

# DR-Baureihe 50

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die ab 1939 gebauten Einheits-Güterzuglokomotiven der **Baureihe 50** mit einer führenden Laufachse und fünf Kuppelachsen zählen zu den gelungensten Konstruktionen der Deutschen Reichsbahn.

Diese Baureihe wurde im Rahmen der Kriegsvorbereitung in Deutschland beschafft. Bis 1948 wurden 3164 Maschinen der 80 km/h schnellen Baureihe 50 von nahezu allen europäischen Lokomotivfabriken – zuletzt als Übergangskriegslokomotive *50 ÜK* – gebaut.

Am Ende der Dampflokzeit ist sie zur Universalgattung geworden, die dank der niedrigen Achslast auch auf Nebenbahnen mit leichterem Oberbau eingesetzt werden konnte. Da es im Nebenbahnnetz nicht überall für derartig lange Maschinen ausreichende Drehscheiben gab, wurden die Lokomotiven für eine Geschwindigkeit von 80 km/h in beiden Richtungen ausgelegt. Auffälliges Merkmal ist deshalb eine Schutzwand mit Fenstern an der Vorderseite des Tenders (2'2' T 26).

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
  - 1.1 Deutsche Reichsbahn (bis 1945)
  - 1.2 Deutsche Bundesbahn
    - 1.2.1 DB-Baureihe 50.40
    - 1.2.2 DB-Baureihen 050, 051, 052 und 053
  - 1.3 Deutsche Reichsbahn (nach 1945)
    - 1.3.1 DR-Baureihe 50.35
    - 1.3.2 DR-Baureihe 50.50
    - 1.3.3 DR-Baureihe 50.40
  - 1.4 Andere Länder
- 2 Konstruktive Merkmale
  - 2.1 Fahrwerk
- 3 Erhaltene Lokomotiven
- 4 Briefmarken

- 5 Literatur
- 6 Weblinks
- 7 Einzelnachweise

## Geschichte

### Deutsche Reichsbahn (bis 1945)

Ab 1937 wurde eine neue Einheitslokomotive entwickelt, die die veralteten Länderbahn-Güterzuglokomotiven auf Nebenbahnen ablösen sollte. Von April bis Juli 1939 wurden die ersten zwölf Lokomotiven von Henschel & Sohn ausgeliefert. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges ließ den Bedarf an Güterzuglokomotiven ansteigen, so dass sie in großer Stückzahl gebaut wurde. Ab 1942 wurde eine vereinfachte Übergangs-Kriegslokomotive gebaut, ohne Windleitbleche, Frontschürze und zweitem Führerhausseitenfenster, teilweise auch mit Scheibenrädern an der Vorlaufachse und einem eckigen Sandkasten. Der Übergang war fließend, so dass sich unterschiedliche Ausführungen finden lassen.

### Deutsche Bundesbahn

Trotz der Kriegsverluste waren 1945 noch sehr viele Maschinen übrig geblieben. Allein von der Deutschen Bundesbahn wurden 2159 einsatzfähige Lokomotiven übernommen, die lange Zeit mit der DR-Baureihe 44 das Rückgrat des Güterverkehrs bildeten. Sie wurden aber auch im Personenzugverkehr eingesetzt.

Bei vielen Lokomotiven wurden die Wagner-Windleitbleche nach dem Krieg durch solche der Bauart Witte ersetzt. Bei 735 Maschinen der DB wurde der Tender mit einer Zugführerkabine ausgerüstet, wobei nur das Kohlenkastenvolumen reduziert werden musste. Da die Deutsche Bundesbahn über genügend Güterzuglokomotiven verfügte, konnte sie rasch auf die DR-Baureihe 52 verzichten und mit deren Kesseln die nicht alterungsbeständigen Kessel der Baureihe 50 ersetzen. Auch die Wannentender der Kriegslokomotiven wurden u. a. bei der Baureihe 50 weiterverwendet.

