B 30873 E • ISBN 3-89610-092-0

Eisenbahn JOURNAL

Deutschland € 12,50

Special-Ausgabe 2/2002

Österreich € 14,20
BeNeLux € 14,80
Portugal € 13,00
Italien € 16,50
Schweiz sfr 24,50

Das Umbau-Programm der DR

Reko-Lokomotiven

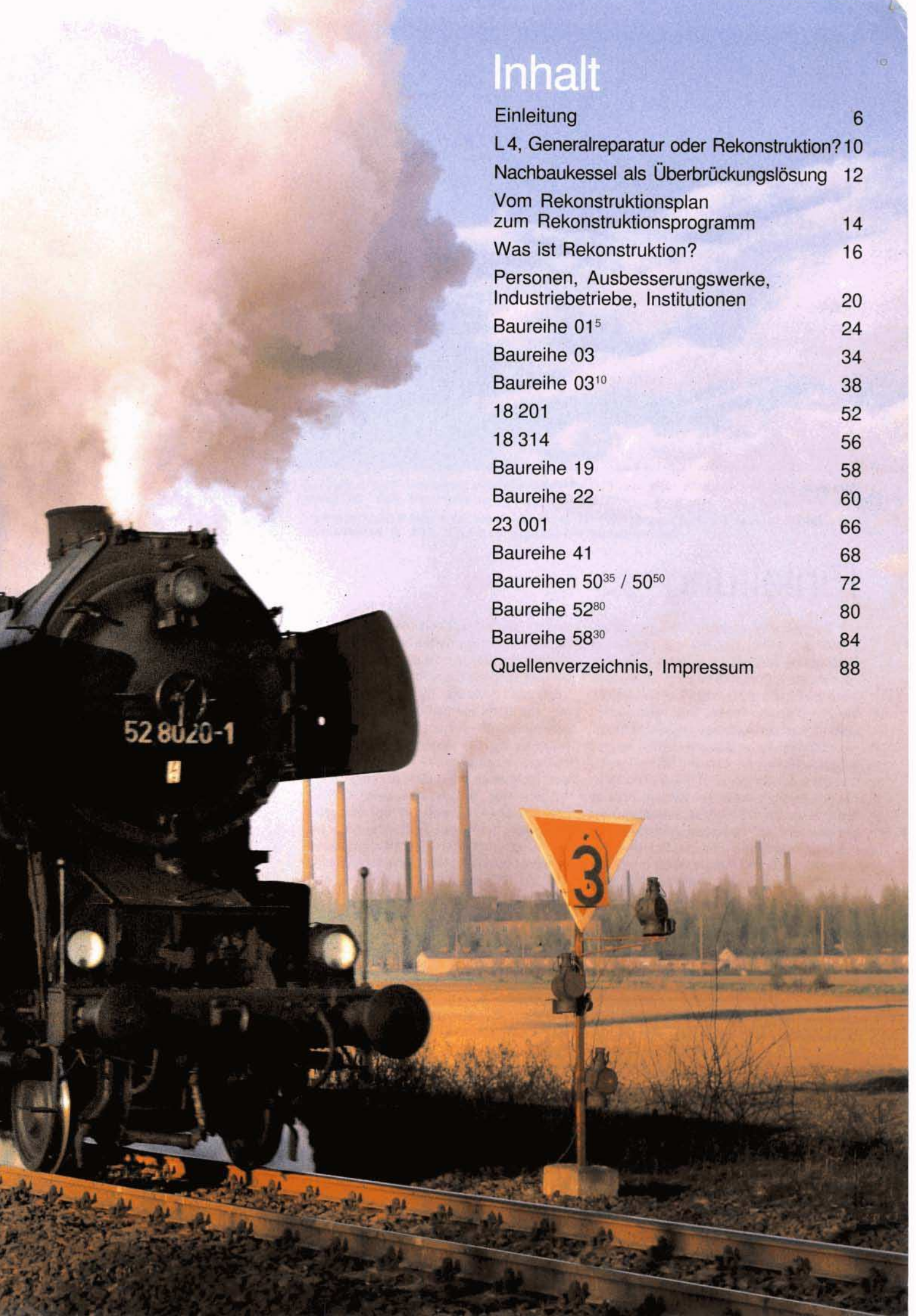
Manfred Weisbrod
Franz Rittig

4 198013 912505 02

Bild 2: Die 52 8020 wurde 1961 im Raw Stendal aus der 52 627 rekonstruiert und dem Bw Cottbus zugewiesen. Ihre Z-Stellung erfolgte 1991 beim Bw Dresden. Foto vom September 1975.

