

Treibraddurchmesser (mm):	1 400
Achsstand (mm):	9 200
Länge über Puffer (mm):	22 940
Dienstgewicht (t):	146,4 ¹⁾
Achslast (t):	15,0
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	80
Zylinderdurchmesser (mm):	600
Kolbenhub (mm):	660
Rostfläche (m²):	3,89
Verdampfungsheizfläche (m²):	177,8
Überhitzerheizfläche (m²):	68,9
Kesselüberdruck (atm):	16,0
Leistung (PSi):	1 625

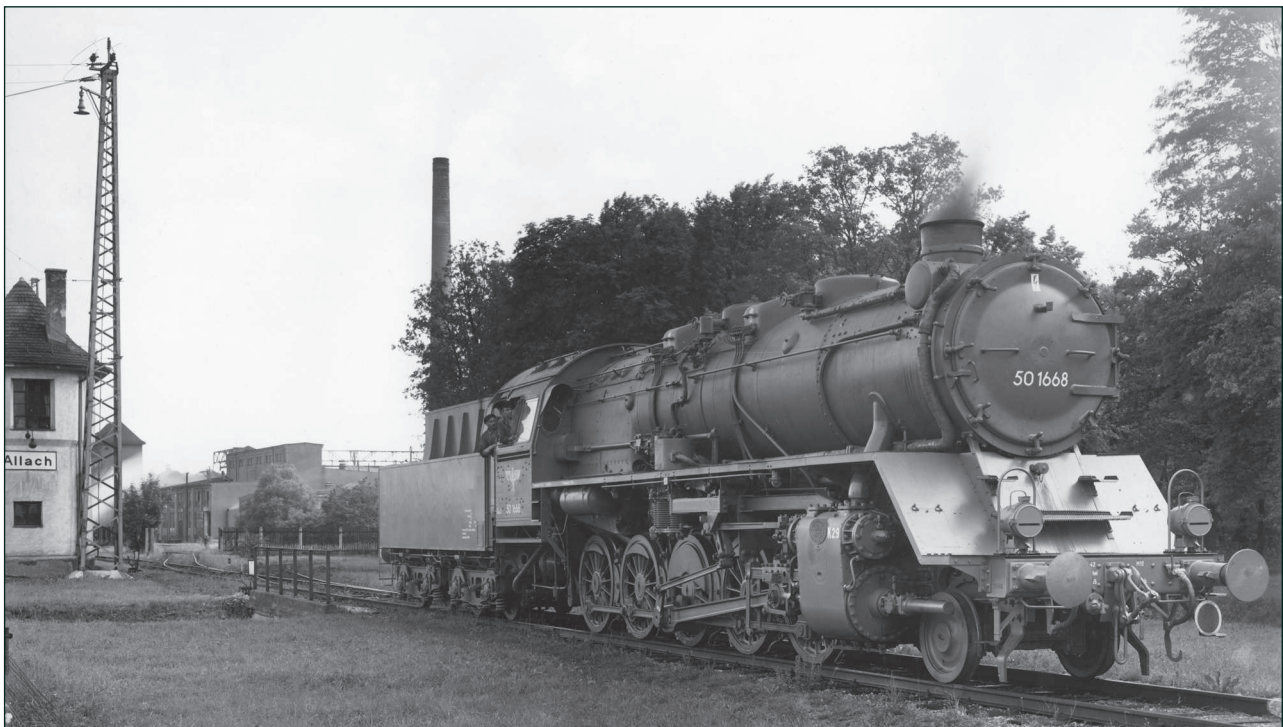
Die Konstruktionsarbeiten an der BR 50 begannen 1937 mit dem Ziel, eine universelle leichte Güterzuglokomotive für Nebenbahnen zu schaffen, welche die dort eingesetzten Länderbahnlokomotiven (u.a. pr. G 10) ersetzen konnte. Um die gewünschte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen zu können, wurde eine Laufachse vorgesehen, die mit der ersten Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell vereinigt war. Da eine 1'E-Schleppenderlokomotive für zahlreiche an Nebenbahnen gelegene Drehscheiben zu lang war, wurde der neu entwickelte 26 m³ Wasser fassende Tender (2'2'T26) mit einer Rückwand ausgestattet, die auch eine Rückwärtsfahrt mit der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erlaubte. Um auch mit minderwertiger

Kohle betrieben werden zu können, waren Rostfläche und Feuerbüchse der ab 1939 gelieferten neuen Baureihe vergrößert worden – mit positiven Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Lokomotive.

Nach dem Einmarsch deutscher Truppen in der Sowjetunion zeigte sich bald, dass die bei der Reichsbahn vorhandenen Lokomotiven nicht ausreichend waren, um alle Verkehrsbedürfnisse in den besetzten Gebieten sowie im Altreich zu erfüllen. Die Lokomotivbau-Industrie machte 1941 erste Vorschläge zur Vereinfachung der Bauart von Lokomotiven, durch die eine Erhöhung der Produktionszahlen erreicht werden sollte. Aufgrund der zunehmenden Probleme beim Nachschubtransport wurde Anfang 1942 von Adolf Hitler dem Lokomotivbauprogramm höchste Priorität eingeräumt. Zur Organisation der Konstruktionsänderungen und der Fahrzeuglieferungen wurde der „Hauptausschuß für Schienenfahrzeuge“ eingerichtet, der fast ausschließlich mit Vertretern der Industrie besetzt war. Dieser beschloss, aus der BR 50, die entgegen den ursprünglichen Planungen überwiegend auf Hauptbahnen eingesetzt wurde, eine spezielle Kriegslokomotive abzuleiten, die sich durch zahlreiche Vereinfachungen von der Ursprungsbauart unterschied. Für die Kriegslok wurde zunächst die Baureihenbezeichnung „K 50“, später „52“ festgelegt. Bei der laufenden Fertigung der BR 50 ließ man mit der Zeit immer mehr Vereinfachungen in die Produktion einfließen und ging dadurch stetig von der Reihe 50 auf die 52 über. Am 8. Juni 1942 legte der Haupt-

1 Bei Lokomotiven mit Kesseln aus St 34-Stahl war das Dienstgewicht etwa 1,5 t größer.

Das in München-Allach entstandene Krauss-Maffei Werksfoto zeigt die im Juni 1942 an die RBD Villach abgelieferte 50 1668.



ausschloß fest, dass die BR 50 noch bis zur Loknummer 50 3044 gebaut werden sollte, dass alle bis dahin gelieferten Maschinen neben der Ordnungsnummer die Buchstaben „ÜK“ (Übergang zur Kriegslok) angeschrieben bekommen sollten und dass alle danach gefertigten Maschinen als Reihe 52 bezeichnet werden sollten. Tatsächlich wurden aber noch weitere 120 Maschinen (50 3045 bis 3164) als „BR 50 ÜK“ abgeliefert; diese waren allerdings bereits mit dem für die BR 52 entwickelten „Wannentender“ (2'2'T30) gekuppelt. Zwei weitere Lokomotiven (50 2955 und 2966) erhielten den von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf entwickelten Steifrahmentender (4T30).

Betriebsnummer	Hersteller	Betriebsnummer	Hersteller	Betriebsnummer	Hersteller
50 1172-1194 ÜK	Škoda	50 2156-2171 ÜK	Energie	50 2801-2862 ÜK	Krauss-Maffei
50 1341-1344 ÜK	BMAG	50 2225-2266 ÜK	DWM	50 2863-2924 ÜK	BMAG
50 1583-1589 ÜK	Henschel	50 2267-2353 ÜK	Henschel	50 2925-2949 ÜK	Škoda
50 1640-1689 ÜK	Krauss-Maffei	50 2354-2373 ÜK	Jung	50 2950-3012 ÜK	WLF
50 1892-1906 ÜK	Škoda	50 2374-2425 ÜK	Krauss-Maffei	50 3013-3044 ÜK	Esslingen
50 1907-1941 ÜK	CKD	50 2488-2501 ÜK	Krupp	50 3045-3056 ÜK	Krupp
50 1972-1994 ÜK	Couillet	50 2507-2513 ÜK	MBA	50 3057-3164 ÜK	MBA
50 1996-2033 ÜK	Tubize	50 2615-2637 ÜK	BMAG		
50 2034-2073 ÜK	Cockerill	50 2638-2663 ÜK	Ostrowiec		
50 2076-2091 ÜK	La Meuse	50 2680-2691 ÜK	Esslingen		
50 2102-2129 ÜK	HSP	50 2692-2777 ÜK	Henschel		
50 2130-2154 ÜK	La Croyère	50 2778-2800 ÜK	Jung		

