

Dne 14. srpna 2016 poctila Schwarzwald svojí návštěvou jedna z nejhezčích posledních provozních parních lokomotiv, majících provozní povolení i na síti drah DB, lokomotiva s číslem 50.2988. Při cestě překonala všech 37 tunelů, které jsou na horské trati ve Schwarzwaldu. Jen laskavostí pana Thomase Böhmeho z Villingenu vznikl tento článek, doplněný jeho fotografiemi. Přitom sama lokomotiva byla vyrobena ve Wien-Florisdorf, lokomotivce, která je místem zrodu nejedné lokomotivy ČSD. Vždyť se zde mašinky vyráběly mnohem dříve než v ČKD, o Škodě Plzeň ani nemluvě. Začtěte se do následujících řádků, prohlédněte si alespoň těch několik málo fotografií, stroj 50.2988 i dráha ve Schwarzwaldu na pomezí bývalého velkovévodství Baden a království Württembergského za to jistě stojí.

### Vznik stroje BR 50.2988

Lokomotiva byla vyrobena ve vídeňské lokomotivce Florisdorf (WLF) a brány závodu opustila dne 8.9.1942, v tomto měsíci jako jedna z 26 lokomotiv shodné stavby, kdy BR 50 byla stavěna jako "přechodné válečné provedení", označované "ÜK". Charakteristickými rysy souvisejících zjednodušení bylo vynechání kouřových plechů, předního postranního okna na boudě, provedení jen s jedním parním dómem a plechovým písečným na kotli. Přesto zůstal zachován trámčový rám a tendr jednotného provedení DRG. Lokomotiva dále obdržela z výroby dvě napájecí proudnicové pumpy, ochranu proti mrazu a vyrovnávače tlaku ve válcích zn. Winterthur. Byla opatřena světle šedým lakem, s výhradou dýmnice, která byla černá.

*Pozn.: V tomto období přecházela lokomotivka na výrobu strojů BR 52 ještě více zjednodušeného provedení, např. s plechovým rámem.*

### Služba lokomotivy 50.2988 u státních drah

Lokomotiva byla nejprve dodána do depa Sagan a sloužila na východní frontě. Bez větších poškození se vrátila v dubnu 1943 zpátky do depa Nieburg na řece Weser. Dalšími lokalitami, kam byla lokomotiva přidělena, byl Mainz, poté Landau a Crailsheim. Byla tedy nasazována u DB. V roce 1968 dostala jednotné počítačové číslo (EDV), a to **052 988-3**. Svou službu u DB ukončila vyřazením v depu Crailsheim dne 11.6.1976. Poslední nákladní vlak odvezla za neschopný diesel dne 29.5.1976 na dráze Taubertalbahn mezi stanicemi Crailsheim a Lauda.

### Druhý život lokomotivy 50.2988 jako muzejního stroje ve Švýcarsku

Ještě v roce 1976 byla lokomotiva 50.2988 koupena švýcarským spolkem "EUROVAPOR". Nejprve byla nasazena v Mühlhausen v Elsaßu, kde byla uvedena pod páru pro filmové natáčení. Nato byla po několik měsíců odstavena ve Waldshutu, než pro ni bylo nalezeno nové působiště v Balsthalu ve Švýcarsku. Dne 17.8.1977 byla přivěšena na nákladní vlak č. 69152 a převezena z Waldshutu do Koblenzu. Odtud pokračovala do Balsthalu k dráze Oensingen-Balsthal (OeBB). Tato skupina vynaložila mnoho práce, aby se z vyřazené lokomotivy stal opět provozní klenot. Po předepsaných provozních zkouškách pověřeným úřadem se šedivě (!) natřená vrátila zpátky na koleje a 24.9.1978 se představila poprvé jako muzejní. Dráha z Oensingenu do Balsthalu se jí stala na několik let domovem. Lokomotiva byla většinou nasazována na Sauschwäzlebahn. Pozoruhodné jsou následující události:

- V roce 1980 prezentace lokomotivy na IMARO (mezinárodní modelářská výstava v Rorschach)
- v roce 1982 natáčení švýcarského filmu "Člun je plný" a účast na výstavě "Vzor a model" v Basileji

Záhy se však objevilo poškození kotle, k tomu byla lokomotiva často nasazována na krátké vlaky OeBB, v důsledku čehož byla počátkem 80. let odstavena.

