

Kriegslokomotiven in N

Im Jahre 1942 zeigten sich mehr und mehr Engpässe bei der Lieferung von Lokomotiven für den Krieg. Die beauftragten Firmen waren überlastet, durch Bombardierung der Firmen konnte die Serien 50er nicht rechtzeitig geliefert werden. So reifte der Plan, die Loks zu entfeinern und überflüssige Bauteile zu vereinfachen bzw. wegzulassen. So sind die letzten Lieferserien der Baureihe 50 als 50 ÜK geliefert worden. Von der erwähnten BR 50 wurden immerhin 3.146 Loks in Dienst gestellt. 1942 wurden die letzten fünf Loks der Lieferserie 50 2773 bis 2777 als Prototyp der neuen BR 52 ausgeliefert. Sie bekamen die Nummern 52 002 bis 52 006. Die neue 52er hatte die gleichen Hauptabmessungen wie die BR 50 und hatte einen Achsdruck von 15 t. Damit war sie freizügig auf allen Strecken einsetzbar. Sie konnte vorwärts und rückwärts jeweils 80 km/h fahren. Fortan wurden diese Loks als KDL 1 geführt.

Die Wehrmacht hatte einen Riesenbedarf an Lokomotiven, zeigte sich doch recht bald, dass für die Riesenentfernungen in der besetzten UdSSR die eigentlich vorgesehenen Kraftfahrzeuge bei weitem nicht ausreichten. Neu war auch, dass für einzelne Teile der Lok andere Firmen zu liefern mussten, bekannt sind die RAX-Werke in Wien, eine Tochter der Fa. Henschel und Sohn. Sie produzierten viele Wannentender BA 2'2'T30 für die Kriegsloks. Mit dem Bau der Loks wurden fast alle Lok-Fabriken im besetzten Europa beauftragt. Bis 1945 wurden 6.141 Loks gebaut, fast doppelt so viel wie die BR 50. Aus vorgefertigten Teilen lieferten die Firmen bis 1949 weitere 300 Loks. Vorgesehen waren die Loks für eine Lebensdauer von ca. 10 Jahren, die Materialersparnis und die Verwendung sogen. Heimwerkstoffe brachten es mit sich, dass die Loks häufiger zur Reparatur anstanden.

In den Weiten Russlands gab es nicht so viele Stellen, wo die Loks Wasser aufnehmen konnten. So kam man auf die Idee es mit Kondensationsloks zu probieren. Hier war ein anderer Tender erforderlich, anfangs die Bauart 3'2'T16 Kond und als der Zulieferer in Lieferengpass kam auch der verkürzte Tender 2'2'T13,5 Kond zum Einsatz. Ein Nebeneffekt der Kond-Loks war, dass die Loks kaum Abrauch entwickelten und daher von Tieffliegern übersehen wurden.

Jeweils über 1.000 Loks baute die Wiener Fa. Florisdorf und Henschel & Sohn; jeweils mehr als 500 Loks außerdem die Fa. Schwarzkopff, Berlin, Borsig, Krauss-Maffei und Schichau.

Nach dem Krieg war die Lok in halb Europa verstreut. Alle Staatsbahnen der ehem. besetzten Länder hatten die Lok im Bestand, zudem gab es noch Rückforderungen (Frankreich, Belgien) an Loks die dort gebaut wurden. Größere Stückzahlen der BR 52 hatten die UdSSR und Polen mit jeweils über 1.000 Loks. Die Reichsbahn (Ost) hatte anfangs 1150 Loks im Bestand; die Reichsbahn (West) rd. 700 Loks. Von diesen waren 1945 nur wenige betriebsfähig. Für die DR war die Lok unverzichtbar; bei AW-Aufenthalten wurden die kriegsbedingten Vereinfachungen zurückgebaut, rund 200 Loks bekamen einen neuen Kessel und firmierten fortan als BR 52.80. Die BR 52 hielt sich in der DDR bis Ende der 80er Jahre. Anders in den Westzonen: Hier gab es genügend Loks der BR 50, sodass auf die BR 52 verzichtet werden konnte. Nachkriegslieferungen dienten

auch als Versuchsloks; u.a. wurden 2 Loks mit Frano-Crosti Abdampfvorwärmer 1950/51 ausgerüstet und wegen des höheren Achsdrucks wurden sie der BR 42.90 zugeordnet. Schon nach 10 Jahren wurden die Loks ausgemustert. Bis 1963 waren alle Loks der BR 52 bei der DB ausgemustert; der große Aderlass war 1954, als auf einen Schlag über 650 Loks ausgemustert wurden.