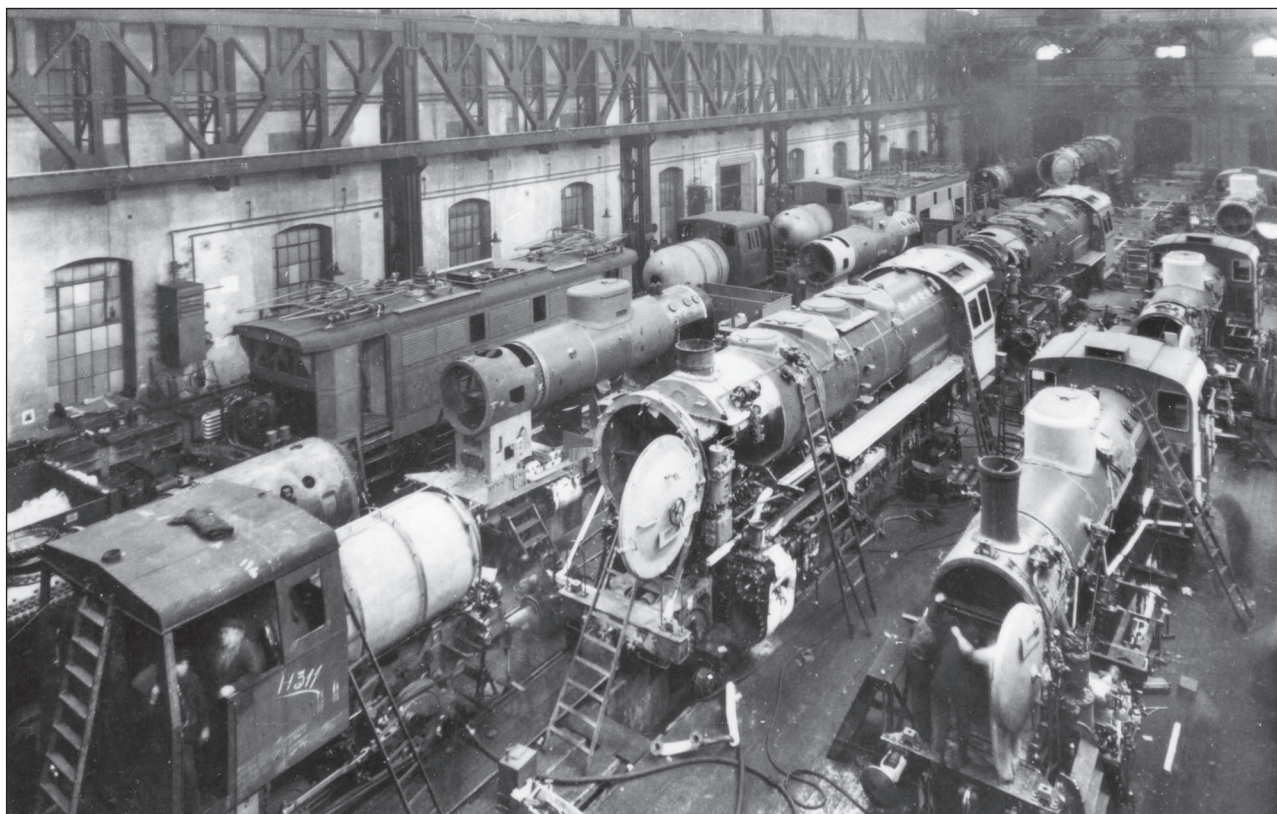
Tab.: Die ÜK-Lokomotiven

Bei den ersten knapp 2 000 Lokomotiven der BR 50 war es noch üblich, dass die kompletten Maschinen von einem Hersteller gebaut wurden, so dass die Fabriknummern von Rahmen, Kessel und Tender identisch waren. Durch die Organisationsänderungen beim Übergang zum Bau der Kriegslokomotiven erfolgte in einigen Fällen die Zulieferung von Kesseln und Tendern durch andere Firmen, aber auch Differenzen zwischen Rahmen- und Kesselfabriknummer einzelner Hersteller traten mitunter auf. Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht der bekannten Fälle, in denen Rahmen- und Kesselfabriknummer nicht übereinstimmten:

Betriebsnummer	Rahmen: Hersteller und Fabr.-Nr.	Kessel: Hersteller und Fabr.-Nr.
50 1907–1941	CKD 2143–2177	(unbekannt) 16428–29, 16431, 16430, 16432–462
50 1942–1971	DWM 369–398	DWM 2374–78, 2380, 2379, 2381–2403
50 1972–1995	Couillet 1836–1859	Couillet 5777–5800 (verwürgelt; eigene Kesselzählung)
50 2034	Cockerill 3294	HSP 1854
50 2035–2075	Cockerill 3295–3335	Cockerill 1–6, 8–12, 7, 13–27, 29–42 (eigene Kesselzählung)
50 2102–2106	HSP 1850–53, 1856 (?)	HSP (Kessel-Zuordnung unbekannt)
50 2107–2108	HSP 1855, 1857	HSP 1856, 1857
50 2109–2113	HSP 1858–60 (?), 1861–62	HSP (Kessel-Zuordnung unbekannt)
50 2114–2128	HSP 1863, 1864 (?), 1865–68, 1869 (?), 1870–72, 1873–74 (?), 1875–76, 1877 (?)	HSP 1863–1868, ?, 1869, 1871–72, ?, ?, 1875–76, ?
50 2129	HSP 1854	Cockerill 28
50 2225–2266	DWM 399–440	DWM 2404–27, 2429, 2428, 2430–45
50 2638–2663	Ostrowiec 401–426	Ostrowiec 587–612 (verwürgelt; eigene Kesselzählung)

Bei insgesamt 1 906 Lokomotiven der BR 50 war aus Gewichtsgründen der Stahl „St 47 K“ als Kesselbaustoff verwendet worden – bei 50 davon wählte man eine Übergangsbauf orm mit aus „St 34“ gefertigtem Langkessel. Der hochfeste „St 47 K“-Stahl, der bei den Lokomotiven der Baureihen 01¹⁰, 03¹⁰, 06, 41 und 45 im Zusammenhang mit einer Erhöhung des Kesseldrucks auf 20 atm. verwendet wurde, hatte sich insbesondere an Schweißstellen als sehr spröde erwiesen und im Laufe der Jahre zu zahlreichen Kesselschäden geführt. Aus diesem Grund wurden die letzten rund 1 000 Lokomotiven mit Kesseln aus „St 34“ ausgeliefert – mit von 14 mm auf 17,5 mm vergrößerter Wandstärke und somit auch entsprechend höherem Gewicht. Um die schadhaft gewordenen „St 47 K“-Kessel zu ersetzen, wurden später zahlreiche Ersatzkessel von Henschel an die Reichsbahn abgeliefert – bekannt sind die Fabriknummern 25601 bis 25628, 25631 bis 25639, 25656 bis 25666 und 25703 bis 25719. Verschiedene dieser Kessel wurden jedoch nicht von Henschel selbst gefertigt, sondern von anderen Fabriken zugeliefert, so von Backer & Rueb, St. Chamond, Breda, Homecourt und vermutlich auch von Couillet (Fabr.Nr. 438 bis 445).

