

Sonderausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

II/96

DM 19,80
sfr 20,50
öS 150,-

Die Baureihe 52

Manfred Weisbrod
Horst J. Obermayer

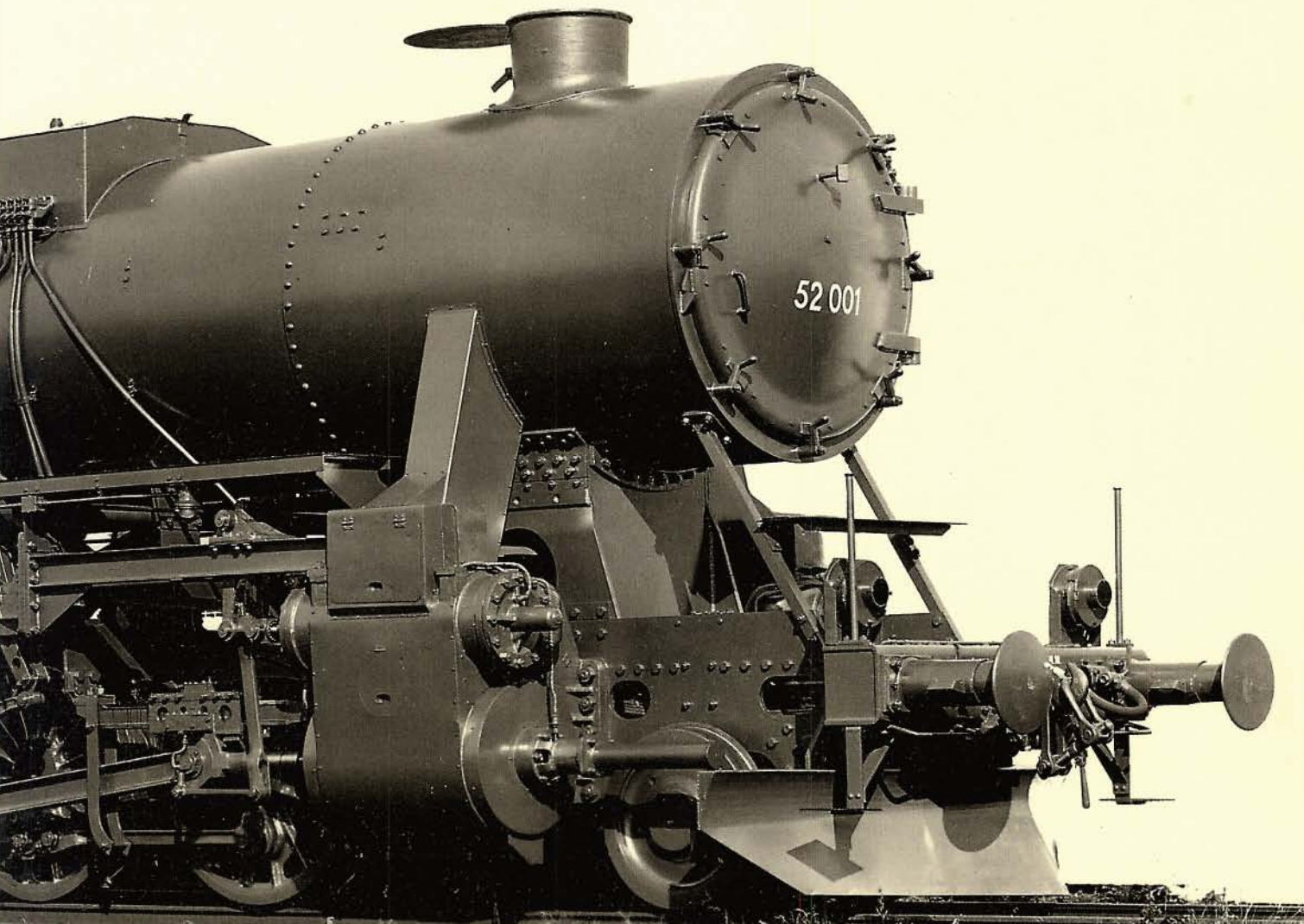


Bild 2: 52 8080 mit Güterzug 65 231 dampft am 25. Februar 1987 bei Großschweidnitz (Strecke Löbau – Ebersbach) durch die winterliche Lausitz. **Abb.: J. Högemann**

Bild 1 (Titel): Die am 12. September 1942 fertiggestellte 52 001 war die erste von über 6000 gebauten Lokomotiven der Baureihe 52. **Abb.: Sammlung Asmus**

