

# DR-Baureihe 52

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die Lokomotiven der **Baureihe 52** der Deutschen Reichsbahn sind die bekanntesten Kriegslokomotiven. Sie wurden ab 1942 in mehr als 7.000 Einheiten gebaut, geplant waren 15.000 Maschinen. Nach dem Krieg wurden aus vorhandenen Teilen weitere 300 Stück hergestellt. Mit den Maschinen dieser Baureihe sollte der stark gestiegene Lokomotivbedarf unter Kriegsbedingungen gedeckt werden. Die deutschen Einheitslokomotiven, von denen die Kriegslokomotiven der Baureihen 52 (und 42) abgeleitet wurden, hatten sich insbesondere wegen der zu erwartenden Verluste und für eine Großserienproduktion als zu aufwendig und teuer erwiesen. Nach dem Krieg waren die Maschinen der Baureihe 52 in vielen Teilen Europas beim Wiederaufbau noch lange unentbehrlich.

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
  - 1.1 Konstruktion
    - 1.1.1 Sonderbauformen
  - 1.2 Herstellung
  - 1.3 Nummerierung
  - 1.4 Einsatz
  - 1.5 Tender
- 2 Verbleib nach dem Zweiten Weltkrieg
  - 2.1 Deutsche Reichsbahn
    - 2.1.1 DR-Baureihe 52.80
    - 2.1.2 DR-Baureihe 52.90
  - 2.2 Deutsche Bundesbahn
    - 2.2.1 Abgrenzung zur DB-Baureihe 052
  - 2.3 Reihe 52/152 in Österreich
  - 2.4 Reihe ТЭ in der Sowjetunion
  - 2.5 Ty2 / Ty42 in Polen
  - 2.6 Reihe 555.0 in der Tschechoslowakei
  - 2.7 Reihen 26 und 27 in Belgien
  - 2.8 Type 63a in Norwegen

- 2.9 150 Y in Frankreich
- 2.10 Reihe 56 in Luxemburg
- 2.11 Reihe N in Dänemark
- 2.12 Reihe 520 in Ungarn
- 3 Verbleib
  - 3.1 La Tortuga
- 4 Siehe auch
- 5 Literatur
- 6 Weblinks
- 7 Einzelnachweise

## Geschichte

### Konstruktion

Vorgabe war eine Lokomotive mit 15 Tonnen Achslast, die einen 1200-Tonnen-Zug mit 65 km/h in der Ebene befördern konnte. Dabei wurde besonderer Wert auf eine schnelle Herstellung und geringen Materialaufwand gelegt. Auch sollte die Lokomotive robust und wartungsarm sein. Die erste Lokomotive wurde 1942 bei Borsig fertiggestellt. Sie war drei Tonnen leichter als die der Baureihe 50. Buntmetallbauteile waren durch solche aus Stahl ersetzt worden. Statt der Barrenrahmen nach Einheitslokgrundsätzen wurden geschweißte Blechrahmen verwendet. Bereits fertiggestellte Barrenrahmen, die für Maschinen der BR 50 ÜK vorgesehen waren, wurden ebenfalls verwendet. Die Achslagerstellkeile entfielen, die Treib- und Kuppelstangen wurden aus Walzprofilen hergestellt und die im Gesenk geschmiedeten Stangenköpfe stumpf angeschweißt. Wegen des Winterbetriebes und des zu erwartenden hohen Anteiles an Fahrten mit dem Tender voraus erhielten die Lokomotiven der BR 52 und 42 erstmals vollständig geschlossene, sogenannte »Norweger«-Führerstände. Führerstand und Tender waren mit einem runden Faltenbalg verbunden. Die Tendervorderseiten mussten dafür angepasst werden, die Tender sind mit anderen Einheitslokbaureihen nicht freizügig tauschbar. Statt der aufwendigen Druckausgleichskolbenschieber der Bauarten Karl Schulz und Müller erhielten die Maschinen wieder Regelkolbenschieber und auf die