Die Lokomotive 50 3010 wurde mit einem sogenannten „Lofag-Kessel“, die 50 3011 bis 3012 mit Brotan-Kesseln geliefert. Der „Lofag-Kessel“, so benannt nach seiner Herstellerfirma „Wiener Lokomotivfabrik“, war im Prinzip ein normaler Langrohrkessel, dessen Rohre aber deutlich andere Abmessungen hatten. Der Brotan-Kessel gehörte zur Gruppe der „Wasserrohr-Kessel“ und hatte sich besonders bei der Ungarischen Staatsbahn (MÁV) bewährt. Da Wasserrohrkessel häufig im Schiffsbau eingesetzt wurden, wäre die Fertigung solcher Kesselbauarten für Lokomotiven auch durch Werften besonders einfach gewesen. Mit diesen Kesseln sollten alternative günstigere



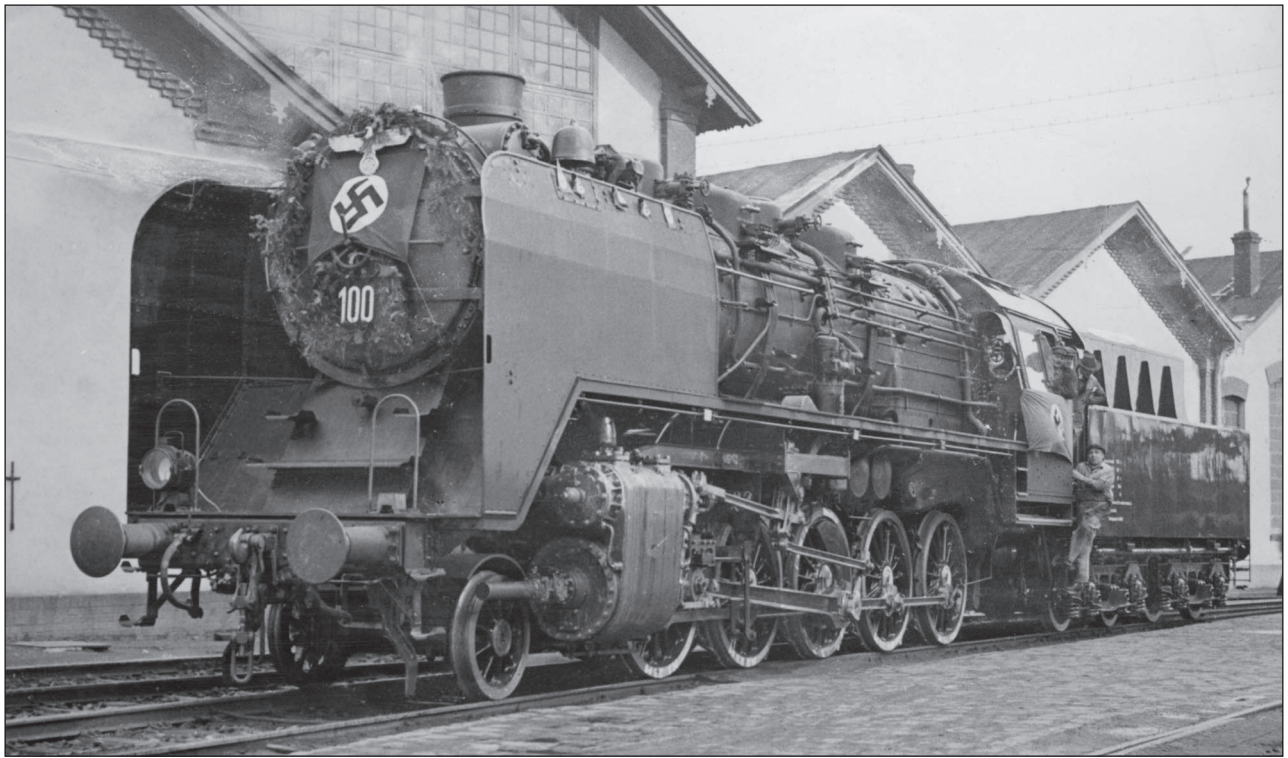
Serienfertigung von Lokomotiven der Baureihen 50 und E 44 bei der WLF im Jahr 1941 in Wien-Floridsdorf.

Kesselbauformen für die BR 52 untersucht werden. Aufgrund zahlreicher Probleme mit diesen Kesseln erfolgte ein Serieneinbau bei der Reihe 52 allerdings nicht.

Einige der von der Reichsbahn bei belgischen Lokomotivfabriken bestellten Lokomotiven wurden nicht mehr rechtzeitig vor dem Einmarsch der Alliierten in Belgien fertig gestellt und daher zwischen 1944 und 1948 direkt an die Belgischen Staatsbahnen abgeliefert (B 2500 bis 2503 bzw. SNCB 25.001 bis 013, 023). Weitere acht Reichsbahn-50er verblieben in Belgien und wurden als SNCB 25.014 bis 020,022 eingereiht, jedoch 1950 an die DB zurückgegeben.

Die Bulgarischen Staatsbahnen erwarben bereits 1943 insgesamt 30 Lokomotiven der BR 50 von der Reichsbahn (BDŽ 14.01 bis 30); weitere 20 (BDŽ 14.31 bis 50) wurden 1959/60 von den ČSD bezogen. In der Tschechoslowakei waren bei Kriegsende 31 Lokomotiven der BR 50 vorhanden, von denen 28 in ČSD 555.101 bis 128 umgezeichnet wurden. Die in Polen verbliebenen Lokomotiven wurden in Ty 5-1 bis 53 umgezeichnet; die PKP Ty 5-54 kam später aus der Tschechoslowakei dazu und die Ty 5-55 entstand durch Umbau aus der lange abgestellten Ty 5-19. In Rumänien waren nach Kriegsende mindestens vier 50er vorhanden, doch mussten diese alle an die Sowjetunion abgegeben werden. Dafür kamen zwischen 1948 und 1952 von dort wieder vier andere Maschinen nach Rumänien (CFR 150.1113 bis 1116), doch ist die Identität von nur zwei dieser Lokomotiven bekannt. Die drei in Jugoslawien verbliebenen Maschinen wurden zusammen mit den Kriegsloks der BR 52 in der Reihe 33 zusammengefasst (JDZ 33 bis 178, 179, 320). Die in der Sowjetunion vorhandenen Lokomotiven erhielten 1952 neue Betriebsnummern: Während die Ordnungsnummer gleich blieb, wurde die Baureihenbezeichnung in „TE“ geändert (nicht zu verwechseln mit dem „T3“ bei der BR 52). Zu den Französischen Staatsbahnen SNCF kamen nach dem Zweiten Weltkrieg insgesamt 34 Lokomotiven der BR 50. Die bei der Region „Est“ zusammengefassten Maschinen behielten ihre Ordnungsnummern, vor die ein „150-Z-“ gesetzt wurde. Fast alle von belgischen Lokomotivfabriken gebauten und bei der DB verbliebenen Lokomotiven der Reihe 50 mussten 1950 bis 52 an Belgien zurückgegeben werden. Von der Belgischen Staatsbahn in Betrieb genommen wurde aber keine dieser Lokomotiven; lediglich zehn Maschinen wurden 1952 an die Dänische Staatsbahn (DSB 201 bis 210 Reihe N) weiterverkauft. In den Niederlanden befanden sich bei Kriegsende sechs Lokomotiven der BR 50, die von den NS als 4901 bis 4906 eingereiht und 1947 allesamt an Deutschland zurückgegeben wurden. Von den 17 in Österreich vorhandenen Maschinen mussten drei bald an die Sowjetunion abgegeben werden; 13 erlebten 1953 die Einführung des neuen österreichischen Nummernplans, durch den allerdings lediglich ein Punkt zwischen Baureihen- und Ordnungsnummer hinzukam.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges mussten die beiden deutschen Bahnverwaltungen versuchen, die Probleme mit den schadanfälligen „St 47 K“-Kesseln in den Griff zu bekommen. Die Deutsche Reichsbahn (DR) in der DDR entschied sich, die problematischen Kessel durch Neubaukessel zu ersetzen, die von jenen der neu entwi-

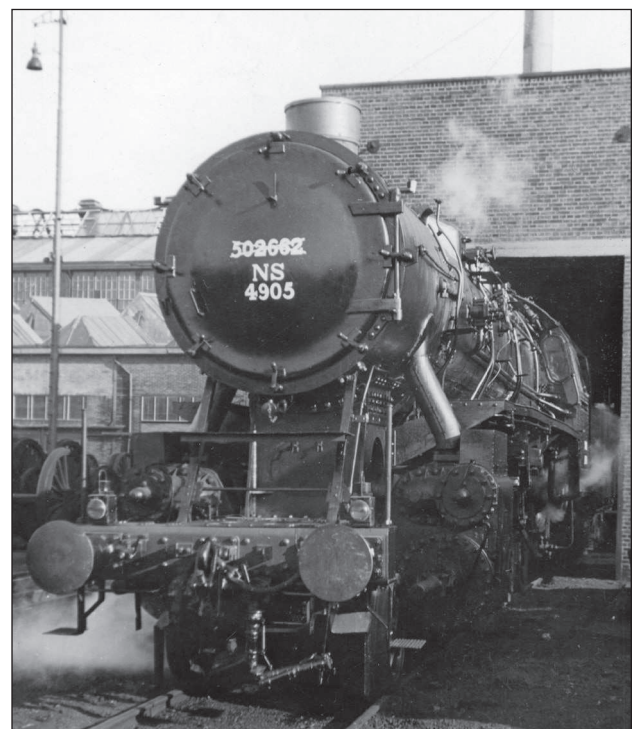


ckelten BR 50⁴⁰ abgeleitet worden waren. Durch diese „Rekonstruktion“ wurde auch die Leistungsfähigkeit der Maschinen deutlich gesteigert; herausragendes äußeres Erkennungsmerkmal der „Reko“-Lokomotiven, die in 50 3501 bis 3708 umgezeichnet wurden, war der in der Rauchkammer montierte Mischvorwärmer. In den Jahren 1967/68 wurde bei 75 Lokomotiven der Reihe 50³⁵⁻³⁷ ein Giesl-Ejektor eingebaut, durch den nicht nur der Kohleverbrauch verringert sondern auch die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven erneut gesteigert wurde. Auch 27 Altbau-50er wurden bis 1969 mit dem Giesl-Ejektor ausgerüstet, doch weil Ende der 70er Jahre eine erneute Lizenzzahlung nach Österreich fällig war, wurden alle Giesl-Ejektoren wieder durch normale Schlote ersetzt.

Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) besaßen rund 1000 Lokomotiven der BR 50 einen Kessel aus „St 47 K“. In der ersten Hälfte der 50er Jahre konzentrierte man sich auf den Einbau von Tauschkesseln aus Lokomotiven, die während des Zweiten Weltkriegs im Ausland gebaut worden waren und die – da man mit einer Rückgabe dieser Maschinen rechnete – nicht mehr aufgearbeitet worden waren und daher abgestellt standen: Deren noch gute „St 34“-Kessel wurden in Betriebslokomotiven eingebaut, während deren schadhafte „St 47 K“-Kessel dann im Tausch wieder auf die abgestellten Maschinen kamen. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre wurden in rund 500 Lokomotiven der BR 50 Kessel aus ausgemusterten Lokomotiven der BR 52 eingebaut. Dazu hat man diese Kessel im Rahmen einer „Sonderarbeit“ umfangreich untersucht und zum Angleich an die BR 50-Kessel auch diverse Bauartänderungen vorgenommen. Die verbliebenen Lokomotiven mit „St 47 K“-Kessel wurden besonders streng kontrolliert; die letzte Maschine mit einem solchen Kessel schied 1966 aus.

Im Stil der Zeit geschmückt war diese unbekannte 50er: Falls es sich um die hundertste in Floridsdorf gebaute 50er handelte, müsste es die 50 675 gewesen sein; falls man dagegen die 100ste von der WLF gelieferte Einheitslok feierte, wäre es die 50 292 gewesen.

Nur zwei Jahre war die nach Kriegsende in Holland verbliebene 50 2662 im Bestand der Niederländischen Staatsbahnen (NS) – im September 1947 wurde sie an die Reichsbahn (West) zurückgegeben. Die Aufnahme der NS 4905 – mit durchgestrichener DRB-Nummer – entstand im Oktober 1945 in Tilborg.



Um die Betriebskosten zu senken, sprich den Kohleverbrauch zu verringern, wurden 31 DB-Lokomotiven der BR 50 mit Kesseln der Bauart „Franco-Crosti“ ausgerüstet. Diese Maßnahme bot sich für diese Baureihe an, da der Ersatz diverser Kessel sowieso notwendig war. Die von Henschel umgebauten Lokomotiven wurden als 50 4001 bis 4031 bezeichnet. Bei weiteren Versuchen zur Verringerung des Verbrauchs der regulären 50er wurden mehrere Maschinen mit verschiedenen Mischvorwärmer-Bauarten ausgestattet, und eine DB-Lokomotive (50 1503) erhielt 1955 sogar einen Giesl-Ejektor eingebaut. In Folge der Versuche wurde eine kleinere Serie von 30 Maschinen mit dem Henschel-Mischvorwärmer ausgerüstet, während eine Beschaffung weiterer Giesl-Ejektoren aus Kostengründen unterblieb. Zusätzliche Mischvorwärmer-50er (50 3165 bis 3171) entstanden 1956/57 durch Umbau aus den erst 1948/49 gebauten Lokomotiven 52 129 bis 135 – so die offizielle Version. Tatsächlich wurden aber die Mischvorwärmer-Kessel der 52er auf Rahmen von abgestellten Lokomotiven der BR 50 montiert.

Angesichts des voranschreitenden Strukturwandels und der sich dadurch verändernden Einsatzbedingungen der BR 50 – weniger Dienst auf den großen Hauptstrecken – beschritt man bei zehn Lokomotiven einen ungewöhnlichen Weg zur Anpassung an die neuen Einsatzbedingungen: Durch Verringerung der Rostfläche und Verbesserung der Überhitzung sollte die Wirtschaftlichkeit besonders im unteren und mittleren Leistungsbereich verbessert werden. Obwohl sich die Umbauten gut bewährt hatten und durch die verbesserte Überhitzung auch keine Verringerung der Leistungsfähigkeit festgestellt werden konnte, wurden keine weiteren Maschinen mehr umgebaut.

Eine weitere Umbaumaßnahme, die das Aussehen zahlreicher Maschinen entscheidend geprägt hat, betraf den Tender: Nach der Erprobung verschiedener Prototypen wurden von der DB zwischen 1958 und 1962 rund 750 Tender der Bauart 2'2'T26 in sogenannte Kabinentender umgebaut, welche die Mitführung eines Güterzuggepäckwagens für den Zugführer unnötig machten. Der Bestand an solchen Wagen war Ende der 50er Jahre knapp und zahlreiche Fahrzeuge standen aufgrund ihres Alters zur Ausmusterung an, so dass man durch diese Maßnahme die Anzahl neu zu beschaffender Fahrzeuge reduzieren wollte.

Nach den bei der DB und DR geltenden Vorschriften war die Identität einer Lokomotive an den Rahmen gekoppelt – d.h. dass zwar Tender, Kessel und sonstige Teile bei Untersuchungen beliebig getauscht werden konnten – solange aber der Rahmen der gleiche blieb, änderte sich auch die Loknummer nicht. In den 50er Jahren hatte man sich im AW Schwerte über diese Regelung hinweggesetzt und auch die Rahmen zwischen den Lokomotiven freizügig getauscht, wodurch man für die Lokomotiven deutlich kürzere Durchlaufzeiten erzielte. Dieser verschiedentlich als „Schwerter Rahmentausch“ bezeichnete Prozess ist der Grund dafür, dass in den nachfolgenden Listen häufig Zweitbesetzungen von Lokomotivnummern auftauchen: Da die offizielle Identität einer Lokomotive durch

Im Jahr 1955 wurden bei zehn 50ern „Huckepackkabinen“ am Tenderende befestigt. Da sich diese Bauart nicht bewährte und außerdem Sicherheitsbedenken bestanden, platzierte man bei der 50 3153 – hier am 3. Juni 1968 im Bw Wanne-Eickel – die Kabine in Tendermitte und schuf so den Prototypen für die in den nachfolgenden Jahren erfolgte Ausrüstung zahlreicher Lokomotiven mit Kabinentendern (Aufn.: Wolfgang Fiegenbaum).



den Rahmen bestimmt wird, muss man den Rahmentausch als eine Umzeichnung der ursprünglich zu dem Rahmen gehörenden Lokomotive in eine neue Betriebsnummer ansehen.

Wie bereits erwähnt, lagen die Betriebsnummern der Lokomotiven der BR 50 zwischen 50 001 und 50 3171. Bei der Umzeichnung der DB-Lokomotiven auf „Computernummern“ zum 1. Januar 1968 wurden für die Lokomotiven die vier Baureihenbezeichnungen 050, 051, 052 und 053 vorgesehen. Welche von diesen verwendet wurde, hing von der Tausenderstelle der Ordnungsnummer ab, die sozusagen zur Einerstelle der Baureihennummer wurde. Die neue Ordnungsnummer bestand aus den drei hinteren Ziffern der alten Ordnungsnummer – allerdings mit einer Ausnahme: Die 50 3000 wurde in 053 003 umgezeichnet, da man eine Ordnungsnummer „000“ nicht haben wollte und die beiden nachfolgenden Nummern bereits besetzt waren.

