

BAUREIHE 52 IN NORWEGEN

Kriegslok hilft beim Aufbau

IM EINSATZ BIS 1973 ■ 73 Lokomotiven der Baureihe 52 wurden ab 1943 nach Norwegen gebracht. Einige Verbesserungen im Detail machten sie fit für die harten Bedingungen im Norden und insgesamt drei Einsatz-Jahrzehnte

Zur Bewältigung der stetig steigenden Beförderungsleistungen stellte die Reichsbahn den NSB 15 Kriegsloks der Baureihe 52 leihweise zur Verfügung. Zehn Maschinen sind im kalten Zustand vom 1. bis 15. August 1943 von Saßnitz aus über Trelleborg nach Trondheim überführt worden. Ihnen folgten am 6. Oktober 1943 die 52 6760 – 6764.

Ab Ende August 1943 waren die ersten zehn Lokomotiven hauptsächlich auf der Strecke Trondheim – Dombås eingesetzt. Dort zogen sie bis zu 400 Tonnen schwere Güterzüge. Im Bedarfsfall kamen sie auch ab Trondheim vor Urlaubszügen zum Einsatz. Beheimatet waren sie in der Hauptwerkstatt Trondheim-Marienburg.

Durch die Inbetriebnahme der 15 Kriegsloks konnten sechs Stück der Baureihe 57 von Trondheim nach Oslo überführt werden, um auf den Strecken Oslo – Gjøvik und Oslo – Charlottenberg verwendet zu werden. Ferner überführte man drei norwegische Loks der Reihe 31 (Achsfolge 2'C) von Trondheim nach Bergen, wo sie zwischen Ål und Voss eingesetzt wurden.

Dochtschmierung unzuverlässig

Die norwegischen Lokpersonale konnten innerhalb kurzer Zeit auf die Kriegslokomotiven umgeschult werden. Lediglich die Anwendung der Strahlpumpen zur Kesselspeisung bedurfte näherer Unterweisung durch die Beauftragten der Transportkommandantur Oslo, die den Lokomotivbetrieb überwachte.

Die Lokomotiven bewährten sich gut. Dennoch kam es zu Störungen und Schäden an den fabrikanneuen Maschinen. Hierzu schreibt Major Bohner von der TK Oslo: „Beim Anbau der Treibstangen und Einsatz der Lok wurde festgestellt, daß an einigen Lok die vorderen Treiblagerbuchsen wegen Ölman- gels stark

gefressen hatten und als Folge davon sich Lagerspiele bis zu 4 mm zeigten. In einigen Fällen war der Öl- mangel auf die Dochtschmierung zurückzuführen, und zwar in der Weise, dass durch die stark wechselnden Bewegungen des Kreuzkopfes die nicht mehr aus besten Material bestehenden Schmierdochte schon nach kurzer Zeit von hin und her geschleuderten Öl zerschlagen wurden. Dadurch war die durch die Dochtfäden hervorgerufene Saugwirkung, und damit die Überführung des Öls zu den einzelnen Schmierstellen nicht mehr vorhanden. Die NSB hat daher die Schmierdochte aus- und dafür Schmier- nadeln eingebaut. An zwei Lokomotiven wurden die Kreuz- kopflager durch mangelhafte Arbeitsausführung beim Neu- bau beschädigt.“

Die Transportkommandantur Oslo wurde gebeten, Mängel grundsätzlich mitzuteilen. Damit konnten die Betriebserfahrungen auch für die anderen in Europa eingesetzten Kriegslokomotiven verwertet werden.

Die Schäden an der Baureihe 52 in Norwegen hatten

weitreichende Folgen. Bei den von der Deutschen Waffen- und Munitionswerken produzierten Lokomotiven wurde im Hauptausschuss eine Klärung der Gewährleistungspflicht veranlasst und auf die Notwendigkeit sorgfältiger Arbeit hingewiesen (Berlin, 21. September 1943). Dem folgten Auseinandersetzungen zur Qualitätssicherung, „um das Ansehen deutscher Lokomotivfabriken im Ausland nicht zu schädigen“.

Weitere 52er folgen

Im Sommer 1944 kamen weitere 21 Lokomotiven der Reihe 52 nach Norwegen, sodass insgesamt 36 Kriegslokomotiven im Osloer und Trondheimer Distrikt im Einsatz waren. Um bei Ausbesserungsarbeiten unnötige Abstelltage zu vermeiden, wurde es unumgänglich, Ersatzstücke auf Lager zu



Mai 1945: Sowjetische Kriegsgefange- ne treffen im Bahnhof Grong ein, Zug- lok ist eine 52er
JBM Hamar 28087



Der Lokführer auf der der ölgefeuerten 63a 2572, aufgenommen im Jahr 1958

JBM Hamar 29724

halten. Von einer fernschriftlichen Anforderung eines Ersatzstückes bis zum Eintreffen in Oslo vergingen oft ein bis zwei Monate!

