Loks verließen die Lokfabriken zunächst noch ohne jegliche Zusatzbezeichnungen, wobei die Sitten und Gebräuche recht unterschiedlich waren. Bei Henschel und BMAG waren die Gedankengänge anders als z. B. bei Krauss-Maffei. Bei Henschel wurden die Windleitbleche zusammen mit der „Schürze“ weggelassen. Die Umlaufbleche gingen aber noch bis über die Einstromröhre. Zunächst wurde bei Henschel sogar der Vorwärmer beibehalten. Bei der BMAG wurden die Umlaufbleche bis hinter die Zylinderblöcke zurückgenommen und teilweise Loks, die noch mit Vorwärmer geliefert wurden, schon mit „ÜK“ = Übergangs-Kriegslok hinter der Loknummer gekennzeichnet.

Offiziell wurden folgende 50er als ÜK-Loks geliefert:

- | | |
|----------------|-----------------------------|
| 50 1167 – 1194 | Skoda 1942 |
| 1355 – 1384 | Borsig 1941/42 |
| 1582 – 1589 | Henschel 1942 |
| 1640 – 1689 | Krauss-Maffei 1942 |
| 1892 – 1906 | Skoda 1942 |
| 1907 – 1941 | CKD 1942/43 |
| 2200 – 2224 | Borsig 1942 |
| 2225 – 2266 | DWM Posen 1942 |
| 2267 – 2353 | Henschel 1942 |
| 2354 – 2373 | Jung 1942 |
| 2374 – 2425 | Krauss-Maffei 1942 |
| 2426 – 2501 | Krupp 1942 |
| 2507 – 2513 | Orenstein & Koppel 1942 |
| 2529 – 2553 | Schichau 1942 |
| 2614 – 2637 | BMAG 1942 |
| 2688 – 2691 | Esslingen 1942 |
| 2692 – 2777 | Henschel 1942 |
| 2778 – 2800 | Jung 1942 |
| 2801 – 2862 | Krauss-Maffei 1942/43 |
| 2863 – 2924 | BMAG 1942 |
| 2925 – 2949 | Skoda 1942 |
| 2950 – 3012 | Wiener Lokomotivfabrik 1942 |
| 3013 – 3044 | Esslingen 1942 |
| 3145 – 3164 | Orenstein & Koppel 1942/43. |

Die erste ÜK-Lieferung wurde nochmals überarbeitet und weiter **entfeinert**, wie man das damals nannte:

1. Die Rauchkammertür erhielt nur noch einen kleinen Griff, der das Öffnen und Schließen gerade noch ermöglichte.
2. Der Schornstein wurde nur noch aus einem Stück gefertigt.
3. Der Kessel erhielt nur noch folgende Aufbauten:
 - Dampfdom
 - einen geschweißten, eckigen Sanddom.

Eine unbekannte Anzahl von Loks wurde auch noch zusätzlich mit einem Speisedom geliefert.

Impressum:

© 1986

Lithos: Repro-Center, München 71

Druck: F. C. Mayer, München 40