Bei den Umzeichnungen der DR im Jahr 1970 blieben – abgesehen von der zusätzlichen Kontrollziffer – die Nummern der Maschinen oberhalb von 50 1000 unverändert. Alle Lokomotiven mit niedrigerer Betriebsnummer erhielten allerdings eine zusätzliche „1“ als Tausenderstelle, da eine führende „0“ für ölgefeuerte Lokomotiven reserviert war. Die am 1. Januar 1992 noch im DR-Bestand vorhandenen Maschinen erhielten erneut neue Betriebsnummern – nach dem DB-Nummernschema. Alle Lokomotiven der BR 50 wurden in 050 umgezeichnet; die neue Ordnungsnummer ergab sich durch Streichen der Tausenderstelle. Tatsächlich durchgeführt wurde die Umzeichnung nur bei sehr wenigen Maschinen – vermutlich müssten in den nachfolgenden Tabellen die neuen Betriebsnummern daher noch häufiger in eckige Klammern gesetzt werden, aber den Nachweis zu erbringen, dass eine Lok nicht mehr umgezeichnet wurde, ist nicht immer ganz einfach. Das Gegenteil lässt sich dagegen wesentlich leichter belegen, genügt dafür doch ein einziges Bild, das die Maschine mit neuer Nummer zeigt!

Hingewiesen werden soll an dieser Stelle auch noch auf die beiden 1941 abgelieferten Personenzuglokomotiven 23 001 und 002, bei deren Konstruktion man auf zahlreiche Teile der BR 50, insbesondere deren Kessel und Tender, zurückgriff. Erwähnt werden sollen auch noch die Nachbauten der BR 50, die in Rumänien zwischen 1946 und 1960 entstanden: Mit den Betriebsnummer 150.001 bis 282 gingen 282 Maschinen an die CFR und zehn nach China.

Literatur

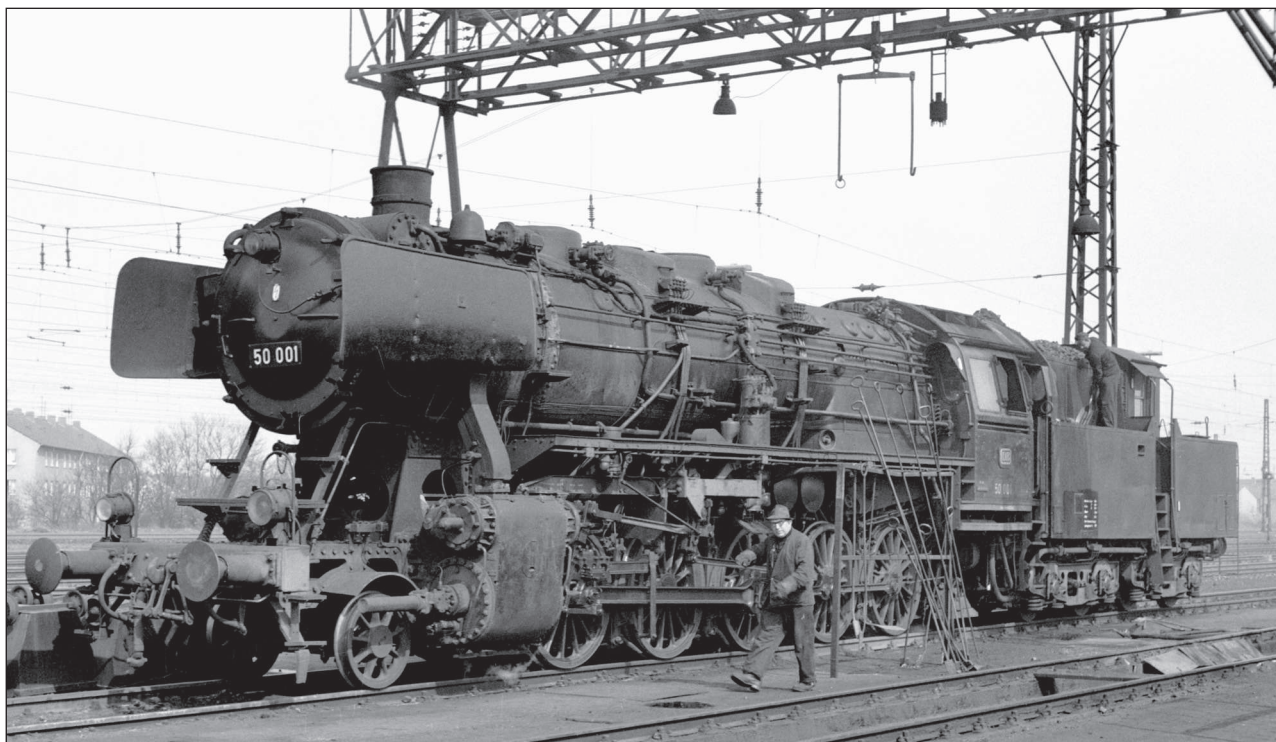
ANDREAS, HANS-DIETER: Bauunterschiede bei der Baureihe 50. Eggldham, 1986

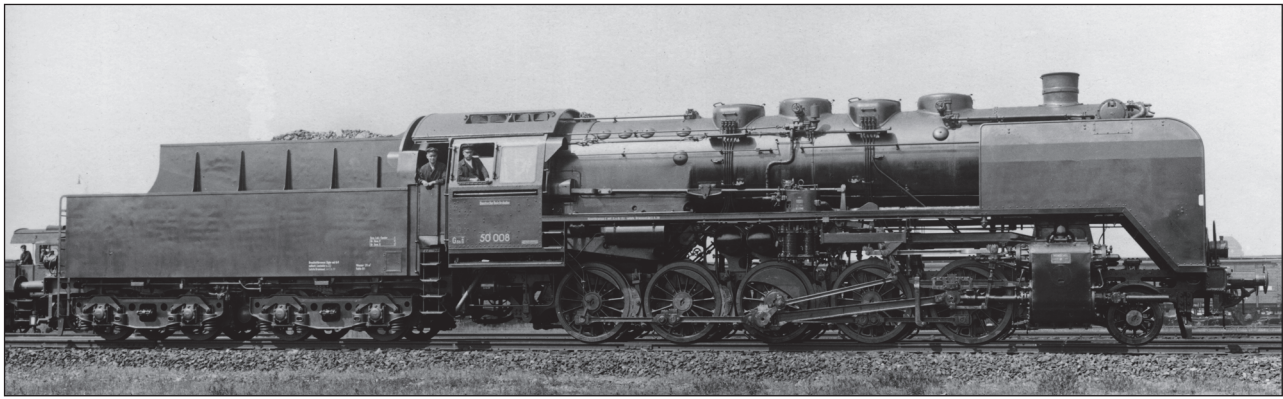
EBEL, JÜRGEN U.; WENZEL, HANSJÜRGEN: Die Baureihe 50, Band 1: Deutsche Reichsbahn. Freiburg, 1988

EBEL, JÜRGEN U.; WENZEL, HANSJÜRGEN: Die Baureihe 50, Band 2: Deutsche Bundesbahn. Freiburg, 1988

JANSEN, KARL-HEINZ; MELCHER, PETER: Die Lokomotiven der Baureihe 50 und ihr Verbleib. Hamburg, 1993

Die erste 50er – die 50 001 – am 18. April 1968 im Bw Köln Eifeltor (Aufn.: Ulrich Budde).





Die DRB 50 008 kurz nach der Anlieferung (Aufn.: W. Hubert).

