Eisenbahn JOURNAL
EXTRA
1
2012

BAUREIHE 52

B 10533 F - ISBN 978-3-89610-359-8 - Best.-Nr. 70 12 01

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50
Schweiz sfr 29,80
Benelux € 17,50
Italien, Spanien € 19,50
Portugal (con.) € 19,50

www.eisenbahn-journal.de

Mit DVD
84 Minuten

BAUREIHE 52
Die meistgebaute deutsche Dampflokomotive
Laufzeit 57 Min.

Bonus: Filmausschnitte und Trailer von RioGrande- und MIBA-DVDs Laufzeit 27 Min.

DVD VIDEO

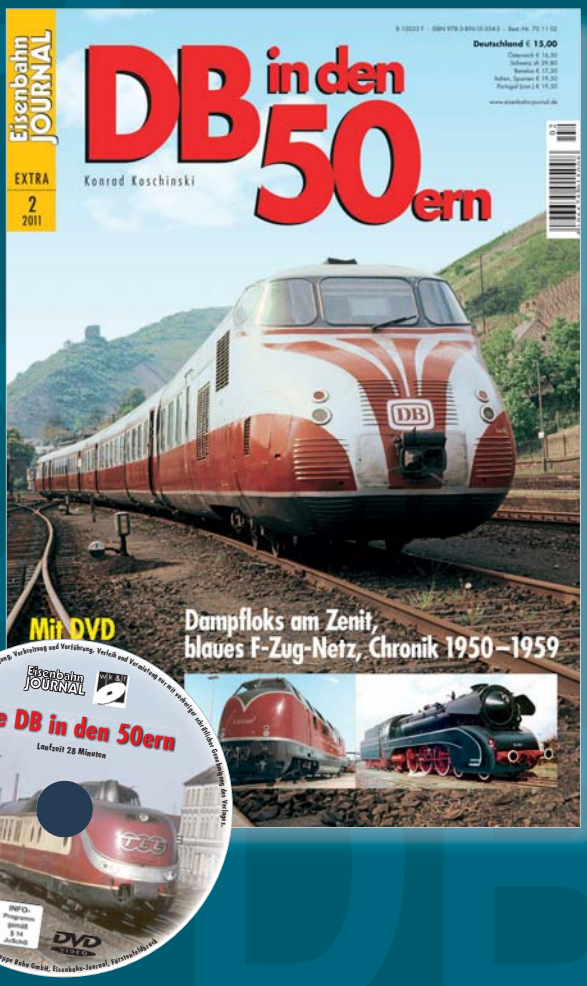
INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Manfred Weisbrod
Horst J. Obermayer

Die große Zeit der Bundesbahn

Trotz knapper Kassen zeigte sich die DB im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens äußerst innovationsfreudig. Mehr als 30 neue Triebfahrzeugtypen wurden in Betrieb genommen – V 200, E 10 und die „Eierkopf"-Triebwagen sind heute noch jedem Eisenbahnfreund ein Begriff. Große Erfolge feierte die DB mit dem „blauen F-Zug-Netz" und der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs von Basel und Passau bis ins Ruhrgebiet. Diese Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals porträtiert mit zahlreichen Fotoraritäten ein DB-Jahrzehnt, das von Neubeginn und technischen Innovationen, aber auch von fortschreitendem Strukturwandel bestimmt war.

Auf der **beigefügten DVD** findet sich eine beinahe halbstündige Sammlung zeitgenössischer Dokumentationen aus den Filmarchiven der jungen Deutschen Bundesbahn. Sie zeigen neue Fahrzeuge und Bahnhofsneubauten, berichten von Elektrifizierung und Winterdienst, begleiten Staatsbesucher und Fußball-Weltmeister – und sorgen somit für DB-Nostalgie pur.



