

# Die Kriegslok



1/35

Die schwere Kriegslokomotive der Baureihe 52  
Trumpeter

Modell, Text und

Bilder:

Fred Lewberg

Oben.  
Die Kriegslok in ihrer ganzen Größe und Schönheit auf ihrem Schienenbett, dem ich durch Aufbringen eines Kantenumleimers das Aussehen eines Holzsockels verlieh.

Unten.  
Übrigens sei zu bemerken, dass die Lok mit der Seriennummer 8139 nach dem Krieg noch längere Zeit bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR im Dienst war und später an ein Eisenbahnmuseum in Holland übergeben wurde.

**L**ange war sie schon bei vielen Modellbauern im Gespräch. Wie wird sie wohl aussehen?, was wird sie wohl kosten?, wann kommt sie auf den Markt?. Viele fieberten schon seit langem dem Tag entgegen, wo sie endlich auf dem deutschen Modellbaumarkt erscheinen wird. Nun ist sie endlich da, die schwere Kriegslokomotive der Baureihe 52 als Spritzgussmodell von Trumpeter im Maßstab 1:35.

Bisher gab es diese Lok zwar schon von CMK als Resinmodell, jedoch der Preis und auch die Tatsache, dass es sich um ein Resinmodell handelt mit all seinen Tücken und Schwächen, schreckte so manchen Modellbauer vor einem Kauf ab.

## Zum Modell:

Der riesige Karton des Trumpeter-Modells beinhaltet 14 Spritzlinge plus Material für ein Gleisbett, Klarsichtteile für die Führerstandfenster, Vinylteile für die Darstellung der Sandrohre, ein Satz Fotoätzteile







und Decals für eine Lok in der Ausführung der deutschen Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg, alles zusammen etwa 710 Einzelteile. Die Qualität der Bauteile entspricht dem schon bekannten Trumpeter-Standard, was so viel heißt wie gute Detaillierung, gutes Basismaterial, aber leider nicht immer befriedigende Passgenauigkeit und viele, viele Auswurfstellen an den unpassendsten Stellen. Leider machen auch die Vinylleitungen für die Sandrohre bei der Montage Probleme. Jeder weiß nur zu gut, wie sich Vinyl beim Verkleben mit Plastik verhält. Es gibt, ganz egal mit welchem Klebstoff gearbeitet wird, keine anständige Verbindung. Hier sollte man sich seitens des Herstellers etwas einfallen lassen und diese Teile aus einem anderen Material anfertigen oder aber im Eigenbau selber herstellen. Wie schon gesagt sind alle Bauteile, die am fertigen Modell später zu sehen sind, sehr schön detailliert, dies gilt sowohl für den Führerstand als auch für das gesamte Antriebsgestänge und die Unterseite der Lokomotive mit den Federn und dem Bremsgestänge. Wenn auch im Bauplan der Eindruck eines später beweg-



Oben.  
Die 52 2495 steht unter Dampf auf den Gleisen eines Verschiebbahnhofes in Frankreich und wartet auf das Signal zum ankuppeln an einen Militärzug. Bei der Draufsicht ist gut zu erkennen, wie die stahlgraue Farbe der Lok mit den Farben des Gleisbettes zu verschmelzen scheint.

