B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

8/1992
August

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--

(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

50 Jahre Baureihe 52 4
Die meistgebaute deutsche Lokomotivbaureihe

Die Saaletalbahn 12

In Sachsen tut sich was! 18
Neue Museumsbahnen entstehen

Neue Brücken braucht die Bahn 20
Der Hetzdorfer Viadukt
sowie weitere Brückenbauarbeiten

Auf kühner Trasse von Spiez bis Brig 26
ICE "eröffnet" Ausbaustrecke am Lötschberg

Die Schmalspurbahn
Zittau – Reichenau – Markersdorf 32

Die Speisewagen des Glacier-Express 38

Bügel ab! 42
E-Loks rollen stromlos durch Baustellen

Mehr Güterverkehr auf die Schiene 44
Neuer Container-Terminal in Duisburg-Ruhrort

Modellbahn-Journal

Gleisunterbau und Einschotterung (Teil 2) 60
Ein immer wieder aktuelles Thema

Kennen Sie schon »Miniland«? 64
Großanlage zwischen Kempten und Isny

46 **Modellbahnspaß**
im Maßstab 1:220 68

Pennsylvania & Ohio – in Spur N 70
Zweite Folge über den Bau einer N-Anlage

Eine Großanlage in Nenngröße 0 74

Gleispläne – 78
per Computer maßgeschneidert

Die Brikettfabrik »Vereinsglück« 82

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 45

Typenblatt: 70⁰, bay. Pt 2/3 51

Typenblatt: 72¹, bay. Pt 2/4 N 53

Fachhändler-Adressen 56

Impressum 58

Bücherecke 59

Schaufenster der Neuheiten 86

Auto-Bahn 92

Mini-Markt 97

Sonderfahrten und Veranstaltungen 103

Titelbild: Nur wenige der Kemptener 218 ziert bislang eine neurote Lackierung, die dieser Baureihe ein überaus gefälliges Erscheinungsbild verleiht. Eine der vier fotogenen Dieselloks ist die 218 436, die am 23. Mai 1992 mit dem Wendezug E 4117 Augsburg – Weilheim hier soeben das Vorsignal des Bf Schondorf am Ammersee passiert. **Foto: G. Zimmermann**

*Ein Kriegsloktyp, dessen Bau mehr von politischen Erwägungen als von ausgereiften Plänen zur Vereinfachung konventioneller Baumethoden geprägt war, wurde zur meistgebauten deutschen Lokomotivbaureihe. Näheres über **50 Jahre Baureihe 52** lesen Sie ab **Seite 4**. **Foto: U. Kandler***

*Das Ziel jedes Modelleisenbahners ist eine optimale Umsetzung des Vorbilds. Wie das mit relativ einfachen Mitteln erreicht werden kann, beschreibt der zweite Teil unseres Beitrags **"Gleisunterbau und Einschotterung" (Seite 60). Foto: S. Rieche***

Bild 1: *Vor einem schweren Güterzug macht 52 8068 im August 1979 bei Haldensleben mächtig Dampf.*
Foto: A. Ritz

Bild 2: *Reko-Lok 52 8034 im März 1981 in Lutherstadt Wittenberg.*
Foto: M. Weisbrod

Bild 3 (rechte Seite oben): *Zwischen Laußnitz und Ottendorf ist die 52 8110 am 25. April 1984 unterwegs.*
Foto: U. Kandler

