

50 022 – Coesfelds letzte Dampflokk

Die traurige Gestalt hinter dem Lokschuppen hatte es mir besonders angetan. Plötzlich stand sie da, die ausgemusterte Dampflokk 50 022, die nur noch im Führerhaus das Resopalschildchen „050 022-3“ an der Lokführerseite bekommen hatte, aber keine Siebdruck-Metallschilder mit den neuen Computerziffern mehr an den vier Lokseiten. An der Rauchkammertür hing lediglich kurze Zeit noch ein gemaltes Schild mit der alten Loknummer und am Tender ein Schild mit genieteten Ziffern. 1968 wurde sie in Coesfeld auf das Abstellgleis geschoben zwischen dem Wasserturm und dem Ringlokkschuppen und fand dort für über ein Jahr ihre letzte Heimat. Ihrer Treibstangen und vieler anderer Teile beraubt bot sie ein Bild des Jammers. Eigentlich war sie ja eine Allerweltslokk, Mitglied einer Güterzug-Baureihe in über 3.000 Exemplaren ab 1939 gebaut, später „entfeinert“ zur „52 ÜK“ (Übergangskriegslokk). Die aus ihr hervorgegangene Baureihe 52 brachte es dann auf noch mehr Stückzahlen und war in Europa allgegenwärtig. Doch gerade diese Allerweltslokk eröffnete mir die große Welt der Dampflokkomotiven.

Kurzer Lebenslauf von 50 022

Bei Henschel in Kassel kam sie auf die Welt. 50 022 wurde im August 1939 neu an die Rbd Berlin, Bw Wustermark Vbf geliefert. Von der FVA Grunewald kam sie im April 1942 an das Bw Würzburg, vom Bw Würzburg im Juni 1943 an das Bw Seddin. Nach dem Krieg fand sie sich 1950 im Bw Opladen (01.04.-02.10.1950), am 10.03.1953 im Bw Hagen Gbf und wurde dort ebenfalls am 29.05.1960 aufgelistet. Im August 1967 kam sie von Hagen Gbf zum Bw Dieringhausen/BD Wuppertal. Im August 1968 wurde 50 022 noch für Personenzüge auf den Strecken Dieringhausen-Köln und Dieringhausen-Olpe vor P 1202, 1217W, 1221W, 1220 Mo-Fr, 1203W, 1201 Sa eingesetzt, wie der Eisenbahn-Kurier eigens vermerkte. Sie zog am 17.09.1968 noch ausnahmsweise den P1220 Gummersbach-Köln Hbf. Wenig später war dann Schluß, am 18.10.1968 wurde sie z-gestellt und am 11.12.1968 ausgemustert. Der Eisenbahn-Kurier Nr.17 vom April 1969 vermeldete „Seit Anfang des Jahres 1969 steht auf einem Abstellgleis in Coesfeld 050 022, ex Dieringhausen, ohne Treibstangen abgestellt.“

Coesfeld – letzte Ruhestätte vor der Verschrottung

Fast ein Jahr lang, Dezember 1968 – November 1969, verbrachte sie abgestellt hinter dem Ringlokkschuppen des Bw Coesfeld nahe beim Wasserturm. Doch

ihre Vorräte im Kabinentender wurden dort nie mehr ergänzt. Sie hatte ihre letzte Ruhestätte erreicht, nachdem das AW Lingen die Lok nicht mehr für reparaturwürdig befand und sie als Schrottllok mit „Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“ ohne Treibstangen nach Coesfeld schickte. Weshalb sie dort so lange stand? Vielleicht hatte man sie vergessen, vielleicht wartete man bei der DB einfach auf höhere Schrottpreise. Über ein Jahr lange hatte sie Ruhe hinter dem Coesfelder Lokschuppen. Auf ihrem Führerstand konnte sich der Autor viele Male ungestört der Phantasie hingeben, die Steuerung auszulegen, den Regler zu öffnen und Dampfisen zu imaginären Zielen anzutreten.