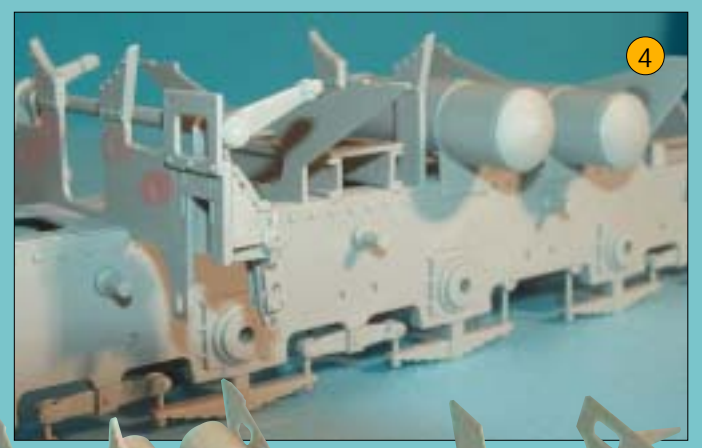
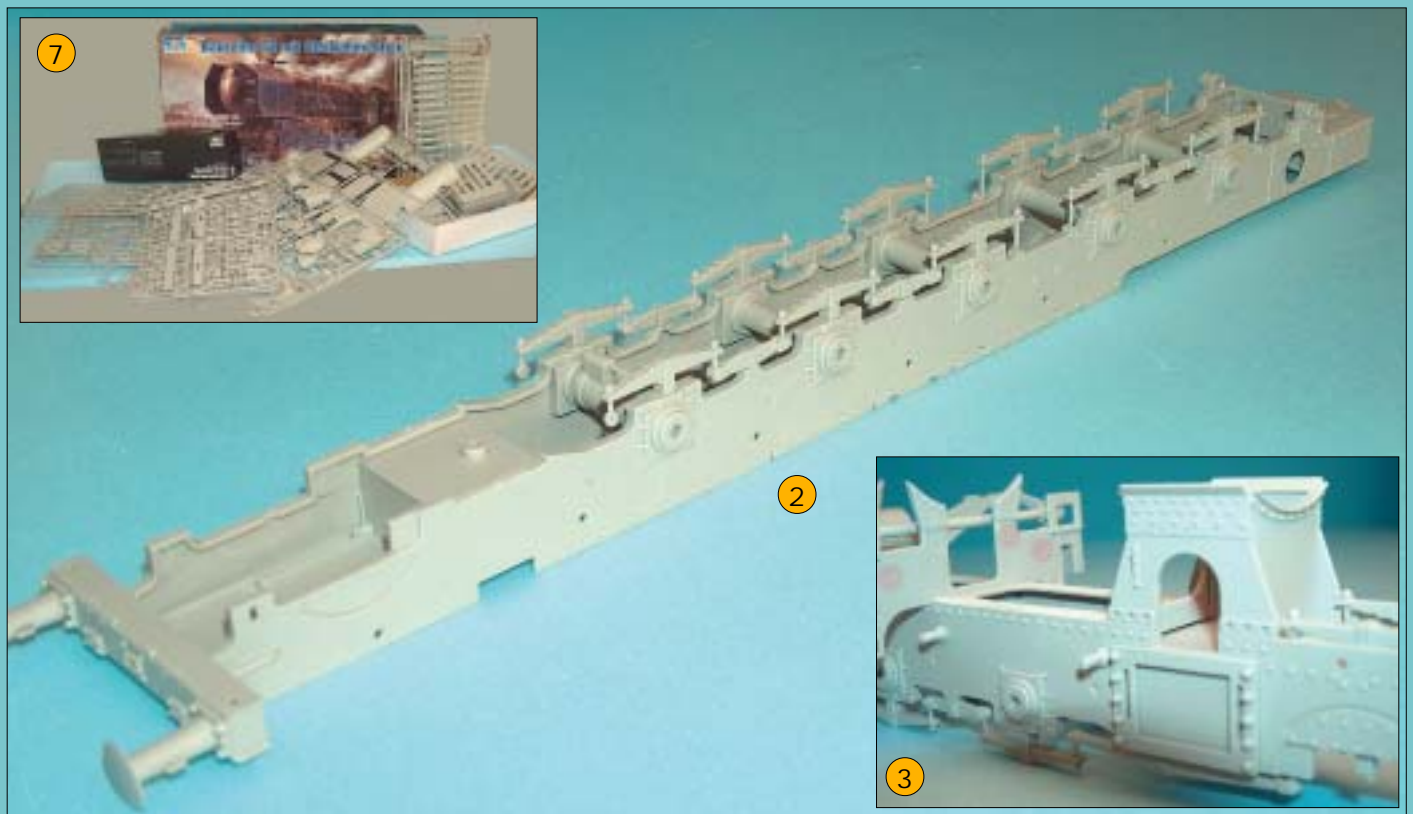
Unten.  
"es Freedsche" unter Dampf: Hier hat sich der Autor, als Lokomotivführer seiner Kriegslokomotive der BR52, ein bleibendes Denkmal gesetzt.

lichen Antriebssystems vermittelt wird, so empfehle ich, alle Bauteile doch miteinander zu verkleben. Es handelt sich ja schließlich um ein Standmodell und nicht um ein Spielzeug.

Die Windleitbleche aus Holzimitation, die Trumpeter diesem Modell beigelegt hat - es handelte sich beim Original um Versuchsmuster -, kamen laut meinen Recherchen nicht zum Einsatz. Lediglich die schmalen Witte-Windleitbleche waren bei einigen Lokomotiven montiert, doch in den meisten Fällen waren überhaupt keine Windleitbleche vorhanden. Wer sein Modell mit den Witte-Windleitblechen versehen möchte, müsste diese im Eigenbau herstellen, was aber kein Problem darstellen dürfte. Bei dem Tender zu unserem Modell handelt es sich um den so genannten „Wiener Steifrahmentender“, der allerdings nur in ganz geringer Stückzahl anzutreffen war. In den meisten Fällen war der charakteristische Wannentender des Typs 2-2 T30









1: Inhalt des Baukastens mit über 700 Einzelteilen  
 2: Der Rahmen mit den Federpaketen ist sehr stabil und verwindungsfest. Es ist zu empfehlen, die Federpakete schon vor dem Anbringen an den Rahmen komplett zusammen zu bauen und sie dann vor dem Aushärten des Klebstoffes an den Rahmen anzupassen.

3 bis 6: Beachte die vielen Auswurfstellen und die damit verbundenen ersten groben Schleifarbeiten an den einzelnen Bauteilen des Rahmens. Die Detaillierung der einzelnen Komponenten ist allerdings, wie man sieht, sehr gut ausgefallen.

7: Hier an der vorderen Pufferbohle und den Zylindern ist die schöne Detaillierung besonders gut zu erkennen.