DR-Baureihe 52



Lok der Baureihe 52 im Eisenbahnmuseum Nördlingen

Nummerierung:	<i>siehe Text</i>
Anzahl:	insg. mehr als 7000 (nicht genau geklärt)
Hersteller:	<i>siehe Text</i>
Baujahr(e):	1942–ca. 1950
Ausmusterung:	ČSD: 1976 DB: 1962 DR: 1988 ÖBB: 1976
Bauart:	1'E h2
Gattung:	G 56.15
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	22.975 mm bzw. 27.532 mm (mit Kondensender)
Gesamtradstand:	9.200 mm
Dienstmasse:	84,0 t
Dienstmasse mit Tender:	102,7 t
Reibungsmasse:	75,9 t
Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Indizierte Leistung:	1.192 kW / 1.621 PS
Treibraddurchmesser:	1.400 mm
Laufabbraddurchmesser vorn:	850 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	600 mm
Kolbenhub:	660 mm
Kesselüberdruck:	16 bar
Rostfläche:	3,89 m²

Schieberkästen aufgesetzte Druckausgleicher Bauart Winterthur. Die Folge waren vergleichsweise schlechte Leerlaufeigenschaften. Es gab keinen Speisewasservorwärmer und eine zweite Dampfstrahlpumpe ersetzte die Kolbenspeisepumpe. Später erhielten die Lokomotiven auch noch vereinfachte Witte-Windleitbleche, nachdem sich der völlige Verzicht auf Windleiteinrichtungen nicht bewährt hatte. Fünf Lokomotiven (52 3620–3624) erhielten 1943 einen Wellrohrkessel.

### Sonderbauformen

An diversen Exemplaren der Baureihe wurden zur Erprobung der Tauglichkeit von der Regelausführung abweichende Komponenten verbaut.

Die 52 138 erhielt einen Henschel-Dreitrommelmischvorwärmer und eine Turbospeisepumpe VTP-B 18000. Die Lokomotive bewährte sich gut bis zu ihrer Ausmusterung 1963. Der Mischvorwärmer war rechts und links oberhalb der Rauchkammer neben dem Schornstein angebracht.

Die Lokomotive 52 4915, Fabriknummer 13985 der MBA und neun folgende Maschinen erhielten eine Sonderbauform der Lentz-Ventilsteuerung mit umlaufender Nockenwelle.

Der Antrieb der auf den Zylindern ratsatzwellenparallel liegenden, sich gleichartig drehenden Nockenwelle erfolgte nicht über eine äußere Steuerung nach Heusinger, sondern von der Treibachse aus über Kegelradgetriebe und Wellen. Über eine Hohlwellenkonstruktion konnten zum Wechsel der Fahrtrichtung und Änderung des Füllungsgrades die Nocken auf der Nockenwelle verschoben werden. Die die Ventile betätigenden Nocken ersetzen zugleich Schwinge und Voreilung der äußeren Steuerungsbauart nach Heusinger. Für einen leichten Lokomotivleerlauf war an den Nocken ein Wulst angearbeitet, der es ermöglichte, die Ventile dauerhaft geöffnet zu halten. Eines gesonderten Druckausgleichers bedurfte es daher nicht.

Im Vergleich zu gewöhnlichen Kolbenschiebersteuerung der Baureihe 52 war diese Steuerungsbauart 2 t leichter.<sup>[1]</sup>

### Herstellung

Verdampfungsheizfläche:	177,83 m²
Dienstmasse des Tenders:	18,7 t
Wasservorrat:	30,0/27,0 m³ (bei Verwendung eines ÖBB-Kabinentenders)
Brennstoffvorrat:	10,0 t Kohle
Zugheizung:	Dampf



52er mit grauem Anstrich, dem Auslieferungszustand nachempfunden



DR 52 8095 in Freiburg Hbf (2005)



Wannentender von 52 4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF)

Um den Großauftrag erfüllen zu können, der ja neben der enorm angestiegenen Waffenproduktion (Panzer, Flugzeuge, Munition usw.) lief, wurden die deutschen Lokomotivfabriken zur Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivhersteller (GGL) zusammengeschlossen, die dem 1942 gegründeten Hauptausschuss Schienenfahrzeuge (HAS) unterstand. Dem HAS gehörten als Vorsitzender der ehemalige DEMAG-Direktor Gerhard Degenkolb, der Reichsminister für Bewaffung und Munition Albert Speer sowie Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller an. Eine weitere treibende Kraft war der 1942 zum neuen Staatssekretär für das Verkehrswesen ernannte Albert Ganzenmüller, dem es unter anderem oblag, die schwierigen Nachschubprobleme für den Krieg gegen die Sowjetunion zu lösen.

Der Höhepunkt der Produktion wurde Anfang Juli 1943 erreicht, als die in der GGL zusammengeschlossenen Hersteller innerhalb eines Tages 51 Kriegsloks der Baureihe 52 fertigstellten. Dieses später nicht wieder erreichte Ergebnis wurde in der Kriegslokiparade von Seddin von der NS-Propaganda genutzt.