**DR-/DB-Baureihe 50**  
**ÖBB Reihe 50**  
**ČSD-Baureihe 555.1**  
**CFR-Baureihe 150**  
**PKP Reihe Ty 5**  
**BDŽ-Baureihe 14**  
**SŽD TE**  
**DSB N**



Dampflok der Baureihe 50, 1972 in Rheine

|                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| Nummerierung:             | 50 001–50 3171 mit Lücken    |
| Anzahl:                   | 3164                         |
| Hersteller:               | diverse                      |
| Baujahr(e):               | 1939–1948                    |
| Ausmusterung:             | 1987                         |
| Bauart:                   | 1`E h2                       |
| Gattung:                  | G 56.15                      |
| Spurweite:                | 1435 mm (Normalspur)         |
| Länge über Puffer:        | 22.940 mm                    |
| Höhe:                     | 4500 mm                      |
| Fester Radstand:          | 3300 mm                      |
| Gesamtradstand:           | 9200 mm                      |
| Dienstmasse:              | 86,9 t                       |
| Reibungsmasse:            | 75,3 t                       |
| Radsatzfahrmasse:         | 15,2 t                       |
| Höchstgeschwindigkeit:    | 80 km/h (vor- und rückwärts) |
| Indizierte Leistung:      | 1625 PSi                     |
| Kuppelraddurchmesser:     | 1400 mm                      |
| Treibraddurchmesser:      | 1400 mm                      |
| Lauf­raddurchmesser vorn: | 850 mm                       |
| Steuerungsart:            | Heusinger mit Hängeeisen     |

In den 1950er Jahren dienten einige Lokomotiven der Baureihe 50 als Versuchsträger. So erhielten 35 Maschinen Kessel mit Henschel-Mischvorwärmern statt der Oberflächenvorwärmer und Turbo-Speisepumpen, und die 50 1503 wurde mit einem Giesl-Ejektor ausgerüstet. Zur Kohleersparnis erhielten 1959 zehn Lokomotiven einen Kessel mit kleinerer Rostfläche.

### DB-Baureihe 50.40

→ *Hauptartikel: DB-Baureihe 50.40*

1954 wurde eine Lokomotive als Franco-Crosti-Lokomotive umgebaut, wegen der guten Erfahrungen folgten ab 1958 30 weitere Maschinen.

### DB-Baureihen 050, 051, 052 und 053

In das neue EDV-Baureihenschema wurden noch 1452 Lokomotiven aufgenommen. Allerdings waren davon 88 Stück schon auf z-gestellt. Da die Ordnungsnummer nur noch dreistellig sein durfte, wurden zusätzlich zur Nummer 050 die Bezeichnungen 051, 052 und 053 eingeführt. In dem man die erste Stelle der Ordnungsnummer in die Baureihenbezeichnung aufnahm, konnte man sicherstellen, dass hier die wahre Identität jeder Lok erkennbar blieb. Bei der DB wurden die letzten Lokomotiven 1977 im Bw Duisburg-Wedau ausgemustert.

Die ehemalige Baureihe 50 verteilte sich damit wie in der Tabelle angeführt:

| Bezeichnung | Anzahl | davon z-gestellt |
|-------------|--------|------------------|
| 050         | 521    | 36               |
| 051         | 413    | 22               |
| 052         | 450    | 23               |
| 053         | 77     | 7                |

Die hierbei neu entstandene „Quasi“-Baureihe 052 (mit führender Null, DB nach 1968) darf nicht mit der „echten“ Baureihe 52 (ohne führende Null, DB vor 1968, DR vor und auch noch nach 1970, s. u.) verwechselt werden. Die Baureihe 52 („Kriegslok“) war eine „entfeinerte“ Version der Baureihe 50, was für Nicht-Spezialisten aufgrund der nahen technischen Verwandtschaft teilweise nur schwer unterscheidbar ist.