8 bis 10: Regelrecht übersät mit Auswurfstellen sind die Bauteile des Führerstandes. Also heißt es auch hier wieder spachteln und schleifen bis die Finger glühen, denn die Auswurfstellen befinden sich, wie bei Trumpeter üblich, im später sichtbaren Bereich.

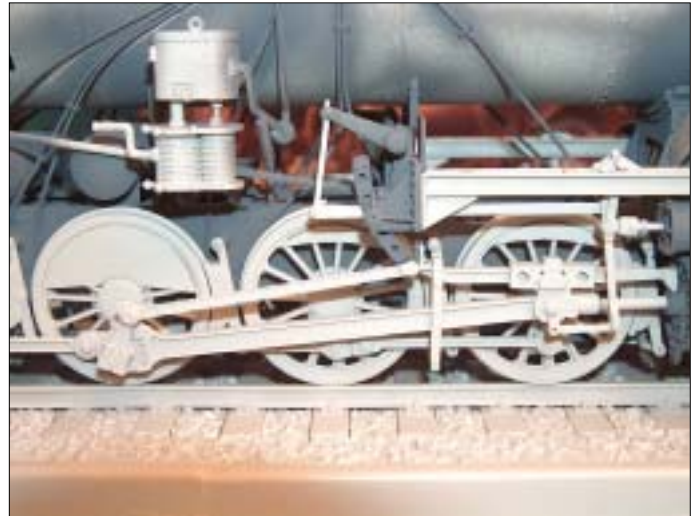
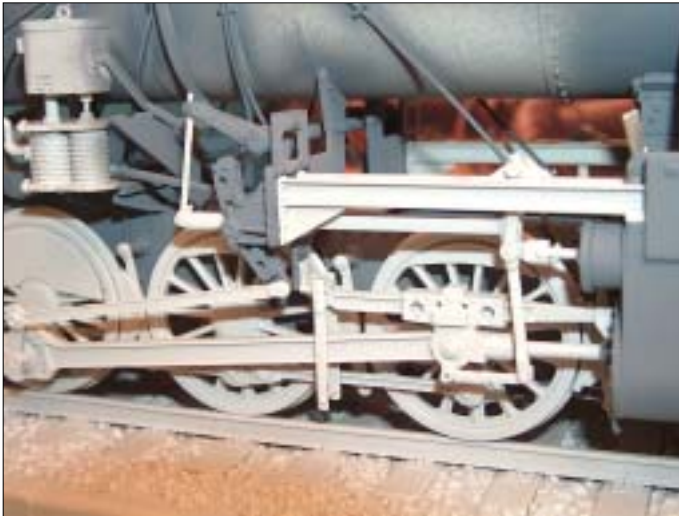
11: Rahmen und Führerstand lassen sich problemlos und passgenau zusammenfügen, was man beim späteren Anpassen des Kessels nicht behaupten kann.

12 und 13: Der Führerstand vor und nach der Grundbemalung. Man erkennt hier die sehr schöne Detaillierung, die aber erst durch die entsprechende farbliche Gestaltung zur Geltung kommt.

14 bis 18: Hier kann man die umfangreichen Anpassungsarbeiten erkennen, die leider notwendig sind, um ein genaues Ausrichten zwischen Führerstand und Kessel zu ermöglichen. Alle Auflageflächen für den Kessel mußten um 2 bis 3 mm aufgefüttert werden.







an die Lok angekuppelt. Hier hat man sich offensichtlich ein wenig an das CMK Modell angelehnt. Schöner wäre, nach meiner Ansicht, der Wannentender 2-2 T30 gewesen, der typisch für diese Lok war.

Die Bauanleitung zu diesem Modell ist gut und übersichtlich und auch für den Anfänger leicht verständlich. Mit den in der Bauanleitung vorhandenen Bemalungsvorschlägen bin ich allerdings nicht einverstanden. Der schwarz/rote Anstrich wurde erst nach dem Krieg bei der DB eingeführt, eine gelb/graue Tarnbemalung gab es nicht, wenn schon eine Tarnbemalung dann eine weiß/graue Splittertarnung, wie sie vereinzelt in Russland zu sehen war. Die Standardlackierung für alle Kriegslokomotiven war ab 1942 RAL 7011 Eisengrau, die sich auf alle Bauteile wie Rahmen, Räder, Antriebsgestänge, Kessel und Aufbau bezog. Als Decals liegt dem Modell ein kleiner Bogen mit Baureihennummern und einem Reichsbahnadler ohne NS-Symbol bei.

Wer sich nun zum Kauf dieses Model entschließt, erhält für ca. 75 Euro ein Modell, das in jedem Fall, vorausgesetzt es ist sauber gebaut und farblich richtig wiedergegeben, zu einem Blickpunkt in jeder Sammlung und auf jeder Ausstellung wird.

### Der Zusammenbau:

Man beginnt laut Bauplan mit dem Bau des Gleisbettes. Es ist in seiner Detaillierung recht gut wiedergegeben und bedarf keiner wesentlichen Nacharbeit.