Der GGL gehörten folgende Lokfabriken an (mit Ausstoßzahlen der BR 52 für Deutschland bis Kriegsende):

Lokfabrik	Ort	Anzahl
Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF)	Wien-Floridsdorf	1.053
Henschel & Sohn	Kassel	1.050
Berliner Maschinenbau (L. Schwartzkopff)	Wildau bei Berlin	647
Krauss-Maffei	München-Allach	613
Borsig-Lokomotiv-Werke	Hennigsdorf bei Berlin	542
F. Schichau	Elbing	505
MBA (Maschinenbau und Bahnbedarf AG)	Babelsberg	400
H. Cegielski – Poznań (HCP) (damals zu Deutsche Waffen- und Munitionsfabrik)	Posen (Poznań)	314
Oberschlesische Lokomotivwerke Krenau	Krenau (Chrzanów)	264
Maschinenfabrik Esslingen	Esslingen	250
Arnold Jung	Kirchen (Sieg) (Jungenthal)	231
Škoda	Pilsen (Plzeň)	153
Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft	Grafenstaden	139
Gesamtzahl bis Ende des Zweiten Weltkrieges (nicht genau geklärt)		6.161



Dampflok T9 5933 von der Museumseisenbahn STAR (Holland)



Führerstand der 52 7409 *Stadt Würzburg*

Aufträge zur Herstellung der Lokomotivkessel hatte man an mehrere Hersteller vergeben, z. B. Deutsche Werke (Kiel), Blohm & Voss (Hamburg), Dupuis (Mönchengladbach), MÁVAG (Budapest), Frichs (Århus, Dänemark) u.a.

## Nummerierung

Die Lokomotiven der Baureihe 52 erhielten in Deutschland die Betriebsnummern 52 001 bis 52 7794. In der Sowjetunion gab es auch solche größer als 8000. Bei der 52 001 handelte es sich um die Vorauslok, die zu Präsentationszwecken mit einem Hakenkreuz auf der Rauchkammertür versehen, im gesamten Deutschen Reich unterwegs war. Die Lokomotiven 52 1850 bis 1986 waren Lokomotiven mit Kondensendern mit (ursprünglich) 5-achsigem Schlepptender, 52 1987–2027 wurden mit 4-achsigen Kondensendern geliefert.

Die 52 8001–8200 waren Rekonstruktionslokomotiven der Deutschen Reichsbahn, siehe DR-Baureihe 52.80. 25 Lokomotiven zwischen 52 415–7150 wurden von der DR mit einem Kohlenstaubfeuerung ausgerüstet. Diese trugen ab 1970 eine 9 als erste Ziffer der nun vierstelligen Ordnungsnummern, so dass nicht fortlaufende Nummern zwischen 52 9195 und 52 9900 besetzt waren.

## Einsatz

Die Baureihe 52 entsprach konstruktiv der DR-Baureihe 50, die seit 1939 zuverlässig ihren mittelschweren Güterzugdienst verrichtete und zu Beginn des Krieges zunächst als Übergangskriegslokomotive weitergebaut wurde. Ursprünglich war die Kriegslokomotive nur für eine kurze Lebensdauer ausgelegt; aus Mangel an Alternativen, aber auch dank ihrer Robustheit und ihrer einfachen und soliden Konstruktion wurden sie jedoch (nachdem man einige Entfeinerungen beseitigt hatte) bis in die späten 1980er Jahre in der DDR und anderen Ostblockländern, aber z. B. auch der Türkei, im Plandienst eingesetzt. Man findet sie sogar heutzutage noch im Einsatz. Geliefert, bzw. als Beutelok einbehalten, fand man die Lokomotiven der BR 52 und auch der BR 42 in fast ganz Europa.