Da die wenigen verbliebenen Loks der Baureihe 52 bei der Deutschen Bundesbahn bis 1968 bereits ausgemustert waren, wurde hier keine Umbenennung in Baureihe 052 notwendig. Diese Bezeichnung war somit frei für die Loks '50-2nnn'. Eine einzige Lok der Baureihe 52 gelangte über die Deutsche Reichsbahn, zwischenzeitlich zur DR-Baureihe 52.80 rekonstruiert, in den Besitz der Deutschen Bahn AG und wurde als 052 134 eingereiht. Mit dieser Ausnahme ist eine „Zweiundfünfzig mit führender Null und angehängter Prüfziffer“ also eine ehemalige „Fünfzig“ aus Beständen der Deutschen Bundesbahn.

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Zylinderanzahl:         | 2   |
| Zylinderdurchmesser:    | 600 mm  |
| Kolbenhub:              | 660 mm  |
| Kesselüberdruck:        | 16 bar  |
| Anzahl der Heizrohre:   | 113   |
| Anzahl der Rauchrohre:  | 35  |
| Heizrohrlänge:          | 5200 mm   |
| Rostfläche:             | 3,89 m <sup>2</sup>                                   |
| Überhitzerfläche:       | 68,94 m <sup>2</sup>                                  |
| Verdampfungsheizfläche: | 177,83 m <sup>2</sup>                                 |
| Tender:                 | 2'2' T 26; 2'2' T 30                                  |
| Bremse:                 | einlösige Druckluftbremse mit Zusatzbremse (K-GP m.Z) |
| Zugheizung:             | Dampf   |

## Deutsche Reichsbahn (nach 1945)

Der Deutschen Reichsbahn in der DDR waren nach dem Krieg nur 350 Exemplare der Baureihe 50 verblieben. Da auch von der stärkeren Baureihe 44 nur ein kleiner Teil in den Osten Deutschlands gelangte, war dort in vielen Gegenden die Baureihe 52 *die* dominierende Güterzuglok.

Überdies wurden 208 Stück der Baureihe 50 zur Baureihe 50.35 umgebaut. Die Altbaulokomotiven liefen vor allem im Süden. Seit Mitte der 1970er-Jahre wurden sie verstärkt ausgemustert, sodass sie in den 1980er Jahren absolute Raritäten waren. Dennoch beendete die letzte ihren aktiven Dienst 1987 gemeinsam mit den Rekoloks.

In der DDR wurde zwar ab 1970 auch das Nummernsystem geändert und dabei u. a. eine Prüfziffer angehängt, aber die zwei Ziffern „50“ ohne führende Null blieben unverändert. Inzwischen sind etliche Museumsloks wieder mit ihrer alten Vorkriegsnummer gekennzeichnet. Bei Exemplaren aus der DDR wird jedoch zum Teil die nach 1970 vergebene „neue“ Nummer beibehalten, die ja inzwischen auch schon wieder historisch ist.

### DR-Baureihe 50.35

→ *Hauptartikel: DR-Baureihe 50.35*

Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR wurden 208 Lokomotiven zur Baureihe 50.35 umgebaut. Durch den Umbau erhielten die Loks unter anderem neue, leistungsfähigere Kessel mit einem Mischvorwärmer. Anlass des Umbaus war, dass man ohnehin Kessel aus nicht alterungsbeständigem Stahl St 47 ersetzen musste.

Am 31. März 1988 erhielt die letzte 50.35 (gleichzeitig die letzte der DR) im Raw Meiningen eine L7-Untersuchung. Auch der letzte planmäßige Regelspurdampfzug der DR wurde von einer Lokomotive der Baureihe 50.35 gefahren. Etliche Lokomotiven der Baureihe 50.35 waren später als Heizlokomotive eingesetzt und sind darum erhalten geblieben, einige sind auch 2013 noch betriebsfähig.