Im November 1969 wurde sie von Coesfelder Personal noch einmal abgeölt und lauffähig gemacht, dann ging die allerletzte Reise zum Abwracken und zur Schrottpresse ins Ruhrgebiet.

Die „Rettung“ der letzten Schilder

Der Bitte des 14jährigen Schülers, sich das Nummernschild von der Rauchkammertür abschrauben zu dürfen, wollte der Dienststellenleiter nicht entsprechen. Wie sich später im Gespräch herausstellte, in der irrigen Annahme, ich würde es mir schon ohne offizielle Genehmigung abbauen. Als es dann verschwunden war, - wie andere Eisenbahner mir erzählten, sei ein Mercedes mit niederländischem Kennzeichen vorgefahren, dessen Besitzer kurzerhand zum Schraubenschlüssel griff und in Nullkommanichts die letzten Nummernschilder und DB-Kekse von Heizer- und Lokführerseite des Führerhauses entfernte, auch die zuvor noch vorhandene Dampfpeife war verschwunden - wurde ich vom Bw-Chef freundlich angesprochen, ob ich die Schilder denn nun „gerettet“ und zu Hause an der Wand hätte. Das mußte ich leider verneinen! Er hätte sie mir gerne gegönnt, meinte aber, er habe mir zwar „offiziell“ keine Genehmigung geben können, jedoch nichts dagegen gehabt, wenn ich sie mir „inoffiziell“ geholt hätte... Das gab mir natürlich einen Stich! An einem ruhigen Samstagnachmittag erbarmte sich der Lokdienstleiter mit den Worten: *„Du gibst ja doch keine Ruhe. Wir sehen mal nach, welche Schilder sonst noch dran sind an der ollen 50er!“* Mit verschiedenen Werkzeugen, teils aus dem Lokschuppen, teils aus der Satteltasche meines Fahrrads ging es ans Werk. Als erstes wurde das Fabrikschild vom Kabinentender abmontiert. Das Alugußschild „Henschel & Sohn GmbH 1939 F.Nr.24642 Kassel“ war noch in Top-Zustand. Das kleine Schild mit der Computernummer „050 022-3“ wollte absolut nicht von seinem Platz weichen, die rechte Ecke sprang ab und verschwand auf Nimmerwiedersehen in einer Spalte des Führerhausbodens. Die meiste Arbeit machte das Messingschild

„Grundvermessen AW Schwerte“, die Nieten waren mit dem bescheidenen Werkzeug nicht zu lösen. So habe ich mit einer kleinen Metallsäge sehr lange daran gearbeitet, bis es herausgesägt war.

Das Kesselschild hätte ich sowieso nicht herausbekommen, der Lokleiter meinte dazu nur: *„Das muß Du auf jeden Fall dran lassen, alles andere kannst Du mitnehmen. Aber ein Kesselschild muß unter allen Umständen an der Lok bleiben.“* Das war ihm wohl in der Bundesbahnschule eingetrichtert worden: *„Niemals ein Kesselschild entfernen!“* Viele weitere Kleinschilder folgten: von den Handrädern, von der Ölpumpe, „Nicht hinauslehnen!“ von den Führerhausfenstern etc.

Zu Hause wurde mir natürlich die Frage gestellt: *„Was willst Du denn bloß mit all dem verölten und verrußten Schrott?!“* Auch als die Schilder gereinigt, blank poliert bzw. neu gestrichen waren, fanden sie nicht unbedingt das Interesse oder gar das Wohlgefallen der restlichen Familienangehörigen. Immerhin, man ließ mich die Wände am Treppenaufgang zum Dachboden mit Lokschildern und drastischen Grafiken der Bundesbahn-Unfallverhütungsplakate dekorieren. Und ständig kam etwas anderes hinzu! Besuche auf Schrottplätzen, in Ausbesserungswerken oder Bitten an Werkmeister bei Bw-Besuchen erbrachten oft schwergewichtige Souvenirs. Wer einmal auf den Geschmack gekommen ist...

© P. Dr. Daniel Hörnemann