## Tender

Alle Loks waren mit Schlepptendern gekuppelt, überwiegend mit dem charakteristischen Wannentender des Typs 2'2' T 30, bei dem es sich um einen von Westwaggon, Köln, entwickelten Tender in Wannenform (daher die Bezeichnung) mit zwei Drehgestellen und 30 m<sup>3</sup> Wasserinhalt sowie 10 Tonnen Kohleinhalt handelte. Er war als rahmenlose Konstruktion ausgeführt, die Wanne hatte alle Zug- und Druckkräfte aufzunehmen. Daneben kamen auch andere Tender zum Einsatz, wie der Wiener Steifrahmentender 4 T 30 oder der Einheitstender 2'2' T 26 der BR 50. Die Kondensationslokomotiven (52 1850–2027) besaßen 5- bzw. 4-achsige Kondensender der Bauart 3'2' T 16 Kon. bzw. 2'2' T 13,5 Kon. von Henschel. Damit waren längere Streckenfahrten ohne Wasserfassen möglich, ein Nebeneffekt war, dass Lokomotiven mit Kondensationseinrichtung, insbesondere bei kalter Witterung, wegen der geringeren Abdampffähne von Tieffliegern weniger gut entdeckt werden konnten. In geringer Stückzahl wurde auch der Versuchswannentender der Bauart 2'2' T 34 hinter die 52er gekuppelt, der aber mit seiner Länge von 8950 mm zu lang für 20-m-Drehscheiben war. Im Ausland fuhr die Baureihe 52 noch mit diversen Tenderformen, teilweise auch



Rückgebaute 52 Kon bei der DR, die Saugzugturbine und die höhere Lage des Umlaufes ist erkennbar

für Ölfeuerung. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielten die bei der Deutsche Reichsbahn zu Kohlestaublokomotiven umgebauten 52er Wannentender der Bauart 2'2' T 24 Kst bzw. ursprünglich auch umgebaute Tender der ex preußischen Bauart 2'2' T 31,5 oder Steifrahmentender 4 T 30.

## Verbleib nach dem Zweiten Weltkrieg

Aufgrund des Baues in vielen Fabriken auch in den besetzten Gebieten waren verbreitet Maschinen im Bau, angearbeitete Teile und lagernde Materialreserven vorhanden. Aus diesen Teilen wurden auch nach Kriegsende noch Lokomotiven in verschiedenen Ländern fertiggestellt. Außerdem übernahmen viele Bahnverwaltungen in den ehemals besetzten Gebieten die zurückgebliebenen Maschinen. Für die weitere Verbreitung sorgten nachträgliche Entnahmen als Kriegsbeute.

### Deutsche Reichsbahn

Bei der Deutschen Reichsbahn konnte auf diese robusten Maschinen lange nicht verzichtet werden. 1150 Maschinen hatte sie übernommen. Kriegsbedingte Vereinfachungen wurden nach und nach beseitigt. In den Fünfziger Jahren wurden 69 Lokomotiven einer Generalreparatur unterzogen. Dabei erhielten sie einen neuen, geschweißten Stehkessel und einen Mischvorwärmer vor dem Schornstein, für den die Rauchkammer um 200 mm verlängert wurde. Loks mit Blechrahmen erhielten dabei auch Stellkeile an den Achslagern, die bisher nur bei Barrenrahmenloks vorhanden waren.

### DR-Baureihe 52.80

→ *Hauptartikel: DR-Baureihe 52.80*

Anschließend wurden 200 Maschinen einem umfangreichen Rekonstruktionsprogramm unterworfen. Diese Lokomotiven erhielten neue, leistungsfähigere Kessel, die mit denen der Baureihe 50.35 tauschbar waren. Die Anpassungsarbeiten erfolgten deshalb ausschließlich am Rahmen. Dafür wurden nur Maschinen mit Blechrahmen verwendet. Die auffälligsten Unterschiede zu den GR-Loks sind die größere Anzahl Waschlukn im Hinterkessel, ein zweiter Sandkasten und wegen des breiteren Hinterkessels eine neue Führerstandsvorderwand mit ovalen Stirnfenstern. Diese Maschinen wurden unter der Baureihe 52.80 geführt und standen bis zum Ende des planmäßigen Dampflokeinsatzes in der DDR vereinzelt im Einsatz.

Bei den Bahnbetriebswerken in der Oberlausitz bildete die Baureihe 52.80 in den 1980er Jahren das Rückgrat der Dampflokomotiven. So konnten die Maschinen zwischen Dresden und Hoyerswerda, wie auch zwischen Zittau, Löbau und Ebersbach im Personen- und Güterzugdienst angetroffen werden. Einige Maschinen wurden noch bis Ende 1993 als betriebsfähige Heizloks in Berlin-Schöneweide unterhalten.



52 4867 der HEF



Fahrwerk der 52 4867 der HEF

## DR-Baureihe 52.90

Etliche Dampflokomotiven der DR erhielten wegen Steinkohlenmangels nach dem Krieg eine Braunkohlenstaubfeuerung nach dem System Wendler. Anfang der 1950er Jahre wurden im Raw Stendal auch 25 Lokomotiven der Baureihe 52 auf Kohlenstaub umgebaut.

