Aus den Lokführer-Tagebüchern meines Vaters Rudolf Schlarb (Bw Bingerbrück) - Teil 2

von Reinhold Schlarb

Im Teil 1 des Artikels über die Lokomotiven im Bw Bingerbrück in der Ausgabe 42 (Juli 17) dieses Heftes wurde über die Stationierung der verschiedenen Dampflokbaureihen (BR) berichtet. Wie aus der darin gezeigten Grafik hervorgeht, war die BR 42 bis etwa Anfang der 50er Jahre die am meisten vertretene Baureihe. Sie wurde nach und nach abgelöst von der Baureihe 50, von der die Reichsbahn über 3000 Stück beschaffte; davon standen der DB nach dem Kriege noch runde 2000 Exemplare zur Verfügung.

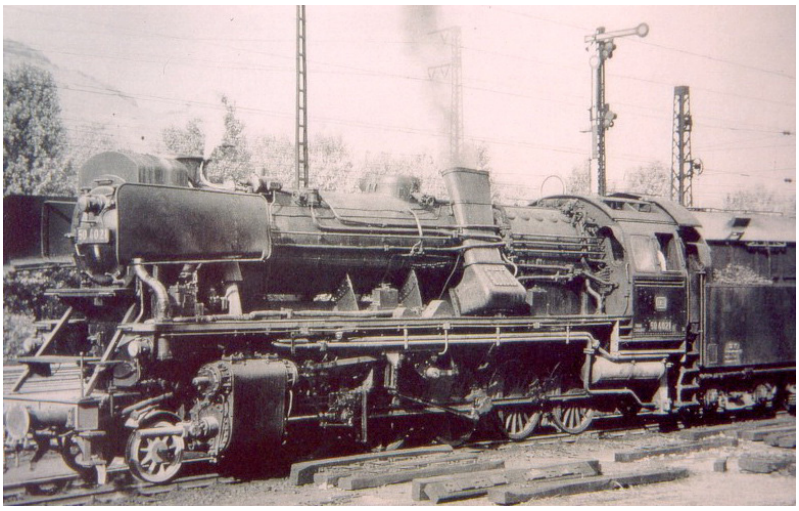
Diese Lok zählte zu den gelungensten Konstruktionen ihrer Zeit. Wegen ihrer geringen Achslast konnte sie auch auf Nebenstrecken eingesetzt werden, was sie gegen Ende der Dampflokära mangels anderer BR zur Universallok werden ließ.

1975: BR50 680 - 8 im ehemaligen Lokschuppen Bingerbrück

1975: BR50 272-4 in Bad Kreuznach

Ihre Hauptaufgabe war die Beförderung schwerer Güterzüge - die Bingerbrücker Loks hauptsächlich auf den beiden Mittelrheinstrecken und auf der Nahestrecke Richtung Kaiserslautern und Saarbrücken. Am Ende ihrer Einsatzzeit war sie auch vor Personenzügen und im Rangierdienst zu finden.

Ähnlich wie bei der BR 42 wurden einige Maschinen zur Verbesserung des Wirkungsgrades mit dem Franco-Crosti-Rauchgasvorwärmer ausgestattet.



1962: BR50 Franco-Crosti-Lok
im Bingerbrücker Bahnhofsbereich

Auch bei den Tenderaufbauten gab es eine Besonderheit: DB-weit wurden mehrere hundert Tender mit einer Zugführerkabine ausgestattet, so dass ein besonderer Begleitwagen überflüssig wurde. Diese Variante war allerdings nach meiner Kenntnis nicht bei Bingerbrücker Loks zu finden.

1955: BR501412
im Bingerbrücker Bahnhofsbereich

Auch Wannentender, wie sie bei der BR 42 üblich waren, kamen bei BR 50 zum Einsatz.

Aber alle diese Maßnahmen konnten nicht verhindern, dass die mächtige Konkurrenz - auf der Nahestrecke die Dieselloks, auf der Rheinstrecke die E-Loks - mehr und mehr das Geschäft der Dampfloks übernahmen. Im Mai 1975 verabschiedeten sich die letzten Lokomotiven aus Bingerbrück.

Wie alle Fahrzeuge DB wurde auch die BR 50 im Jahre 1968 auf ein neues, EDV-gerechtes Nummernsystem umgestellt: der alten BR-Nummer wurde eine “0” vorangestellt und bei vierstelligen fortlaufenden Nummern die erste Stelle in die BR-Nummer einbezogen. Außerdem wurde eine Prüfziffer

angehängt.
Beispiele: Aus 50 856 wurde 050 856-4
Aus 50 1019 wurde 051 019-8
Aus 50 2404 wurde 052 404-1
Aus 50 3097 wurde 053 097-2

Eine 052 des neuen Systems ist nicht zu verwechseln mit einer 52 des alten Systems, die zum Zeitpunkt der Umstellung schon nicht mehr im Bestand der DB war.

1970er Jahre im ehemaligen Lokschuppen Bingerbrück umnummerirte BR50er Lokomotiven (links)

Die Prüfziffer wurde aus der eigentlichen Nummer nach einem bestimmten Schema errechnet und diente der Erkennung fehlerhafter Eingaben. Bei den E-Loks wurde eine “1”, bei den Dieselloks eine “2” anstelle der bisher verwendeten Buchstaben “E” bzw. “V” vorangestellt.

Beispiele: Aus “E 40” wurde “140”, aus “V 200” wurde “220”.

Einige Dampflokomotiven der Baureihe 50 werden heute noch von privaten Vereinen unterhalten und gepflegt und sind gelegentlich auf Nostalgiefahrten zu bewundern. Auch die Modellbahnhersteller haben sie in zahlreichen Varianten im Programm.

Gleichzeitig mit der BR 50 war in Bingerbrück die Personenzuglok der BR 23 beheimatet; sie und andere, weniger häufige BR werden Thema eines weiteren Artikels in einer der nächsten Ausgaben dieses Heftes sein.