Als nächster Schritt erfolgt der Aufbau des Rahmens mit den Federn und der vorderen Pufferbohle. Hier empfehle ich, alle Teile schon vor der Montage an den Rahmen zusammenzufügen und auszurichten. Der weitere Zusammenbau des Lokrahmens mit all seinen Einzelteilen macht eigentlich keine Probleme, lediglich die unzählig vielen Auswurfstellen

Oben links und rechts, unten links:

**Man beachte, wie vorbildgetreu das Antriebsgestänge mit den Kuppelstangen und der Steuerung wiedergegeben wurde. Man sollte allerdings die Teile, entgegen der Bauanleitung, fest miteinander verkleben, sonst fällt das Ganze bei der geringsten Berührung auseinander.**

hindern beim zügigen Zusammenbau der Teile. Hier ist nämlich spachteln und nochmals spachteln und schleifen angesagt. Dies bezieht sich allerdings auf fast alle Bauteile des Modells und dämpft die anfänglich entstandene Baufreude doch erheblich ein.

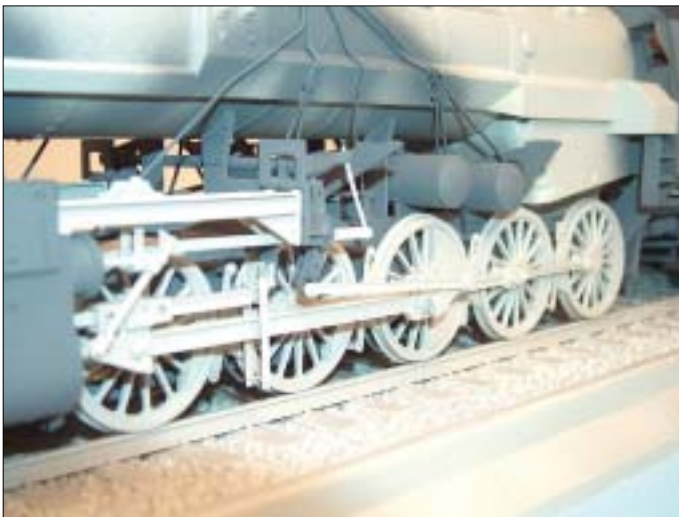
Doch ist der Unterbau erst fertig, ist man wieder durch die gelungene gute Detaillierung etwas besser gestimmt.

Als nächster Bauabschnitt folgt der Führerstand. Hier kommen ein paar Ätzteile zum Einsatz, die man sich allerdings hätte sparen können. Die Detaillierung des Führerstandes mit den Armaturen und der Feuerklappe ist allerdings sehr gut gelungen. Lediglich die Bohrungen zum Befestigen der seitlichen Einstiegshilfen C39/C40 und F26 hat man schlichtweg vergessen. Die Türen und das Dach sollte man erst ganz zum Schluss einbauen, wobei ich das Dach nicht festkleben würde, um später den Innenraum besser darstellen zu können. Die Innenbemalung des Führerstandes sollte man schon jetzt fertig stellen und bis zur Endmontage zur Seite legen.

Nun geht es an den Feuerungskasten und den Kessel mit all seinen Auf- und Anbauteilen. Alles passt recht gut zusammen und geht ziemlich flott von der Hand. Lediglich die Nahtstellen der Kesselhälften müssen etwas verspachtelt und verschliffen werden. Ist das geschehen, werden Führerstand und Kesseleinheit zusammengefügt und auf den Rahmen gesetzt. Doch jetzt gab es ein wirkliches Problem. Trotz sauberem und korrektem Zusammenfügen aller Bauteile des Rahmens passte sich der Oberbau nicht sauber an den Rahmen an. Die Ausrichtung stimmte in soweit nicht, dass bei genauer und passender Auflage des Führerstandes auf dem Rahmen zwischen der vorderen Kesselaufgabe und den Querstützen im Rahmen etwa 3mm Luft war. Die Differenz habe ich mit Plastikstreifen ausgeglichen und verspachtelt. Das nächste Problem ließ nun allerdings nicht lange auf sich warten. Die Sand-

Unten rechts:

**Hier kann man gut den Übergangsbereich zwischen Lok und Tender erkennen. Man beachte den Bremszylinder an der Lok und die Rohrverbindungen zwischen Lok und Tender.**







1. bis 4. Bild von oben.  
Diese Bilder zeigen den sehr einfach und problemlos zu bauenden Wiener- Steifrahmentender im Rohbau.  
Unterstes Bild.