Bild 1 (Titel): Die 03 2237 erhielt im Februar 1975 den Rekokessel der 22 046 (ehemalige 39 178). Das Foto vom 31. Oktober 1977 zeigt sie mit P 3807 bei Pommritz (Strecke Dresden–Görlitz). **Abb. 1 und 2: J. Nelkenbrecher**

Bild 132 (Rücktitel): Die 01 1519 (ehemalige 01 186) wird von den Eisenbahnfreunden Zollernbahn betriebsfähig erhalten. Hier verlässt sie am 26. Februar 1991 mit Volldampf den Bahnhof Quedlinburg. **Abb.: Ch. Eilers**



Inhalt

Einleitung	6
L 4, Generalreparatur oder Rekonstruktion?	10
Nachbaukessel als Überbrückungslösung	12
Vom Rekonstruktionsplan zum Rekonstruktionsprogramm	14
Was ist Rekonstruktion?	16
Personen, Ausbesserungswerke, Industriebetriebe, Institutionen	20
Baureihe 01^{5}	24
Baureihe 03	34
Baureihe 03^{10}	38
18 201	52
18 314	56
Baureihe 19	58
Baureihe 22	60
23 001	66
Baureihe 41	68
Baureihen 50^{35} / 50^{50}	72
Baureihe 52^{80}	80
Baureihe 58^{30}	84
Quellenverzeichnis, Impressum	88

Bild 3: 50 3559 (ehemalige 50 1486) vom Bw Halberstadt wartet im September 1988 im Bahnhof Oschersleben auf die Weiterfahrt. **Abb.: Ch. Eilers**

Bild 4 (rechts): Die Staßfurter 41 1231 war in den neunziger Jahren bei vielen Plandampf-Veranstaltungen ein gefragtes Fotoobjekt. **Abb.: A. Schmolinske**

Einleitung

Mit Beginn des zweiten Fünfjahrplanes (1956 bis 1960) dachte die Deutsche Reichsbahn darüber nach, wie sie mit dem vorhandenen Dampflokomotivpark die Zeit bis zum sich abzeichnenden Traktionswechsel überbrücken könne. Das Neubauprogramm war konzeptionell abgeschlossen, die Lokomotiven im Bau oder schon ausgeliefert. 1955 war die schwere Schnellzuglokomotive der Baureihe 01[20] aus dem Neubauprogramm gestrichen worden, Anfang 1956 auch die 1'E 1'-Güterzuglokomotive der Baureihe 45[10]. Von den geplanten 485 Neubaulokomotiven sind, die Schmalspurlokomotiven für 750 mm und 1000 mm Spurweite eingeschlossen, lediglich 360 Maschinen entstanden.

Das Neubauprogramm war vom so genannten Vorläufigen Lokausschuss beratend begleitet worden. Am 26. Januar 1956 konstituierte sich ein ständiger Lokausschuss, der die Probleme des Maschinendienstes und des Ausbesserungswesens bis zum Traktionswechsel zu beraten hatte. Vordringliches Thema war, eine Ersatzlösung für die aus Kesselbaustoff St 47 K bestehenden Dampferzeuger bei den Baureihen 03[10] und 41 zu finden, die sich als nicht alterungsbeständig erwiesen und zur Schweißbrüchigkeit neigten. Auch ein Teil des Bestandes an Lokomotiven der Baureihe 50 besaß Kessel aus St 47 K, für die Ersatz beschafft werden musste. Da die Kessel der Baureihen 03[10] und 41 weitgehend gleich waren, konnte man einen Kesseltyp für beide Baureihen vorsehen, stellte aber Überlegungen an, ob dieser Kessel nicht auch bei den Baureihen 39 (pr. P 10) und 19 (sä. XX HV) zu verwenden sei. Bei diesen beiden Baureihen bestand ein Missverhältnis zwischen Leistung des Kessels und Leistung der Dampfmaschine. Der Lokausschuss hatte die Baureihen auszuwählen, die noch für mehrere Erhaltungsabschnitte unverzichtbar waren, und auch die festzulegen, bei denen ein weiterer Erhaltungsaufwand nicht zu vertreten oder aus technologischen Gründen nicht mehr möglich war. So verfielen beispielsweise die 2'C h4v-Lokomotiven der Baureihe 17[10.12] (pr. S 10[1]) der Ausmusterung, weil die Kropfachswellen das Werkgrenzmaß erreicht hatten und Maschinen zum Schleifen und Polieren der Radsatzwellen nicht mehr zur Verfügung standen.