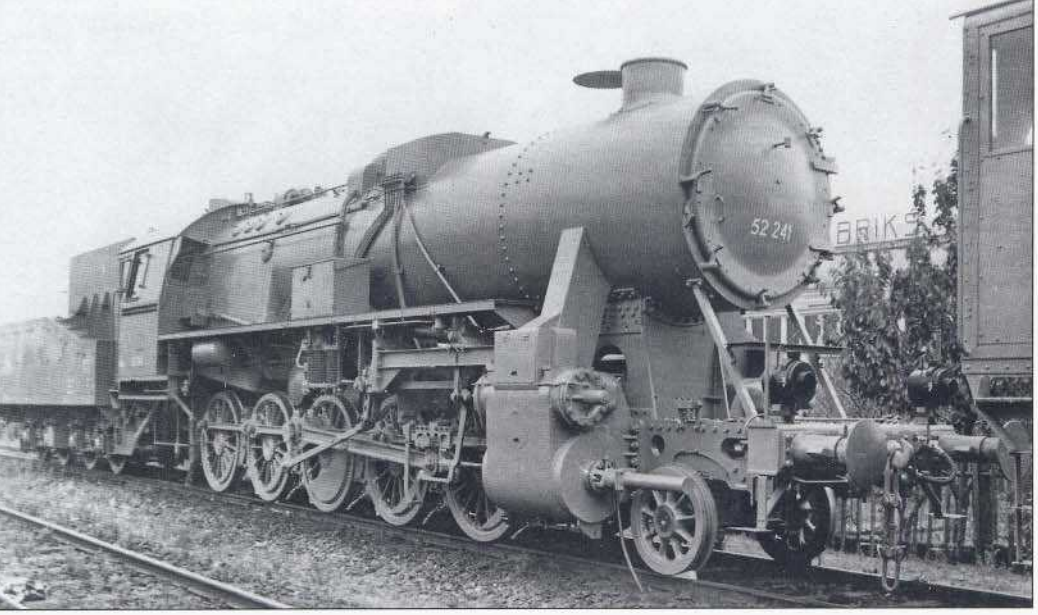
50 Jahre Baureihe 52

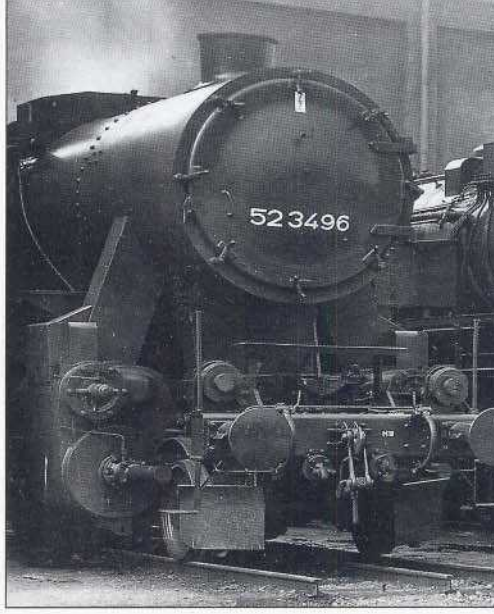
Die meistgebaute deutsche Lokomotivbaureihe

Mit der Maschine 52 001 verließ am 12. September 1942 die erste deutsche Kriegslokomotive die Borsig-Lokomotivwerke in Hennigsdorf bei Berlin. Dieses denkwürdige Ereignis war der Beginn einer Entwicklung im Lokomotivbau, die mehr von politischen Erwägungen und weniger von ausgereiften Plänen einer sinnvollen Vereinfachung konventioneller Baumethoden geprägt war. Nach der Ausweitung der Kriegsschauplätze im Osten, vor allem in der Sowjetunion, hatten sich Engpässe bei der Bereitstellung von Truppen und Material ergeben. Eine ausreichende Nachschubversorgung über das bestehende Straßennetz war nicht gewährleistet, und der Deutschen Reichsbahn mangelte es an geeigneten Lokomotiven für die zusätzlichen Transportaufgaben.

Eine erste Maßnahme zur Bewältigung der bestehenden Probleme war ein Eingriff in das laufende Beschaffungsprogramm für Dampflokomotiven, das noch auf einer Planung aus dem Jahre 1939 basierte. Um die Produktion der Baureihe 50 forcieren zu können, die bereits 1937 als Bauart für einen möglichen Kriegseinsatz vorgesehen wurde, mußten mehrere Aufträge zum Bau anderer Einheitslokomotiven storniert werden. Bereits im Herbst 1941 erörterte man auch die ersten Anregungen zur Entwicklung einer neuen Kriegslokomotive. In den anschließenden Beratungen der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung ging es in zum Teil recht lebhaften Diskussionen um Fragen der Materialbeschaffung. Die Festlegung von Prioritäten bei der Entwicklung sowie eine dringend erforderliche Steigerung der Produktionszahlen standen ebenfalls auf der Tagesordnung. Im November 1941 wurde eine jährliche Lieferquote von 3000 Maschinen einer vereinfachten Ausführung der Baureihe 50 festgelegt. Der Serienbau von Übergangs-Kriegslokomotiven BR 50 ÜK lief im März 1942 an.

Ein wenig später verkündetes "Führerprogramm" ordnete die Steuerung des Wagen- und Lokomotivbaus durch das Ministerium für Beschaffung und Munition an und sah den Bau von jährlich 7500 Lokomotiven vor. Zur Durchsetzung des Vorhabens war im März 1942 der "Hauptausschuß Schienenfahrzeuge" unter Leitung von Gerhard Degenkolb gegründet worden, dem Vertreter von 16 Lokomotivwerken angehörten. Degenkolb, Direktor bei der Maschinenbaufirma DEMAG in Duisburg, war in das Ministerium Todt berufen worden und für die Organisation der Fertigungsabläufe in Rü-





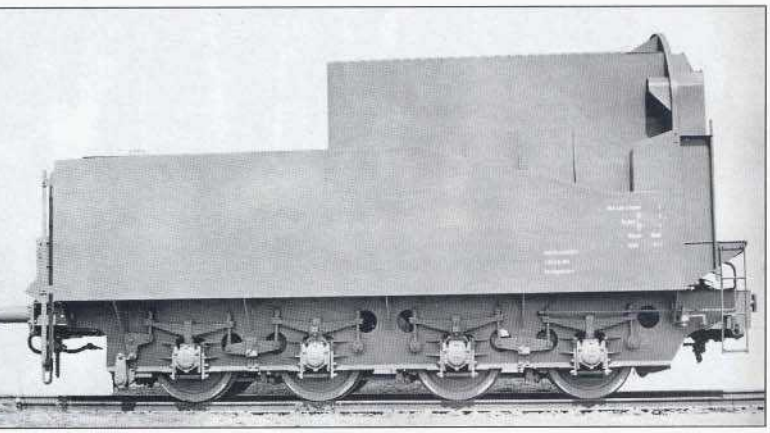
stungsbetrieben zuständig, bevor ihm unter Minister Speer die Verantwortung für Entwicklung und Fertigung des Lokomotivbaus übertragen wurde.

Für die Fertigung der ersten deutschen Kriegslokomotive, BR 52, die in den Hauptmaßen weitgehend mit der Baureihe 50 übereinstimmte, waren zahlreiche Vereinfachungen festgelegt worden. Die Bearbeitung von Bauteilen und die Verwendung von Bunt- und Schwermetallen sollten sich auf das absolute Mindestmaß beschränken. Verschiedene für den Betrieb nicht unbedingt erforderliche Einrichtungen entfielen. Hierzu zählen der Speisedom, der zweite Sandkasten, die Vorwärmeranlage, die Speisepumpe und das Läutewerk.