Hen 1939/ 24355	DRB 50 001 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 001-7 +05.12.74 →08.05.76 verk. an Ralf Schüler, Berlin →'85 Museum für Verkehr und Technik (MVT), Berlin	('09 vorh.)
Hen 1939/ 24356	DRB 50 002 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 002-5	+11.12.68
Hen 1939/ 24357	DRB 50 003 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 003-3	+28.09.76
Hen 1939/ 24358	DRB 50 004 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 004-1	+02.06.71
Hen 1939/ 24359	DRB 50 005 →'45 DRo/DR →'70 DR 50 1005-3	+03.07.79
Hen 1939/ 24360	DRB 50 006 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Hen 1939/ 24361	DRB 50 007 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 007-4	+12.03.68
Hen 1939/ 24362	DRB 50 008 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 008-2	+02.10.68
Hen 1939/ 24363	DRB 50 009 →'45 DRw/DB	+03.06.65
Hen 1939/ 24364	DRB 50 010 →'45 JDŽ 33-102 →'47 JDŽ 33-179	+
Hen 1939/ 24365	DRB 50 011 →'45 DRw →30.10.45 SNCF 1-150-Z-11 (→09/10.47 SWDE/L)	+14.11.53
Hen 1939/ 24366	DRB 50 012 →'45 DRo/DR →13.07.61 Ub. DR 50 3671 (Ek. SKL 61/30460) →'70 DR 50 3671-0	+24.04.87
Hen 1939/ 24633	DRB 50 013 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 013-2	+12.03.68
Hen 1939/ 24634	DRB 50 014 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 014-0	+18.09.74
Hen 1939/ 24635	DRB 50 015 →'45 DRw/DB →23.06.58 Ub. DB 50 2404" (Rahmentausch) →'68 DB 052 404-1 +22.12.76 →'76 Denkmal im Aw Paderborn →'98 Dampflok-Arbeitsgemeinschaft Oberhausen im BSW /L →'08 Freunde des Bahnbetriebswerkes Bismarck Förderverein e.V. Gelsenkirchen	
KrMa 1943/ 16364	DRB 50 2847 →'45 DRw/DB →03.06.58 Ub. DB 50 015" (Rahmentausch) →'68 DB 050 015-7	+18.04.72
Hen 1939/ 24636	DRB 50 016 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 016-5	+22.09.70
Hen 1939/ 24637	DRB 50 017 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 017-3	+12.03.68
Hen 1939/ 24638	DRB 50 018 →'45 ČSD 555.1500 →'48 ČSD 555.105	+26.04.68
Hen 1939/ 24639	DRB 50 019 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Hen 1939/ 24640	DRB 50 020 →'45 DRw/DB →20.05.58 Ub. DB 50 1853" (Rahmentausch) →'68 DB 051 853-0	+09.09.71
Bors 1940/ 14974	DRB 50 384 →'45 DRw/DB (SWDE) →08.05.58 Ub. DB 50 020" (Rahmentausch) →'68 DB 050 020-7	+27.11.70
Hen 1939/ 24641	DRB 50 021 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 021-5	+03.03.69
Hen 1939/ 24642	DRB 50 022 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 022-3	+11.12.68
Hen 1939/ 24643	DRB 50 023 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 023-1	+11.06.76
Hen 1939/ 24644	DRB 50 024 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 024-9	+11.12.68
Hen 1939/ 24645	DRB 50 025 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 025-6	+15.12.71
Hen 1939/ 24646	DRB 50 026 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 026-4	+02.10.68
Hen 1939/ 24647	DRB 50 027 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 027-2	+15.12.71
Hen 1939/ 24648	DRB 50 028 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 028-0	+11.12.68
Hen 1939/ 24649	DRB 50 029 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 029-8	+23.02.71
Hen 1939/ 24650	DRB 50 030 →'45 DRw/DB	+12.11.62
Hen 1939/ 24651	DRB 50 031 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 031-4)	+24.02.67
Hen 1939/ 24652	DRB 50 032 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 032-2	+22.09.70
Hen 1939/ 24653	DRB 50 033 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 033-0	+03.03.69
Hen 1939/ 24654	DRB 50 034 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 034-8	+11.06.76
Hen 1939/ 24655	DRB 50 035 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 035-5	+03.03.69
Hen 1939/ 24656	DRB 50 036 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 036-3)	+14.11.67
Hen 1939/ 24657	DRB 50 037 →'45 ČSD →'48 ČSD 555.113 →21.12.59 BDŽ 14.39	+80
Hen 1939/ 24658	DRB 50 038 →'45 DRw/DB	+10.03.65
Hen 1939/ 24659	DRB 50 039 →'45 PKP Ty 5-1 +19.04.78 →'78 Konservenfabrik Hortex, Środa Wielkopolska	++85
Hen 1939/ 24660	DRB 50 040 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 040-5	+19.09.69
Hen 1939/ 24661	DRB 50 041 →'45 DRw/DB (Saar) →'68 DB 050 041-3	+12.03.68
Hen 1939/ 24662	DRB 50 042 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 042-1	+06.03.74
Hen 1939/ 24663	DRB 50 043 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 043-9	+10.07.69



Im Juli 1975 passierte die PKP Ty 5-1 (ex 50 039) in Posen die Ty 2-688 (Aufn.: Klaus Kieper).

Hen 1939/ 24664	DRB 50 044 →'45 DRw/DB →01.10.58 Ub. DB 50 4008 (Ek. Hen 58/29733 ²⁾)	+01.09.65
Hen 1939/ 24665	DRB 50 045 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 045-4	+08.11.72
Hen 1939/ 24666	DRB 50 046 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 046-2)	+14.11.67
Hen 1939/ 24667	DRB 50 047 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 047-0	+12.04.73
Hen 1939/ 24668	DRB 50 048 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 048-8)	+05.07.67
Hen 1939/ 24669	DRB 50 049	+06.03.45
Hen 1939/ 24670	DRB 50 050 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 050-4	+06.03.74
Hen 1939/ 24671	DRB 50 051 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 051-2	+03.03.69
Hen 1939/ 24672	DRB 50 052 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 052-0	+12.03.68
Hen 1939/ 24673	DRB 50 053 →'45 DRw/DB	+20.06.66
Hen 1939/ 24674	DRB 50 054 →16.10.43 BDŽ 14.01 →'52 Ub. Kstf. ('56 Rückbau)	+76
Hen 1939/ 24675	DRB 50 055 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 055-3	+08.11.72
Hen 1939/ 24676	DRB 50 056 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 056-1	+22.10.75
Hen 1939/ 24677	DRB 50 057 →28.09.43 BDŽ 14.02	+82
Hen 1939/ 24678	DRB 50 058 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 058-7	+22.12.75
Hen 1939/ 24679	DRB 50 059 →22.09.43 BDŽ 14.03	+81
Hen 1939/ 24680	DRB 50 060 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 060-3)	+24.02.67
Hen 1939/ 24681	DRB 50 061 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 061-1	+11.12.68
Hen 1939/ 24682	DRB 50 062 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Hen 1939/ 24683	DRB 50 063 →15.10.43 BDŽ 14.04 ('93 Reserve für Museum)	++
Hen 1939/ 24684	DRB 50 064 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 064-5	+02.06.71
Hen 1939/ 24685	DRB 50 065 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 065-2	+12.03.68
Hen 1939/ 24686	DRB 50 066 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 066-0	+19.09.69
Hen 1939/ 24687	DRB 50 067 →'45 PKP Ty 5-2	+15.09.73
Hen 1939/ 24688	DRB 50 068 →'45 DRw/DB	+19.08.66
Hen 1939/ 24689	DRB 50 069 →'45 ÖBB →'53 ÖBB 50.069	+15.07.70
Hen 1939/ 24690	DRB 50 070 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 070-2	+12.04.73
Hen 1939/ 24691	DRB 50 071 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Hen 1939/ 24692	DRB 50 072 →'45 DRw/DB	+22.11.66
Hen 1939/ 24693	DRB 50 073 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 073-6)	+22.05.67
Hen 1939/ 24694	DRB 50 074 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 074-4	+02.10.68
Hen 1939/ 24695	DRB 50 075 →'45 DRw/DB	+10.03.65
Hen 1939/ 24696	DRB 50 076 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 076-9)	+24.02.67
Hen 1939/ 24697	DRB 50 077 →'45 DRw/DB (SWDE) →03.12.58 Ub. DB 50 4013 (Ek. Hen 58/29805 ³⁾) →'68 DB (054 013-8)	+22.05.67
Hen 1939/ 24698	DRB 50 078 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 078-5	+22.12.75