Zwei Lokomotiven waren nach kurzer Einsatzzeit wegen fehlender Kuppelstangen abgestellt. Die Kuppelstangen brachen an der Stumpfschweißstelle zwischen den im Gesenk geschmiedeten Stangenkopf und dem gewalzten Stangenteil.

Die Transportkommandantur Oslo hatte aufgrund der Erfahrungen mit der Baureihe 57 eine Vielzahl von Ersatzstücken am 20. Oktober 1943 bei den RBDen Hamburg bzw. Königsberg angefordert. Die RBD Königsberg war mit der Abgabe der Ersatzstücke nicht einverstanden und wünschte, dass die Transportkommandantur Oslo einen Antrag an das RVM stellte.

Bürklen schreibt dazu: „Die Transportkommandantur Oslo hat mich aufgefordert, das RVM um die Bereitstellung der erforderlichen Ersatzstücke zu bitten. Der Antrag der Transportkommandantur Oslo ist in jeder Weise gerechtfertigt. Die baldige Belieferung ist im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der erfahrungsgemäß in jedem Winter großen Gefährdungen ausgesetzt ist, dringend erforderlich. Um Auslieferung wird gebeten.“

Anfang 1945 kamen die 52er bis Moss mit dem Frachtschiff. Lokomotiven und Tender wurden getrennt verladen und mit einer Rangierlokomotive zum Bahnhof gezogen. Diese Lokomotiven lösten die Baureihe 57 auf der Gjøvikbahn ab.

Zum Kriegsende war es in Oslo nicht möglich, ein Frachtschiff mit Lokomotiven der Baureihe 52



1970 braucht sie keiner mehr: NSB 63a 5839 und eine weitere 52er in Trondheim-Marienberg Svein Sando



Ebenso in Trondheim-Marienbergabgestellt ist die frühere 52 5841. Links ein Mci-Wagen Svein Sando



63a 2843 mit einem Güterzug in den 1950er-Jahren im Bahnhof Hjerkinns JBM Hamar 21686

zu entladen, weil das Ladegeschirr des Dampfers, nachdem der einzige geeignete Schwimmkran durch ein Torpedo versenkt worden war, nicht stark genug war, die Lokomotiven an Land zu setzen.

Entladung der letzten nach Kriegsende

Erst am 25. Juni 1945 kamen die mit dem Frachtschiff „Pommern“ in Moss entladenen Lokomotiven 52 3606, 5397, 5810, 5860 und 6412 in Oslo an. Nun erhielten die Lokomotiven der Baureihe 52 die NSB-Typenbezeichnung 63a unter Beibehaltung der DR-Ordnungsnummer. Hauptsächlich wurden sie vor schweren Güterzügen auf der Nordlandbahn, aber auch auf der Dovre-, Rauma-, Sørland- und Bergenbahn zwischen Oslo und Ål eingesetzt. Diese Strecken verfügten über ausreichend Drehscheiben von 20 Meter Länge.

Die Maschinen kamen auch vor Personen- und leichten Schnellzügen zum Einsatz. Einige wurden auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Im Hinblick auf die künftige Verwendbarkeit der Reihe 63a entschlossen sich die NSB, eine Reihe technischer Veränderungen vorzunehmen. Die Arbeiten wurden teils bei einer Hauptrevision sowohl in der Werkstatt Trondheim-Marienberg als auch in Schweden in der Motala-Werkstatt ausgeführt. Zusammen betrug die Anzahl technischer Veränderungen ungefähr 70 Positionen.

Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das Lokomotivpersonal zählte der Einbau eines isolierten doppelten Fußbodens, einer Dachluke, Ver-

besserungen an den Fenstern und der Lokomotivbeleuchtung.

Die Lichtmaschine riss oft Wasser auf das Führerhausdach mit. Ein zusätzlicher Wasserabscheider und Regenrinnen am Führerhausdach schufen Abhilfe. Die beiden Sicherheitsventile der Bauart Ackermann führten in ihrer ersten Bauausführung sowohl beim Fahr- als auch Werkstattpersonal zu Problemen. Ein Ventil wurde gegen die in Norwegen übliche Bauart ausgetauscht.

Der Austausch der Bruchplatten gegen Sicherheitsventile an den Zylindern war wichtig. Nichts war unangenehmer, als eine gebrochene Platte bei hohem Schnee auszutauschen.