Die Treib- und Kuppelstangen, bislang allseitig bearbeitete Freiformschmiedestücke, entstanden nach einer neuen und sehr vereinfachten Fertigungsmethode. Die Köpfe wurden im Gesenk geschmiedet, der Schaft gewalzt und die drei Teile durch eine Stumpfschweißung miteinander verbunden. Eine Bearbeitung erfolgte nur noch an den Lagerstellen der Köpfe. Diese Maßnahmen führten allein bei den beiden Treibstangen zu einer Einsparung von knapp 1000 kg Rohmaterial und rund 70 Stunden Bearbeitungszeit. Die Zahl der Einzelteile konnte von 6000 auf 5000 Stück reduziert werden; davon waren etwa 3000 Teile stark vereinfacht.

Bei der Fertigung einer Lokomotive konnten dadurch 26 t Rohmaterial und 6000 Arbeitsstunden eingespart werden. All diese vermeintlichen Verbesserungen stellte die Propaganda besonders heraus. Eine fahrbare Ausstellung in einem Zug sollte "mit einer an einen schweren Vorwurf grenzenden Deutlichkeit zeigen", welch ungeheure Materialmengen und welch riesiger Arbeitsaufwand bislang "verschwendet" wurden, bis man "frei von Bürokratismus und Vorurteilen erst jetzt zu den neuen Erkenntnissen fand".

Nach der Fertigstellung der Vorauslokomotive 52 001 ging diese Maschine zusammen mit der 50 377 und mit einem Ausstellungszug bis zum 5. Oktober 1942 auf eine 5000 km lange Rundreise zu allen Lokomotivwerken und in das Führerhauptquartier. In zwei Güterzuggepäckwagen und sechs Güterwagen wurden die neuen Bauteile gezeigt und der "Fortschritt" ge-



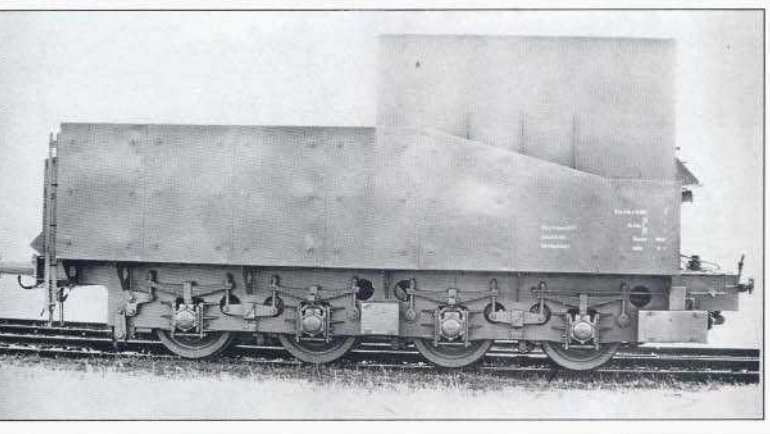
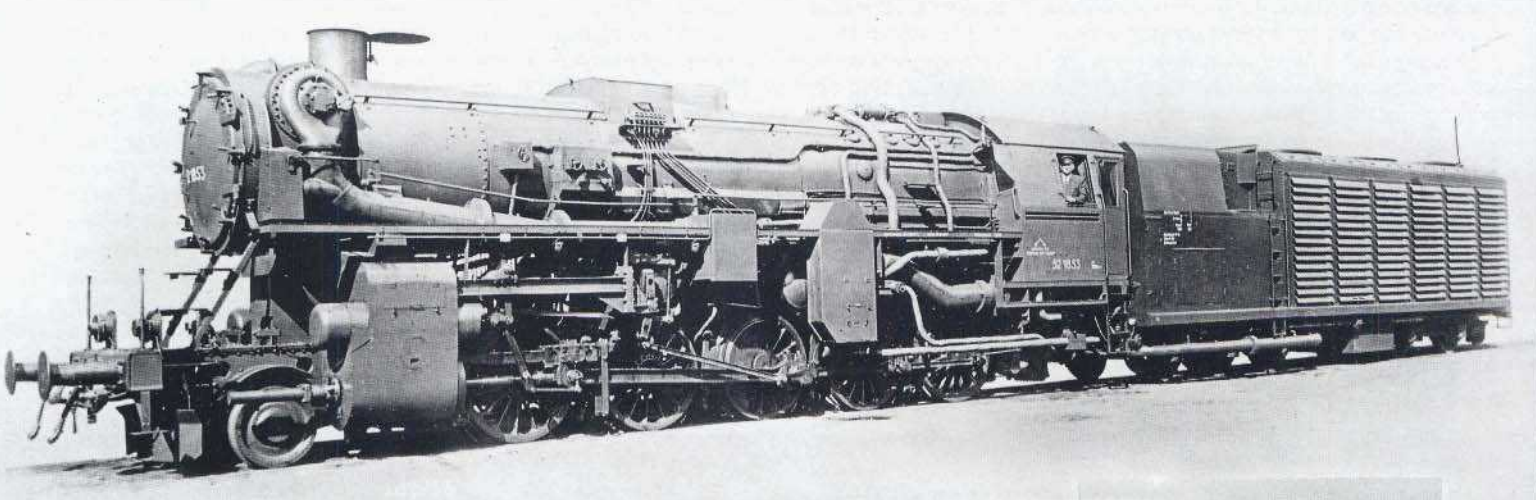


