

## **Die Geschichte unserer Dampfloks 52 8029-2**

Eigentlich beginnt die Geschichte der Baureihe 52.80 erst mit Ablieferung der 52 8001 am 05.08.1960. Die DDR hatte sich nämlich kurzfristig entschlossen, 200 Loks der Baureihe 52 grundlegend zu modifizieren und diese dann unter der Baureihe 52 80 zu beziffern.

Die Basis dieses Rekonstruktions-Programmes bildete die „Kriegslok“ der Baureihe 52. Ursprung war Hitlers Überfall auf Russland im Sommer 1941. Das daraus resultierende „Nachschub-Problem“ konnte mit herkömmlichen LKW über die Straße nicht mehr gelöst werden. Man beschloss den Bau einer bedarfsgerechten Güterzuglok, die durch ihren geringen Achsdruck auch auf schlechten Gleisen fahren konnte. Gleichzeitig wurde der Kessel so ausgelegt, dass er auch mit minderwertiger Kohle ausreichende Leistung erbringen konnte.

Da ursprünglich ca. 15.000 (!) Lokomotiven für den Krieg produziert werden sollten, versuchte man bei solch einem „Massenprodukt“ überall einzusparen. Da man für die Eroberung Russlands jedoch nur wenige Jahre vorsah, konnte man eine Lok konstruieren, die auch nur eine Lebenserwartung von ca. 5 Jahren hatte.

Immerhin gelang es, bei diesem Lok-Typ 26 t Material und ca. 6000 Arbeitsstunden gegenüber einer herkömmlichen Dampfloks dieser Größe (BR 50) einzusparen. Über 1000 Teile konnten direkt weggelassen werden und weitere 3000 Teile wurden wesentlich vereinfacht.

So wurde erstmals am 12.09.1942 die Lok 52 001 der Öffentlichkeit vorgestellt. Weitere 192 Exemplare folgten noch im gleichen Jahr.

1943 wurden insgesamt 3828 Loks der Baureihe 52 produziert.

1944 waren es immerhin noch 2156 Exemplare

Bis zur Kapitulation am 08.05.1945 wurden dann nur noch 28 Dampfloks dieses Typs gebaut.

Insgesamt wurden 6204 Loks der BR 52 für den eigenen Bedarf (Deutschland) produziert. Dazu kamen noch weitere 149 Exemplare für Verbündete. Einschließlich Nachkriegsbauten waren es am Ende 6710 Loks dieser Baureihe 52.

Da nach dem Krieg so gut wie keine Lok mehr aus Russland zurückkam, musste man dann mit den in Deutschland verbliebenen Loks zurechtkommen.

Diese „Kriegslok“ half dann auch beim Wiederaufbau von Deutschland erheblich mit.

- 2 -

Für die neu gegründete DDR war dann dieser Lok-Typ jahrelang ein Rückgrat für den Güterzugdienst. Schnell bemerkte man aber, dass diese vereinfachte Bauart zu immer häufiger werdenden Ausbesserungen führte. Somit wurde dieser Lok-Typ von Jahr zu Jahr kostenaufwändiger und somit unrentabler.

Am 18.07.1960 entschloss sich die Führung der DDR, 200 Exemplare der Baureihe 52 grundlegend und kostenaufwändig zu modifizieren, um weiterhin noch viele Jahre mit diesen Loks Güterzugleistungen erbringen zu können. Diese 200 Loks wurden in den Jahren 1960 bis 1967 im RAW Stendal „rekonstruiert“ und bekamen die Baureihen-Bezeichnung 52.80.

. Diese als Rekonstruktion bezeichnete Modernisierung der Lokomotive erstreckte sich, mit wenigen Ausnahmen, auf alle Bauteile und Baugruppen der Maschine. Die Rekonstruktion ist nicht zu verwechseln mit der ab 1959 ebenfalls im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Stendal durchgeführten Generalreparatur einer Anzahl von Lokomotiven, bei der lediglich die kriegsbedingten "Entfeinerungen" zurückgebaut und verschlissene Bauteile oder - ebenfalls kriegsbedingt - zu schwach dimensionierte Baugruppen ersetzt werden mussten. So wurden bei der Generalreparatur hauptsächlich nur Stehkessel und Lenkgestelle ersetzt. Die Lokomotiven behielten dabei ihre ursprüngliche Ordnungsnummer.

Aus wirtschaftlichen Gründen wurde das Generalreparaturprogramm zurückgefahren und man begann im Frühsommer des Jahres 1960 im RAW Stendal mit der Rekonstruktion der Baureihe 52. 200 Lokomotiven erhielten bis 1967 den für die Baureihe 50.35 konstruierten Verbrennungskammerkessel Typ 50E. Weitere markante Merkmale der Rekolok waren neue Zylinder in Schweißausführung, eine Mischvorwärmanlage der Bauart IfS/DR und, bedingt durch den neuen Kessel, neue Führerhausvorderwände mit ovalen Fenstern. Der vorgesehene komplette Ersatz der Führerhäuser und die Kupplung mit neuen Tendern kam nicht zustande. Die verschlissenen Wannentender 2'2'T30 wurden meist mit neu gebauten Wannern versehen.

Weitere Rekonstruktionsmaßnahmen betrafen den Einbau von Achslagerstellkeilen und die Erneuerung des Krauss-Helmholtz-Lenkgestells. Entgegen oft geäußerten, anderslautenden Meinungen wurden die Schieber im Rahmen der Rekonstruktion nicht ersetzt oder umgebaut. Die 52.80 behielt ihre Regelkolbenschieber mit Druckausgleichern der Bauart Winterthur und damit auch ihre schlechten Leerlaufeigenschaften. Erst in den 80er Jahren wurden bei einigen Lokomotiven im RAW Meiningen Druckausgleichkolbenschieber der Bauart Trofimov und Zylindersicherheitsventile eingebaut. Durch diesen Umbau verbesserte sich der Leerlauf der Maschinen enorm, was sich wiederum in der Einsparung von Schmier- und Brennstoffen bemerkbar machte

- 3 -

- 3 -

Als erste rollte am 05.08.1960 die Lok 52 8001 aus dem Werk Stendal.

Unsere 52 8029 entstand aus der 52 5018 (die 1944 bei O&K mit der Fabriknummer 14103 gebaut wurde) im Zeitraum vom 11.08.1961 bis 15.09.1961 ebenfalls im RAW Stendal.

Von den 200 modifizierten Loks der Baureihe 52.80 existieren heute immer noch 120. Davon werden momentan in Deutschland nur ca. 8-10 Maschinen betriebsfähig vorgehalten. Unsere Lok ist die einzige betriebsfähige dieses Typs in Mecklenburg-Vorpommern. Gerade bei Eisenbahn-Vereinen ist diese Lok jedoch sehr beliebt, da sie relativ robust und vergleichsweise wartungsarm ist.