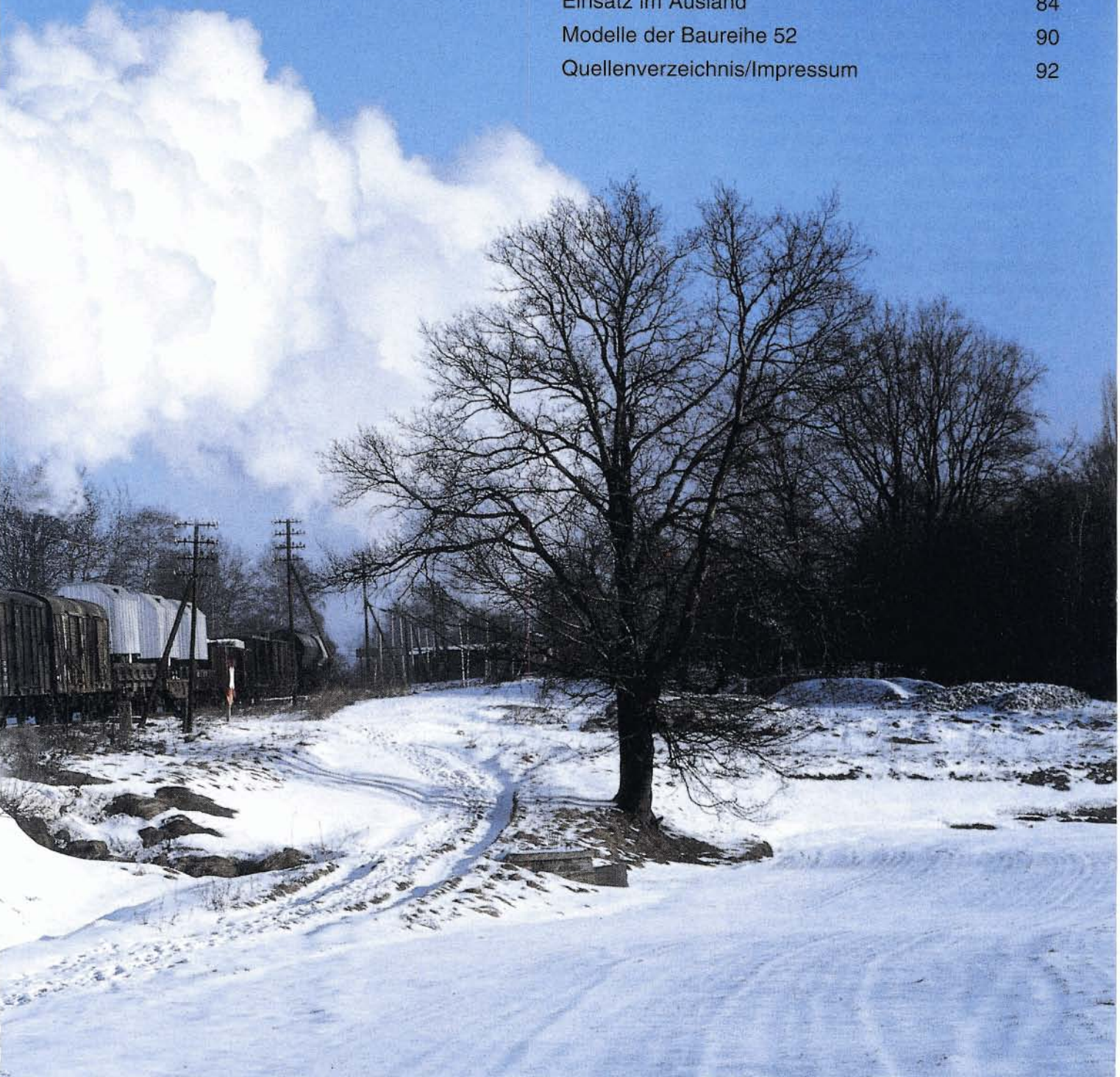
Bild 182 (Rückseite; kleines Foto): 52 6666 fungierte bei den Dreharbeiten für den Fernsehfilm "Emil, der Versager" als Statist (Berlin-Pankow, 11. Mai 1981). **Abb.: J. Nelkenbrecher**



Inhalt

Seite

Vorwort	6
Einführung	8
Die Änderung des DRG-Beschaffungsprogramms zugunsten der Kriegslok	10
Die konstruktive Ausführung	14
Die Lieferungen der Standardausführung	24
Versuche und Versuchslokomotiven	34
Kondenslokomotiven	39
Tenderbauarten	44
Die Baureihe 52 bei der DB	47
Betriebseinsatz bei der DB	53
Die Baureihe 52 bei der DR	58
DR-Beheimatungen zum 31. März 1972	80
Ausklang	83
Einsatz im Ausland	84
Modelle der Baureihe 52	90
Quellenverzeichnis/Impressum	92



Vorwort

Die Geschichte von 25 Dampflokomotiv-Baureihen haben wir in der Reihe der Sonderjournale bereits behandelt: 01, 01¹⁰, 03, 03¹⁰, 18⁴⁻⁶, 23, 38¹⁰⁻⁴⁰, 39, 41, 042, 043, 44, 55, 56, 58, 65, 65¹⁰, 66, 82, 83¹⁰, 86, 94, 95, 98³ und 98⁹⁻¹¹ – eine wirklich stolze Bilanz. (Dabei sind die in derselben Reihe erschienenen Elektrolokomotiven nicht mitgerechnet.)

Die 26. "Dampflok-Monographie" ist nun der Baureihe 52 gewidmet. Diese wird nicht etwa erst jetzt ausführlich in Wort und Bild beschrieben, weil $2 \times 26 = 52$, sondern aus den Gründen, die unsere beiden vielfach bewährten Fachautoren Manfred Weisbrod und Horst J. Obermayer in der Einleitung nennen.

Ab 1983 wurde die Serie der Baureihenporträts pro Jahr noch zusätzlich um zwei interessante Streckenporträts im mitteleuropäischen Raum erweitert. Wegen der starken Nachfrage von seiten der Leserschaft nach immer neuen Themen wurde ab Ende der achtziger Jahre mit den Eisenbahn-Journal-Specials eine neue Reihe ins Leben gerufen, in der nunmehr auch die ersten vergriffenen Sonderjournale in teils korrigierter, teils stark bearbeiteter und/oder völliger Neuauflage bald wieder erscheinen konnten.

Als Beispiele für Bahnstreckenporträts seien die inzwischen neu aufgelegten Sonderpublikationen über Gotthardbahn, Arlbergbahn, Erzbergbahn und Frankenwaldbahn genannt.