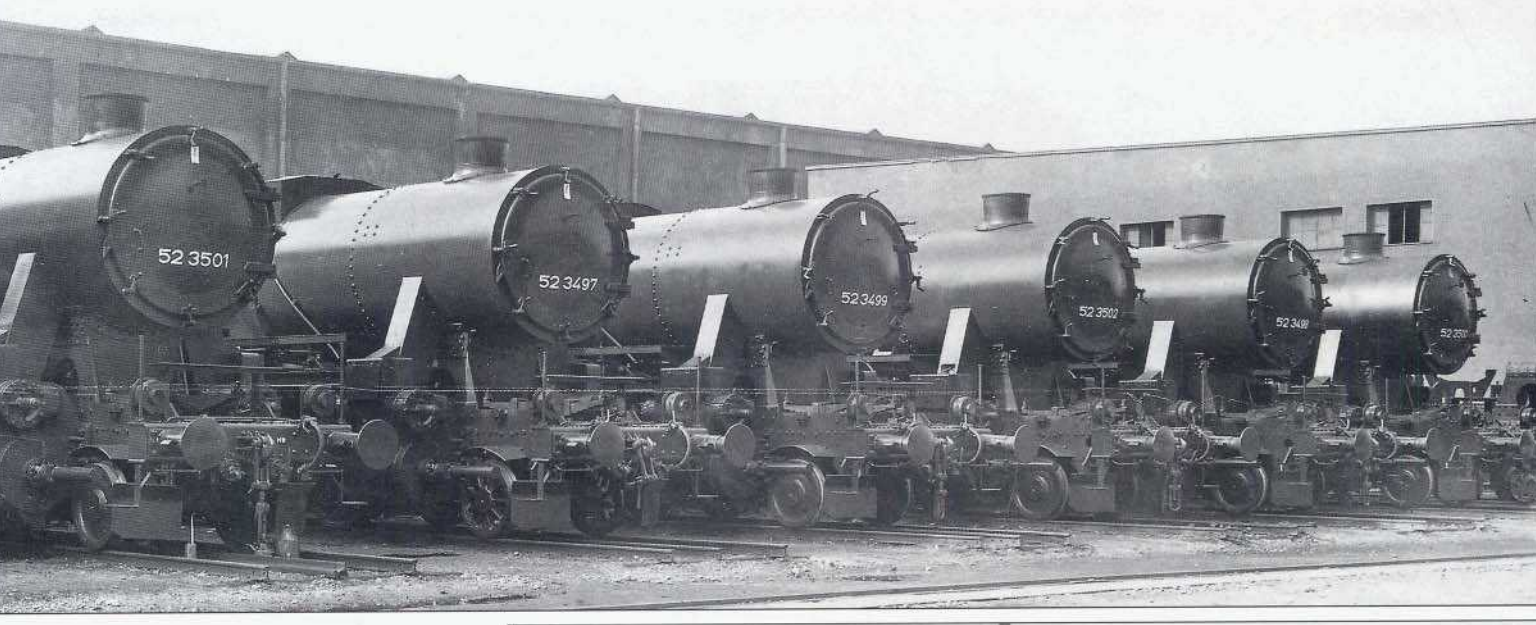
Bild 4 (oben links): *Die erste Kriegslok des ersten Bauloses der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Lok und Kastentender sind bereits mit Frostschutz versehen worden.*
Fotos 4 bis 6: Slg. Obermayer

Bild 5 (Mitte oben): *Kastentender der Bauart 4 T 30 mit vorderer Schutzwand.*

Bild 6 (Mitte unten): *Kastentender der Bauart 4 T 30, ohne vordere Schutzwand, aber mit aufgesetzten Platten als Frostschutz für den Wasserbehälter.*

Bild 7 (unten): *Kondenslokomotive 52 1853 mit fünfachsigem Kondenstender 2'3 T 16,5 Kon.*
Werkfoto Henschel, Slg. Weisbrod





priesen. Der Wagen 1, ein Pwgs, enthielt Schaubilder mit statistischen Erhebungen des Hauptausschusses. Im Wagen 2 waren die Teile zusammengefaßt, die man für unwichtig erachtete und entfallen ließ. Allein durch den Fortfall des Speisedoms mit Reiniger und Bekleidung wurden 930 kg Einsatzgewicht und 174 Arbeitsstunden eingespart. Der Verzicht auf Windleitbleche brachte eine weitere Einsparung von 870 kg Einsatzgewicht und 110 Arbeitsstunden. Der Wagen 3 enthielt Beispiele für die Senkung des Einsatzgewichts von Kupfer und Zinn. Bei einer Lokomotive üblicher Friedensbauart betrug das Rohgewicht für Kupfer 7700 kg, das für Zinn 480 kg. Für eine Kriegslokomotive der

Bild 8 (oben): *Die Kriegslokomotiven 52 3496 bis 3502 stehen bei Krauss-Maffei einsatzbereit zur Übergabe an die Deutsche Reichsbahn.* ***Foto: Sammlung Dr. Scheingraber***

Bild 9 (Mitte oben): *Von Schichau in Elbing stammt die 52 5804, die über Österreich in den Besitz des Deutschen Dampflokomotiv-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg gelangte.* ***Foto: H. Obermayer***