Hier sieht man den Tender in der Grundfarbe mit den schon leicht aufgehellten Flächen. Diese Technik verleiht dem Modell schon in der Grundbemalungsphase mehr Tiefenwirkung und Kontrast.

leitungen aus Vinyl machten mich fast reif für die so genannte Insel! Wer sich mit Militärmodellbau beschäftigt, weiß nur zu gut, wie hervorragend sich Panzerketten aus Vinyl kleben lassen, nämlich überhaupt nicht. Kein Plastikkleber und kein Sekundenkleber gehen eine Verbindung mit Vinyl ein. Lediglich der eine oder andere Komponentenkleber macht

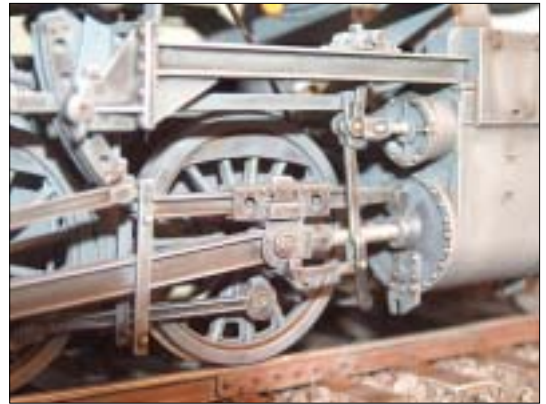


Oben.  
Zur Darstellung der Sandrohre hat man leider Vinyl als Material genommen. Hier kann es bei der Montage zu größeren Problemen kommen, denn wie man weiß, lässt sich dieses Material sehr schlecht verkleben. Dem versierten Modellbauer würde ich vorschlagen, die Sandrohre aus Elektronik-Lötzinn, in der entsprechenden Stärke, anzufertigen.

1. und 2. Bild oben rechts.  
Das Steuergestänge und die Zylinder nach dem letzten Washing und Trockenmalen.

3. und 4. Bild oben rechts.  
Hier kann man sehr gut den Bremszylinder erkennen und die schöne Detailierung des dahinter liegenden Rahmenteils und der Wasserrohre.

eine Verbindung Plastik/Vinyl möglich. Die Klebestellen sind dann allerdings nicht sehr schön und erinnern oft an die ersten Schweißnähte eines Schlosserlehrlings. Wenn wenigstens die Anschlußstellen am Sanddom noch Bohrungen hätten für die Aufnahme der Leitungen, wäre schon viel geholfen gewesen. Na ja, wieder einmal improvisieren und in







die Trickkiste greifen, mit Stabilit-Express und kleinen Metallflaschen im nicht sichtbaren Bereich ging es schließlich doch.

Die nun folgenden Baustufen, Zusammenbau der Treibräder und Bremsanlage nebst Antriebsgestänge gehen wieder ohne Probleme von der Hand. Aufpassen muss man allerdings bei der Baustufe 19, Teil der Kolbensteuerung. Hier heißt es „make two each“, was soviel heißt wie fertige dieses Teil zweimal an, ohne darauf hinzuweisen, dass man ein Teil spiegelverkehrt bauen muss. Der anschließende Zusammenbau des Steuergestänges erfordert zwar eine ruhige Hand, ist aber ansonsten problemlos. Im Bauplan heißt es an dieser Stelle „nicht kleben“, ich schlage aber vor, die Teile doch miteinander zu verkleben sonst fallen sie bei der geringsten Berührung oder Bewegung auseinander. Hat man das nun auch noch hinter sich gebracht, werden noch die seitlichen Laufbleche und Handläufe eingebaut, wobei ich das linke hintere Laufblech an seiner Vorderkante, warum auch immer, um 1,5mm kürzen musste. Zum Schluß noch ein paar Kleinteile am vorderen Rahmenteil und fertig ist die Lokomotive.

Zum Wiener Steirahmentender gibt es nicht viel zu sagen. Sein Zusammenbau ist relativ einfach und geht auch, abgesehen von den Schleifarbeiten, gut und schnell von der Hand.

Man sollte vielleicht zum Schluss, nach dem Lackieren, noch ein paar echte Kohlen oben drauf packen, das sieht echter aus und gibt dem Ganzen etwas mehr optische Fülle.

Die Decals im Baukasten entsprechen nicht alle der einer Kriegslokomotive. So gehörte die Ordnungsnummer 52 8139 zu einer Reko-Lok die erst nach dem Krieg bei der Reichsbahn in der DDR ihren Dienst tat. Die Ordnungsnummern ab der



Hier nun einige Ansichten der fertigen Kriegslokomotive aus verschiedenen Perspektiven.

8000er Serie wurden erst im Rahmen eines Rekonstruktionsprogrammes nach dem Krieg vergeben.

### Fazit:

Ein schönes, gut detailliertes, ausdrucksstarkes Modell für wenig Geld, aber einem doch relativ hohen Aufwand an Nacharbeiten.

Aber wäre es noch Modellbau, wenn man nur noch den Baukasten zu schütteln hätte und das Modell käme dann fertig heraus? Ich glaube nicht! ■







Eine Kriegslok der Baureihe 52 fährt aus einer zum Teil zerstörten Industriehalle.  
Zum Glück hatten die meterdicken Betonmauern dem vorangegangenen Bombenangriff standgehalten, so dass die Lokomotive nicht zerstört wurde.







# Die Entwicklungsgeschichte der schweren Kriegslokomotive der Baureihe 52

Von Fred Lewberg

**D**ie Zeit, als noch die Dampflokomotiven mit Fauchen und Getöse über ihre eisernen Straßen rollten, ist vorbei. Sie ist nur noch Geschichte. Alle Dampflokomotiven sowohl in Osteuropa als auch in Westeuropa sind aus dem Verkehr gezogen und größtenteils dem Schweißbrenner zum Opfer gefallen.



