

## Dampflokomotive 50 3655

(Bewährte Dampflokomotive für den Personen- und Güterzugdienst)

Am 15. Juli 1942 wurde unsere "50 2220 ÜK" - die Betriebsnummer 50 3655 erhielt sie erst im Jahre 1961 - von den "Borsig-Lokomotivwerken" in Berlin-Henningsdorf an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Der Zusatz "ÜK" hinter der Betriebsnummer wies die 50 2220 als "Übergangskriegslok" aus, bei der die Lokomotivkonstruktion und Ausstattung kriegsbedingt vereinfacht worden war. Nach 1945 verblieb die 50 2220 in der "Sowjet-Zone" und tat bis 1961 unter ihrer angestammten Bezeichnung Dienst. Da ihr Dampfkessel aus nicht alterungsbeständigem "St47K-Stahl" bestand und die Reichsbahn der DDR noch lange nicht auf die Leistungsfähigkeit ihrer Dampfloks verzichten konnte, wurde unsere Lok wie viele andere 50er auch, in ein "Rekonstruktions-Programm" aufgenommen. So wurde dann im März/April 1961 aus der alten 50 2220, die "neue" Reko-50er 50 3655. Die "neue" 50 3655 war nun mit einem modernen "DR-Hochleistungsdampfkessel" ausgerüstet, der von einer neuartigen "Mischvorwärmanlage" gespeist wird. In dieser Bauform leistete die Lok bis 1986 Dienste - zuletzt beim Bahnbetriebswerk "Karl-Marx-Stadt" - , zum Schluss ihres Daseins wurde sie noch als "fahrbare Heizanlage" weiter verwendet.

Als wir, die "Eisenbahn-Tradition e.V." die 50 3655 im Jahre 1992 auf dem Lokfriedhof in Chemnitz-Hilbersdorf, zwischen einigen anderen 50.35 und 52.80 entdeckten, war sie ein trauriger Anblick: sämtliche Treib- und Kuppelstangen fehlten, ebenso zahlreiche Rohrleitungen, Pumpen und Ventile, die ganze Lok war über und über mit Rost belegt, aber sie hatte augenscheinlich noch einen guten Kessel und ein sonst noch brauchbares Laufwerk. Für 10.000,- DM konnten wir das "Lokomotivwrack 50 3655" von der Deutschen Reichsbahn in Berlin kaufen, mussten aber noch über 150.000,- DM aufwenden und über 3000 Arbeitsstunden in Eigenleistung erbringen, damit der "Kamin wieder rauchte". Dank einer großzügigen Spende der Sparkasse Ibbenbüren, vieler Spenden von Eisenbahnfreunden und nicht zuletzt einiger "Finanzspritzen" der Vereinsmitglieder war die Aufarbeitung der 50 3655 möglich.

Im Winterhalbjahr 2001 wurde an der Lok wieder die fällige Fahrwerks- Untersuchung, mit einem finanziellen Umfang von ca. 250. 000 DM, durchgeführt. Die nächste Kesselhauptuntersuchung ist im Jahr 2004 fällig.

<b>Hersteller:</b>	<b>Borsig-Lokomotivwerke, Berlin-Henningsdorf</b>
<b>Baujahr, Fabriknummer:</b>	<b>1942, Nr. 15214</b>
<b>Treib- und Kuppelraddurchmesser:</b>	<b>1400 mm</b>
<b>Lauf- raddurchmesser:</b>	<b>850 mm</b>
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	<b>80 Km/h</b>
<b>Kesselüberdruck:</b>	<b>16 Kp/qcm</b>
<b>Gesamtgewicht:</b>	<b>140 t</b>
<b>Länge über Puffer:</b>	<b>22,94 m</b>
<b>Leistung:</b>	<b>1760 PSi</b>