Es bestand bereits vor der ersten Sitzung des Lokausschusses Klarheit darüber, dass bei den für einen längeren Zeitraum zu erhaltenden Lokomotiven die Wirtschaftlichkeit verbessert und die Leistung gesteigert werden musste. Beides war mit einem Nachbau alter Konstruktionen nicht zu erreichen. Aus dem Rekonstruktionsplan, von dem anfangs noch die Rede war, kristallisierte sich das Rekonstruktionsprogramm heraus, dessen Höhepunkt – nicht Abschluss! – die Baureihe 01[5] war.

Die Architektur der Rekolokomotiven orientierte sich unverkennbar an den Einheitslokomotiven. An der Form des Mischkastens auf dem Rauchkammerscheitel schieden sich zwar die Geister, aber auch die Kritiker stimmen zu, dass die Rekolokomotiven der Deutschen Reichsbahn optisch aus einem Guss waren. Von allen Baureihen, die Baureihe 19 ausgenom-

411231-4

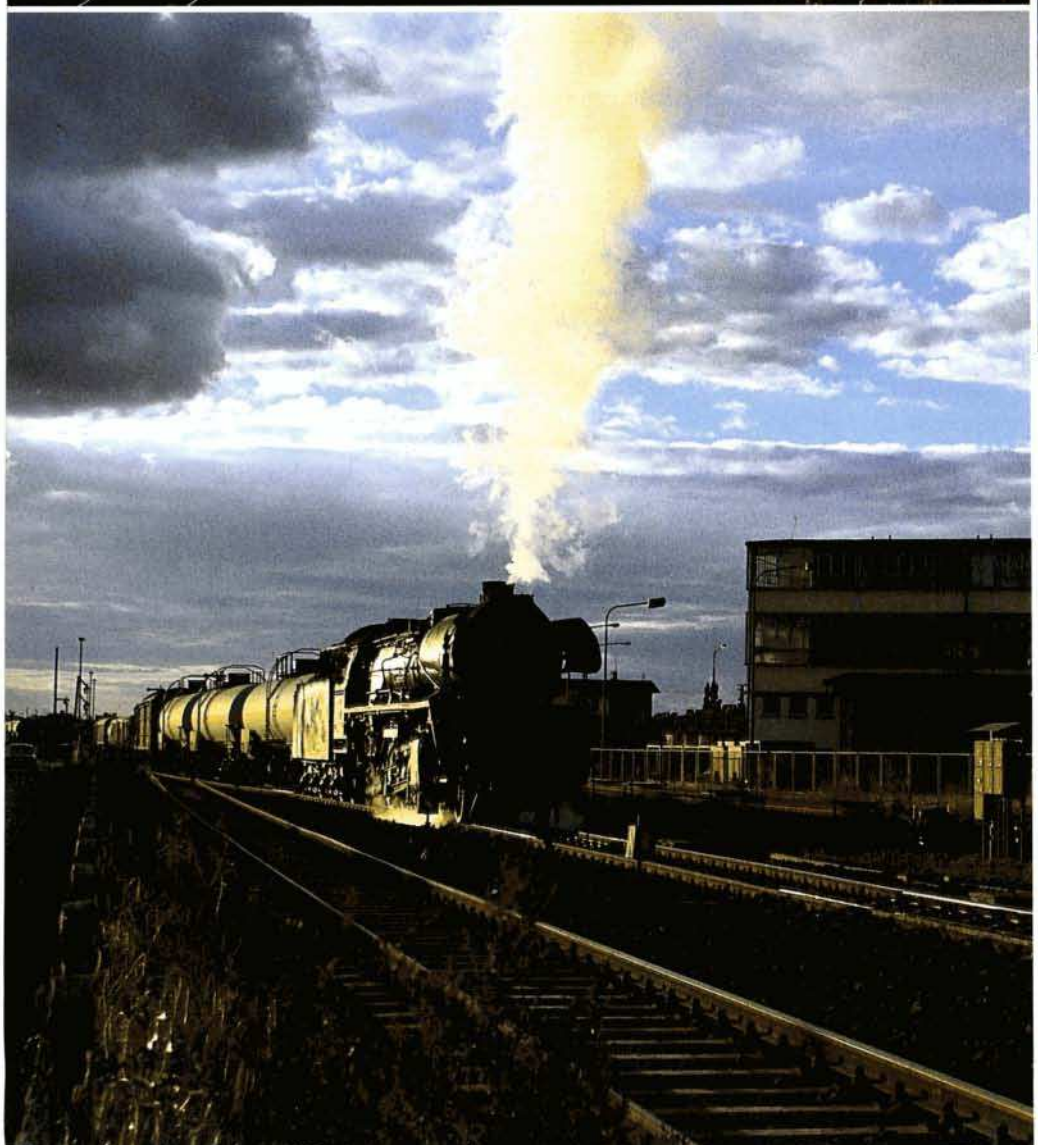


Bild 6: Mächtig ins Zeug legt sich am 29. November 1985 die 41 1025, um in Rothenstein (Saale) den P 5014 zu beschleunigen.

Bild 5 (links oben): Erst mit Ablauf des Jahres 1986 endete im Saaletal der Einsatz der Baureihe 41 – 41 1225 am 24.10.1986 in Zeutsch.

Bild 7 (links): 41 1227 verlässt am 26. August 1978 Haldensleben mit einem Güterzug nach Magdeburg. **Abb.: St. Pfütze**

Bild 8 (rechts): 01 1531 vom Verkehrsmuseum Dresden im Herbst 1989 mit P 4000 in Rothenstein (Saale). **Abb. 5, 6 und 8: Ch. Eilers**

men, sind ein oder mehrere Maschinen erhalten geblieben und werden museal betreut. Selbst von der Baureihe 22 gibt es in der Sammlung Falz noch Exemplare, die aber, wie alle anderen Exponate auch, in bedauernswertem Zustand sind und einem ungewissen Schicksal entgegen dämmern. Hingegen hat die 22 064 im BEM Nördlingen gute Chancen, wieder eine komplette Lokomotive zu werden. **Manfred Weisbrod**

L 4, Generalreparatur oder Rekonstruktion?

Eine der bemerkenswertesten Leistungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) war die Reorganisation des Ausbesserungswesens, die untrennbar mit dem Namen von Peter Kühne verbunden ist. Ihm ist es neben anderen zu verdanken, wenn aus den Gemischtwarenläden der Länderbahnzeit, in denen Lokomotiven, Güter- und Reisezugwagen verschiedener Spurweiten unter einem Dach erhalten wurden, spezialisierte Betriebe mit hoher Effizienz, kurzen Durchlaufzeiten und qualifiziertem Personal für bestimmte Triebfahrzeug- und Wagengattungen wurden.