116 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. DVD mit 56 Min. Gesamtlaufzeit

Best.-Nr. 70 11 02 · € 15,–

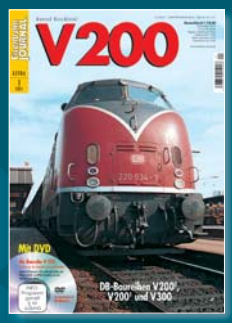
Weitere Extra-Ausgaben

Die Baureihe 103
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700901 · € 15,–

Die DB in den 60ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700902 · € 15,–

E 10
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701001 · € 15,–

Eisenbahn und Kohle
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701002 · € 15,–



V 200
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701101 · € 15,–

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Die 1945 in Uelzen fotografierte 52 012 weist Reste eines Tarnanstrichs auf; sie wurde 1954 ausgemustert. | FOTO: SLG. JAHR

Die große Monografie über die Baureihe 52 ist noch nicht geschrieben, wenngleich es einige verdienstvolle Publikationen von Griebl/Wenzel und A. Gottwaldt über eine der jüngsten Entwicklungen der DRG gibt. Das liegt an der Fülle der gebauten Lokomotiven und an deren ungesicherten Schicksalen, wurden sie doch über ganz Europa verstreut. Es liegt sicher auch an den vielen Lokomotivbewegungen, die nach Kriegsende stattgefunden haben, an der Abfuhr als Reparationsleistung, als Übergang von einer Bahnverwaltung zur anderen.

Welch begrenzten Wert alle vorhandenen und künftigen Statistiken und Lieferlisten haben werden, mag eine Überlieferung von Wolfgang Petznick unterstreichen, der im Bw Brandenburg im Spätsommer 1945 miterlebte, wie russisches Personal mit der auf Flachstellen klappernden hellgrünen 52 063 einfuhr und eine Umrissbearbeitung verlangte. Die konnte man aber nicht geben, weil weder überflur noch unterflur eine Radsatzdrehbank vorhanden war. Im Bw standen aber fabrikneu die 52 5372 bis 5374, die es vom Abnahme-Raw Brandenburg-West nur bis zum Bw Brandenburg geschafft hatten. Die Russen strichen über Nacht die 52 5372 hellgrün an, schraubten ihr die Nummernschilder der 52 063 an und verschwanden. Das Bw stellte die ihr verbliebene 52 063 als 52 5372 in Dienst.

Das ist nur ein Beispiel aus einem Bw, aber es mag verdeutlichen, auf welch tönernen Füßen jede Statistik über die Baureihe 52 steht. Das Raw Stendal, Erhaltungswerk für die Baureihe 52 bei der DR, hat Betriebsbücher eröffnet, auf deren Titel steht: Hersteller: unbekannt, Fabriknummer: unbekannt, Baujahr: unbekannt. Aber die Lokomotive bekam trotzdem eine Betriebsnummer.

Diese Publikation verzichtet schon aus Platzgründen auf eine Lieferliste; sie erhebt bei keiner der abgedruckten Tabellen Anspruch auf Vollständigkeit, kann nicht einmal schlüssig klären, warum das Raw Stendal manchen Lokomotiven eine Ersatz-Fabriknummer gegeben hat, aber es wird versucht, die Geschichte der Baureihe 52 etwas weiter zu schreiben als nur bis zum Kriegsende im Mai 1945.

Bei der DB hat die Baureihe 52 in der Zugförderung keine Rolle gespielt, sie diente vornehmlich lediglich als Experimentierfeld für verschiedene Bauarten von Speisewasservorwärmern und als Kessellieferant für die Baureihe 50. Bei der DR liefen diese für einen Zeitraum von etwa fünf Jahren konzipierten Lokomotiven bis Ende der siebziger Jahre, 200 Maschinen erfuhren in den 1960er Jahren sogar noch eine Rekonstruktion und beendeten zusammen mit den Rekolokomotiven der Baureihe 50 im Jahre 1988 das Zeitalter der Dampftraktion auf Normalspurgleisen.

Die Baureihe 52, obwohl nur als billige Massenware konzipiert und verstanden, ist sicher die interessanteste Baureihe der DRG, weil hier der technische Fortschritt im Lokomotivbau (Schweißtechnik) ebenso wirksam wurde wie abenteuerliche Konstruktionen (Wellrohrkessel, Lentz-Ventilsteuerung), deren Erprobung unter den Bedingungen des „totalen" Krieges uns heute unverständlich ist.