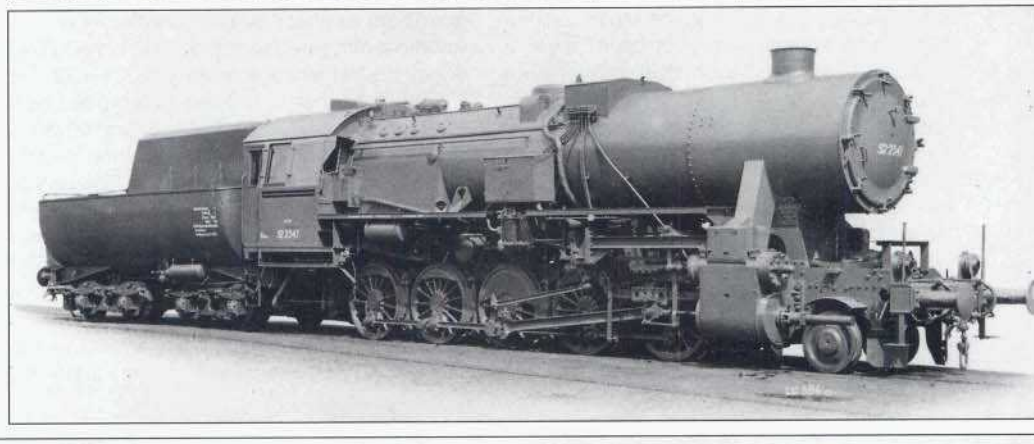


Bild 10 (Mitte unten): *Aus einer Lieferung von Henschel & Sohn in Kassel stammt diese Kriegslok der Reihe 52 mit Wannentender der Bauart 2'2' T 30.* ***Foto: Sammlung Obermayer***

Bild 11 (unten): *Borsig-Werkfoto der Vorauslokomotive 52 001 mit Versuchswannentender 2'2' T 34.* ***Foto: Verkehrsmuseum Dresden***

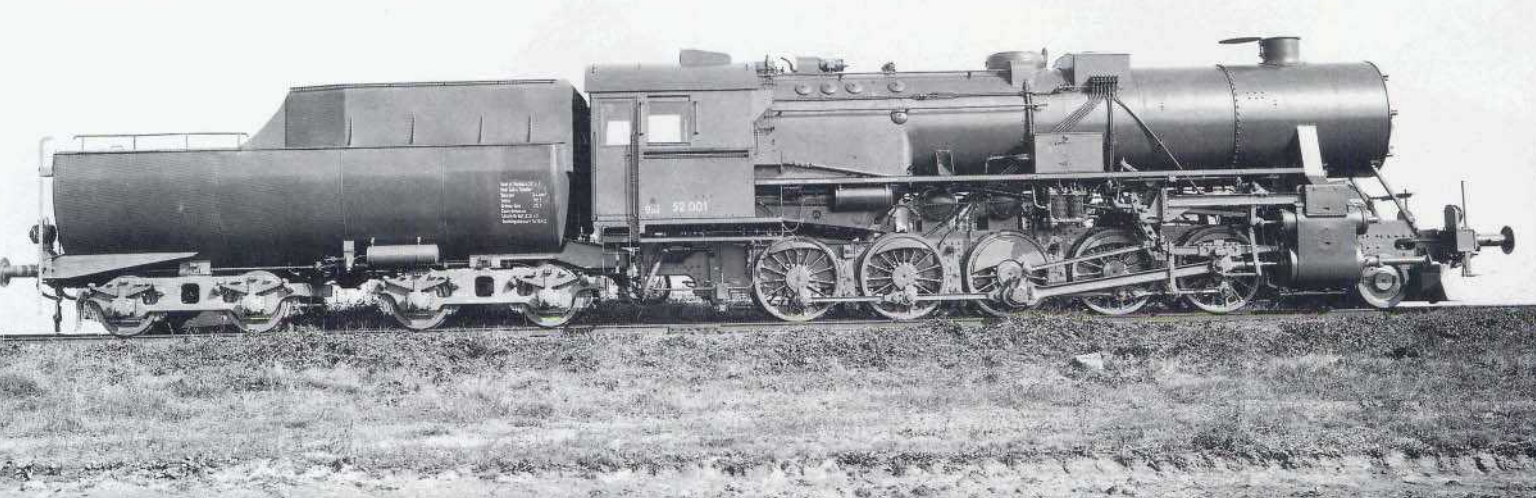


Bild 12: *Nahe der Grünbergallee im Osten Berlins ist die 52 7329 am 14. April 1977 mit einem Güterzug unterwegs.* ***Foto: U. Kandler***

Baureihe 52 lagen die Rohgewichte nur noch bei 247,4 kg für Kupfer und 24,7 kg für Zinn. Im Wagen 4 waren alte und neue Treib- und Kuppelstangen einander gegenübergestellt und die bereits erwähnten Einsparungen dokumentiert. Die anderen Wagen dienten der Präsentation vieler anderer Bauteile konventioneller und neuer vereinfachter Fertigung. Außerdem wurden Modelle von unterschiedlichen Kesselbauarten, von Rahmen und Lokomotiven gezeigt. Mit den Ausstellungswagen und mit weiteren sieben Güterwagen verschiedener Bauarten sollte nachgewiesen werden, daß auch im Wagenbau zwischen 24 und 35% des Einsatzmaterials und bis zu 25% der Arbeitsstunden eingespart werden können, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

Die Erfahrungen im späteren Betriebseinsatz, viele Ausfälle und eine überlange Mängelliste ergaben dann aber ein ganz anderes Bild. Vieles erwies sich als unausgereift; schlampige Arbeit und immer wieder festgestellte Materialfehler brachten die Kriegslokomotiven beim Personal rasch in Mißkredit. Auch das vereinfachte Krauss-Helmholtz-Gestell mit seiner schlechten Abfederung der Laufachse bewährte sich nicht. Beim Aufsetzen der massiven Bahnräumer auf schlechter Gleislage verzogen sich die geschweißten Blechrahmen. Die beiden Strahlpumpen fielen häufig aus, Treib- und Kuppelstangen brachen an den Schweißstellen, und Rauchkammertüren lösten sich. Viele der bei der Herstellung eingesparten Arbeitsstunden mußten nun für die Mängelbeseitigung und für die Instandsetzung aufgewendet werden.