Nur ein paar von ihnen sind diesem Schicksal entgangen und geben heute noch in Museen, bei Eisenbahnfreunden oder als Denkmal ein greifbares Zeugnis ihrer Zeit. Auch die Kriegslokomotiven sind ein Teil dieser Vergangenheit, denn sie haben noch lange nach dem Krieg als Friedenslokomotiven in vielen vom Krieg zerstörten Ländern zum Wiederaufbau beigetragen.

Unter dem Begriff Kriegslokomotiven des Zweiten Weltkrieges versteht man alle Lokomotiven, die zum Transport von Kriegsgütern, Truppen, Eisenbahngeschützen und sonstigen kriegswichtigen Materialien während des Krieges beschafft und eingesetzt wurden. Hierzu gehören die Dampflokomotiven der Baureihe 52 und 42 sowie die Diesellokomotiven der Baureihe V20 und V36 und die Diesel-Doppeltraktion der Baureihe V188 mit einem diesel-elektrischen Antrieb, welche speziell zum Transport

Oben.  
Eine Kriegslokomotive der Baureihe 52 in der Endmontage bei der Berliner Maschinenfabrik AG im Oktober 1943. Es handelt sich hier um die 23. Lok von 52 geplanten Maschinen für diesen Monat.

Unten.  
Der Prototyp der Kriegslokomotive Br 52, mit der Ordnungsnummer 001, wurde nach der Fertigstellung und Auslieferung im September 1942 auf vielen Ausstellungen und Fahrten durch das gesamte Deutsche Reich der Bevölkerung vorgestellt. Im Hintergrund eine Lok der Baureihe 50, aus der die Baureihe 52 durch Änderungen und Vereinfachungen entstanden ist.





und zur Bedienung des schweren Eisenbahngeschützes Dora von der Reichsbahn beschafft wurde. Die bekannteste Kriegslok ist jedoch die der Baureihe 52. Diese Lokomotive wurde ab 1942 in großer Stückzahl gebaut, um den riesigen Nachschubbedarf der Wehrmacht in den besetzten Ostgebieten zu decken. Leider erhielt diese Lok auch eine traurige Berühmtheit, nämlich als Zuglok vor den Deportationszügen in die Vernichtungslager.

Je weiter sich die Fronten und Kampfgebiete von dem Kernland Deutschland entfernte, umso wichtiger wurden die Bahntransporte. Legte man ursprünglich keinen großen Wert auf die Beschaffung von neuem rollenden Material für die Reichsbahn (Kraftfahrzeuge und Flugzeuge waren wichtiger), so sah man doch jetzt ein, dass es notwendig wurde umzudenken. Dies hatte zur Folge, dass sich die deutschen Lokomotivfabriken zur Gemeinschaft der Großdeutschen Lokomotivhersteller (GGL) zusammenschloss und dem ab 1942 gegründeten Hauptausschuss Schienenfahrzeuge unterstand. Der HAS setzte sich zusammen aus dem ehemaligen DEMAG-Direktor Gerhard Degenkolb, dem Reichsminister Albert Speer sowie dem Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller und dem 1942 zum Staatssekretär für das Verkehrswesen ernannte Albert Ganzenmüller. Im Übrigen war es Ganzenmüller, dem es gelang, mit den äußerst schwierigen Nachschubproblemen an der Ostfront fertig zu werden.

Folgende Lokomotivfabriken gehören zu der GGL. Ihre Produktionszahlen bezogen sich für die BR 52 auf:

|                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| Henschel Kassel:                    | 1.050 Stck        |
| Floridsdorf Wien:                   | 1.053 Stck        |
| Schwartzkopff Berlin:               | 647 Stck          |
| Schichau Elbing:                    | 505 Stck          |
| MBA Babelsberg:                     | 400 Stck          |
| DWM/Posen:                          | 314 Stck          |
| Krenau (Oberschlesische Lokfabrik): | 264 Stck          |
| Krauss-Maffei München:              | 613 Stck          |
| Esslingen:                          | 250 Stck          |
| Jung Jungental:                     | 231 Stck          |
| Borsig: Berlin:                     | 542 Stck          |
| Skoda:Pilsen:                       | 153 Stck          |
| Graffenstaden Straßburg:            | 139 Stck          |
| <b>Gesamt:</b>                      | <b>6161 Stück</b> |

Oben.

Die 52 001 vor einer Lok der Baureihe 50, beide vorgespannt vor einem Sonderzug, der sich auf einer Rundfahrt zu allen Werken der Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivfabriken befindet, um das neue Modell der 52 001 Kriegslok vorzustellen.

Parallel zu den Fertigungen in den verschiedenen Lokomotivfabriken wurden auch noch Aufträge zur Herstellung von Lokomotivkesseln an unterschiedliche Hersteller vergeben. Dazu gehörten unter anderem die Mavag Werke in Budapest, Deutsche Werke-Kiel, Dupuis in Mönchengladbach und noch einige andere mehr.