Spánek "Šípkové Růženky" však trval pro tuto lokomotivu jen několik let. Na Wuchtalbahn se muzejní vlaky stále prodlužovaly a bylo zapotřebí silnější lokomotivy, aby byly obě stávající lokomotivy řady 93 ÖBB odlehčeny. Lokomotiva 50.2988 byla převezena dne 9.11.1984 do Fützenu a umístěna v depu Wutachtalbahn. Na jaře 1985 začaly revizní práce, hlavně na silně zkorodovaném tendru, kde musela být obnovena celá část přiléhající k budce strojvedoucího. Krom toho musely být v depu instalovány zvedáky, pro jejichž instalaci bylo použito cca 50 m<sup>3</sup> betonu.

Dne 11. července 1986 byla lokomotiva vyvázána pod dozorem 6 odborníků z dílen (AW) Offenburg. Rám byl přeměřen, podvozek Kraus-Helmholz i podvozky tendru byly odvezeny na revizi do dílen Offenburg.

Odrezovací práce na zbytku pokračovaly dále. V září roku 1986 přijeli odborníci z Offenburgu znovu. Mezi tím byla řada plechů na budce i tendru obnovena. Lokomotiva byla zkompletována a připravena na zkoušky. Dne 24.10.1986 byla konečně připravena zkušební jízda. Na mostě, zřejmě jako důsledek posunu mostu po podzimní bouři, vyšinula lokomotiva přední nápravou. Byl povolán pomocný vlak ze stanice Singen. Po dobře vykonané práci byla opět nakolejena a asi ve 22 hodin odtažena zpět do stanice Fützen.

Den poté mohla být provedena zatěžkávací zkušební jízda se zátěží pěti vozů při nepěkném počasí a lokomotiva 50.2988 tak zahájila druhou část své kariéry jako muzejní lokomotiva. Dne 8.11.1988 pak následovala přeprava Orient Expresu jako zvláštní výkon u Wutachtalbahn mezi stanicemi Weizen a Blumberg. Od sezóny 1987 byla 50.2988 pravidelně nasazována mezi Blumbergem a Weizenem, někdy však i na dlouhých vlcích (například do stanice Singen). Na Velikonoce 1987 byla tajnou hvězdou oslav parních lokomotiv ve Wutachtalu. V následujících letech byla střídavě nasazována s oběma "Rakušankami" (lokomotivy 93.1360 a 93.1394) před muzejními vlaky ve Wutachtalu.

Dalším vrcholem byla účast na parních oslavách o Velikonocích 1990 a nasazení lokomotivy na kmenové síti zemské dráhy Hohenzollern v režii Přátel železnice Zollernbahn, následované Tříkrálovými jízdami v lednu 1991. Roku 1997 byla převzata nově vzniklým spolkem "Wutachtalbahn e. V" a v zimě 1997/98 proběhla hlavní prohlídka pojezdu ve švýcarské "Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) ve městě Wintherthur. Již během prohlídky se ukázalo, že rozsáhlejší oprava bude v blízké budoucnosti nezbytná. Během sezóny 1998 najela výkony v délce 4.920 km. Na jaře roku 1999 byl celý kotel obroušen a nově nalakován. Obnovena byla rovněž veškerá vedení páry i vody, dosazeno nové brzdové obložení. V květnu téhož roku se lokomotiva účastnila oslav ve Waldshutu. Celkový proběh v roce 1999 činil 3.757 km. V červnu roku 2000 dojela po vlastní ose na oslavy v Singenu a celkový proběh onoho roku činil 4.352 km.