Serienbau der Lokomotiven

Im März 1942 lagen dem Hauptausschuß bereits Aufträge für den Bau von 15 000 Kriegslokomotiven vor, die nach endgültiger Festlegung der Konstruktion in den Jahren 1943 und 1944 in Baulosen von jeweils 250 Fahrzeugen gefertigt werden sollten. Im August 1942 wurde der Auftrag in 7000 Maschinen der Baureihe 52 und 8000 Lokomotiven der schwereren Reihe 42 aufgeteilt. Letztere war allerdings noch nicht über das Planungsstadium hinausgekommen. Einen Monat später waren die Pläne schon wieder geändert; es sollten nun 10 000 Loks der Reihe 52 und 5000 Fahrzeuge der Baureihe 42 Aufnahme in die Fertigungsplanung finden. Nach Prüfung der Lieferkapazitäten aller in Frage kommenden Werke erfolgte im Herbst 1942 die Vergabe der Baulose und die Festlegung der Betriebsnummern. In 16 Monaten sollten von 15 Lokomotivwerken 7559 Fahrzeuge der Baureihe 52 geliefert werden.

In der Nummernreihe von 52 001 bis 52 7559 waren die Betriebsnummern 52 002 bis 52 349 für die ab Herbst 1942 auszuliefernden Lokomotiven 50 2773 bis 50 2777 ÜK und 50 3045 bis 50 3387 ÜK vorgesehen, die in ihrer Vereinfachung schon sehr den künftigen Kriegslokomotiven entsprachen. Die eigentliche Serienausführung der Baureihe 52 begann mit der Betriebsnummer 52 350 eines Bauloses der Borsig-Lokomotivwerke. Für die bei Henschel & Sohn bestellten Kondenslokomotiven wurden die Nummern 52 1850 bis 52 2089 festgelegt. Infolge der Kriegsereignisse und der Zerstörung einiger Produktionsstätten bei Luftangriffen im Jahre 1943 ließ sich das festgelegte Fertigungsprogramm nicht mehr realisieren. Einige Bauaufträge mußten von anderen Herstellern übernommen werden. Verschiedene Aufträge wurden auch storniert oder gewandelt, nachdem die Konstruktion der Baureihe 42 abgeschlossen war. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs war es schließlich zur Ablieferung von 6161 Fahrzeugen der Baureihe 52 an die Deutsche Reichsbahn gekommen. Nach Angaben von Alfred B. Gottwaldt in "Deutsche Kriegslokomotiven 1939 bis 1945" ergaben sich folgende Lieferanteile:

Borsig-Lokomotivwerke, Hennigsdorf	172 Stück
Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen/Neckar	281 Stück
Henschel & Sohn, Kassel	1197 Stück
Arnold Jung, Jungenthal	231 Stück
Krauss-Maffei, München	312 Stück
Maschinen und Bahnbedarf (Orenstein & Koppel, Potsdam)	466 Stück
Ferdinand Schichau, Elbing	592 Stück
Berliner Maschinenbau-AG (Louis Schwartzkopff, Wildau)	726 Stück
Wiener Lokomotivfabrik, Floridsdorf	1154 Stück
Deutsche Waffen- und Munitionsfabrik, Posen (Cegielski)	367 Stück
Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik, Werk Grafenstaden	139 Stück
Skoda-Werke, Pilsen und Prag	153 Stück
Oberschlesische Lokomotivwerke Kattowitz, Werk Krenau	371 Stück

Bild 13 (links unten): *Die 52 8173 in Haldensleben West.* ***Foto: H. Scholz***

Bild 14: *Die Lokbeschriftung der 52 8106 (August 1977).* ***Foto: A. Ritz***

Bild 15: *In der Einsatzstelle Haldensleben wartet die 52 8180 vom Bw Oebisfelde auf neue "Taten".* ***Foto: H. Scholz***

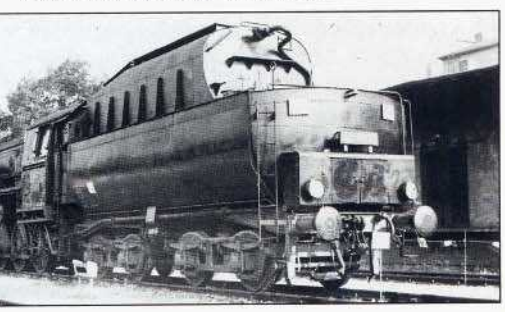
Zur Demonstration der ungebrochenen Leistungsfähigkeit der deutschen Lokomotivindustrie hielt man am 7. Juli 1943 im Rangierbahnhof Seddin eine große Parade von Kriegslokomotiven für Presse und Wochenschau ab. Auf ein Kommando hin setzten sich die 51 Loks – Tagesleistung aller deutschen Lokomotivwerke – gleichzeitig in Bewegung.

Im Rahmen besonderer Vereinbarungen gingen weitere 187 Lokomotiven der Baureihe 52 an verschiedene Bahnverwaltungen verbündeter Staaten, zum Teil allerdings nur leihweise. Mit den zehn an Privatbahnen gelieferten Maschinen ergab sich bis Ende April 1945 eine Gesamtstückzahl von 6358 fertiggestellten Lokomotiven der Baureihe 52. Darüber hinaus waren bei fünf Herstellern noch zahlreiche Lokomotiven im Bau und auch noch viele Teile für weitere Fahrzeuge vorhanden. Daraus entstanden nach Kriegsende noch 46 Maschinen für die Bahnen in den Westzonen und zwei Lokomotiven für die Rheinischen Braunkohlewerke. Hinzu kamen 40 Fahrzeuge, die sich durch eine besondere Ausrüstung vom Standardtyp der Baureihe 52 unterschieden. Rechnet man dazu noch 294 Fahrzeuge, die ab 1945 im Ausland gebaut und dort auch in Dienst gestellt wurden, kommt man auf 6740 Lokomotiven, die nach dem Entwurf der Baureihe 52 entstanden. Unvollständige und fehlerhafte Unterlagen lassen eine verbürgte Angabe der tatsächlich gebauten Stückzahl leider nicht zu.