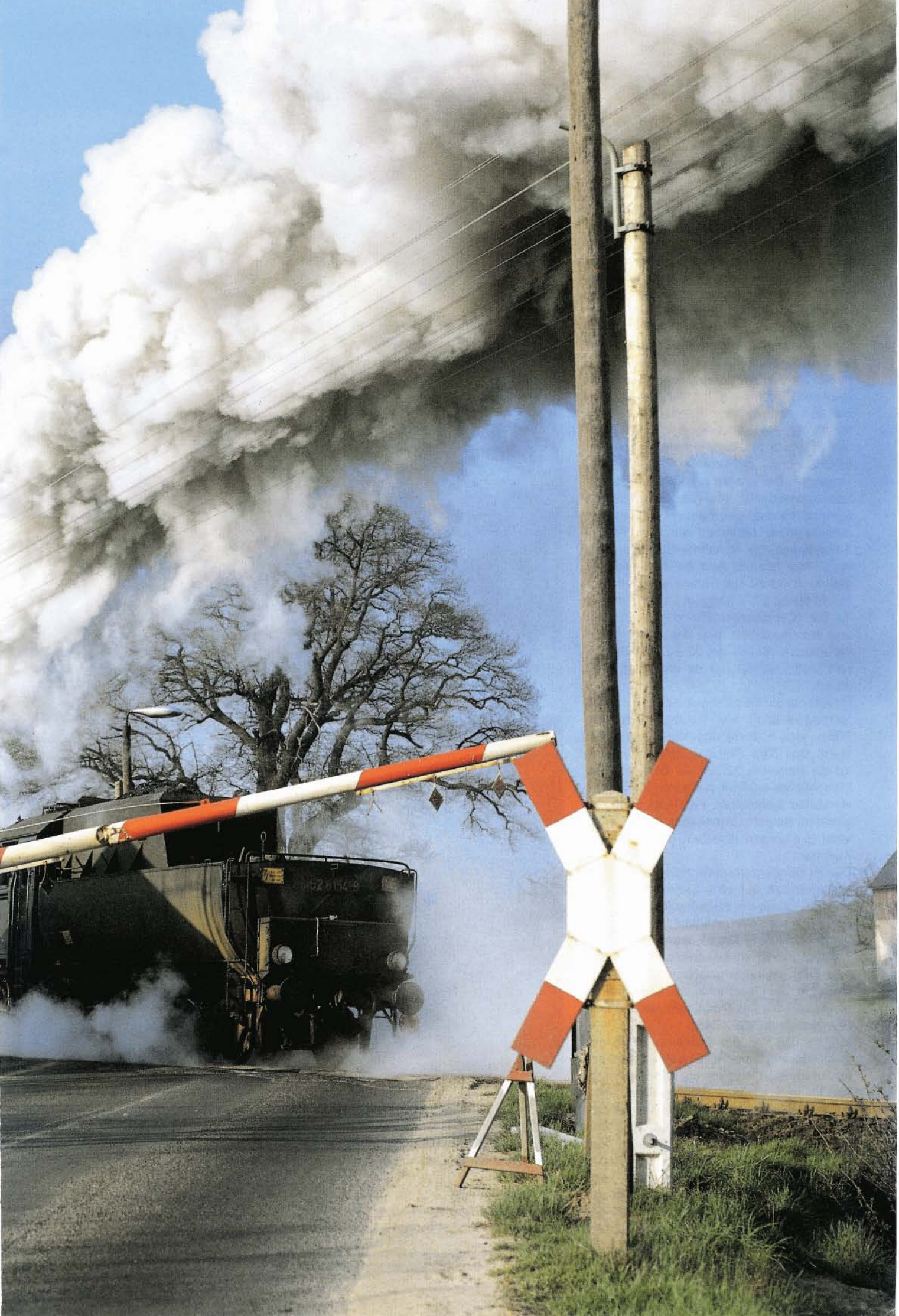
Bitte beachten Sie dazu auch unsere Bestellkarten für Specials und Sonderausgaben! Gut informiert Sie hierüber auch der Katalog des Hermann Merker Verlags, der jederzeit gegen frankierten Rückumschlag angefordert werden kann.

Übrigens versuchen wir, dem Trend der Zeit folgend, den Dampflokbaureihen-Monographien Videofilme mit demselben Thema zur Seite zu stellen. Es entstehen so optimale technisch-eisenbahngeschichtliche Dokumentationen. Bisher können wir Ihnen Videos mit Dampflokporträts der 01 066, der 01 519, der Baureihen 38, 39, 44, 52 (also passend zu dieser Sonderausgabe!), 58, 86 und 95 anbieten! Außerdem gibt es bei uns sechs Videokassetten von Horst J. Obermayer, auf denen er die deutschen Dampflokbaureihen von 01 bis 99 vorstellt.

Dem am Schluß der Einleitung geäußerten Wunsch unserer beiden Autoren, dieses Sonderjournal möge einen Beitrag dazu leisten, die völlig unübersichtliche Geschichte der Kriegslokbaureihe 52 etwas aufzuhellen, können sich Herausgeber und Verlag nur anschließen!

Bild 3: Das muß ein schwerer Güterzug gewesen sein, den die 52 8154, eine DR-Rekolok mit Neubaukessel, mit prächtiger Dampfahne am 5. Mai 1980 bei Gelenau (Strecke Kamenz – Arnsdorf) nachgeschoben hat! **Abb.: J. Nelkenbrecher**





Einführung

Die große Monographie über die Baureihe 52 ist noch nicht geschrieben, wenngleich es einige verdienstvolle Publikationen von Griebel/Wenzel und A. Gottwaldt über eine der jüngsten Entwicklungen der DRG gibt. Das liegt an der Fülle der gebauten Lok und an deren ungesicherten Schicksalen, die sie über ganz Europa verstreut haben. Es liegt sicher auch an den vielen Lokomotivbewegungen, die nach Kriegsende stattgefunden haben, an der Abfuhr als Reparationsleistung, als Übergang von einer Bahnverwaltung zur anderen.