Die Ordnungsnummern der Kriegslokomotiven der Baureihe 52 begannen mit der 52 001 und endeten mit der 52 9150.

Bei der Lok mit der Ordnungsnummer 52 001 handelte es sich um eine Vorauslok, welche zu Propagandazwecken mit einem Hakenkreuz auf der Rauchkammertür versehen wurde und zeitweise mit einem Fotografieranstrich im Deutschen Reich unterwegs war.

Bei den Loks mit den Ordnungsnummern 52 1850 bis 52 1986 handelte es sich um Kondentenderloks mit einem 5-achsigen Tender, bei den Nummern 52 1987 bis 52 2027 um Kondentenderloks mit einem 4-achsigen Tender.

Die späteren Rekonstruktionslokomotiven, die in der ehemaligen DDR mit einem leistungsfähigeren Kessel versehen wurden, erhielten die Ordnungsnummern 52 8001 bis 52 8200. Die Lokomotiven mit den Ordnungsnummern 52 9001 bis 52 9150 wurden von DDR-Reichsbahn mit einem Kohlestaub-

Unten.

Eine Kriegslokomotive der Baureihe 52, die von Krauss-Maffei im April 1943 ausgeliefert wurde und die Ordnungsnummer 52 3378 erhielt. Diese Lok ist mit dem Wiener Steifrahmentender K 4 T 30 gekuppelt und mit einem erweiterten Frostschutzsystem ausgerüstet (u. a. erkennbar an der Schornsteinabdeckung), wie es bei den Lokomotiven eingeführt wurde, die im Rußland einsetzbar waren.

## Die technischen Daten der Baureihe 52:

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Beschaffungspreis der Lok: | 179,000 Reichsmark  |
| Achsfolge:                 | 1E h2 = 1 Laufachse, 5 Kuppelachsen, 2 Zylinder Heißdampf |
| Geschwindigkeit:           | 80 km/h (Vorwärts und Rückwärts)                          |
| Lauftraddurchmesser:       | 850 mm  |
| Treibtraddurchmesser:      | 1.400 mm  |
| Achsstand:                 | 9.200 mm  |
| Länge über Puffer:         | 22.975 mm   |
| Leergewicht:               | 75,9 Tonnen   |
| Dienstgewicht:             | 84,0 Tonnen   |
| Gewicht des Tenders:       | 18,7 Tonnen   |
| Leistung indiziert:        | 1.620 PS  |







Oben.  
Das Rohstahllager einer  
Hammerschmiede. Hier  
lagern Knüppel, Brammen  
und Profilstähle, die für die  
Produktion der Lokomotiven  
benötigt werden.



Links.  
In der Konstruktionsab-  
teilung sind eine geistige  
Durcharbeitung und eine  
sorgfältige Vorbereitung  
äußerst wichtig. Stahl, Eisen  
und andere Werkstoffe  
müssen miteinander  
harmonieren, wenn später  
die fertige Lokomotive all  
den Anforderungen  
entsprechen soll, die in  
einem rauen Arbeitseinsatz  
auftreten werden.

Mitte links.  
Auf einem Abnahmetisch  
liegen zur Kontrolle Kolben,  
Schieberführungen,  
Voreilhebel, Schwingen,  
Kesselspeiseventile und  
Armaturstutzen.

Mitte rechts.  
Bevor die Kuppelstangen  
montiert werden, werden  
sie auf einem Stangen-  
meßtisch nochmals einer  
Kontrolle unterzogen. Der

tender wegen der schlechten Braunkohlenqualität  
ausgerüstet.

Bei der Baureihe 52 Kriegslok handelte es sich  
um eine vereinfachte Ausführung der Baureihe 50,  
welche schon seit den 30er Jahren im schweren  
Güterzugdienst bei der Deutschen Reichsbahn im  
Einsatz war und dort zuverlässig ihren Dienst ver-  
sah. Obwohl man für die Kriegslokomotiven der Bau-  
reihe 52 nur eine kurze Lebensdauer veranschlagt  
hatte, war sie dank ihrer Robustheit und Zuverläs-  
sigkeit noch bis weit bis in die späten siebziger Jah-  
re in der ehemaligen DDR und anderen Ostblock-  
ländern im regulären Plandienst eingesetzt.

Das häufigste Erscheinungsbild der BR52 war das  
mit dem Wannentender des Typs 2-2 T 30. Aller-  
dings kamen auch noch der Wiener Steifrahmen-  
tender und ein Kondentender mit 4 oder 5 Achsen  
von Henschel zum Einsatz. Der Kondentender soll-  
te den Abdampf der Lok abkühlen und dem Was-  
serkreislauf neu zuführen. Dies ermöglichte der Lo-  
komotive große Distanzen in den wasserlosen Step-  
pen Russlands zu fahren, ohne Wasser nachfassen  
zu müssen.

Nach der Kapitulation Deutschlands wurden noch  
einige Loks der Baureihe 52 fertig gestellt, welche  
zum Teil auch bei der Deutschen Bundesbahn ihren  
Dienst im schweren Güterzugdienst versahen.