Besser fahren mit Stellkeilen

Als wichtigste Veränderung am Fahrwerk sind die Achslager mit Nachstellkeilen zu nennen, die zu einer deutlichen Laufleistungserhöhung von ursprünglich 60 – 80.000 auf 100 – 120.000 Kilometer zwischen den Untersuchungen führten.

Eine einfache, aber für die Instandhaltung wesentliche Verbesserung, war die Montage von Luftsaugeventilen an den Dampfübergangsrohren des Überhitzerkastens. Es musste das Vakuum in der Rauchkammer verbessert werden, was mit den Luftsaugeventilen gelang.

Die nachstellbaren Treibstangenlager waren ein Luxus, auf den man gern verzichtet hätte, denn sie waren oft lose. Die Sicherung brach stets und fiel ab. Man setzte deshalb auf gewöhnliche Treibstan-

genlager, die – richtig eingestellt – ebenfalls zu guten Betriebsergebnissen führten.

Wegen eines drohenden Kesselzerknalls durch Wassermangel in Flornes am 22. September 1947 rüsteten die NSB anschließend die Feuerbüchsen mit vier Schmelzproben aus.

Eine Vielzahl von Stehbolzenbrüchen aufgrund schlechter Verarbeitung führte zu umfangreichen Kesselrevisionen in der zweiten Hälfte der 1940er-Jahre. Aus diesem Grund senkte man den Kessel-Druck von 16 auf 14 kp/cm². Umbauten und die Verwendung besseren Materials an der Feuerbüch-

se bzw. der Einbau von Gelenkstehbolzen entschärfte die Situation. Die Höchstgeschwindigkeit bei Rückwärtsfahrt wurde ab dem 6. November 1954 auf 50 km/h herabgesetzt.

Mit Ausnahme von zwei Lokomotiven musterte man die 63a zwischen 1963 und 1970 aus. Erhal-

ten blieben die 52 5865 im englischen Bressingham und die 52 2770 beim norwegischen Bahnmuseum in Hamar. Abschließend sei noch erwähnt, dass die NSB-Lok 5863 auch als polnische Ty 2 122 verzeichnet ist. Welche nun die „echte“ ist, blieb bis heute unklar. *Mario Walinowski*