Welch begrenzten Wert alle vorhandenen und künftigen Statistiken und Lieferlisten haben werden, mag eine Überlieferung von Wolfgang Petznick demonstrieren, der im Bw Brandenburg im Spätsommer 1945 miterlebte, wie russisches Personal mit der auf Flachstellen klappernden hellgrünen 52 063 einfuhr und eine Umrißbearbeitung verlangte. Die konnte man aber nicht geben, weil weder überflur noch unterflur eine Radsatzdrehbank vorhanden war. Im Bw standen aber fabrikneu die 52 5372 bis 5374, die es vom Abnahme-Raw Brandenburg-West nur bis zum Bw Brandenburg geschafft hatten. Die Russen strichen über Nacht die 52 5372 hellgrün an, schraubten ihr die Nummernschilder der 52 063 an und verschwanden. Das Bw stellte die ihr verbliebene 52 063 als 52 5372 in Dienst, und kein Chronist hat es bis heute registriert.

Das ist nur ein Beispiel aus einem Bw, aber es mag verdeutlichen, auf welch tönernen Füßen jede Statistik über die Baureihe 52 steht. Das Raw Stendal, Erhaltungswerk für die Baureihe 52 bei der DR, hat Betriebsbücher eröffnet, auf deren Titel steht: Hersteller: unbekannt, Fabriknummer: unbekannt, Baujahr: unbekannt. Aber die Lokomotive bekam trotzdem eine Betriebsnummer.

Dieses Sonderjournal verzichtet schon aus Platzgründen auf eine Lieferliste, es erhebt bei keiner der abgedruckten Tabellen Anspruch auf Vollständigkeit, es kann nicht einmal schlüssig klären, warum das Raw Stendal manchen Lokomotiven eine Ersatz-Fabriknummer gegeben hat, aber es versucht, die Geschichte der Baureihe 52 etwas weiter zu schreiben als nur bis zum Kriegsende im Mai 1945.

Bei der DB hat die Baureihe 52 in der Zugförderung keine Rolle gespielt, sie diente vornehmlich lediglich als Experimentierfeld für verschiedene Bauarten von Speisewasservorwärmern und als Kessellieferant für die Baureihe 50. Bei der DR liefen diese für einen Zeitraum von etwa fünf Jahren konzipierten Lokomotiven bis Ende der siebziger Jahre, erfuhren sogar noch eine Rekonstruktion und beendeten zusammen mit den Rekolokomotiven der Baureihe 50 im Jahre 1988 das Zeitalter der Dampftraktion.



Die Baureihe 52, obwohl nur als billige Massenware konzipiert und verstanden, ist sicher die interessanteste Baureihe der DRG, weil hier der technische Fortschritt

im Lokomotivbau (Schweißtechnik) ebenso wirksam wurde wie abenteuerliche Konstruktionen (Wellrohrkessel, Lenz-Ventilsteuerung), deren Erprobung unter den Be-



dingungen des "totalen" Krieges uns heute unverständlich ist. Das vorliegende Sonderjournal will nicht die Geschichte der Baureihe 52 nachzeich-

nen, sondern lediglich ein kleines Bausteinchen dazu liefern.

**Manfred Weisbrod
Horst J. Obermayer**

Bild 4: Die 52 2152 aus der 535 Lokomotiven umfassenden Henschel-Lieferung des Kriegsjahres 1943, die Kondenslokomotiven nicht miteingerechnet.

