

DR-Baureihe 50.40

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die Lokomotiven der **Baureihe 50.40** waren Neubau-Güterzuglokomotiven der Deutschen Reichsbahn und eine Weiterentwicklung der DR-Einheitsdampflokomotiven der Baureihe 50.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
- 2 Konstruktion
- 3 Einsatz
 - 3.1 Verbleib
- 4 Siehe auch
- 5 Literatur
- 6 Einzelnachweise

Geschichte

Die Deutsche Reichsbahn besaß nach dem Zweiten Weltkrieg etwa 350 Lokomotiven der Baureihe 50. Allerdings benötigte die Reichsbahn weitere Güterzugloks, die den Leistungsbereich zwischen den Baureihen 50 und 52 sowie den schweren Güterzugloks der Baureihe 44 abdecken sollten. Zuerst dachte die DR an den Bau einer 1'E h2 Schlepptenderlok mit 18 t Achsfahrmasse. Eine Umfrage in allen Reichsbahndirektionen ergab allerdings, dass nur die Direktionen Halle und Erfurt eine Maschine mit 18 t Achsfahrmasse den Vorzug gegenüber einem universell einsetzbaren Loktyp mit 15 t Achsfahrmasse gaben. Einen Schlusstrich setzte schließlich der damalige Verkehrsminister Erwin Kramer. Er ordnete die Beschaffung einer 1'E-h2-Maschine mit 15 t Achsfahrmasse an. Von dem nun als Baureihe 50.40 bezeichneten Typ sollten zunächst 350 Stück beschafft werden. Man wollte mit den Neubaumaschinen den Bestand der Baureihe 50 ergänzen und einen Teil der Kriegsloks und Länderbaureihen ersetzen. Um die Kosten bei Beschaffung und Konstruktion möglichst gering zu halten, wurden zahlreiche Baugruppen der 50.40 von der zeitgleich entwickelten Personenzuglok der Baureihe 23.10 übernommen. So hatten beide Baureihen u. a. den gleichen Kessel, das gleiche Führerhaus und den Neubautender Bauart 2'2 T28.

Konstruktion

Die Abmessungen des Fahrwerks entsprach weitgehend dem der Einheitslok. Der verwendete Blechrahmen war eine Neukonstruktion. Barrenrahmen konnten in der DDR nicht mehr hergestellt werden. Da mit den entsprechenden Maschinen auch Panzerungen hätten hergestellt werden können, waren sie als Erstes von der Demontage betroffen. Der Blechrahmen war zwar mehrfach in Längs- und Querrichtung versteift, dennoch war er für die später von den Maschinen abverlangten Zuglasten zu schwach konstruiert. Trotz entsprechender Empfehlungen der FVA Halle (Fahrzeugversuchsanstalt, spätere VES-M Halle) wurde der Rahmen nicht grundlegend überarbeitet. Die Folge waren erhebliche Probleme bei der Instandhaltung, was schließlich zum frühen Ausscheiden aus dem Betriebspark der DR führte.

Der Kessel war ebenfalls eine Neukonstruktion nach modernen Baugrundsätzen mit Verbrennungskammer und Mischvorwärmer. Er war mit dem der Baureihe 23.10 identisch. Die Leistung des Neubaukessels lag rund 150 PS höher als die des Einheitskessel der Baureihe 50. Auch beim Dampf- und Kohleverbrauch schnitt die Neubaulok besser ab als die Einheitslok. Alle Serienmaschinen waren mit Druckausgleich-Kolbenschiebern der Bauart Trofimoff ausgerüstet, die durch ihre sehr guten Leerlaufeigenschaften überzeugten. Die Lokomotiven erhielten den neuen Tender der Bauart 2'2' T 28, wie er später auch an den Baureihen 50.35 und 58.30 zu finden war.

Einsatz

Entgegen den ersten Planungen konnten zwischen 1956 und 1960 nur 88 Maschinen, die als 50 4001 bis 50 4088 bezeichnet wurden, in Dienst gestellt werden. Mit der am 30. Dezember 1960 ausgelieferten 50 4088 endete nicht nur das Dampflok-Neubauprogramm der DR, sondern auch der Bau von Regelspurdampfloks in Deutschland. Die Reichsbahn konzentrierte die Maschinen in den Reichsbahndirektionen Greifswald und Schwerin. Ab 1968 setzte nur noch die Rbd Schwerin die Baureihe 50.40 ein. Hochburgen für diese Baureihe waren die Bahnbetriebswerke (Bw) Hagenow-Land, von wo aus sie auch den Bundesbahn-Grenzbahnhof Büchen erreichten, und Wittenberge. Nach nicht einmal 20 Jahren Dienstzeit wurde die letzte 50.40 im November 1980 ausgemustert. Einige Maschinen wurden noch als Dampfspender und Heizlokomotiven bei verschiedenen Industriebetrieben weiterverwendet.

Verbleib

Das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen hat mit der **50 4073** die letzte erhaltene Maschine dieser Baureihe in seinem Bestand.^[1] Bei der Deutschen Reichsbahn hat es keine Lok in die Liste der Traditionslokomotiven geschafft. Ursprünglich plante die DR 50 4088 als letzte Neubaudampflok der DR zu erhalten. Die Maschine wurde aber im März 1980 bei einem

DR-Baureihe 50.40	
	
50 4073	
Nummerierung:	50 4001–50 4088
Anzahl:	88
Hersteller:	Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg
Baujahr(e):	1956–1960
Ausmusterung:	1980
Bauart:	1'E h2
Gattung:	G 56.15
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	22 600 mm
Dienstmasse:	85,9 t
Reibungsmasse:	73,4 t
Radsatzfahrmasse:	14,2 t
Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h (vor- und rückwärts)
Indizierte Leistung:	1760 PSi
Kuppelraddurchmesser:	1400 mm
Laufraddurchmesser vorn:	850 mm
Steuerungsart:	Heusinger mit Hängeeisen
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	600 mm
Kolbenhub:	660 mm
Kesselüberdruck:	16 bar
Rostfläche:	3,71 m²
Überhitzerfläche:	68,50 m²
Verdampfungsheizfläche:	159,60 m²
Tender:	2'2 T 28
Wasservorrat:	28 m³

Unfall schwer beschädigt und konnte so nicht mehr im Betriebsdienst eingesetzt werden. Obwohl es Alternativen zur 50 4088 gab, blieb kein Exemplar dieser Baureihe als Traditionslokomotive bei der DR erhalten.

Brennstoffvorrat:	10 t Kohle
Zugheizung:	Dampf

Siehe auch

- Liste der Lokomotiv- und Triebwagenbaureihen der Deutschen Reichsbahn der DDR

Literatur

- Dirk Endisch: *Baureihe 50.40: Die Neubau-50er der Deutschen Reichsbahn* Verlag Dirk Endisch, Stendal 2010, ISBN 978-3936893502

Einzelnachweise

1. <http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de/Fahrzeuge/fztab.htm#dampflok>

Von „http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe_50.40&oldid=103895347“

Kategorien: Dampflokomotive Achsfolge 1E | Triebfahrzeug (Deutsche Reichsbahn 1945–1993)

-
- Diese Seite wurde zuletzt am 1. Juni 2012 um 15:13 Uhr geändert.
 - Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; zusätzliche Bedingungen können anwendbar sein. Einzelheiten sind in den Nutzungsbedingungen beschrieben.
- Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.