BAUREIHE 52 IN NORWEGEN: GESAMTÜBERSICHT

DR-Nr.	Hersteller / F-Nr.	NSB-Reihe	geliefert	ausgemustert	Bemerkungen
52 217	Schwartzkopff / 12.222	63a	Dez 44	08.04.1970	bestellt als BR 50, Barrenrahmen
52 252	Floridsdorf / 9.624	63a	Dez 44	24.09.1963	bestellt als BR 50, Barrenrahmen
52 324	Floridsdorf / 9.696	63a	Mrz 45	24.09.1963	bestellt als BR 50, Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 660	Schichau / 15.757	63a	Dez 44	08.04.1970	
52 1100	DW & M, Posen / 514	63a	12.08.1943	24.09.1963	Steifrahmentender
52 1101	DW & M, Posen / 515	63a	18.08.1943	08.04.1970	Steifrahmentender
52 1104	DW & M, Posen / 518	63a	12.08.1943	08.04.1970	
52 1106	DW & M, Posen / 520	63a	14.08.1943	24.09.1963	
52 1107	DW & M, Posen / 521	63a	19.08.1943	08.04.1970	
52 2293	Henschel / 27.461	63a	Dez 44	09.11.1970	
52 2342	Henschel / 27.511	63a	Dez 44	08.04.1970	
52 2570	Henschel / 27.771	63a	Dez 44	09.11.1970	
52 2572	Henschel / 27.773	63a	Apr 45	08.04.1970	
52 2724	Henschel / 27.956	63a	Apr 45	13.01.1958	
52 2770	Henschel / 28.322	63a	Dez 44	08.04.1970	
52 2843	Henschel / 28.200	63a	28.03.1945	08.04.1970	
52 2863	Henschel / 28.220	63a	Mrz 45	24.09.1963	
52 3113	Jung / 11 124	63a	Dez 44	24.09.1963	Barrenrahmen
52 3437	Krauss / 16 563	63a	Dez 44	08.04.1970	
52 3606	Krauss / 16 743	63a	Jun 45	08.04.1970	
52 3758	DW & M, Posen / 71	63a	Dez 44	24.09.1963	
52 3832	M & B, Berlin / 14.127	63a	Dez 44	24.09.1963	
52 4755	M & B, Berlin / 13.806	63a	Dez 44	24.09.1963	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4830	M & B, Berlin / 13.883	63a	19.08.1943	24.09.1963	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4831	M & B, Berlin / 13.896	63a	22.08.1943	24.09.1963	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4832	M & B, Berlin / 13.897	63a	22.08.1943	08.04.1970	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4833	M & B, Berlin / 13.898	63a	14.08.1943	24.09.1963	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4834	M & B, Berlin / 13.907	63a	09.08.1943	24.09.1963	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4835	M & B, Berlin / 13.913	63a	10.08.1943	08.04.1970	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4836	M & B, Berlin / 13.920	63a	15.08.1943	08.04.1970	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4837	M & B, Berlin / 13.880	63a	16.08.1943	19.05.1954	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4838	M & B, Berlin / 13.881	63a	18.08.1943	16.07.1970	Steifrahmentender, Barrenrahmen
52 4839	M & B, Berlin / 13.894	63a	21.08.1943	28.08.1963	
52 4929	M & B, Berlin / 13.999	63a	Dez 44	08.04.1970	
52 5032	M & B, Berlin / 14.175	63a	Mrz 45	08.04.1970	
52 5081	M & B, Berlin / 14.256	63a	Dez 44	24.09.1963	
52 5113	M & B, Berlin / 14.317	63a	Apr 45	11.08.1965	
52 5116	M & B, Berlin / 14.320	63a	Apr 45	20.08.1964	
52 5133	L. W. Kattowitz / 1.142	63a	Dez 44	11.01.1951	Wannentender K 2'2'T34
52 5321	L. W. Kattowitz / 1.345	63a	Dez 44	11.01.1951	
52 5371	L. W. Kattowitz / 1.404	63a	Dez 44	08.04.1970	
52 5397	Schichau / 3.675	63a	Mrz 43	20.08.1964	Barrenrahmen
52 5573	Schichau / 3.851	63a	Aug 43	20.08.1964	
52 5606	Schichau / 3.884	63a	Sep 43	08.04.1970	
52 5664	Schichau / 3.942	63a	Okt 43	24.09.1963	
52 5810	Schichau / 4.117	63a	Feb 44	24.09.1963	
52 5839	Schichau / 4.118	63a	Mrz 44	08.04.1970	
52 5841	Schichau / 4.119	63a	Mrz 44	09.11.1970	
52 5842	Schichau / 4.120	63a	Mrz 44	24.09.1963	
52 5843	Schichau / 4.121	63a	Mrz 44	08.04.1970	
52 5844	Schichau / 4.122	63a	Mrz 44	20.08.1964	
52 5845	Schichau / 4.123	63a	Mrz 44	08.04.1970	
52 5846	Schichau / 4.124	63a	Mrz 44	20.08.1964	



1943 war die 52 4831 nach Norwegen gelangt und blieb dort bis 1963 im Einsatz

JBM Hamar 011799

52 5847	Schichau / 4.125	63a	Mrz 44	20.08.1964	
52 5848	Schichau / 4.126	63a	Mrz 44	24.09.1963	
52 5849	Schichau / 4.127	63a	Mrz 44	24.09.1963	
52 5850	Schichau / 4.128	63a	Mrz 44	24.09.1963	
52 5851	Schichau / 4.129	63a	Mrz 44	08.04.1970	
52 5852	Schichau / 4.130	63a	Mrz 44	18.07.1963	
52 5853	Schichau / 4.131	63a	Mrz 44	24.09.1963	
52 5854	Schichau / 4.132	63a	Mrz 44	20.08.1964	
52 5855	Schichau / 4.133	63a	Mrz 44	08.04.1970	
52 5856	Schichau / 4.134	63a	Mrz 44	08.04.1970	
52 5857	Schichau / 4.135	63a	Mrz 44	08.04.1970	
52 5858	Schichau / 4.136	63a	Mrz 44	20.08.1964	
52 5860	Schichau / 4.137	63a	Apr 44	08.04.1970	
52 5862	Schichau / 4.138	63a	Mrz 44	24.09.1963	
52 5863	Schichau / 4.139	63a	Mrz 44	08.04.1970	Museumslok in Hamar
52 5865	Schichau / 4.140	63a	Apr 44	08.04.1970	Museumslok in Bressingham
52 6081	Schwartzkopff / 12.522	63a	27.07.1943	24.09.1963	
52 6204	Schwartzkopff / 12.645	63a	05.10.1943	20.08.1964	
52 6266	Schwartzkopff / 12.709	63a	08.11.1943	08.04.1970	
52 6396	Schwartzkopff / 12.949	63a	02.03.1944	08.04.1970	
52 6412	Schwartzkopff / 12.965	63a	04.04.1944	24.09.1963	