Abb.: Sammlung Gerhard

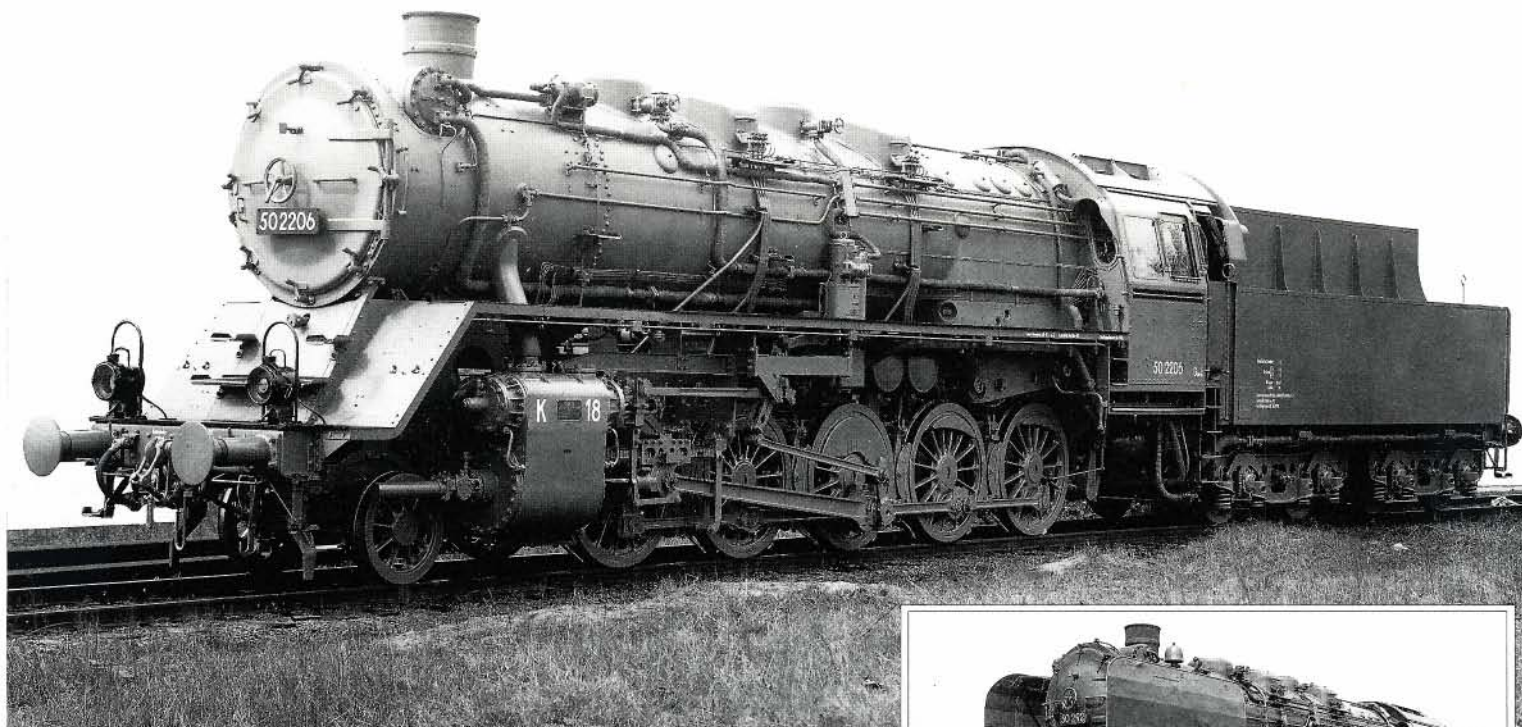
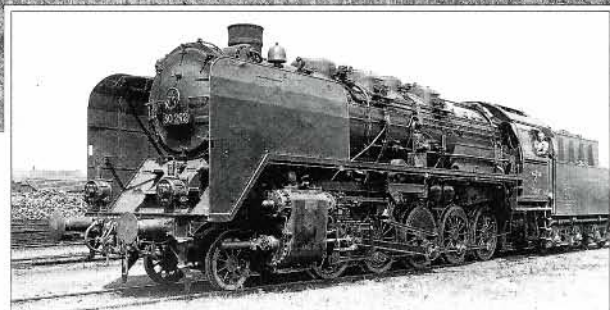


Bild 5: Einen ersten Schritt auf dem Weg zur Kriegslokomotive zeigt die 50 2206. Außer den fehlenden Windleitblechen unterscheidet sie sich rein äußerlich nicht von den Serienlokomotiven dieser Baureihe. **Abb.: Werkfoto BLW**

Bild 6: Zum Vergleich die 50 292, die 1939 von der Wiener Lokomotivfabrik (Fabrik-Nr. 3302) gebaut wurde. **Abb. 6 und 8: C. Bellingrodt, Verlagsarchiv**



Die Änderung des Beschaffungsprogramms

Entstehung der Baureihe 50

Ausgangspunkt für die Kriegslokomotive der Baureihe 52 war die Einheitslokomotive der Baureihe 50. Diese sollte die E h2-Lokomotive der preußischen Gattung G 10 ablösen, wobei mit der Verfügung 31 Fkl 750 des Reichsverkehrsministeriums (RVM) vom 5. April 1937 das Reichsbahn-Zentralamt (RZA) beauftragt wurde, Entwürfe auszuarbeiten zu lassen. Gefordert war eine leistungsfähige Lokomotive für Nebenbahnen, die $V_{\max} = 80$ km/h besaß und einen mittelschweren Güterzug in der Ebene damit befördern konnte. Auf der Steigung 1:80 sollte der gleiche Zug noch mit 25 km/h befördert werden können. Achsfolge, Zylinderzahl und Arbeitsverfahren waren nicht vorgegeben. Wörtlich heißt es: "Die Lokomotive soll möglichst einfach gebaut und gegen weniger pflegliche Behandlung im Betriebe möglichst unempfindlich sein. Sie soll mit Steinkohle beheizt werden, es ist jedoch Vorsorge zu treffen, daß sie ohne größere Umbauarbeiten auf Braunkohlenbrikettfeuerung umgestellt werden kann."

Die Entwürfe der Firmen Borsig, Henschel, Krupp, Schwartzkopff und des Vereinheitlichungsbüros (VB) sind vom RVM am 23. November 1937 dem Lokomotiv-Ausschuß zur Stellungnahme vorgelegt worden. Außer Borsig und dem VB hatten die anderen Firmen neben der 1'D-Lokomotive noch eine 1'E-Lokomotive angeboten.

In diesem Schreiben wird nochmals die Forderung nach einer "betriebsbrauchbaren, einfachen, wenig Ausbesserungen erfordernden Lokomotive" gestellt, die Zweckmäßigkeit der Achsfolge 1'D jedoch in Hinblick auf die Unterbringung eines leistungsfähigen Kessels angezweifelt. Die Lokomotive solle "weitgehend die normalen bewährten Bauteile anderer Einheitslokomotiven erhalten", Speisedom mit Winkelrost, Vorwärmer und breiten Bodenring besitzen. Der Rost solle für Steinkohlenfeuerung bemessen sein, bei der nur selten vorkommenden Befuerung mit Braunkohlenbrikett wolle man eine entsprechende Leistungsminderung in Kauf nehmen. Da die Lokomotive auch auf schlecht unterhaltenen Nebenbahngleisen verkehren sollte, sollte der Lokausschuß die in mehreren Entwürfen vorgeschlagene Anordnung, das vordere Drehgestell des Tendlers durch zwei fest gelagerte Radsätze zu ersetzen, gründlich prüfen.