50 3552 der DR 2009 in Frankfurt/Main

### DR-Baureihe 50.50

Die 72 auf Ölfeuerung umgebauten Lokomotiven der Baureihe 50.35 wurden als Baureihe 50.50 bezeichnet. Entsprechend den allgemeinen Regeln erhielten sie bei Einführung der EDV-Nummer die neue Bezeichnung 50.00. Auffällige Unterschiede waren die Ölbehälter der Tender, die deutlich länger waren als die Kohlenkästen der rostgefeuerten Lokomotiven und die bei vielen Ölloks fehlenden Bleche unterhalb der Rauchkammern, da keine Lösche anfällt. Die höheren Beanspruchung der Ölloks machte sich in einem höheren Verschleiß bemerkbar. Weil die Druckausgleichskolbenschieber der Bauart Karl Schulz aufgrund der höheren Heißdampftemperaturen störanfällig waren, tauschte man sie bei einigen Maschinen gegen Regelkolbenschieber mit von ausgemusterten Maschinen der BR 52 gewonnenen Winterthur-Druckausgleichern. Diese blieben unverkleidet.

Ursache für die plötzliche Abstellung aller noch vorhandenen Loks Anfang der 80er Jahre waren aber die Ölpreiserhöhungen und die Möglichkeit, das für die Lokomotivfeuerung verwendete Bunkeröl D weiterzuverarbeiten und dabei höherzuveredeln.

## DR-Baureihe 50.40

→ *Hauptartikel: DR-Baureihe 50.40*

Da die Deutschen Reichsbahn neben modernen Personenzuglokomotiven auch weitere Güterzugloks mit 15 t Achsfahrmasse benötigte, ließ man, wie schon in der Vorkriegszeit, die Personenzuglok Baureihe 23.10 und die Güterzuglok Baureihe 50.40 parallel entwickeln, sodass viele Baugruppen austauschbar waren. Wie bei allen DR-Neubaurokomotiven wurden die Anzeige- und Bedieneinrichtungen des Lokführers in einem Pult zusammengefasst.



50 4073 der DR in Immelborn

Das Fahrwerk entsprach weitgehend dem der Einheitslok, nach den von Friedrich Witte noch während des Krieges aufgestellten „neuen Baugrundsätzen“ wurden statt der Barrenrahmen geschweißte und massegünstige Blechrahmen verwendet. Diese Blechrahmen erwiesen sich allerdings im Betrieb als nicht so steif und robust wie die Barrenrahmen der Einheitslokomotiven.

Die Kessel waren Neukonstruktionen nach modernen Baugrundsätzen mit Verbrennungskammer und Mischvorwärmer. In der Leistung entsprachen sie in etwa den Einheitskesseln, sie waren aber im Verbrauch etwas sparsamer. Die Lokomotiven wurden mit Neubautendern der Bauart 2'2' T 28 gekuppelt. Trotz der Erfahrungen mit den Einheitsloks der BR 50 verzichtete man auf die Tenderschutzwand, die Neubauloks wurden deshalb nur für eine Rückwärtsfahrgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen.

88 Maschinen, als 50 4001 bis 50 4088 bezeichnet, wurden zwischen 1956 und 1960 geliefert. Die 50 4088 war damit die letzte Regelspurdampflok, die für eine deutsche Staatsbahn neu gebaut wurde. Da sich die Blechrahmen schon bald als schwächstes Element erwies, wurden die Maschinen bis 1980 aus dem Zugdienst abgezogen und als Heizlokomotiven weiterverwendet.

## Andere Länder

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben zahlreiche Exemplare auch in anderen Staaten Europas und wurden auch dort zum Teil bis zum Ende der Dampftraktion eingesetzt, so zum Beispiel bei der PKP (Ty 5), der ČSD (555.1), der ÖBB, der BDŽ (Baureihe 14) oder der DSB (N). Die ČSD verkaufte 20 ihrer Lokomotiven 1959 an die BDŽ.

Die rumänische Staatseisenbahn CFR ließ zwischen 1947 und 1959 282 Lokomotiven als BR 150 nachbauen.



Ty 5-10 der PKP in Wolsztyn

## Konstruktive Merkmale

### Fahrwerk

Der Rahmen war als Barrenrahmen ausgeführt. Die Laufachse und die erste Kuppelachse bildeten ein Krauss-Helmholtz-Lenkgestell. Die erste und die fünfte Achse waren seitenverschiebbar gelagert.