Die Konzentration bestimmter Baureihen in bestimmten Ausbesserungswerken ermöglichte dem Erhaltungswesen wie keinem anderen Dienstzweig der Eisenbahn, Typenmängel und Konstruktionsfehler anhand der Schadenshäufigkeit zu erkennen, zu analysieren und zu beseitigen. Es ist deshalb kein Zufall, dass in den Lokomotivausschüssen bei DRG, DR und DB immer Vertreter des Ausbesserungswesens saßen und nachhaltig Einfluss auf die konstruktive Ausführung der Triebfahrzeuge ausübten. Nicht nur einmal scheiterten Vorstellungen einer Hauptverwaltung am praxisorientierten Sachverstand der Vertreter des Werkstättendienstes.

Die Einführung planmäßiger Schadgruppen (= Untersuchungen) durch die DRG hatte zur Folge, dass an den Lokomotiven des Betriebsparkes Schäden frühzeitig erkannt und beseitigt werden konnten und ein hoher Grad der Verfügbarkeit des Fahrzeuges möglich wurde. Die nach der Schadgruppe L 4 alle sechs Jahre notwendige Hauptuntersuchung und die alle drei Jahre nach der Schadgruppe L 3 vorzunehmende Zwischenuntersuchung reichten in aller Regel aus, die Betriebssicherheit zu garantieren, überdies gab es noch die Schadgruppe L 0 als Bedarfsausbesserung.

In den Wirren des Zweiten Weltkrieges und der Nachkriegszeit konnte von einer planmäßigen Raw-Zuführung der meisten Lokomotiven keine Rede mehr sein. Die Aufarbeitung einer Dampflokomotive nach den Schadgruppen L 0 und L 1 bis L 4 regelte die DV 946. Nun kamen aber Lokomotiven in die Ausbesserungswerke, die man zu anderen Zeiten bedenkenlos ausgemustert hätte, weil sie nach der DV 946 nicht mehr betriebsfähig aufzuarbeiten waren. Überdies waren bei der Rückführung vor allem von der Ostfront Betriebsbücher abhanden gekommen, sodass nicht mehr nachvollziehbar war, wann welche Schadgruppe ausgeführt worden war. Aber in der Nachkriegszeit war nichts schwieriger zu bekommen als die Unterschrift unter ein Ausmusterungsprotokoll.

