



# Baureihen 50, 52 und 42

Güterzug-Dampflokomotiven mit  
der Achsfolge 1'E der DRG, DB und DR

Horst J. Obermayer  
Manfred Weisbrod  
Hans Wiegard



Horst J. Obermayer  
Manfred Weisbrod  
Hans Wiegard

# Baureihen 50, 52 und 42

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Angaben sind unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8375-2038-5

© 2018 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlag, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe digitaler Systeme und Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

- Zum Titelbild: Die große Aufnahme zeigt die 50 5016, eine von der Deutschen Reichsbahn im Rahmen einer Rekonstruktion umgebaute und später mit einer Ölfeuerung ausgestattete Lokomotive der Baureihe 50, neben der 42 845 im Juli 1966 im Bw Angermünde. Auf den beiden kleinen Aufnahmen sind die 52 3420 der Deutschen Reichsbahn vom Bw Merseburg (aufgenommen 1962) und die 50 2966 (052 966) der Deutschen Bundesbahn, fotografiert im Januar 1971 in Hof, zu sehen.  
FOTOS: M. DELIE, G. ILLNER/ARCHIV CLAUS UND J. NELKENBRECHER
- Zum Rückseitenbild: Noch mit den großen Windleitblechen präsentiert sich hier die 50 1430 der Deutschen Bundesbahn. Die Aufnahme ist in den 1950er Jahren im Raum Frankfurt entstanden. FOTO: R. PALM
- Text: Baureihen 50 und 52: Horst J. Obermayer, Manfred Weisbrod (Seiten 12 bis 85 und 92 bis 167)  
Baureihe 42: Hans Wiegard, Manfred Weisbrod (Seiten 174 bis 238)
- Redaktion: Andreas Ritz
- Mitarbeit: Konrad Koschinski
- Koordination: Karlheinz Werner
- Satz: Regina Doll
- Layout: Kathleen Baumann, Regina Doll
- Einbandgestaltung: Kathleen Baumann
- Preprint: Fabian Ziegler
- Gesamtherstellung: hofmann infocom GmbH, Nürnberg



### Konrad Koschinski,

Jahrgang 1952, stammt aus Niederbayern. Nach dem Umzug ins Württembergische erlebte er 1963/64 noch den Dampfbetrieb mit 64ern auf der Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen. Sein Studium in Berlin schloss er mit einer Diplomarbeit über die stadtplanerischen Aspekte der Integration der noch von der Reichsbahn betriebenen S-Bahn ins West-Berliner Nahverkehrssystem ab. Seitdem arbeitet er als freier Journalist, ab 1999 vor allem als Autor des Eisenbahn-Journals und Verfasser zahlreicher Beiträge und Sonderausgaben.

FOTO: PRIVAT

## Elftausend 1'E-Zwillinge

Maschinen mit der Achsfolge 1'E, also Fünfkuppler mit Vorlaufachse, fanden in Deutschland zuerst als Dreizylinder-Lokomotiven große Verbreitung. In sehr hoher Stückzahl beschafften die Preußischen Staatseisenbahnen, außerdem die Staatseisenbahnen Badens, Sachsens und Württembergs die G 12 (DR-Baureihe 58). Ab 1937 erschienen die Einheitslokomotiven der Baureihe 44 mit Drillings-Triebwerk in Großserie. Die ebenfalls ins Typenprogramm von 1925 aufgenommene Baureihe 43 mit zwei Zylindern konnte sich nicht durchsetzen, es blieb bei nur 35 Exemplaren.

Doch dann glückte den Konstrukteuren der sprichwörtlich „große Wurf“ mit den ab 1939 gelieferten 1'E h2-Maschinen der Baureihe 50. Die Leistung dieser Loks mit Zwillings-Triebwerk reichte nicht an die der 44er heran, im Flachland eigneten sie sich aber durchaus für den schweren Güterzugdienst und sie konnten dank ihrer Achslast von maximal 15,2 Tonnen auch Nebenbahnen befahren. Bis 1944 erhielt die Deutsche Reichsbahn 3141 Exemplare. Darüber hinaus wurden einige Loks direkt an die Belgische Staatsbahn geliefert und nach dem Krieg für die Polnische Staatsbahn gefertigt. Hinzu kamen 1956/57 sieben auf 50er-Fahrwerken aufgebaute und mit 52er-Kesseln ausgerüstete Maschinen für die Deutsche Bundesbahn.

Aus der zur Übergangskriegslokomotive „entfeinerten“ 50 ÜK ging die noch weiter vereinfachte, ab 1942 massenhaft beschaffte Kriegslok der Baureihe 52 hervor. Bis 1945 wurden rund 6200 Stück an die DRB geliefert. Mit ins Ausland gelieferten und nach dem Zweiten Weltkrieg dort fertiggestellten oder komplett neu gebauten Maschinen sowie 84 Fertig- und Neubauten für die DR (West) bzw. DB kamen über 500 Exemplare hinzu. Die genaue Stückzahl wird wohl niemand mehr ermitteln, jedenfalls wurden insgesamt mehr als 6700 Lokomotiven der Baureihe 52 hergestellt, mithin in einer von keiner Dampfloktypen in Europa übertroffenen Menge.