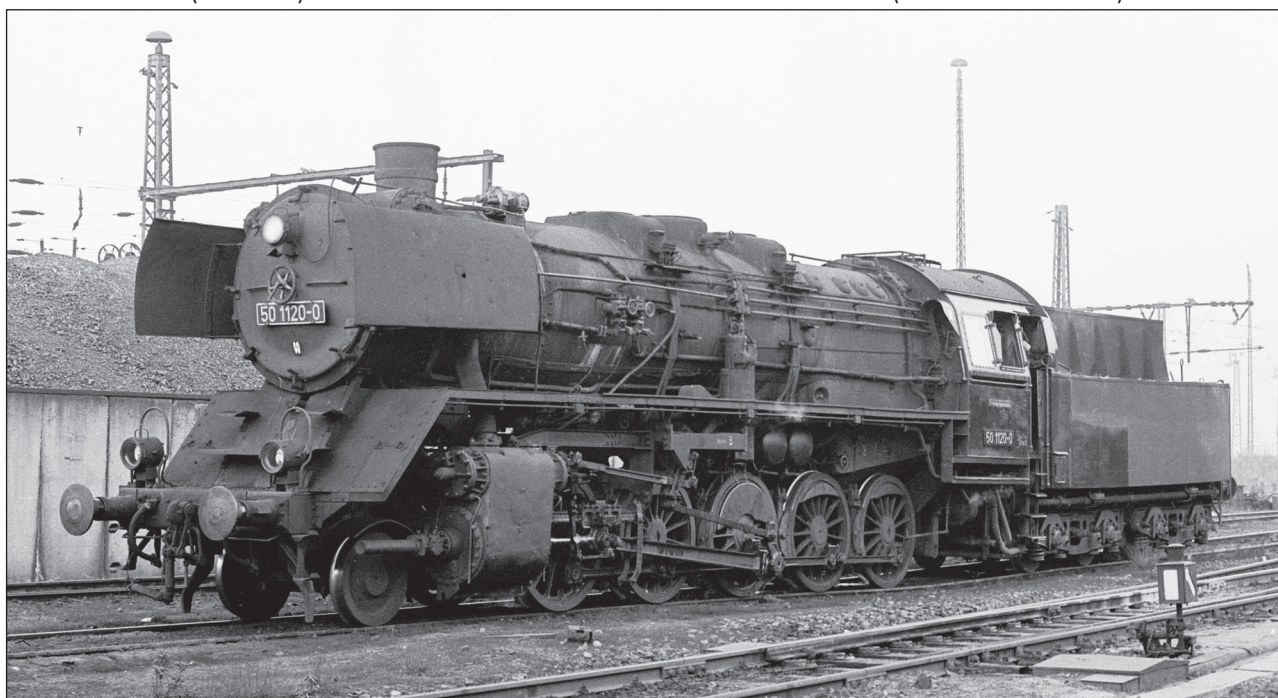
2 offiziell wurde 50 4008 aus 50 077 umgebaut, doch tatsächlich wurde der Rahmen von 50 044 verwendet.

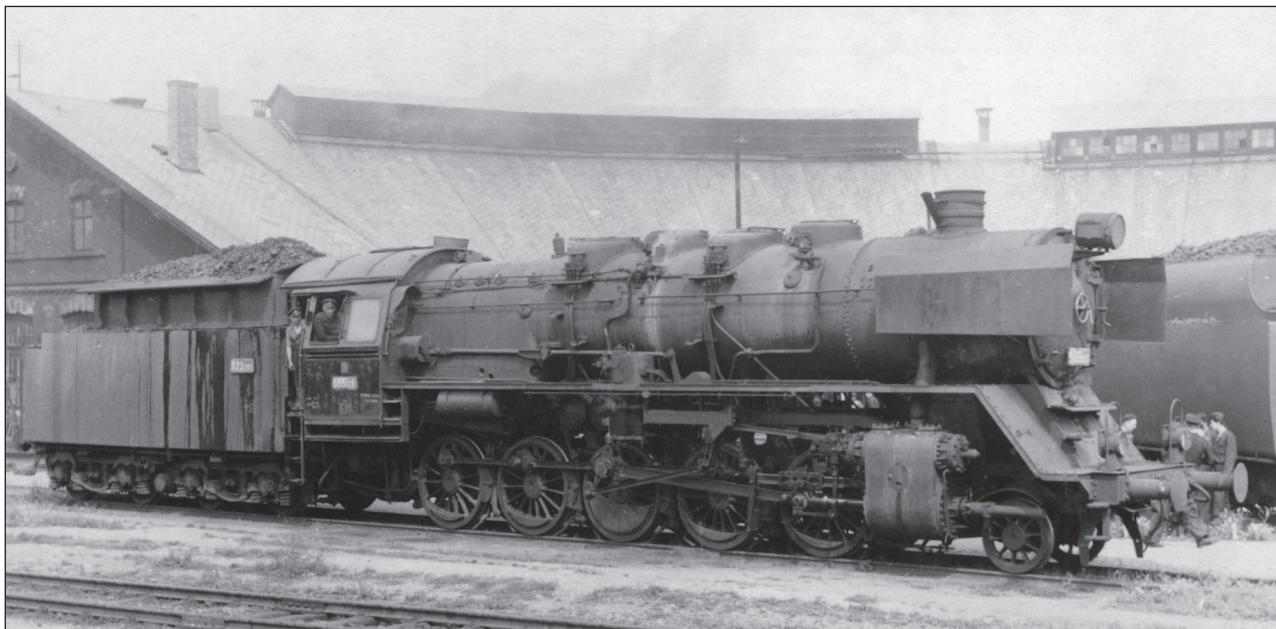
3 offiziell wurde 50 4013 aus 50 379 umgebaut, doch tatsächlich wurde der Rahmen von 50 077 verwendet.

Hen 1939/ 24699	DRB 50 079 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 079-3	+10.07.69
Hen 1939/ 24700	DRB 50 080 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 080-1	+19.09.69
Hen 1939/ 24701	DRB 50 081 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 081-9)	+22.05.67
Hen 1939/ 24702	DRB 50 082 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 082-7	+02.06.71
Hen 1939/ 24703	DRB 50 083 →'45 DRw/DB	+10.03.65
Hen 1939/ 24704	DRB 50 084 →18.10.43 BDŽ 14.05	('07 Kalojanovec)
Hen 1939/ 24705	DRB 50 085 →'45 DRw/DB (SWDE)	+01.09.65
Hen 1940/ 24706	DRB 50 086 →'45 DRw/DB	+22.11.66
Hen 1940/ 24707	DRB 50 087 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 087-6	+12.03.68
Hen 1940/ 24708	DRB 50 088 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 088-4	+06.03.74
Hen 1940/ 24709	DRB 50 089 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 089-2	+05.12.74
Hen 1940/ 24710	DRB 50 090 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 090-0	+11.12.68
Hen 1940/ 24711	DRB 50 091 →'45 DRw/DB (SWDE) +12.11.62 →03.02.60 Ub. DB 50 1602" (Rahmentausch) →'68 DB 051 602-1	+06.03.74
Hen 1940/ 24712	DRB 50 092 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Hen 1940/ 24713	DRB 50 093 →'45 CFR →'46/47 MPS →'52 MPS TE-93	+27.03.65
Hen 1940/ 24714	DRB 50 094 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 094-2	+11.12.68
Hen 1940/ 24715	DRB 50 095 →'45 DRw/DB →30.10.45 SNCF 1-150-Z-95 (→09/10.47 SWDE/L)	+14.11.53
Hen 1940/ 24716	DRB 50 096 →'45 DRo/DR →26.08.61 Ub. DR 50 3680 (Ek. RAWH 61/196) →'70 DR 50 3680-1 →'92 DR 050 680-8" →05.93 Eisenbahnmuseum Dieringhausen →12.03 Denkmal ehem. Bf. Linde	('08 vorh.)
Hen 1940/ 24717	DRB 50 097 →'45 DRw/DB	++um 59 ⁴⁾
Hen 1940/ 24718	DRB 50 098 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 098-3	+15.03.76
Hen 1940/ 24719	DRB 50 099 →'45 DRw/DB	+14.06.46
Hen 1940/ 24720	DRB 50 100 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 100-7	+21.06.68
Hen 1940/ 24721	DRB 50 101 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 101-5	+15.12.71
Hen 1940/ 24722	DRB 50 102 →'45 DRw/DB	+10.03.65
Hen 1940/ 24723	DRB 50 103 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 103-1	+10.07.69
Hen 1940/ 24724	DRB 50 104 →'45 ČSD	+10.07.56
Hen 1940/ 24725	DRB 50 105 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 105-6	+11.12.68
Hen 1940/ 24726	DRB 50 106 →'45 DRw/DB	+01.09.65
Hen 1940/ 24727	DRB 50 107 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 107-2	+08.11.72
Hen 1940/ 24728	DRB 50 108 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 108-0	+21.12.72
Hen 1940/ 24729	DRB 50 109 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 109-8	+03.03.69
Hen 1940/ 24730	DRB 50 110 →'45 DRo/DR →09.09.61 Ub. DR 50 3681 (Ek. RAWH 61/203) →'70 DR 50 3681-9 →'92 DR 050 681-6" →01.01.94 DB →'95 Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij (VSM) /NL	('10 vorh.)
Hen 1940/ 24731	DRB 50 111 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 111-4	+11.12.68

4 Lok wurde offiziell in 50 4022 umgebaut, doch tatsächlich wurde dazu der Rahmen von 50 969 verwendet.

Die DR 50 1120-1 (ex 50 120) am 30. Oktober 1975 im Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf (Aufn.: Rudi Lehmann).