So erfand man die Instandhaltungsstufe Generalreparatur (GR), bei der auch Großteile ersetzt werden konnten, was nach der DV 946 nicht vorgesehen war. Bei der Instandhaltungsstufe Generalreparatur gab es noch die Variante Ersatz-Investition (EI). Eine Lokomotive konnte sowohl nach einer GR als auch nach einer EI wieder dem Betrieb zur Verfügung gestellt werden. Einen erhaltungstechnischen Unterschied gab es nicht. Die GR wurde aus dem Reparaturfonds, die EI aus dem Investitionsfonds bezahlt.

Auf der dritten Beratung des Lokausschusses im Juli 1956 forderte Erich Wagner (HvM) eine bessere Unterscheidung zwischen Generalreparatur und Rekonstruktion. Wenn die Kosten für die Reparatur eines Kessels die einer Neubeschaffung erreichten, sollte an eine Rekonstruktion gedacht werden. Er mahnte bereits zu diesem Zeitpunkt eine Rekonstruktion der Baureihe 01 an, die erst 1959 beschlossen worden ist, weil der Ersatz durch eine Großdiesellok nicht rechtzeitig verfügbar wäre. Erst in den folgenden Jahren ist die Rekonstruktion durch den Einbau eines Verbrennungskammerkessels und einer damit verbundenen Leistungssteigerung der Lokomotive exakt definiert worden. Die HvM hat für die Rekonstruktion die Schadgruppe L 5 erfunden, die aber meines Wissens nie angeschrieben oder offiziell verwendet worden ist. Die Bewältigung des Rekonstruktionsprogrammes hat nicht nur den Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt und „7. Oktober" Zwickau, sondern vor allem dem Raw „Helmut Scholz" Meiningen außergewöhnliche Leistungen abgefordert, auf die alle Werke noch heute stolz sein können. Inzwischen stehen die Werke Zwickau und Chemnitz wie so vieles, was für die Zukunft der Deutschen Bahn nicht mehr benötigt wird, vor dem Aus.

Bild 9: In den letzten Betriebsjahren beim Bw Saalfeld verdienten sich die Schnellzugloks der Baureihe 01^{5} ihr Gnadenbrot im Personenzugdienst: 01 0519 bei der Ausfahrt aus Saalfeld. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

