



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

**Oberhessische Presse**  
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 9

## Dampfloks müssen nochmal ran

**Gladenbach.** Im Laufe der Jahrzehnte kamen viele unterschiedliche Dampflokbauereihen im heimischen Raum zum Einsatz. In der Serie werden die markantesten Vertreter der Dampflokezeit vorgestellt.

Zum Auftakt widmen wir uns der Baureihe 50. Diese gab es selbst in den letzten Jahren der Dampflokezeit noch wie Sand am Meer. Von den von 1939 bis in den Krieg hinein gebauten 3164 Exemplaren - als 50 001 - 50 3164 in den Fahrzeugbestand eingereiht - die nach dem Krieg in zahlreiche europäische Länder verstreut wurden, gab es allein bei der Deutschen Bundesbahn (DB) zum Stichtag 1. Januar 1968 noch über 1000 Stück. Diese hohe Stückzahl zeigt auch, dass im Zuge der Modernisierung der DB erst zahlenmäßig schwächere Baureihen ausgemustert wurden. Denn die BR 50 war sehr universell verwendbar.



*Ein Zug für Berufspendler steht hier am späten Nachmittag in Niederwalgern für die Fahrt in Richtung Gladenbach bereit.*

© Manfred Ritter



## Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Einzig für die schwersten und schnellsten Züge waren sie nicht zu gebrauchen. Die Loks konnten vorwärts wie rückwärts 80 km/h fahren, was für die Nebenbahnen voll ausreichte und auch noch genug Reserve für die Hauptstrecken bot.

Die 50er hatten die Achsfolge 1'E, das bedeutet einer Laufachse folgten fünf Treibachsen. Die 50er waren Schlepptenderloks, sie führten ihre Kohle- und Wasservorräte in einem separaten Tender mit. In der Regel war dies ein Tender der Bauart 2'2'T26, also ein Tender mit 2 zweiachsigen Drehgestellen der 26 Kubikmeter Wasser und 8 Tonnen Kohle aufnehmen konnte. Im Laufe des Krieges wurde die Konstruktion immer weiter vereinfacht, um die so genannten kriegswichtigen Rohstoffe einzusparen. 1942 wurde dann aus der BR 50 die BR 52 entwickelt.

### **Kessel der alten Baureihe dienen als Ersatzteile**

Diese als Kriegslok bezeichnete Baureihe wurde mit weit über 6000 hergestellten Exemplaren zur meistgebauten deutschen Lokomotive und zu einer der meistgebauten Loks überhaupt.

In der Nachkriegszeit wurden dann die 52er rasch abgestellt und vor allem ihre Kessel dazu verwendet 50er wieder instand zu setzen, da diese oftmals mangelhafte Kessel hatten.

Doch nun zurück zum Einsatz der 50er im heimischen Raum: Nachdem das Betriebswerk (BW) Marburg komplett „verdieselt“ war, kamen die 50er hier nur noch auf der Aar-Salzböde-Bahn und der Scheldetalbahn vom BW Dillenburg aus zum Einsatz. Allerdings musste über den Steilstreckenabschnitt der letzteren eine steilstreckentaugliche 94er vorgespannt werden. Zuletzt wurden sie vor den langen Zügen im Berufsverkehr, die meist aus acht dreiachsigen Wagen bestanden und dabei 436 Sitzplätze boten, sowie vor Güterzügen eingesetzt.

Wenn sie vor Güterzügen eingesetzt wurden, mussten sie auch alle Rangierarbeiten auf den Unterwegsbahnhöfen ausführen.



## Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

### **Dieselloks können nicht schnell genug gebaut werden**

Als man 1967 neue Nummernsysteme einführt, wurden die 50 001-999 zur BR050, die aus dem Eintausenderbereich zur BR 051, die aus dem Zweitausenderbereich zur BR 052 und die aus dem Dreitausenderbereich zur BR 053. Die BR 052 ist also eine umgezeichnete BR 50 und keinesfalls eine oben genannte BR 52.

Mit den Dampfloks ging es zu dieser Zeit immer mehr bergab, aber ab 1969 sorgte eine anziehende Konjunktur, bei gleichzeitig ausbleibenden Lieferungen von neuen Dieselloks dafür, dass deutschlandweit hunderte bereits abgestellte Dampfloks wieder reaktiviert werden mussten. Deshalb war eine Ablösung der 50er erst mal nicht möglich. Erst als die Konjunktur nicht mehr so stark anzog und gleichzeitig neue Dieselloks verfügbar waren, konnte man die 50er ersetzen.

Diese neuen Dieselloklieferungen konnten die - im vorigen Teil vorgestellten - V100er aus anderen Diensten freisetzen. Somit endete im April 1972 der Einsatz der 50er im heimischen Raum.

Die noch brauchbaren Loks wurden nach Limburg abgegeben. Die letzten 50er der DB schieden dann erst im Februar 1977 im BW Duisburg-Wedau aus dem Dienst, ehe am 26. Oktober 1977 die letzten Dampfloks bei der DB fuhren.

**von Stefan Runzheimer**

**Veröffentlicht am 07.02.2013 17:57 Uhr**



Quelle: [www.op-marburg.de](http://www.op-marburg.de)