Markant an den Kohlenstaublokomotiven waren die nach hinten offenen Führerstände, vergleichbar denen der Einheitsbauart und die umgebauten Wannentender mit erhöhter Wanne und in den Kohlenkasten eingesetzten Staubbunkern. Für Langläufe und wegen der begrenzten Anzahl der Bahnbetriebswerke mit Staubbunkereinrichtung besaßen die Staubtender Anschlussmöglichkeiten für Kohlenstaubsilowagen. Mit Einführung der Computernummern schuf man zur Unterscheidung für sie die **Baureihe 52.90**, indem man die erste Stelle der vierstelligen Ordnungsnummer durch eine 9 ersetzte. Die letzte erhaltene Kohlenstaublokomotive 52 9900-3 (ex 52 4900) ist eine Leihgabe des Verkehrsmuseums Dresden. Die nicht betriebsfähige Lokomotive wird im DB Museum Halle (Saale) von Eisenbahnfreunden gepflegt.

## Deutsche Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn hatte fast 700 Loks übernommen. Da sie aber nach 1945 den größten Teil der im Osten Deutschlands evakuierten modernen Lokomotiven übernahm, konnte sie auf die Kriegsloks schon bald verzichten. Ihre letzten 52er (Nachkriegslieferung) musterte sie im Oktober 1962 (Bw Duisburg-Wedau) aus.

### Abgrenzung zur DB-Baureihe 052

Da bei der DB bei der Umstellung auf das neue EDV-Baureihenschema 1968 bereits alle Lokomotiven der Baureihe 52 ausgemustert worden waren, waren die Baureihenbezeichnungen 051 bis 053 frei. So konnte bei Lokomotiven der Baureihe 50 die Tausenderstelle der Ordnungsnummer in der Baureihennummer verschoben werden, womit auch die neue Bezeichnung 052 entstand. Dieser Weg wurde gewählt, da noch eine große Anzahl dieser Loks vorhanden war und es daher beim einfachen Weglassen der Tausenderstelle zu etlichen Doppelbelegungen gekommen wäre. Aufgrund der nahen technischen Verwandtschaft zwischen den Baureihe 50 und 52 (siehe unter Herstellung) ist die Unterscheidung für Nicht-Spezialisten oft nur anhand der vorhandenen bzw. fehlenden führenden Null und Prüfwert möglich. Dazu beigetragen hat auch die Tatsache, dass die DB als Ersatz für nicht alterungsbeständige Kessel bei der BR 50 keine neuen konstruieren musste, da sie die Kessel nicht mehr benötigter Loks der BR 52 verwenden konnte.

Mit Einführung des gemeinsamen Nummernplanes der DR mit der DB wurden die verbliebenen Lokomotiven der Baureihen 52.1 und 52.8 der DR, die keine offiziellen Museumsloks waren, in die Baureihe 052 umgezeichnet.

## Reihe 52/152 in Österreich

In Österreich befanden sich nach Kriegsende über 700 Lokomotiven, von denen nach Ausmusterungen, Rückgaben, Tauschen und Beschlagnahmen letztlich noch 307 für die Umzeichnung in ÖBB-Loks 1953 übrigblieben, die bei den ÖBB unter Beibehaltung der Nummerierung als *ÖBB 52* eingereiht wurden. Jene 37 Maschinen, die auf einem *Barrenrahmen* aufgebaut waren, wurden als *Reihe 152* bezeichnet. Aufgrund ihrer großen Zahl, die alle anderen Lokreihen bei weitem übertraf, dominierten sie die Dampftraktion im Nachkriegsösterreich. Sie

wurden dabei diversen Umbauten unterzogen, wobei der Einbau eines Giesl-Ejektors bei knapp der Hälfte und der Einbau einer Zugführerkabine in den Wannentender bei rund einem Drittel sowie eines Heiñl Mischvorwärmers bei immerhin 40 Loks die häufigsten und optisch markantesten darstellten. Neben dem naheliegenden Einsatzgebiet im Güterverkehr kamen sie dabei bei allen Zuggattungen bis hin zu internationalen Schnellzügen zum Einsatz. Die letzten Lokomotiven wurden mit Jahreswechsel 1976/77 aus dem Planverkehr genommen und waren damit die letzten Normalspurdampfloks im Dienst der ÖBB (Ausnahme Erzberg-Zahnradbahn) Auf den Privatbahnen ROeEE/GySEV (heute Raaberbahn) und GKB standen 520er bzw. 152er noch einige Zeit länger im Einsatz. Einige Exemplare werden von diversen Organisationen bis heute für Nostalgiezwecke erhalten, wovon wiederum ein Teil aus ehemaligen JZ- oder DR-Beständen stammt, und erst viele Jahre nach dem Ende des planmäßigen Einsatzes von Dampfloks nach Österreich kam.