V říjnu roku 2001 propadly prohlídky a bylo jasné, že stroj se bez rozsáhlé generální opravy zpět na koleje nevrátí. Pro majitele Wutachtalbahn a dílny v Meiningenu (RAW) začala složitá cenová jednání. Stále totiž byla objevována nová poškození. Nakonec bylo financování zajištěno pomocí drobných darů, úvěrů a finanční účasti města Blumberg. Dílny (RAW) Meiningen zajistily veškerou práci tak, že se lokomotiva mohla jako provozuschopná vrátit do Wutachtalu v září roku 2002. Kromě obvyklých prací při hlavní prohlídce byla obnovena vedení ložisek náprav, nárazníková deska a kotelní nástavby. Práce proběhly i na budce strojvedce. Na pojezdu byl soustružením náprav zajištěn jejich požadovaný profil. Ojniční čepy byly vytaženy a opět nalisovány k zajištění jejich správné polohy. Kotel dostal novou dýmnici a některé rozpěrky. V tendru byly obnoveny všechny oddělovací plechy – peřejníky (ochrana proti "šplouchání") a dosazeny nové rámy podvozků. Rozsah všech prací umožnil, že poslední provozovaná BR 50 z původního stavu Deutsche Bundesbahn (DB) byla uvedena do vynikajícího technického stavu.

31. srpna a 2. září roku 2002 se 050.2988 představila v Meiningenu na oslavě parních lokomotiv. Ve dnech 3. a 4. září 2002 následoval převoz stroje do Fützenu, s obligatorní zastávkou v Crailsheimu. Dne 14. září 2002, u příležitosti 60. narozenin, přepravovala lokomotiva fotovlak na muzejní trati Wutachtalbahn. Fandové z celého Německa i ctění hosté mohli vidět rozsah provedených prací. Proběh v roce 2002 činil 1.560 km.

Na jaře roku 2003 tomu bylo 30 let, kdy ředitelství DB Stuttgart ukončilo parní provoz na trati z Heilbronn, přes Öhringen do Schwäbisch Hall - Hessentalu. Až do května 2003 zůstala tato trasa ušetřena modernizace. Celé úseky této dráhy připomínaly parní éru. V červnu 2003 začaly úpravy pro elektrifikaci dráhy. Než došlo k uzavření tratě k celkové přestavbě, byl umožněn plný parní provoz. Hned ráno, dne 31.5.2003, převzaly lokomotivy 064.492, 50.3545, 052.988-4, 53.7596, 01.519 a 75.1118 zvláštní fotovlaky a v zářícím slunci vyrazily na stoupání Hohenloherské země směrem na Crailheim. Stroj 50 2988 (předpisově označen jako 052 988-3) vedl smíšený nákladní vlak, který se skládal z 20 až 25 starších nákladních vozů. Celkový proběh lokomotivy v roce 2003 dosáhl 5.486 km.

Zdařilým nástupem do sezóny 2005 byla přeprava zvláštního vlaku na 1. máje. "Padesátka" vedla dopoledne nákladní vlak složený převážně z nízkostěnných vozů, naložených historickými zemědělskými stroji a traktory, z Blumbergu do Weizenu a zpět. Již nakládání vlaku předchozího dne technikou, např. několika traktory Lanz, bylo mimořádným zážitkem.

Dne 28.8.2005 se mohla na cestě do dílen Meiningen zastavit na Altbahn (trasa z Amstettenu do Gerstettenu). Přitom odvezla v letní atmosféře některé vlaky, na střídačku s místním strojem 75.1118 (v majetku UEF).