Die zweite Kriegslok war die BR 42. Sie war erforderlich geworden, da nach Meinung der Wehrmacht eine Güterzug-Lok für 17 t Achslast noch fehlte. Für 20 t Achslast gab es ja die BR 44, die ja auch im Krieg weitergebaut wurde. Flugs machte man sich an die Arbeit und heraus kam eine neue Lok, die Ähnlichkeiten mit der BR 52 hatte, aber einen dickeren Kessel aufwies und als KDL 3 firmierte. Neu war u.a., dass die Lampen nicht mehr auf der Pufferbohle waren, sondern im Zylinderblock. Mit Hochdruck arbeitete an der Realisierung der Lok, doch erst 1944 konnten die ersten Serien-Loks fertig gestellt werden. Geplant waren 15.000 Loks des Typs, aber die rücklaufende Front und Zerstörung bzw. Beschädigungen der Werke erschwerten sehr den Bau der Lok. Ende 1943 senkte man den Bauumfang auf 3.500 Loks und vergab die in sieben Losen je 500 Loks an die Lokbau-Fabriken. Mit Hochdruck wurden die Loks gebaut; man nahm dabei wohl Qualitätsmängel in Kauf. So neigten später die Kessel zur Korrosion, ein Kesselknall 1951 der 42 1893 auf der Moselstrecke führte dann doch dazu, dass bei der DB die Loks schnell auf dem Abstellgleis landeten. Insgesamt 1061 Loks wurden bis 1949 gebaut; die letzten Loks von Florisdorf, die meistens ins Ausland verkauft wurden. In der polnischen Firma Cielgelski (Posen) wurden nach Zeichnungen der DRB 42er 1945/47 gebaut, die in Polen als Ty 43 liefen. Von den besagten 1061 Loks der BR 42 verblieben 701 Loks bei der DR (West) und 49 bei der DR (Ost). Hinzu kommen noch 21 Loks bei den SAAR- Bahnen.

Bei der DB war den neuen Loks kein langes Leben beschieden. Die Fertigungsmängel und Überlastung der AWs führten dazu, dass um 1952 schon die meisten DB- Loks auf „z“ gestellt waren. Von den 701 Loks waren nur 119 Loks im Betriebsdienst, die Mehrzahl bei den SWDE (französische Zone). Auch hier war der große Aderlass 1954, als bis auf 10 alle Loks ausgemustert wurden. 1957 erbt die DB 42er von den SAAR Bahnen. 1962 wurden sie ausgemustert. Bei der DR hielt sich die BR 42 bis 1968.

Kriegsloks in Modell

Die N_ Bahner mussten bis 1973 warten, bis die erste Kriegslok in N erschien. Es war die 52 1234 von Minitrix und der zweite 1'E Kuppler in N. Im Gegensatz zum Fleischmann Modell der BR 050 hatte sie den Motor im Kessel und alle 5 Treibräder waren angetrieben. 1979 bekam die Lok eine neue Nummer. Dann war lange Ruhe mit Kriegsloks. 1999 brachte Minitrix die 52 mit überarbeiteten Fahrwerk und Steifrahmen-Tender heraus. 2002 kam die Franco-Crosti 42 9000 heraus, zusammen mit der Ex-Saar Lok. 2004 waren alle Loks aus dem Katalog verschwunden. 2013 erschien nochmal die Franco-Crosti-Lok 42 9001. 2011 trat Fleischmann auf den Plan: als Erstling lieferten sie die Nachkriegslok 52 1817. Seither sind eine Reihe Varianten erschienen. Der jüngste Hersteller von Kriegsloks ist Arnold mit der 42er. Es ist die erste 1'E Lok der Firma. 2016 angekündigt; im März 2020 ausgeliefert und ist die erste 42 in N.

Klaus Kosack (2020)

Kriegsloks in N (Auswahl)

Bestel Inr.	Bauzeit	Lok-Nr.	Ausstattungsmerkmale	Vorbild	Bild
Ar 2333	2020	42 512	DRB, Witte, Wannentender 2'2'T30 Scheibenrad, grau	1944-1954 Nach 1945: BBÖ Bw Gloggnitz	
Ar 2429	2020	42 555	DB, Witte, Wannentender 2'2'T30 Scheibenrad	1944-1954 Bw Bamberg	
Ar 2335	2020	42 848	DR. Witte, Wannentender 2'2'T30 Scheibenrad	1945-1968 Bw Pasewalk	
MT 12406	2002	42 9000	DB, Wagner, Wannentender 2'2'T30 Franco-Crosti	1951-1959 Bw Bingerbrück	

MT 16531	2013	42 9001	DB, Wagner, Wannentender 2'2'T30 Franco-Crosti	1951- 1960 Bw Binger- brück	
Flm 7152 08	2014	52 705	DR, Wagner, Giesl- Ejektor, MV Wannentender 2'2'T30	1944- 1980 Bw Hoyers- werda	
MT 2051	1973- 1979	52 1234	DB, Witte; Wannentender 2'2'T30	1944- 1957 Bw Kirn	
Flm 7152 05	2012	52 1413	DRG, ohne, Wannentender 2'2'T30, grau	1943- 1975 Bw Witten- berg	
Flm 7152 01	2011	52 1817	DB, Witte; Wannentender 2'2'T30	1946- 1954 Bw Minden	

MT 12616	2003	52 1911 Kond	DB, Witte, Tender 3'2'T16 Kond	1943- 1945 Bw Kirch- weyhe PKP Ty 2-2	
MT 12618	1999-2003	52 2448	DB, Witte, Steifrahmentender 2'2'T30	1943- 1954 Bw Osnab- brück	
Flm 7152 13/ 83	2019	52 2606	DB, Witte, Wannentender 2'2'T30, Digital mit Sound	1943- 1954 Bw Haltingen	
Flm 7152 10	2014	52 2608-9	DR, Witte, Wannentender 2'2'T30	1943- 1975 Bw Dresden	

Flm 7152 06	2012	52 2614	DR, ohne, Wannentender 2'2'T30	1943- 1983 RBD Berlin	
MT 12409	2002-2003	52 3329 Ex SAAR	DB, Witte; Wannentender 2'2'T30	1945- 1962 Bw Homburg (Saar)	
Flm 7152 02	2011	52 5642-5	DR, Witte, Wannentender 2'2'T30, General- Reparatur, MV	1943- 1977 Bw Bautzen	