Bild 17 (rechts unten): *Schon fast vergessen: Auch Reko-Loks der Reihe 52 fuhren z. T. mit Giesl-Flachejektor und "Quetschesse" (52 8013 am 3. Juni 1979 bei Gersdorf nahe Kamenz).*

Bild 16: *Die Deutsche Reichsbahn hat Loks der Reihe 52 auch mit Kohlenstaubfeuerung System Wendler ausgerüstet. Die Aufnahme zeigt den Kohlenstaub-Wannentender der 52 4900.*

Fotos 16 und 17: M. Weisbrod



Neue Tender für Kriegslokomotiven

Schon Jahre vor dem Bau der ersten Kriegslokomotiven gab es Bestrebungen zur Entwicklung leichterer Tender, um das Verhältnis zwischen der Leermasse und den mitgeführten Vorräten zu verbessern. Schon 1940 begann bei Borsig die Entwicklung eines Leichtbautenders der Bauart 2'2' T 34, in die neue Erkenntnisse aus dem Bau von Kesselwagen selbsttragender Bauweise einflossen. Diese ersten Wannentender, von denen nur vier Exemplare gefertigt wurden, waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ausgelegt, dann aber mit Lokomotiven der Baureihe 44 gekuppelt worden. Daraus abgeleitet, schufen die Borsig-Lokomotivwerke eine leichtere Variante. Das erste Baumuster präsentierte sich zusammen mit der Vorauslokomotive 52 001. In Anbetracht der geringeren Beanspruchung der Tender bei der für die Kriegslokomotiven festgelegten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h konnten verschiedene Baugruppen einfacher und leichter ausgeführt werden. Gegenüber dem Standardtender 2'2' T 26 der Baureihe 50 war die Leermasse um 7 t geringer, eine mit knapp 28% recht beachtliche Einsparung.

Bei diesen Wannentendern, zunächst noch als 2'2' T 34 bezeichnet, ergab eine spätere Ausliterung einen nutzbaren Wasserkasteninhalt von 30 m³. Unter der danach geänderten Bauartbezeichnung 2'2' T 30 "überlebten" viele Wannentender die Kriegslokomotiven, hinter denen sie einst liefen. Zusammen mit Maschinen der Baureihen 38[10-40] und 50 kamen sie zu neuen Ehren.

Eine weitere Tenderbauart für die Reihen 50 ÜK und 52 entstand in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Hierbei handelte es sich um den Steifrahmentender 4 T 30, der sowohl mit als auch ohne vordere Stirnwand und mit zusätzlichem Frostschutz geliefert wurde. Der große Bedarf brachte es mit sich, daß spezielle Bauaufträge für Tender an die Eisenwerke Kaiserslautern und an die Rax-Werke in Wiener Neustadt vergeben werden mußten. Eine Sonderbauart waren die Tender 2'2' T 13,5 Kon und 3'2' T 16 für die 178 Kondenslokomotiven der Baureihe 52, von denen neun Stück erst nach Kriegsende zur Auslieferung kamen. Diese Sonderlokomotiven waren für den Weitstreckeneinsatz im südwestlichen Teil der Sowjetunion bestimmt, um dort Strecken von 1000 km Länge ohne Ergänzung des Wasservorrats zurücklegen zu können. Obwohl die letzten Kondenstender erst 1949 in Dienst gestellt wurden, war dieser Bauart kein langes Leben beschieden. Mitte der fünfziger Jahre waren alle Kondenslokomotiven der DB aus dem Betriebsdienst ausgeschieden.

Die BR 52 nach dem Zweiten Weltkrieg

Von der großen Stückzahl in Dienst gestellter Kriegslokomotiven der Baureihe 52 verblieben der Deutschen Bundesbahn 814 Maschinen, von denen zunächst nur 154 Fahrzeuge betriebsfähig waren. Sehr hoch war auch der

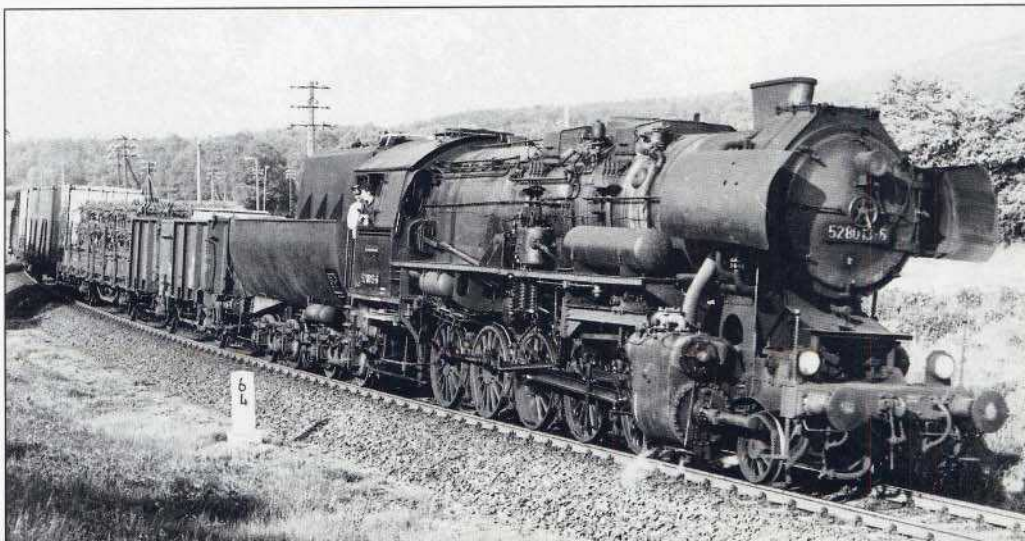


Bild 18 (links): *Die Baureihe 52 im Ausland: 33-225 der JZ bei Prizren (Kosovo) am 31. Mai 1980.*

