

Dampflokomotive Reihe 52

Bereits zu Beginn des Krieges war bekannt, dass neue, dem Kriegseinsatz entsprechende Lokomotiven benötigt werden. Die Wehrmacht forderte damals 15.000 Stück an. Die Anforderungen an diese Lokomotiven waren: Achslast 15t, ein Zug mit 1200t sollte in der Ebene eine Geschwindigkeit von 65 km/h fahren können. Der Materialaufwand sollte auf ein Minimum reduziert werden, diese Lokomotiven sollten sehr robust sein und wenig Wartung benötigen. Als Lebensdauer wurde mit 6 Jahren gerechnet. Bei der Konstruktion wurde von der Baureihe 50 ausgegangen, die für den geplanten Einsatz zu aufwändig, kompliziert und kostbar war.

Ab 1942 wurde diese Baureihe in allen Lokomotivfabriken im Inland und besetzten Ausland gefertigt. Bis Kriegsende wurden die meisten Maschinen in der Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF) in Wien (1053 Stück) und bei Henschel und Sohn in Kassel (1050 Stück) fertig gestellt. Insgesamt wurden bis Kriegsende 6.161 Stück gebaut. Da diese Baureihe auch nach 1945, z.T. aus Restbeständen, noch gefertigt wurde waren es insgesamt über 7.000 Maschinen (die Anzahl ist unsicher).

Zu diesen Lokomotiven gab es drei Tenderbauarten, den Wannentender, den Steifrahmentender und, als Sonderform der ÖBB den aus dem umgebauten Wannentender entstandenen Kabinentender mit Zugbegleiterabteil.

Eine weitere, interessante, Sonderform war der Kondentender. Um Wasser zu sparen wurde der Dampf im Kondentender kondensiert und das so zurück gewonnene Wasser wieder verwendet und dadurch der Aktionsradius wesentlich vergrößert. Diese Bauart war auch aus der Luft weniger leicht zu erkennen, da es weniger Dampfausstoß gab.

Nach dem Krieg blieben viele Lokomotiven der BR 52 neben der DDR, BRD und Österreich u.a. in der Sowjet Union (Reihe T3), Polen (Ty2), Tschechoslowakei (Reihe 555.0), Belgien (Reihen 26 und 27), Norwegen (Type 63a), Jugoslawien (Reihe 33) und Ungarn (Reihe 520)

Nach Kriegsende befanden sich in der DDR 1150 dieser Lokomotiven die für die DR unverzichtbar waren. Sie wurden nach und nach verbessert und 1969 in einer großen Reparatur erhielten sie einen neuen Kessel und einen Mischvorwärmer vor dem Rauchfang. In einem großen Reko-programm wurden 200 Lokomotiven großzügig umgebaut. Als leicht sichtbare Änderung erhielten sie einen zweiten Sandkasten und wegen des breiteren Kessels ovale Fenster in der Vorderseite des Führerhauses.

Die DB übernahm ca. 700 Maschinen die aber wegen des Vorhandenseins modernerer Lokomotiven bald außer Dienst gestellt wurden. Die letzten Maschinen wurde 1962 ausgemustert.

In Österreich befanden sich nach dem Ende des Krieges über 700 Lokomotiven. Davon blieben nach Beschlagnahmen, Bestandsbereinigungen und Ausmusterungen noch 307 Maschinen, die bei den ÖBB ihren Dienst bis 1953 versahen. Die ÖBB reichten sie als ÖBB 52 ein. Die Lokomotiven der Baureihe 52 waren wegen ihrer Anzahl die wichtigsten Dampflokomotiven in Österreich. Sie wurden daher auch verschiedenen Umbauten und Verbesserungen unterzogen, z.B. Giesl-Ejektor, Heiße Mischvorwärmer. Sie wurden sowohl im Güterverkehr als auch vor Schnellzügen verwendet. Die letzten ÖBB 52 wurden mit Jahresende 1976 außer Dienst gestellt. Sie waren damit die letzten in Österreich im Planverkehr verwendeten Dampflokomotiven auf der Normalspur ohne Zahnradantrieb.

Weitere Loks gab es in der Sowjetunion (T3), Polen (Ty2 u. Ty3), CSSR (555.0), Belgien (26 u. 27) Norwegen (63a), Frankreich (150Y), Luxemburg (56), Dänemark (N) und Ungarn (520).

Für ausführlichere Details verweise ich auf die Hauptquelle dieses Textes, die Beschreibung in Wikipedia unter DR-Baureihe 52 (https://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_52).

Technische Daten:

Bauart:	1'E h2
Spurweite:	1435 mm
Länge über Puffer:	22.975 mm
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
Treibraddurchmesser:	1.400 mm
Lauf­raddurchmesser:	850 mm
Zylinderdurchmesser:	600 mm
Kolbenhub:	660 mm
Kesselüberdruck:	16 bar
Rostfläche:	3,89 m ²
Verdampfungsheizfläche:	177,83 m ²
Wasservorrat:	30,0 m ³
Kohlenvorrat:	10,0 t
Zugheizung:	Dampf



ÖBB 52-7593 als Lokomotivdenkmal in Strasshof, Österreich

Haymo Bogg, Gablitz im März 2015

Quellen: [Wikipedia: DR-Baureihe 52](#) und andere