Im Oktober 1962 wurde die letzte Lok der Bau-  
reihe 52 bei der Bundesbahn ausgemustert.

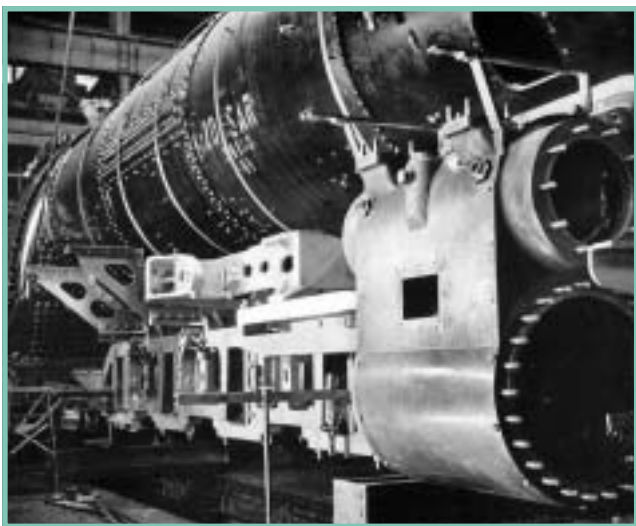
Sie versah bis zu diesem Tag treu ihren Dienst  
beim BW der Deutschen Bundesbahn in Duisburg-  
Wedau. ■



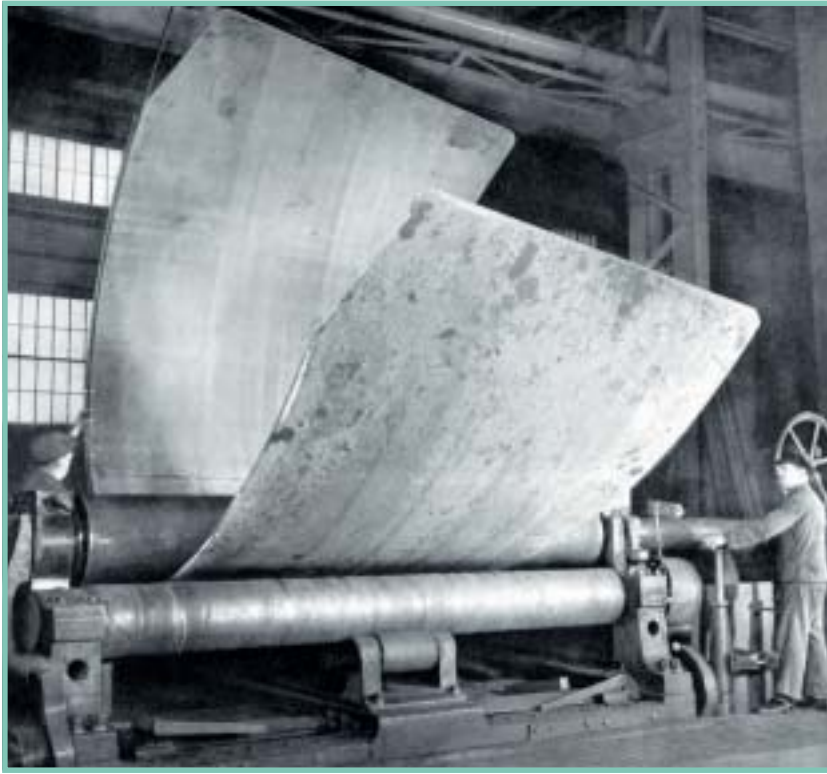
Silbermaßstab des  
Messtisches ermöglicht  
eine optische Vermes-  
sung mit einer Genauig-  
keit von 0,05mm.

Unten links.  
Die Lokomotive wächst mit  
jedem neu montierten Teil  
ihrer endgültigen Gestalt  
entgegen und lässt jetzt  
schon ahnen, welche  
urwüchsige Kraft einmal in  
ihr stecken wird.

Unten rechts.  
Die Kraft des Dampfes wird  
über die Kolben, die  
Steuerung und die Treib-  
stangen auf die Antriebs-  
räder übertragen und bringt  
somit, wie zum Beispiel bei  
der Br 52, 1620 PS auf die  
Schienen.







Oben links.  
Das Blech für den Stehkesselmantel wird mittels einer Biegemaschine in seine Hufeisenform gebogen.

Oben rechts.  
Der Kessel einer Dampflokotive in der hydraulischen Nietanlage.

Mitte links.  
Die Stehbolzen, besonders die Gelenkstehbolzen der Lokomotive erfordern bei der Bearbeitung und beim Einsetzen eine außergewöhnliche Sorgfalt.

Mitte rechts.  
Mit einer riesigen Bohrmaschine werden die Schraubenlöcher in den Barrenrahmen gebohrt.

Unten rechts.  
Alle Baugruppen müssen immer wieder geprüft werden. Hier der fertige Kessel auf dem Prüfstand, wo er die Dampfdruckprobe zu bestehen hat.