## Erhaltene Lokomotiven

Es sind einige Altbaulokomotiven erhalten geblieben, darunter auch die 50 622 und die 50 849. Die 50 622 wurde 1985 in Offenburg aufgearbeitet und ist im Verkehrsmuseum Nürnberg stationiert, wo sie am Abend des 17. Oktober 2005 bei einem Großbrand im Lokomotivschuppen schwer beschädigt wurde. Im Jahr 2013 wurde sie mit Spendengeldern durch das Dampflokwerk Meiningen rollfähig instand gesetzt und wird derzeit im Verkehrsmuseum Nürnberg ausgestellt. Die 50 849 gehört dem Verkehrsmuseum Nürnberg und ist als Leihgabe beim Eisenbahnverein Glauchau. Sie besitzt Wagner-Windleitbleche. 50 2740 befindet sich im Besitz der Ulmer Eisenbahnfreunde und wurde auf der Albtal- und Murgtalbahn eingesetzt.<sup>[1]</sup> Diese Maschine ist derzeit wegen Fristablauf abgestellt und wartet auf eine neue Hauptuntersuchung. Die einzige betriebsfähige Altbau-50er der ehemaligen Deutschen Bundesbahn 50 2988 wurde bis 2013 auf der Wutachtalbahn vom gleichnamigen Verein eingesetzt. Die 50 3075 ist im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen erhalten.

## Briefmarken

Auch die Baureihe 50 hat es auf die Sondermarken der Deutschen Bundespost geschafft: Unter den Motiven der Jugendmarke 1975 der Deutschen Bundespost Berlin („Dampfloks“) befand sich auch die 50 001, klassisch mit Wagner-Windleitblechen.



Jugendmarke 1975

## Literatur

- Jürgen U. Ebel, Hansjürgen Wenzel: *Die Baureihe 50, Bd. 1 und 2*. EK Verlag, Freiburg 2007, ISBN 3-88255-545-9
- Dirk Endisch: *Baureihen 50.35 und 50.50 - Die kohle- und ölgefeuerten Reko-50er der DR*. Verlag Dirk Endisch, Leonberg 2007, ISBN 3-936893-44-6
- Ludwig Rotthowe: *Ein letzter Versuch. Erinnerung an die 50.40 der DB*. In: *LOK MAGAZIN*. Nr. 260/Jahrgang 42/2003. GeraNova Zeitschriftenverlag GmbH, München, ISSN 0458-1822, S. 56-63.
- Klaus-J. Vetter: *Das große Handbuch deutscher Lokomotiven*. Bruckmann Special, München 2002, ISBN 3-7654-3764-6

## Weblinks

**Commons: DRB-Baureihe 50** ([https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRB-Baureihe\\_50?uselang=de](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRB-Baureihe_50?uselang=de)) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Informationen zu den erhaltenen Lokomotiven der Baureihe 50 (<http://www.eisenbahnmuseumsfahrzeuge.de/index.php/deutschland/staatsbahnfahrzeuge/dampflokomotiven/baureihe-50>) auf der Internetseite "Eisenbahn-Museumsfahrzeuge"

## Einzelnachweise

1. Anita Fertl: *Freizeittipps: Rebenbummler: Der besondere Gast - badische-zeitung.de* (<http://www.badische-zeitung.de/freizeittipps/rebenbummler-der-besondere-gast>), 11. Juni 2010, Zugriff am 11. Juni 2010

Von „[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe\\_50&oldid=139853626](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe_50&oldid=139853626)“

Kategorien: [Dampflokomotive Achsfolge 1E](#) | [Triebfahrzeug \(Deutsche Reichsbahn 1920–1945\)](#) | [Triebfahrzeug \(Deutsche Reichsbahn 1945–1993\)](#) | [Triebfahrzeug \(Deutsche Bundesbahn\)](#) | [Kriegslokomotive](#)

---

- Diese Seite wurde zuletzt am 17. März 2015 um 09:05 Uhr geändert.
- Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.