Aus dem bisher bekannten Schriftgut ist nicht ersichtlich, daß die Wehrmacht Einfluß auf die Konstruktion der Lokomotive im Hinblick auf die Entwicklung einer Kriegslokomotive genommen hat. Andererseits sind die z.T. widersprüchlichen Forderungen des RVM (einfache Bauart, aber vollständige Ausrüstung wie eine normale Einheitslokomotive und die Möglichkeit, auch Braunkohlenbriketts feuern zu können) ein Hinweis darauf, daß für diese Lokomotive auch andere Einsatzgebiete

als die bisher üblichen möglich sein sollten. In der spätestens seit 1935 betriebenen Aufrüstung Deutschlands war der Eisenbahn kein besonderer Stellenwert zuerkannt worden.

Der vom RZA in Berlin 1939 auf Veranlassung Minister Dorpmüllers aufgestellte Beschaffungsplan für die Jahre 1940 bis 1943, der den Bau von 6000 Dampf- und Elektrolokomotiven vorsah (u.a. auch den der Baureihen 01¹⁰ und 03¹⁰), wirkt in Zeiten, in denen Stahllieferungen bereits kontingentiert waren, etwas blauäugig. Es sei denn, die DRG wußte von den Kriegsvorbereitungen und glaubte an die Blitzkriegstheorie und die Behauptung, daß das Gebiet des Großdeutschen Reiches nicht von Kriegshandlungen betroffen werde. Höhere Materialkontingente für die Eisenbahn lehnte das Oberkommando der Wehrmacht (OKW) im Dezember 1939 ab, weil der Krieg nicht von langer Dauer sei. Das OKW setzte bei seiner Strategie auf Flugzeug und Kraftfahrzeug, so daß die Eisenbahn weder beim Überfall auf Polen noch beim Überfall auf die westlichen und nördlichen Nachbarn vor unlösbare Probleme gestellt wurde.

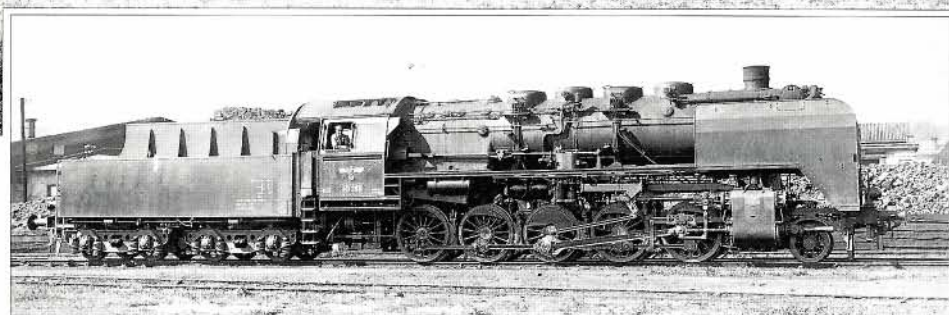
Der Krieg an der Ostfront

Trotz der Fehleinschätzung der deutschen Militärmaschinerie durch Stalin, in deren Folge die sowjetischen Truppen an der Westgrenze der UdSSR überrannt wur-



Bild 7: Die 50 2382 ÜK zeigt bereits starke Ähnlichkeit mit der Kriegslok der Baureihe 52. Sie wurde auch erst 1942 gebaut (Krauss-Maffei, F-Nr. 16257). **Abb.: Slg. Weisbrod**

Bild 8: Hier läßt der Vergleich mit der 50 283 recht gut die Bauartunterschiede erkennen.



der DRG zugunsten der Kriegslokomotiven

den, trotz der enormen Geländegewinne der Wehrmacht innerhalb eines knappen halben Jahres war ein Ende des Krieges oder gar ein Sieg der Hitler-Armee nicht in Sicht. Die Rote Armee mußte, weil ungenügend gerüstet, die Weite des Landes als Verbündeten nutzen und sich bis zum Ural zurückziehen. Die Wehrmacht hatte bis Anfang Dezember 1941 im Norden Tichwin (etwa 200 km östlich von Leningrad) erreicht, ohne Leningrad einnehmen zu können, sie stand vor Moskau und Tula, hatte im Süden den Dnjepr und den Donez überschritten und den nordöstlichen Zipfel des Asowschen Meeres bei Rostow am Don eingenommen. Die Frontlinie verlief am 5. Dezember 1941 etwa knapp 1600 km Luftlinie östlich der Strecke Danzig – Budapest und etwa 2400 km östlich von Deutschlands Mitte. Das waren die Entfernungen für den Nachschub, die angesichts des einbrechenden Winters nicht mehr mit Kraftfahrzeugen und schon gar nicht mit Flugzeugen bewältigt werden konnten. Den Feldeisenbahnern und Eisenbahn-Pionieren blieb die Aufgabe, die wichtigsten Nachschublinien auf Regelspurweite umzunageln, denn Rußland hatte nach Hans Pottgießer beim Bau seines Eisenbahnnetzes im 19. Jahrhundert aus strategischen Gründen 1524 mm Spurweite gewählt, um Mitteleuropäer an der Benutzung seiner Bahnstrecken zu hindern. So wuchsen für die DRG die Transportentfernungen ins Unendliche und waren mit dem

vorhandenen Lokomotiv- und Wagenmaterial nicht mehr zu bewältigen. Das OKW forderte von der Lokomotivindustrie einen höheren Ausstoß an Lokomotiven, von der Waggonbauindustrie eine größere Zahl von Wagen. In den Jahren zwischen 1933 und 1938 hatte das RZA jährlich lediglich zwischen 120 und 170 neue Lokomotiven beschafft, auch in den Jahren 1939 und 1940 lag die Beschaffungsquote mit 704 bzw. 988 Lokomotiven noch weit unter der von der Wehrmacht Ende 1941 geforderten Stückzahl von jährlich 3000 Lokomotiven. Das RZA konnte darauf verweisen, bei der Zuteilung höherer Stahlkontingente bisher stets übergangen worden zu sein.