1944 begann die Serienproduktion der „schweren Kriegslok“ der Baureihe 42, auch sie eine Zweizylinder-Maschine mit der Achsfolge 1'E, aber um etwa zehn Prozent leistungsfähiger und wegen ihres höheren Gewichts nur für Hauptstrecken geeignet. Bis Kriegsende kamen inklusive der zwei schon 1943 gebauten Prototypen 844 Lokomotiven in den Reichsbahn-Bestand, weitere 217 Exemplare wurden nach dem Krieg an deutsche Bahnen und ins Ausland geliefert – mithin insgesamt 1061 gebaut, nur etwa ein Achtel der geplanten Stückzahl. Letztlich summierte sich die Anzahl der Loks aller drei 1'E h2-Typen auf rund 11 000!

Dieser aus Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals entstandene Sammelband dokumentiert die Technik und den Einsatz der drei Baureihen. Die 42er spielten bei der Bundesbahn kaum mehr eine Rolle, die Reichsbahn in der DDR konnte sie trotz eines recht kleinen Bestandes erst gegen Ende der 1960er Jahre entbehren. Bei der DB behielt – nach dem frühen Ausscheiden der 52er – bis in die 1970er Jahre hinein die Baureihe 50 eine herausragende Bedeutung für den Güterzugdienst. Bei der DR prägte vor allem die Baureihe 52 den Güterverkehr, unverzichtbar blieben aber auch die 50er. Von den Reko-Maschinen der Baureihen 50<sup>35</sup> und 52<sup>80</sup> konnten sich viele bis in die 1980er Jahre behaupten.

KONRAD KOSCHINSKI



## Baureihe 50

GALERIE	Baureihe 50	6
ENTWÜRFE	Die Achsfolge 1'E setzt sich durch	12
BAUAUSFÜHRUNG UND TENDERBAUTEN	Überaus geglückt	16
VERSUCHSERGEBNISSE DES LVA GRUNEWALD	Betriebssicher und wirtschaftlich	24
ÜBERGANG ZUR KRIEGSLOKOMOTIVE	Entfeinerung der Konstruktion	26
LIEFERFIRMEN UND SONDERBAUARTEN	Über 3000 Exemplare	30
BAUREIHE 50 BEI DER DB	Lange unverzichtbar	34
BAUREIHE 50 BEI DER DR	Nur gut 300 Stück	60
BAUREIHE 50.40 – DR-NEUBAULOK	Sparsam im Kohleverbrauch	72
DIE BAUREIHE 50 IM AUSLAND	In halb Europa anzutreffen	78
ERHALTENE 50ER	Museal und als Denkmal	84
TECHNISCHE DATEN	Hauptabmessungen Baureihe 50	85

## Baureihe 52

GALERIE	Baureihe 52	86
VON DER BAUREIHE 50 ZUR 52	Fließender Übergang	92
KONSTRUKTIVE AUSFÜHRUNG	Viel Material gespart	96
LIEFERUNGEN	Massenproduktion	106
VERSUCHE	Viel Arbeit für Grunewald	114
KONDENSLOKOMOTIVEN	1000 Kilometer ohne Wasserfassen	118
TENDERBAUARTEN	Wannentender setzt sich durch	122
DEUTSCHE BUNDESBAHN	Licht und Schatten	126
DEUTSCHE REICHSBAHN	Unverzichtbar bis zur Wende	136
AUSLAND	In vielen Ländern hochgeschätzt	154
DENKMAL ODER SCHROTT	Wo sind sie geblieben?	162

## Baureihe 42

GALERIE	Baureihe 42	168
EINFÜHRUNG	Schwere Kriegslok	174
BAUGESCHICHTE	Langwierige Entwicklung	176
42 0001 UND 42 0002	Zwei Prototypen	186
SERIENAUSFÜHRUNG	Barrenrahmen und Stehbolzenkessel	190
LIEFERUNG UND EINSATZ BIS 1945	Rund 1000 Stück	200
ZEIT NACH 1945 – DR	Lange durchgehalten	204
ZEIT NACH 1945 – DB	Großer Bestand – geringer Bedarf	216
ZEIT NACH 1945 – AUSLAND	In vielen Ländern zuhause	230
QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS		239

# BAUREIHE 50







## Auch rückwärts flott

Schleptenderloks durften mit dem Tender voraus oft nur 50 km/h schnell fahren. Die Baureihe 50 hingegen sollte vorwärts wie rückwärts gleich schnell fahren, was im Reisezugdienst vorteilhaft war (052 475 im April 1973 bei Hartmannshof).

FOTO: J. NEIKENBRECHER



## 2500 t in der Ebene

Auf Strecken mit geringen Steigungen konnte man der Baureihe 50 auch schwere Güterzüge anvertrauen. Von Crailsheim nach Heilbronn war wegen der Topografie zuweilen aber eine Vorspannlok erforderlich (Crailsheim, 1971).

FOTO: J. NELKENBRECHER