Das vorliegende EJ-Extra will nicht die Geschichte der Baureihe 52 nachzeichnen, sondern lediglich ein kleines Bausteinchen dazu liefern.

Manfred Weisbrod
Horst J. Obermayer

Massenproduktion

Die Fertigung von 15 000 Kriegslokomotiven in nur eineinhalb Jahren und fast jede zweite eine 52er, das war das erklärte Ziel. Am Ende kam alles anders. Lediglich im September 1943 erreichte die deutsche und die eingedeutschte Lokomotivindustrie einen monatlichen Ausstoß von mehr als 500 Stück.

Seite 32

Viel Material gespart

Allein der Übergang vom Barren- auf den Blechrahmen ergab eine beachtliche Materialeinsparung. Auch mit dem Fortfall des Vorwärmers konnte man gut leben. Sehr schnell stellte sich jedoch heraus, dass Windleitbleche unverzichtbar sind.

Seite 18

Titelfoto: J. NELKENBRECHER

Fotos dieser Doppelseite: A. HILSCHER/SLG. ASMUS | SLG. GOTTWALDT | J. CLAUS | W. HOLLNAGEL | J. NELKENBRECHER

Licht und Schatten

Zu den Bahnen in den drei Westzonen gelangten nur gut 800 Maschinen, die Mehrzahl ist nie wieder in Betrieb genommen worden. Unter Verwendung vorhandener Teile wurden 48 bereits begonnene Lokomotiven bis 1947 fertiggebaut. Ihnen folgten ab 1948 insgesamt 40 modifizierte Nachbauten, die fast alle mit unterschiedlichen Vorwärmern ausgestattet waren.

Seite 56

Unverzichtbar bis zur Wende

Die Baureihe 52 bildete lange Jahre eine der wichtigsten Stützen des Betriebsmaschinendienstes der DR, weil von ihr die größten Stückzahlen vorhanden waren. Einige 52er standen sogar noch im Jahr der deutschen Wiedervereinigung im Einsatz, allerdings nur noch als Heizlokomotiven.

Seite 68

In vielen Ländern hochgeschätzt

Von Kleinasien bis Norwegen waren nach 1945 Lokomotiven der Baureihe 52 im Einsatz. Und sie hielten lange durch, vielfach sogar bis zur Traktionsumstellung. Zwei Kohleminen in Bosnien-Herzegowina verwenden sie heute noch im regulären Zugdienst.

Seite 92

Editorial 3

Galerie 6

VON DER BAUREIHE 50 ZUR 52
Fließender Übergang 14

KONSTRUKTIVE AUSFÜHRUNG
Viel Material gespart 18

LIEFERUNGEN
Massenproduktion 32

VERSUCHE
Viel Arbeit für Grunewald 44

KONDENSLOKOMOTIVE
1000 Kilometer ohne Wasserfassen 48

TENDERBAUARTEN
Wannentender setzt sich durch 52

DEUTSCHE BUNDESBAHN
Licht und Schatten 56

DEUTSCHE REICHSBAHN
Unverzichtbar bis zur Wende 68

AUSLAND
In vielen Ländern hochgeschätzt 92

DENKMAL ODER SCHROTT
Wo sind sie geblieben? 102

Quellenverzeichnis 109

Fachhändler-Adressen 111

Impressum & Vorschau 114

52 1325
Achs! WM10
Stgl. WM10
G 56 15

Hauptrolle für 52 1325

Im Auftrag des Reichsverkehrsministeriums wurde 1944 unter der Leitung von Hermann Maey ein Film über den Betrieb der Baureihe 52 gedreht. Im Mittelpunkt stand die 52 1325 (Bw Lissa), die die Deutsche Reichsbahn im Juli 1944 in Dienst stellte.

Foto: Hermann Maey/Slg. Gottwaldt

Bk Mückenhain

Am 29. Januar 2011 durfte die 52 8080 der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde vor einem Güterzug zeigen, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Südlich von Horka dampft sie im weichen Abendlicht in Richtung Görlitz.

Foto: Udo Steinwasser

52 8080-5