O prvním zářijovém víkendu (3. a 4.9.2005) se zúčastnila Parních dnů v Meiningenu. Na ty však plynule navázala zostřená prohlídka, zaměřená především na pojezd, nebyl však vynechán ani kotel. Výsledkem bylo prodloužení lhůty pro pojezd na celkových 8 let, pro kotel o další 3 roky. Vyměněny byly armatury vymývacích otvorů na kotli a pro zlepšení chodových vlastností bylo dosazeno ložisko na poslední hnací nápravu. Další drobné práce se týkaly například dynamy. Tak se mohl stroj počátkem října vrátit do Wutachtalu. Celkový proběh stroje v roce 2005 dosáhl 3.822 km.

Poté, co bylo koncem září 2009 očekáváno propadnutí platnosti kotelní prohlídky, byl sjednán převoz lokomotivy do Meiningenu. Stroj měl jet 11.9.2009 jako zátěž na vracejícím se vlaku, který měl přivést do Heilbornu po opravě lokomotivu 93.1360. Pro poruchu druhého stroje (který se vrátil do Meiningenu) však k plánovanému setkání nedošlo. Toho roku absolvovala naše "padesátka" dalších bezporuchových 3.122 km.

Od počátku roku 2010 je lokomotiva vedena i pod dvanáctimístním číslem, jako 90 80 0050 988-2 D-WTBB, (přitom D-WTBB představuje Wutachtalbahn, Blumberg). Po převozu v září 2009 do dílen strávila skoro celý rok 2010 v Meiningenu. Nejprve musel být stanoven a vyjednáno rozsah oprav. Největší starostí byl nožní rám u stojatého kotle, rozsáhlé práce musely být provedeny i na podvozku. Obě strany navzájem odsouhlasily následující rozsah:

- práce na nožním rámu stojatého kotle
- práce na všech osách, zejména soustružení nákoků na předepsané rozměry, včetně navaření materiálu tam, kde bylo třeba
- vestavba nového popelníku
- vestavba nových kouřovek a varných trubek
- navaření držáků popelníku
- vestavba nového vnitřního plechu dýmničních dveří

Vlastní práce byly provedeny po dodávce nových komponent tak, že 24. září 2010 mohla být provedena společně s tovární lokomotivou 50.3501 zkušební jízda. Následně mohla lokomotiva 50.2988 opustit DLW Meiningen směrem na Wutachtal (DLW je nové označení pro bývalý RAW). Dne 3.10.2010 dosáhla domovské koleje a stejného dne převzala odpolední nákladní vlak z Fützenu do Blumbergu. Celkový proběh stroje byl toho roku 390 km. Provedené práce umožnily (při pravidelných ročních tlakových prohlídkách kotle) nasazení

lokomotivy po další 3 roky. Ze strany pojezdu byla lokomotiva schopná teoreticky až do roku 2016. Při zimní přestávce byl stroj umístěn ve výtopně č. 1 depa Fützen.

Ve dnech 6. a 7.4.2012 byla lokomotiva (ve společnosti lokomotivy BR 86) převezena z Meiningenu přes Heilbronn zpět do Fützen. Trakci v prvním úseku zajistila modrá BR 202 563-3 (původní 110.563-4) v majetku DLW Meiningen, následující den pak V100 2335 v majetku Nesa. Poté, co byl opět obnoven profil náprav, nic nebránilo dalšímu muzejnímu provozu lokomotivy. Bylo však jasné, že další soustružení náprav nebude možné. Na začátku sezóny odtáhla lokomotiva nákladní vlak naložený historickými vozidly a následně byla nasazena před různými plánovanými vlaky. Každopádně byla lokomotiva při svých 70. narozeninách provozní. Koncem září 2012 byla v důsledku opakované škody na obruči stažena z provozu a převezena do DLW Meiningen. Roční proběh stroje v roce 2012 dosáhl 1.742 km.

Bylo otázkou, jak dlouho bude možné tuto jedinečnou lokomotivu udržet v provozuschopném stavu. Blížilo se neodkladné propadnutí kotle a na pojezdu byly již ve Wutachtalu stanoveny další problémové okruhy. Vždyť jen obstarání a nasazení nových obručí bylo velmi hrubě odhadováno na 100.000 €.

