



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 19

Dampflokomotive bereichert private Sammlung

Gladenbach. Es wurde, von Eisenbahnfreunden weitgehend unbeobachtet, eine Dampflokomotive ins nördliche Hinterland gebracht, die dort wohl eine dauerhafte Bleibe erhält.

Nach dem Ende des planmäßigen Dampfbetriebes 1972 kamen Dampflokomotiven nur noch auf der Durchreise ins Hinterland.

Jetzt erhält ein Prunkstück einen festen Platz im Hinterland. Die Lok wurde in einem Gleisanschluss auf einem Werksgelände in einer Halle untergebracht.

Bei der Dampflokomotive handelt es sich um die 52 8087-0. Diese Lok wurde 1943 von Henschel in Kassel unter der Fabriknummer 27623 gebaut und mit der Betriebsnummer 52 2455 von der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommen.



Das Ziel ist fast erreicht: Die zur Sammlung gehörende Köf – Abkürzung für Kleinlok mit Ölmotor und Flüssigkeitsgetriebe – bringt die Dampflokomotive von der Strecke in eine Halle. Solche Köfs waren auch auf den heimischen Bahnstrecken im Einsatz

© Stefan Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Die Loks der BR 52 waren so genannte Kriegslokomotiven und stellten eine kriegsbedingt vereinfachte und entfeinerte Ausführung der BR 50 (siehe Teil 9 dieser Serie) dar. Mit dieser Konstruktion wollte man ab 1942 Zeit und Material sparen und somit die Produktionszahlen erhöhen.

Kriegsloks wurden zu Friedensloks

Ursprünglich sollten 15000 Stück in zwei Jahren gebaut werden, es blieb aber inklusive aller Nachkriegslieferungen bei etwas über 6700 Exemplaren. Damit ist die BR 52 die weltweit meistgebaute Dampfloks und nach einer in der damaligen Tschechoslowakei für viele Ostblockstaaten gebauten Dieselloks die weltweit meistgebaute Lok überhaupt. Ursprünglich waren diese Loks nur für eine Einsatzdauer von fünf Jahren ausgelegt, da das NS-Regime in seinem menschenverachtenden Größenwahn der Meinung war, den Krieg in dieser Zeit gewinnen zu können.

Nach dem Kriegsende wurden die Loks dann zu einer unverzichtbaren Stütze für den Wiederaufbau des zerstörten Europas. Viele Ostblockstaaten konnten bis in die 1990er-Jahre nicht auf diese Loks verzichten. Die letzten werden noch heute bei einer Kohlenmine in Bosnien eingesetzt.

Auch der Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR war klar, dass sie noch lange nicht auf die Loks verzichten konnte. Deshalb wurden dort 200 Stück in das Rekonstruktionsprogramm aufgenommen, es ging darum, die Loks konstruktiv zu verbessern.

Dies umfasste das Ertüchtigen der Loks für die nächsten Jahre, das Rückgängigmachen von Entfeinerungen und das Beheben von Konstruktionsfehlern.

Die von 1960 bis 1967 rekonstruierten Loks der BR 52 wurden als 52 8001 bis 52 8200 eingereiht. Selbst nach der Wende waren noch weit über 100 Stück vorhanden, viele davon waren noch voll betriebsfähig, etliche waren aber so genannte Dampfspender. Dabei ging es darum mit den alten Dampfloks für die DDR-Mangelwirtschaft Warmwasser oder Dampf zu erzeugen.

Baureihe war bis nach der Wende unverzichtbar

Sehr oft wurden dafür alle Teile, die nicht unbedingt für die Dampferzeugung notwendig waren entfernt und es blieb oft nur ein Kessel auf Rädern mit Führerhaus und Tender übrig. Besser erging es der 52 8087-0, sie wurde dem Bw Berlin-Schöneweide zugeteilt, in dem die letzten 52er der DR zusammengezogen wurden und war dort bis Dezember 1993 im Einsatz.

Später wurde sie verkauft und von Eisenbahnfreunden in Süddeutschland eingesetzt. Bereits Ende der 1990er-Jahre wurde sie abgestellt, da ihre Untersuchungsfristen abgelaufen waren.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Vergangenes Jahr wurde sie verkauft und ins Dampfloswerk im thüringischen Meinigen gebracht, wo sie bis vor kurzem äußerlich hergerichtet wurde. Am 7. Mai gegen 19.20 Uhr kam die Lok dann in Marburg an, wo sie „übernachtete“, bevor es am nächsten Morgen weiter ging und das Ziel noch vor 8 Uhr erreicht wurde.

Da die Lok nur äußerlich und rollfähig, jedoch nicht betriebsfähig aufgearbeitet wurde, wurde sie auf ihrem Weg ins Hinterland von der Meininger Werksdiesellok 202 563-3, die unter anderem für solche Fälle vorgehalten wird, geschleppt. Nach der Ankunft begannen die Meininger Spezialisten mit der Montage der Triebwerksteile, die für die Überführung abgebaut worden waren. An ihrem neuen Standort bereichert sie auf einem für die Öffentlichkeit nicht zugänglichem Privatgelände im oberen Edertal eine kleine Privatsammlung, die bereits zwei Dieselloks umfasst.

Es sind dies die 323 210-5 und die 364 786-4. Alle drei sind in einer Halle - geschützt vor Witterung, Vandalismus und dem Besuch von Souvenirjägern - untergebracht.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 17.05.2013 17:46 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de