DLV kontra RZA

Oscar Henschel, Vorsitzender der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung (DLV), erklärte am 20. Oktober 1941 gegenüber nationalsozialistischen Wirtschaftsführern, die DLV könne bis zu 20% mehr Lokomotiven liefern, wenn nur geeignete Konstruktionen vorlägen. Das RZA konstruierte zu aufwendig und zu teuer und trage nicht den Erfordernissen der Massenfertigung Rechnung. Diese Äußerung Oscar Henschels, die auch bei den anderen Mitgliedern der DLV keine ungeteilte Zustimmung fand, war eine bewußte Falschaussage und darauf gerichtet, das RZA (und in persona Richard Paul Wagner als Bauartde-

zenten) zu diskriminieren. Konstruiert wurde nicht im RZA, sondern im Vereinheitlichungsbüro (VB), das von der DLV gegründet worden war und ihr unterstand. Jetzt, wo das große Geschäft in Aussicht war, wollte sich die Industrie von der Reichsbahn nicht mehr vorschreiben lassen, was und wie zu bauen war, sondern selbst entscheiden, womit die Eisenbahn zu fahren hatte. Friedrich Witte kommentiert diesen Angriff der Industrie auf das RZA mit dem bemerkenswerten Satz: "Kein Auftraggeber für Objekte dieser Größe, um die es sich hier handelte, kann es sich leisten, die Entscheidung über seine Betriebsmittel dem Produzenten zu überlassen, es sei denn, er baut seine Lokomotiven selbst ..."

Das RVM ordnete den Weiterbau nur der Baureihen 44, 50 und 86 an. Vom technischen Ausschuß der DLV kamen Vorschläge, wie durch "Entfeinerung" dieser Lokomotiven, d.h. durch Weglassen bestimmter Bauteile und Baugruppen und Reduzierung der Fertigungsstunden ein höherer Produktionsausstoß zu erzielen sei. Diese Entfeinerung erfolgte stufenweise, um die laufende Produktion nicht zu gefährden. Lokomotiven, die bereits deutlich von der Friedensausführung abwichen, erhielten hinter der Betriebsnummer die Buchstaben ÜK (für Übergang zur Kriegslokomotive) angeschrieben. Das betraf nicht nur die zur Kriegslokomotive abgemagerte Baureihe 50, sondern auch die Baureihen



Bild 9: 50 2339, eine Henschel-Lieferung von 1942, zeigt den Weg zur Kriegslokom. **Abb.:** Werkfoto Henschel, **Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 10: Blick vermutlich in die Werkhalle der früheren polnischen Lokfabrik Cegielski in Posen, die während der deutschen Besatzung als "Deutsche Waffen- und Munitionsfabrik AG, Werk Posen (DWM)" firmierte und bis Herbst 1944 am Bau der Kriegslokomotiven beteiligt war. **Abb.:** Sammlung Gerhard

44 und 86, die zwar weniger aufwendig produziert wurden, aber nicht als Kriegslokomotiven vorgesehen waren. Die von der Industrie empfohlenen Vereinfachungen der Friedensausführung brachten aber nicht die angekündigten Einsparungen an Fertigungsstunden, wie sich bei einer Nachprüfung durch die Reichsbahn herausstellte.

Inzwischen hatte der Winter mit Temperaturen zwischen -35 und -42°C die Lage an der Ostfront dramatisch verschärft. Die deutschen Lokomotiven, zu diesem Zeitpunkt überwiegend preußische Lokomotiven der Gattungen P 8, G 8 und G 10, waren für diese Temperaturen ungeeignet. Pumpen, Leitungen und Zylinder froren ein und machten die Maschinen, die zu 80% wegen fehlender Lokschruppen im Freien abgestellt werden mußten, unbrauchbar. Das OKW forderte noch für 1942 eine frostsichere Lokomotive. Göring gab dem Lokomotivbau Vorrang vor allen anderen Rüstungsobjekten, die Mineralölindustrie ausgenommen.

Der Hauptausschuß Schienenfahrzeuge

Professor Albert Speer hatte am 9. Februar 1942 für seinen tödlich verunglückten Vorgänger Fritz Todt das Ministerium für Bewaffnung und Munition übernommen. Ihm oblag die Durchsetzung des sogenannten Führerprogramms, mit dem Hitler in seiner Sommeroffensive 1942 dem Krieg die entscheidende Wende geben wollte. Dieses Programm sah die unglaubliche Stückzahl von 15 000 Lokomotiven vor, die innerhalb von zwei Jahren zu bauen waren. Am 7. März 1942 schloß Speer mit Reichsverkehrsminister Dorpmüller eine Vereinbarung, die den Lokomotiv- und Waggonbau in die Rüstungsproduktion einbezog. Diese Vereinbarung war ein Diktat des Ministeriums Speer, das dem Ministerium Dorpmüller jede Entscheidungsbefugnis aus den Händen nahm. Es wurde ein Hauptausschuß Schienenfahrzeuge gebildet, dessen Vorsitzender von Albert Speer zu berufen war. Der Hauptausschuß gliederte sich in Sonderausschüsse für Lokomotiv-, Waggonbau und sonstige Schienenfahrzeuge. Punkt 4 dieses Diktats lau-

tet: "Der Hauptausschuß ist frei von jeder Bindung an das Reichsbahn-Zentralamt und das Reichsverkehrsministerium." Zum Vorsitzenden des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge berief Speer den ehemaligen DEMAG-Direktor Gerhard Degenkolb, der dem Bauartdezernenten des RZA, Richard Paul Wagner, nahelegte, aus gesundheitlichen Gründen um seine Pensionierung zu ersuchen.