Bild 19 (Mitte unten): *52.7594 und 52.7053 der ÖBB in Hohenau (August 1976).*

Bild 20 (unten): *Als Reihe 520 der GySEV bei Neufeld (September 1976).* ***Fotos 18 bis 20: A. Ritz***

Schadlokbestand bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR, die noch über rund 1500 Lokomotiven der Baureihe 52 verfügte. Aus bereits begonnenen Bauserien bei Henschel & Sohn entstanden von 1945 bis 1947 für die Bahnen in den Westzonen noch 46 Fahrzeuge. Davon wurden die neun Maschinen 52 2018 bis 2027 als Kondenslokomotiven ausgeführt. Weitere elf Lokomotiven, 52 3321 bis 3331, fertigte Jung im Jahre 1946. Bei diesen Fahrzeugen der Nachkriegsauslieferung handelte es sich um eine unveränderte Bauart der Kriegslokomotiven.

Da noch viele Bauteile bei den Herstellern lagerten, verfügte die Eisenbahn-Generaldirektion den Bau von 40 Maschinen, die mit Vorwärmern unterschiedlicher Bauart und zum Teil auch mit Turbopumpen ausgestattet wurden.

Die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 52 124 bis 147 und 52 875 bis 892 fertigte Henschel & Sohn in Kassel in der Zeit von 1948 bis 1951. Die beiden als 52 893 und 894 vorgesehenen Maschinen wurden mit Franco-Crosti-Vorwärmern ausgerüstet und danach als 42 9000 und 9001 bezeichnet. Im Jahre 1951 belief sich der Gesamtbestand auf 789 Maschinen der Baureihe 52. Davon zählte aber nur noch rund ein Drittel zum Unterhaltungsbestand, darunter alle Fahrzeuge der Nachkriegsproduktion. Ihre letzten drei Kriegslokomotiven der Baureihe 52 musterte die Deutsche Bundesbahn im Juni 1963 aus. Die Vorauslokomotive 52 001 hatte dieses Schicksal bereits am 18. Oktober 1954 ereilt. Teile der ausgeschiedenen Maschinen, wie Kessel, Führerhäuser und einige Rahmen, wurden bei der Instandsetzung von Fahrzeugen der Baureihe 50 weiterverwendet.

Im Gegensatz zur DB ging die Deutsche Reichsbahn mit großem Einsatz an die Aufarbeitung der Kriegslokomotiven. Im Rahmen einer Generalreparatur wurden viele der bekannten und noch vorhandenen Mängel beseitigt. Hierbei stand der Einbau neuer, geschweißter Stehkessel, Vorwärmer und Achslagerstellkeile im Vordergrund. All diese Maschinen und weitere 30 Lokomotiven, als BR 50 ÜK gebaut, jedoch als Baureihe 52 eingereiht, behielten die ursprünglichen Betriebsnummern. Bei 200 anderen Maschinen waren die schadhaften Kessel komplett zu ersetzen. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die neuen Reko-Kessel der Baureihe 50[35] mit Mischvorwärmeranlagen und Kolbenspeisepumpen. Unverändert blieben die Wannentender der Bauart 2'2' T 30. Nach dem Umbau wurden die Lokomotiven als 52 8001 bis 8200 geführt. Mit den alten Betriebsnummern fuhren die 29 Maschinen, die ab 1951 im Raw Stendal auf Braunkohlenstaubfeuerung umgebaut wurden. Zur Unterscheidung war bei Einführung der elektronischen Datenverarbeitung die Tausenderstelle der Ordnungsnummer mit einer 9 gekennzeichnet worden.

Noch über Jahrzehnte hinweg bildeten die ehemaligen Kriegslokomotiven das Rückgrat im Güterzugdienst der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Ende 1980 verfügte die DR noch über 33 Maschinen der modifizierten Ursprungsbauart und über 184 Reko-Lokomotiven der Baureihe 52[80]. Verschiedene als Heizlokomotiven erhaltene Fahrzeuge kommen auch heute noch gelegentlich zu Planeinsätzen.

In der Sowjetunion und in einigen Ländern Ost- und Südosteuropas waren die dort verbliebenen Kriegslokomotiven lange Zeit unentbehrlich. Von dort, von der Deutschen Reichsbahn und aus Österreich kam eine größere Anzahl von Lokomotiven der Baureihe 52 zu verschiedenen deutschen Museumseisenbahnen, in Museen und zu Vereinigungen von Eisenbahnfreunden. Einige dieser Fahrzeuge werden vom 18. bis 20. September 1992 nach einer Jubiläums-Sternfahrt im Bw Leipzig-Engelsdorf zusammentreffen. Wenn nicht alle Anzeichen trügen, werden wir Kriegslokomotiven der Baureihe 52 auch in den nächsten Jahren noch "live" erleben können. **HO**