139
6

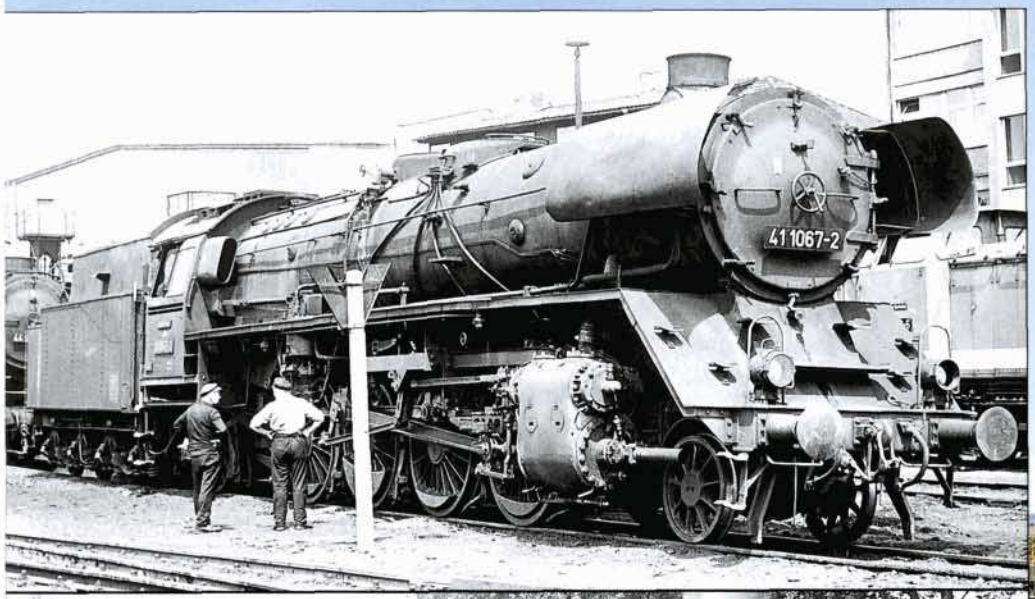
Nachbaukessel als Überbrückungslösung

Der Lokausschuss der Deutschen Reichsbahn, der am 26. Januar 1956 zu seiner konstituierenden Sitzung zusammentrat, stellte sich für die nächsten Sitzungen unter Punkt 4 seines Aufgabenprogrammes die „Modernisierung der Altbaulok durch die Lokwirtschaftlichkeit fördernde Rekonstruktion" zum Ziel. Diese geschraubte Formulierung bedeutete nichts anderes als darüber zu beraten, wie aus vorhandenen Lokomotiven moderne und leistungsfähige Maschinen zu machen wären.

Erst auf der zweiten Beratung am 30. Mai 1956 in der FVA Halle stand als Punkt 4 die „Rekonstruktion des Dampflokomotivparkes und speziell der Lokomotivkessel 03^{10} und 41" auf der Tagesordnung. Hans Schulze vom Technischen Zentralamt (TZA) gab zu bedenken, dass ein einfacher Nachbau der St 47 K-Kessel in St 34 aus Festigkeitsgründen nicht möglich sei. Die später ausgeführten Nachbaukessel besaßen drei Langkesselschüsse statt der zwei beim Kessel aus St 47 K. Es lag zwar ein von der FVA Halle erarbeiteter Vorentwurf für einen Ersatzkessel auf dem Tisch, der als Konstruktionsauftrag für LKM Babelsberg vorgesehen war, doch zunächst musste zwischen HvM und Hv Raw im kleinen Kreis ein Rekonstruktionsplan aufgestellt werden, der die Baureihen aufführte, die für eine Rekonstruktion in Betracht kamen, damit auch der benötigte Kesseltyp definiert werden konnte.

Keine Einigkeit erzielten die Ausschussmitglieder darüber, ob der Ersatzkessel mit oder ohne Speisedom zu fertigen sei. Hans Neumann von der Hv Raw hielt den Wegfall des Speisedomes für eine fragwürdige Entfeinerung. Die Praktiker aus den Ausbesserungswerken plädierten für den Wegfall des störanfälligen Bauteils, zumal der Speisedom als zweite Befahrmöglichkeit für den Kessel ohnehin nicht genutzt werde. Hans Schulze vom TZA wollte wegen der besseren Verteilung und schnelleren Erwärmung des Wassers am Speisedom festhalten. Alle bisher im Auftrag des TZA gelieferten Neubaulokomotiven und auch die in Fertigung befindlichen Baumuster von 23^{10} und 50^{40} besaßen Speisedom.

Gegner des Speisedomes führten ins Feld, dass der nordamerikanische und sowjetische Lokomotivbau den Speisedom seit 1938 nicht mehr verwendeten und auch neuere polnische Lokomotiven zur Direkteinspeisung in den Langkesselscheitel übergingen. Baumberg hielt den Speisedom dann für entbehrlich, wenn die innere Kesselspeisewasseraufbereitung (Sodaphos-Verfahren) verbessert und wirksame Antischaummittel bereit gestellt würden.

Der Ausschuss fasste den Beschluss, beim Ersatzkessel für 03^{10} und 41 auf den Speisedom zu verzichten und das Kesselspeisewasser über Krümmer am Kesselscheitel zuzuführen. Ablenkbleche müssten das eingespeiste Wasser um das Rohrbündel herum führen. Weiterhin waren drei Waschluken und ein Schlammsammler neuerer Ausführung vorzusehen.

Da sich wegen fehlender Konstruktionskapazität die Fertigstellung des Verbrennungskammer-Ersatzkessels verzögerte, der Bedarf an neuen Kesseln immer dringlicher wurde (03 1077 und 03 1088 waren vom Kesselprüfer für weiteren Betrieb gesperrt worden), kam vom Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt und von der Hv Raw der Vorschlag, Nachbaukessel alter Konstruktion ohne Speisedom in Schweißausführung zu fertigen. Das TZA unterstützte den Vorschlag. Die Konstruktionsarbeiten für den modernisierten Nachbaukessel führte das Raw Karl-Marx-Stadt aus. Der Langkessel bestand jetzt aus drei Schüssen, die durch Schweißung verbunden waren. Der Anschluss an die Rauchkammer wurde entsprechend der Schweißkonstruktion geändert. Ein U-förmiger Boden-