## Reihe TЭ in der Sowjetunion

Mehr als 2000 Lokomotiven gelangten in die UdSSR. Weitere Lokomotiven wurden hier nach dem Krieg noch fertiggestellt und erhielten 8000-er Ordnungsnummern. Hier wurden sie in sehr unterschiedlichem Maß angepasst und umgebaut. Die Umspurung auf die russische Breitspur von 1520 mm erfolgte mit relativ einfachen Mitteln: auf die Naben der Radsterne wurden innen Bunde aufgeschweißt, danach wurden sie mit dem neuen Spurmaß auf die ursprünglichen Achswellen aufgepresst. Die Zylinder wurden mit Zwischenlagen weiter nach außen gesetzt. Aufwendig war der Einbau der Aufnahmen für die SA3-Mittelpufferkupplung in die Tender, vor allem bei den Wannentendern 2'2'T30, die keinen Bodenrahmen im herkömmlichen Sinn besitzen. Typisch war die kleine russische Rauchkammertür. Zahlreiche Maschinen erhielten Ölfeuerung. Viele wurden durch die Traktionsumstellung schon in den 1960er Jahren entbehrlich und an andere Länder des Ostblocks (auch die DDR) verkauft. Im Raum Kaliningrad waren noch bis in die 1990er Jahre viele regelspurige Loks als strategische Reserve abgestellt.



TЭ 5200 im Eisenbahnmuseum  
Taschkent, Usbekistan

## Ty2 / Ty42 in Polen

In Polen verblieben ca. 1.200 Lokomotiven; weitere 200 wurden aus der Sowjetunion angekauft. Die Lokomotiven liefen bei der PKP als Ty2. Weitere, erst nach dem Krieg in Polen gebaute Exemplare wurden als Ty42 bezeichnet. Derzeit sind in Polen zwei Ty2 Maschinen betriebsfähig erhalten, Ty2-911 sowie Ty2-953; beide Lokomotiven sind im Museum für Fahrzeuge und Bahntechnik in Chabówka stationiert und kommen vor planmäßigen sogenannten Retro-Zügen zum Einsatz.

## Reihe 555.0 in der Tschechoslowakei

In der Tschechoslowakei verblieben nach dem Krieg 185 Maschinen. Sie wurden von den ČSD als Baureihe 555.0 eingeordnet. Sie waren zunächst sehr geschätzt, weil sie bessere Fahreigenschaften als die 534.03 hatten. Ihre Schwäche war die vorzeitige Materialermüdung beim Kessel und beim Tender. 199 Loks wurden als ČSD-Baureihe 555.3 auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Die Erkenntnisse bei ihrer Konstruktion und ihrem Betrieb wurden beim Bau der Reihe ČSD-Baureihe 556.0 berücksichtigt. Nach Erscheinen dieser neueren Gattung wurde sie von dieser in untergeordnete



Dienste abgedrängt. Am 15. Mai 1973 wurde im Depot Česká Lípa mit der 555.0259 die letzte „Němka“ („Deutsche“), so ihre Bezeichnung beim Personal, ausgemustert. 555.0153 blieb als heute wieder betriebsfähige Museumslokomotive erhalten.

## Reihen 26 und 27 in Belgien

Die in Belgien verbliebenen Lokomotiven wurden als *Reihe 26* bezeichnet. Das waren Loks, die durch die belgischen Lokfabriken erst 1945 gebaut und kurz nach Kriegsende ausgeliefert wurden. Insgesamt umfasste die Reihe 26 die Loks 26.001 bis 26.100. 10 der Loks gingen 1946 an die luxemburgische CFL. Weitere 12 Lokomotiven wurden 1951 an die Dänischen Staatsbahnen verkauft. Die SNCB musterte ihre letzten Loks 1963 aus. Drei Maschinen mit Kondensender blieben ebenfalls in Belgien und wurden als Reihe 27 bis 1950 eingesetzt. Anschließend gingen sie an die DB zurück.