Následně se lokomotiva zúčastnila parních oslav a odvezla zvláštní fotovlak. Pořadatel osadil cedule s číslem 052 988-3 (IV. epocha), s nímž byl stroj několikrát před nákladními vlaky na "Rheinbähne" mezi Mellrichstadtem a Fladungenem.

Od konce června 2014 je toho času jediná provozuschopná "padesátka" z původního stavu DB, volně provozovatelná na všech drahách v Německu. Ještě před tím však bylo v DLW Meiningen osazeno zařízení [Indusi I 60](#) a dnes na síti DB-Netz vyžadované PZB 90, jakož i digitální vlakový rozhlas (GSM-R).

Lokomotiva sama je v majetku DSB. O její nasazení a péči se však stará společnost EFZ (Eisenbahn Freunde Zollerbahn e. V, Rottweil). Ve dnech 2., 9., 16. a 23. srpna 2014 se pak 50.2988 ve spolupráci s EFZ zúčastnila známých "tunelových jízd" na Schwarzwaldbahn. Rovněž 13. a 14. září dopravovala spolu se strojem 52.7596 v majetku EFZ vlaky mezi Tribergem a St. Georgenem na Schwarzwaldbahn. Důvodem pro tyto jízdy byly parní oslavy ve městě Triberg. Dne 21. září pak byla nasazena na švábské Waldbahn mezi Schorndorfem a Welzheimem a 3., 4. a 5. října jezdila v okolí Rottweilu. Krom toho jezdila 29. září 2014 pro malou skupinu fotografů podzimmím údolím Dunaje. Na konec října byla zamluvena pro fotojízdy v okolí města Augsburg. Bohužel došlo na topičově straně ve stanici Dinkelscherben k poruše šoupátka, kterou nebylo možno opravit. Lokomotiva byla odtažena do Augsburgu deiselem a umístěna pod střechu. V listopadu téhož roku následoval opětovný převoz do DLW Meiningen.

Po opravě v tamních dílnách byla udělená drážním úřadem (Eisenbahn-Bundesamt) potřebná provozní povolení s datem 14.7.2014

### Obecné údaje k řadě BR 50

Lokomotivy řady 50 patří bezesporu k nejúspěšnějším konstrukcím strojů DRG. Staly se i díky přechodnosti univerzálními nákladními lokomotivami. Do konce roku 1943 jich bylo v téměř všech evropských lokomotivkách vyrobeno 3.164 kusů.

### Komentář překladatele:

Lokomotiva BR 50 sloužila nejen za vzor válečné řadě BR 52, ale její pojezd byl zejména rozměrově převzat Škodovými závody pro řadu 556.0, ovšem s jiným kotlem. Obě řady, tedy BR 50 i 52, vozily za války vlaky Wehrmacht na rameni Wien - Břeclav. Zde je k překvapení lokomotivních čet přebírala rekonstruovaná řada 434.2 ČSD. Tato původně Gölsdorfova lokomotiva zde měla stejnou normu a dokonce o málo větší kotelní výkon.

#### Doplnění odkazů:

Článek volně navazuje na [Stoupovo parní povídání](#). Ukazuje, kolik práce a úsilí je třeba vynaložit k udržení parní lokomotivy v chodu. Tento autor rovněž napsal o ojedinělé [konverzi řady BR 52](#) ve Švýcarsku. Rovněž pan Zdeněk Šindlauer [pojednal o Schwarzwaldbahn](#) a ono pojednání doplnil i vlastními obrázky. Pokud jde o BR 50, odkazujeme vážené čtenáře na [Wikipedii](#). A něco ke zhlédnutí na [YouTube](#).

Text a foto: Thomas Böhme, Willingen

Překlad a úprava: Libor „Stoupa“ Zapletal a Michal Bednář