Die DLV löste sich am 6. Mai 1942 auf Anweisung Speers auf, und die nun 16 Lokomotivfabriken formierten sich neu in der *Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivfabriken* (GGL) als Verhandlungspartner gegenüber dem RVM und dem Hauptausschuß. Zur GGL gehörten die noch bestehenden neun deutschen Lokomotivfabriken (BLW, Henschel, BMAG, Jung, Schichau, Esslingen, Krauss-Maffei, Krupp und O & K, die aber inzwischen "arisiert" worden waren und sich Maschinenbau und Bahnbedarf AG – MBA – nannten). Hinzu kamen die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken AG Posen (vormals H. Cegielski), die Oberschlesischen Lokomotivwerke AG Kattowitz (Werk Krenau, vormals Chrzanów), die Warschauer Lokomotivfabrik AG/Ostrowiezer Hochöfen und Werke AG, die Erste Böhmisches-Mährische Maschinenfabrik AG (vormals CKD), die Skoda-Werke in Pilsen und Prag, die Wiener Lokomotivfabrik-AG (WLF) und die Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik, Werk Grafenstaden.

Die Reichsbahn war gegenüber der Industrie nur noch das, was Oscar Henschel mit seinen Äußerungen erreichen wollte: einflußloser Auftraggeber, Kontingenträger und Bezahler der Lokomotiven. So steht auch im Titelblatt der Betriebsbücher von Lokomotiven der Baureihe 52 als Beschaffungsstelle das RZA, als Urheber jedoch der Hauptausschuß Schienenfahrzeuge. Lediglich bei den Kondenslokomotiven ist die Firma Henschel & Sohn als Urheber aufgeführt.

Die DRG verzichtete auch auf die bisher übliche Genehmigung der Bauzeichnungen durch das RZA, an ihre Stelle trat die "Selbstverantwortung" der Industrie. Die Unterschrift unter die Zeichnungen wurde dem Arbeitsausschuß Konstruktion überlassen, dem Alfons Meckel, bisher Leiter

des VB, vorstand, der somit in eigener Sache entscheiden konnte. Degenkolb war jedoch intelligent genug, den Erfahrungsschatz der Sachbearbeiter des RZA zu nutzen, indem er sie in die Arbeitsausschüsse berief. Friedrich Witte war als Bauartdezernent Nachfolger R. P. Wagners geworden und leitete den AA Verbindung zur Reichsbahn, die Nachfolgeorganisation des Lokomotiv-Ausschusses.

Seinem Einfluß ist es wohl zu verdanken, daß von den eingereichten Entwürfen für eine Kriegslokomotive nicht der lauffachlose Fünfkuppler der WLF weiterbearbeitet worden ist, für den Degenkolb am 17. März 1942 drei Baumuster in Auftrag gegeben hatte, sie aber drei Wochen später wieder stornierte, sondern die 1'E-Bauart. Diese konnte aus der Baureihe 50 ohne Umkonstruktion abgeleitet werden und bot, auch auf schlecht verlegten Gleisen, auf jeden Fall die besseren Laufeigenschaften. Die Lokomotiven der Baureihe 50 war inzwischen so weit abgemagert, daß man von den 6000 Teilen der Friedensausführung nur noch 5000 Teile benötigte, hiervon 3000 vereinfacht hatte, so daß die Leermasse von Lok und Tender statt 165 t nur noch 139 t (ab 1943: 130 t) betrug. Den Bedarf an Nichteisenmetallen hatte man drastisch reduzieren können, ohne Leistung und Laufeigenschaften erheblich zu beeinträchtigen. Wenn der Hauptausschuß Schienenfahrzeuge sich jedoch rühmte, statt 2558 kg Einsatzmasse an Kupfer nur noch 126,7 kg zu verwenden, war das eine Mogelpackung und beinhaltete den Materialaufwand für die kupferne Feuerbüchse, die die Baureihe 50 nie besessen hatte.

Der Übergang von der Baureihe 50 ÜK zur Baureihe 52 war fließend. In der zweiten Hälfte des Jahres 1942 wurde die 50 ÜK der Baureihe 52 immer ähnlicher. Im Juni 1942 lieferte Henschel bereits die 50 ÜK mit Frostschutzeinrichtungen; lediglich der Schornstein mit abnehmbarem Aufsatz, die Speichenräder im Laufradsatz und die Karl-Schulz-Schieber verraten noch die Herkunft. Andererseits sind die ersten Lokomotiven der Baureihe 52, die Schwarzkopf im November und Dezember 1942 lieferte (52 144 bis 52 190) mit Barrenrahmen und 26er-Kastentender (ohne Tenderbrücke, mit Kohlenentnahmestelle für das Norweger-Führerhaus) ausgestattet gewesen.

Um die Leistung des HA Schienenfahrzeuge auch propagandistisch besser zu bewerten, entschloß man sich am 8. Juni