555.0153 im Eisenbahnmuseum  
Lužná u Rakovníka

## Type 63a in Norwegen



63a-2770 auf der Stuguflåtbrua,  
Raumabanen, 2004

Insgesamt blieben 74 Lokomotiven der Baureihe 52 nach Kriegsende in Norwegen und wurden von der Norwegischen Staatsbahnen als *Type 63a* behalten. Allerdings behielt man die fortlaufende Nummer bei und entfernte nur die Baureihenbezeichnung 52. Sechs Lokomotiven wurden auf Ölfeuerung umgestellt. Die letzte dieser Dampflokomotiven wurde infolge der fortschreitenden Elektrifizierung und Einstellung des Dampfbetriebes 1970 ausrangiert. Eine Lokomotive – die 2770 – blieb als Museumslokomotive erhalten (Norsk Museumstog Hamar).

## 150 Y in Frankreich

In Frankreich wurden als Reihe *150 Y* insgesamt 42 Lokomotiven übernommen, die teils erst nach dem Krieg von Graffenstaden gebaut wurden. Sie wurden bis 1957 ausgemustert.

## Reihe 56 in Luxemburg

In Luxemburg wurden die übernommenen belgischen Loks als Reihe 56 eingeordnet. Zusätzlich wurden weitere 10 Loks bei der französischen Lokomotivfabrik Graffenstaden gekauft. Alle Loks wurden bis spätestens 1965 ausgemustert.

## Reihe N in Dänemark

1951 kauften die Dänischen Staatsbahnen (DSB) 12 Lokomotiven dieses Typs aus Belgien. Zehn dieser Lokomotiven wurden als Reihe N (dritte Vergabe dieser Reihenbezeichnung) mit den Nummern N 201 bis N 210 eingereiht. Die verbleibenden zwei Maschinen dienten als Ersatzteilständer. Diese Lokomotiven wurden im Güterverkehr in Jütland und auf Fünen verwendet und gehörten im Mai 1970 zu den letzten ausgemusterten Dampflokomotiven der DSB.

## Reihe 520 in Ungarn

Im Jahre 1963 wurden 100 Maschinen aus der Sowjetunion an die MAV verkauft. 94 davon wurden wieder auf die ursprüngliche Spurweite zurückgebaut, die sechs übrigen (520.001-6) verblieben im Grenzbahnhof Zahony. Die Loks behielten die russischen Rauchkammertüren. Diejenigen mit den Endziffern 018, 020, 050, 079, 083 und 094 wurden sofort an die GySEV weitergegeben. Einige Lokomotiven, wie die 520.034 im Bahnpark Budapest, blieben nicht betriebsfähig erhalten.



520.034 im Bahnpark Budapest

## Verbleib

Während von den Originallokomotiven der Baureihen 52 (Altbauloks) in Deutschland nur noch wenige Exemplare erhalten sind, dient die robuste Rekolok 52.80 bei vielen Eisenbahnvereinen und -museen heute noch als zuverlässiges Triebfahrzeug. Aufgrund ihrer Verbreitung in ganz Europa sind in vielen anderen Ländern zahlreiche Exemplare der Altbau-52er anzutreffen. Die wahrscheinlich letzte 52 im kommerziellen Güterzugdienst war eine der in Jugoslawien als Reihe 33 bezeichneten Maschinen, die 1997 auf der Anschlussbahn eines kalorischen Kraftwerkes bei Tuzla in Bosnien und Herzegowina im Einsatz stand.<sup>[2]</sup>

## La Tortuga

Die Lokomotive 52 2751 wurde vom Aktionskünstler Wolf Vostell zur Skulptur *La Tortuga (Die Schildkröte)* umgearbeitet und 1987 im Rahmen der Ausstellung „Mythos Berlin“ auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Personenbahnhofs in Berlin ausgestellt. Im Verlauf der Ausstellung wurde sie auf den Kopf gestellt,<sup>[3]</sup> seit 1991 befindet sich die Lok in dieser Stellung vor dem Theater Marl.<sup>[4]</sup>



*La Tortuga* noch auf den „Füßen“ stehend in Berlin, Juli 1987

Das Werk soll als Mahnmal auf den Missbrauch von Industrie und Technik für den Krieg hinweisen und stellt auch ein Symbol für den Niedergang alter Industriezweige dar.

## Siehe auch


- Liste der in Deutschland vorhandenen Dampflokomotiven

## Literatur

- Alfred B. Gottwaldt: *Deutsche Kriegslokomotiven. 1939–1945*. Transpress, Stuttgart 1996, ISBN 3-344-71032-X (*Verkehrsgeschichte*).