Die ČSD 555.123 (ex 50 125) um 1963 in der südböhmischen Stadt Tábor. Auffällig sind die seitlich am Kohlenkasten angebrachten Bretter.

Hen 1940/ 24732	DRB 50 112 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 112-2	+18.09.74
Hen 1940/ 24733	DRB 50 113 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 113-0	+08.11.72
Hen 1940/ 24734	DRB 50 114 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 114-8	+15.12.71
Hen 1940/ 24735	DRB 50 115 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 115-5	+03.12.69
Hen 1940/ 24736	DRB 50 116 →'45 DRw (Unfall)	+22.03.47
Hen 1940/ 24737	DRB 50 117 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 117-1	+02.07.75
Hen 1940/ 24738	DRB 50 118 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 118-9	+22.12.75
Hen 1940/ 24739	DRB 50 119 →'45 DRw	+13.11.45
Hen 1940/ 24740	DRB 50 120 →'45 DRo/DR →'70 DR 50 1120-0	+17.08.81
Hen 1940/ 24741	DRB 50 121 →'45 DRw/DB	+10.03.65
Hen 1940/ 24742	DRB 50 122 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Bors 1940/ 14854	DRB 50 123 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 123-9	+15.12.71
Bors 1940/ 14855	DRB 50 124 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 124-7	+19.09.69
Bors 1940/ 14856	DRB 50 125 →'45 ČSD →12.11.49 ČSD 555.123	+29.10.68
Bors 1940/ 14857	DRB 50 126 →'45 DRw/DB	+28.05.63
Bors 1940/ 14858	DRB 50 127 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 127-0	+11.12.68
Bors 1940/ 14859	DRB 50 128 →28.09.43 BDŽ 14.16	+79
Bors 1940/ 14860	DRB 50 129 →'45 DRw	+04.01.46
Bors 1940/ 14861	DRB 50 130 →'45 PKP Ty 5-3	+14.02.79
Bors 1940/ 14862	DRB 50 131 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 131-2	+26.06.75
Bors 1940/ 14863	DRB 50 132 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 132-0	+12.04.73
Bors 1940/ 14864	DRB 50 133 →25.09.44 B 2513" →'46 SNCB 25.014 →06.50 DB 50 133 →22.05.58 Ub. DB 50 622" (Rahmentausch) →'68 DB 050 622-0 +28.09.76 →'83 DB-Museumslokom (17.10.05 Brandschaden, Bw Nürnberg-West; '09 abg AW Nürnberg) →01.01.92 DB 088 501-2	
Hen 1942/ 26636	DRB 50 2305 →'45 DRw/DB →04.05.58 Ub. DRB 50 133" (Rahmentausch) →'68 DB 050 133-8	+21.06.68
Bors 1940/ 14865	DRB 50 134 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 134-6	+20.07.72
Bors 1940/ 14866	DRB 50 135 →'45 DRo/DR →03.12.57 Ub. DR 50 3504 (Ek. LKM 57/151003) →13.07.70 Ub. DR 50 0046-8 (Ölf.)	+04.01.85
Bors 1940/ 14867	DRB 50 136 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 136-1	+02.06.71
Bors 1940/ 14868	DRB 50 137 →'45 DRw/DB	+01.09.65
Bors 1940/ 14869	DRB 50 138 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Bors 1940/ 14870	DRB 50 139 →'45 DRo →12.09.45 MPS (06.48 abg. Litauische Eisenbahn)	+
Bors 1940/ 14871	DRB 50 140 →'45 DRw/DB	+28.03.61
Bors 1940/ 14872	DRB 50 141 →'45 DRo/DR →'70 DR 50 1141-6	+15.11.77
Bors 1940/ 14873	DRB 50 142 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 142-9	+25.07.75
Bors 1940/ 14874	DRB 50 143 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 143-7	+11.06.76
Bors 1940/ 14875	DRB 50 144 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 144-5	+12.03.68
Bors 1940/ 14876	DRB 50 145 →'45 DRw/DB	+20.06.66
Bors 1940/ 14877	DRB 50 146 →'45 DRw/DB	+30.09.60

Bors 1940/ 14878	DRB 50 147 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 147-8	+12.03.68
Bors 1940/ 14879	DRB 50 148 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 148-6	+11.12.68
Bors 1940/ 14880	DRB 50 149 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 149-4	+23.02.71
Bors 1940/ 14881	DRB 50 150 →'45 DRw/DB	+06.01.66
Bors 1940/ 14882	DRB 50 151 →'45 SNCF 1-150-Z-151 (13.01.48-19.01.49 SWDE/L)	+14.11.53
Bors 1940/ 14883	DRB 50 152 →'45 DRo/DR →'70 DR 50 1252-1	+08.05.78
Bors 1940/ 14884	DRB 50 153 →'45 DRo/DR →'70 DR 50 1153-1	+31.03.75 ⁵⁾
Bors 1940/ 14885	DRB 50 154 →'45 DRo/DR →20.01.61 Ub. DR 50 3640 (Ek. SKL 60/30234) →'70 DR 50 3640-5	+09.08.88
Bors 1940/ 14886	DRB 50 155 →'45 DRw/DB	+01.09.65
Bors 1940/ 14887	DRB 50 156 →'45 DRw/DB	+27.09.66
Bors 1940/ 14888	DRB 50 157 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 157-7	+25.07.75
Bors 1940/ 14889	DRB 50 158 →'45 DRo/DR →'70 DR 50 1158-0	+23.03.79
Bors 1940/ 14890	DRB 50 159 →'45 DRw/DB	+01.09.65
Bors 1940/ 14891	DRB 50 160 →'45 DRo/DR →09.11.60 Ub. DR 50 3631 (Ek. SKL 60/30221) →'70 DR 50 3631-4 →'92 DR 050 631-1 →12.93 verk. an Falz für Eisenbahnmuseum Basdorf (ab '96 in Jüterbog-Altes Lager; ab 09.01 Bw Falkenberg/Elster)	('09 vorh.)
Bors 1940/ 14892	DRB 50 161 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 161-9	+02.10.68
Bors 1940/ 14893	DRB 50 162 →'45 DRw/DB	+10.03.65
Bors 1940/ 14894	DRB 50 163 →'45 PKP Ty 5-9	+16.02.76
Bors 1940/ 14895	DRB 50 164 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 164-3	+22.12.76
Bors 1940/ 14896	DRB 50 165 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 165-0)	+05.07.67
Bors 1940/ 14897	DRB 50 166 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 166-8	+11.12.68
Bors 1940/ 14898	DRB 50 167 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 167-6	+25.07.75
Bors 1940/ 14899	DRB 50 168 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 168-4	+16.05.75
Bors 1940/ 14900	DRB 50 169 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 169-2	+11.12.68
Bors 1940/ 14901	DRB 50 170 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 170-0	+19.09.69
Bors 1940/ 14902	DRB 50 171 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 171-8	+21.12.72
Bors 1940/ 14903	DRB 50 172 →'45 DRw/DB	+03.06.65
Bors 1940/ 14904	DRB 50 173 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 173-4	+22.10.75
Krupp 1939/ 2040	DRB 50 174 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 174-2	+15.12.71
Krupp 1939/ 2041	DRB 50 175 →'45 DRw/DB →'68 DB (050 175-9)	+14.11.67
Krupp 1939/ 2042	DRB 50 176 →22.09.43 BDŽ 14.06	+80
Krupp 1939/ 2043	DRB 50 177 →'45 DRw/DB (SWDE) →'68 DB 050 177-5	+15.12.71
Krupp 1939/ 2044	DRB 50 178 →'45 DRw/DB →'68 DB 050 178-3	+02.10.68
Krupp 1939/ 2045	DRB 50 179 →'45 DRw/DB	+15.10.63

5 05.05.75-06.12.76 HL VEB Brauerei Schwerin /L.

Bei der fabrikneuen, am 20. Juni 1940 abgenommenen 50 166 glänzte wirklich noch alles, als sie vom DLA-Fotografen auf die Platte gebannt wurde (Aufn.: W. Hubert).

