

Vom Russlandfeldzug Hitlerdeutschlands zur Gattungsbereinigung für Reichsbahn-Lokomotiven der Sowjetischen Besatzungszone **Kondens-52 im Krieg (1943/44) und in Cottbus (1947-51)**

Aus den Aufzeichnungen des Cottbusser Lehrheizers und Lokführers Max Blumhagen (2) – sowie der Kriegs-Korrespondenz des Ingenieurs Gerd Rüggeberg

Der eine empfiehlt sich für höhere Aufgaben, der andere zieht die Arschkarte! Warum sollte es bei der Eisenbahn, zumal in der Gesellschaft tief verankert, anders gewesen sein als im Leben? Im Folgenden werden wir Zeuge eines übergreifenden maschinenwirtschaftlichen Vorgangs. Er spielt im Jahr 1947 in der Sowjetischen Besatzungszone, genauer: in Cottbus. Dort wird Lehrlokführer Max Blumhagen eine wichtige Rolle spielen. Er und seine Kollegen in Fahrdienst und Werkstatt haben etwas auszubaden, was höheren Orts entschieden worden ist.

Cottbus, die Großstadt in der Niederlausitz, wird auf Geheiß der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) Sitz einer Reichsbahndirektion: Sie besteht im Wesentlichen aus östlichen von der RRD Halle abgeknappsten Teilen und gilt zum 1. Oktober 1945 als geschäftsfähig. Acht Wochen später trifft ein Diplom-Ingenieur aus der Sowjetunion mit seiner Familie in Berlin ein. Sein Name: Erwin Kramer. Seit 1923 des Russischen mächtig, seit 1929 in der KPD und seit 1932 im Exil, hat er 1944/45 am Verkehrsinstitut in Moskau seinen letzten Schliff bekommen. Noch Ende Dezember 1945 wird Kramer Vizepräsident der RBD Berlin, sodann im Oktober 1946 in die Generaldirektion der DR berufen. Hier übernimmt Kramer die Leitung der maschinentechnischen Abteilung und stellt sich unter anderem einer Herausforderung, deren Erwähnung kein Geschichtsbuch über die deutsche Nachkriegseisenbahn unterlässt: die Gattungsbereinigung. Ihr Ziel heißt Ordnung. Ordnung zu bringen in das kunterbunte Durcheinander des Dampfparkes, das die Kriegswirren als auch die Eingriffe der Siegermacht in verteilungstechnischer, betrieblicher und werkstättenmäßiger Hinsicht geschaffen haben. Eine Konzentration vorhandener Exemplare einer Baureihe oder Unterart einer Lokomotivtype auf wenige Direktionen und Dienststellen soll angepeilt werden. Wer gibt was ab? Was bekommt er anstelle dessen? Das sind die Fragen, die man sich in jeder Verwaltung für Maschinenwirtschaft, in jedem Bahnbetriebswerk stellt.

Am 4. April 1947 ist es soweit. Der Transportchef der SMAD segnet Kramers Umverteilung ab. Die RBD Cottbus trifft es hart. Ihr Stolz – die einzigen Schnellzuglokomotiven 03 025, 202, 203 und 205 – sind in die RBD Halle nach Leipzig West umzustationieren. An ihrer und anderer Reisezuglokomotiven statt erhält Cottbus – wohl gemerkt: für die Bespannung von Eil- und Personenzügen – alle in Berlin Schöneeweide kalt abgestellten Kondens-52! Max Blumhagen ist dabei und beschreibt die Situation (schon in seinen Aufzeichnungen aus dem Januar 1950 und voll und ganz ironisch gemeint) mit dem Wort „Freudestrahlend“: „Freudestrahlend übernahm sie der Dezernent 21 der RBD Cottbus, Reichsbahnoberrat Koppitsch, als Ersatz für die 03-Lok. Wir wußten schon damals, in welchem Zustand sich diese Kondenslok befanden und reklamierten – jedoch ohne Erfolg.“

Blumhagen fügte hinzu: „Es war ein Unding.“ Und zu Abteilungsleiter Koppitsch schreibt der Lehrlokführer: „Er hat sich abgesetzt“, womit Blumhagen wohl den Westen gemeint hat, „und uns ein trauriges Erbe hinterlassen.“

Über die Kriegskondenslokomotive Baureihe 52 – ihre Funktionsweise und ihr Einsatz bei der Westzonen-Reichsbahn bis in die frühen Bundesbahnjahre – haben wir bereits in der **BAHN**Epoche 22 (Frühjahr 2017) berichtet. Zum Rekapitulieren genügt die im Duktus der „Hilfshäfte für das dienstliche Fortbildungswesen“ mit dem Titel „Kriegslok R52“ (Ausgabe Herbst 1944) entsprechend stringend gehaltene Erläuterung der Sonderbauart: „Bei diesen Kondenslokomotiven wird der aus den Zylindern nach der Arbeitsleistung austretende Abdampf in Kühlelementen nach Art von Automobilkühlern, die durch einen starken Luftstrom bestrichen werden, so weit abgekühlt, daß er kondensiert, d h wieder zu Wasser wird. Da das Kondensat noch bis zu 900 warm ist, ersetzt diese Anlage



Kondenslok über der Spree!

Wenn der Krieg irgendwo Spuren hinterlassen hat, dann hier in Berlin-Mitte, von wo er ausging und nach fünf Jahren und neun Monaten sein Ende fand. Eine Kriegskondenslok der Baureihe 52, konzipiert für den Einsatz in wasserarmen Weiten des zu erobernden Ostens, steht im Winter 1947/48 als Maschine des Bw Cottbus reichlich deplaziert im Bahnhof Berlin-Friedrichstraße vor dem P 768 zur Weiterfahrt nach Berlin-Zoologischer Garten.