- Alfred B. Gottwaldt: *Deutsche Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg. Rüstung, Krieg und Eisenbahn (1939–1945)*. 2. Auflage. Franckh, Stuttgart 1985, ISBN 3-440-05161-7 (*Franckhs Eisenbahnbibliothek*).
- Helmut Griebel, Hansjürgen Wenzel: *Geschichte der Kriegslokomotiven. Reihe 52 und Reihe 42*. J. O. Slezak, Wien 1971, ISBN 3-900134-03-0 (*Schriftenreihe Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte* 4).
- Michael Reimer: *Die Lokomotiven der Baureihe 52. Geschichte, Einsatz und Verbleib. Eine Stationierungsdokumentation*. Lokrundschau-Verlag, Gülzow 1996, ISBN 3-931647-03-X.
- Michael Reimer, Dirk Endisch: *Baureihe 52.80. Die rekonstruierte Kriegslokomotive*. GeraMond, München 2001, ISBN 3-7654-7101-1.
- Helmut Skasa: *Kriegslokomotive K 52. Technisches Portrait einer tausendfach produzierten Dampflokomotive*. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag Resch, Neustadt bei Coburg 2000, ISBN 3-9805967-6-1.
- Peter Slaughter, Alexander Wassiljew, Roland Beier: *Kurze Geschichte der Kriegslokomotiven Baureihe 52 und ihr Verbleib in Ost und West*. Stenvall u. a., Malmö u. a. 1996, ISBN 3-921980-60-7.
- Dieter Wünschmann: *Von der Kriegslok zum Arbeitstier. Die Baureihe 52 bei der Deutschen Reichsbahn*. EK-Verlag, Freiburg (Breisgau) 2005, ISBN 3-88255-355-3 (*Eisenbahn-Bildarchiv* 16).
- Dieter Zoubek: *Erhaltene Dampflokomotiven in und aus Österreich. = Preserved Austrian Steam Locos*. Eigenverlag, Guntramsdorf 2004, ISBN 3-200-00174-7.
- Dietmar Schlegel, Dirk Lenhard, Andreas Stange: *Die Baureihe 52.80, Die Reko-52 der Deutschen Reichsbahn*. EK-Verlag, Freiburg 2014, ISBN 978-3-8446-6018-0.

## Weblinks

-  **Commons: DRB-Baureihe 52** ([https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRB-Baureihe\\_52?uselang=de](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DRB-Baureihe_52?uselang=de)) – Sammlung von Bildern
- Bilder, Verbleib und Daten der BR 52.80 der DR ([http://www.reichsbahndampfloek.de/blaetter\\_52\\_8/home52-8.htm](http://www.reichsbahndampfloek.de/blaetter_52_8/home52-8.htm))
- Geschichte und Technik der Kondensationslokomotive (<http://www.kondenslok.de/>)

## Einzelnachweise

1. Lentz Ventilsteuerung mit umlaufender Nockenwelle für 1 E h2 Güterzuglok BR 52 der DR, Lok 52 4915 und neun Folgende, Fabriknummer 13985 der MBA und neun Folgende, Zusatz zur DV Nr. 947, 1944, vorhanden in der Bibliothek des Verkehrsmuseums Nürnberg
2. *Bosnian Grandmas show the way*, Steam Classic, April/Mai 1997, S. 64–65
3. Gerd Böhmer: *Berlin im November 1989*. (<http://www.gerdboehmer-berlinereisenbahnarchiv.de/Bildergalerien/19891111-bln/19891111-893517-30.html>) Abgerufen am 1. April 2010 (html, deutsch).
4. Susanne Schäfer: *La Tortuga*. (<http://www.cachefieber.de>) 30. Januar 2008, abgerufen am 1. April 2010 (html, deutsch).

Von „[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe\\_52&oldid=135925708](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR-Baureihe_52&oldid=135925708)“

Kategorien: Dampflokomotive Achsfolge 1E | Triebfahrzeug (Deutsche Reichsbahn 1920–1945)  
| Triebfahrzeug (Deutsche Bundesbahn) | Triebfahrzeug (Deutsche Reichsbahn 1945–1993)  
| Kriegslokomotive | Wehrmacht | Eisenbahn in der bildenden Kunst

---

- Diese Seite wurde zuletzt am 18. November 2014 um 00:00 Uhr geändert.
- Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.