

## **Aus zwei mach eines - ein Dampflokführerstand für den Museumsgarten**

Im Museumsgarten am Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld) findet sich ein seltsames Gebilde, das schon manche Besucher zu Erstaunen und auch Erheiterung führte. Auf einem kurzen Schienenabschnitt steht das Relikt eines im Zweiten Weltkrieg bei einem Fliegerangriff zerschossenen russischen Güterwagens, der umgespurt von Breitspur 1524mm auf Normalspur 1435 mm der Wehrmacht als Flakwagen diente und im Frühjahr 1945 beim Stellwerk Cn zerstört in einem Bombenkrater liegenblieb. Direkt daneben sind das Führerhaus und der Stehkessel zweier Lokomotiven der Baureihe 52.80 aufgebaut.

Als Pater Daniel Hörnemann für seine jahrzehntelang gesammelten Lokteile eine entsprechende Anbringung suchte, bot 1996 Claus-Peter Vedder aus Celle **Führerhaus von 52 8185 und Stehkessel von 52 8119** zum Kauf an. Die Letteraner Eisenbahnfreunde fackelten nicht lange und erwarben die guten Stücke nach Besichtigung vor Ort. Der inzwischen verstorbene Herr Vedder mußte nämlich seinen Garten von Eisenbahnteilen räumen nach Klagen der wenig eisenbahngeschichtsbewußten Nachbarn, die keinen „Schrottplatz“ in ihrer Siedlung wollten. Die großen Teile gingen auf ihre letzte Reise nach Lette und wurden dort anfänglich restauriert. Mangels entsprechender Werkzeuge und Maschinenbaukenntnisse blieb es dabei. Es brauchte dann seine Zeit, bis aus den Resten zweier Lokomotiven ein begehrter Führerstand wurde.

Im Sommer 2008 wurde der Museumsgarten am Bahnhof Lette um ein interessantes Exponat bereichert. Die Aufarbeitung durch die Landmaschinen-Metallbaufirma Jostmeier in Welte stellte für deren Mitarbeiter eine echte Herausforderung dar. Nach Plänen des Architekten Norbert Wortmann, Rorup, erhielt das Führerhaus ein neues Untergestell. Der Stehkessel wurde neu in das Führerhaus integriert. Für Besucher wird an Museumstagen ein Aufstieg von der Gleisseite ermöglicht. Auf dem Führerstand können sie den Arbeitsplatz von Lokführer und Heizer kennenlernen und die Arbeitsbedingungen alter Zeiten.

## Technische Daten der Baureihe 52.80

Baureihe	52 G56.16
Bauart	1'E-h2
Indizierte Leistung	1.600 PSi
Höchstgeschwindigkeit	80/50 km/h (vorwärts/rückwärts)
Länge über Puffer	23.055 mm
Treibraddurchmesser	1.400 mm
Laufabbraddurchmesser	800 mm
Kesselüberdruck	18 kp/cm <sup>2</sup>
Rostfläche	3,71 m <sup>2</sup>
Kohlevorrat	10 t
Wasservorrat	30 m <sup>3</sup> Wannentender 2'2'T30
Gewicht Fahrzeugmasse	134,9 t dienstbereit, 148,2 t mit vollen Vorräten
Höhe über Schienenoberkante	4.400 mm
1. Baujahr	1942 / Rekonstruktion bei der DR 1960 -1967
Produzierte Stückzahl	200
Ähnliche Baureihen	50/52

Bei der Baureihe 52.80 handelt es sich um die Rekonstruktion ehemaliger Kriegsloks (ca. 6.285 Stück waren bis 1951 gebaut worden): 200 robuste und pflegeleichte Maschinen der BR 52.80 trugen die Hauptlast des Güterverkehrs im Osten Deutschlands. Noch in den 1980er Jahren erlebten sie eine ungeahnte Renaissance, als in der DDR mit Erdöl gespart werden mußte. Bis heute blieben über 100 Maschinen erhalten.

Tabellarisch zusammengefaßt folgen eine Übersicht der Lebensdaten beider Lokomotiven und Informationen zu ihrer wechselvollen Geschichte bis zur Verschrottung.

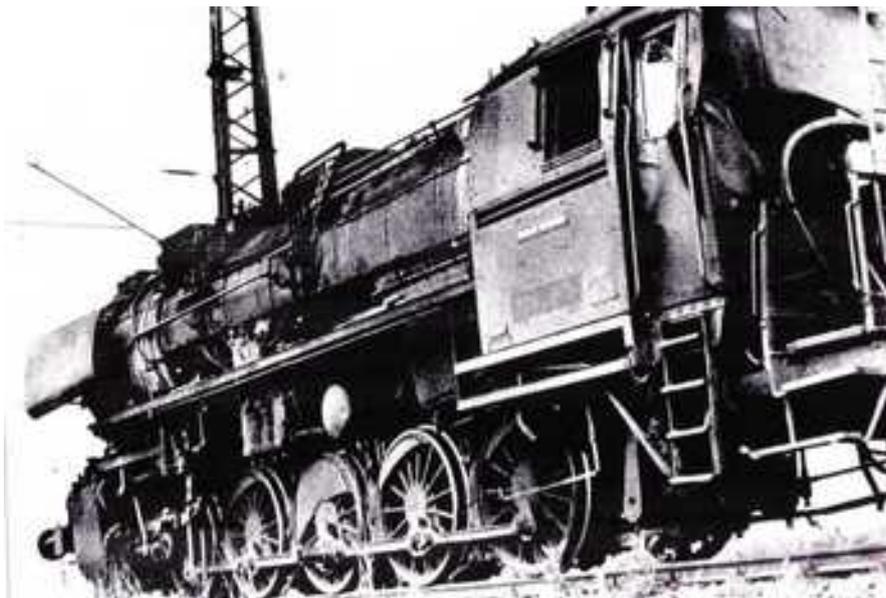
## Zur Geschichte beider 52er-Lokomotiven:

<b>52 8119 (ex 52 1282)</b> Bauart: 1'E h2	<b>52 8185 (ex 52 2858)</b> Bauart: 1'E h2
Hersteller: Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken AG, Werk Posen (vormals Cegielski), Baujahr: 1944, Fabriknummer: 723	Hersteller: Henschel und Sohn, Kassel, Baujahr: 1944; Fabriknummer: 28215
Rekonstruktion: 29.10.1964 - 01.12.1964 rekonstruiert aus: 52 1282	Rekonstruktion: 28.02.1967 - 30.03.1967 rekonstruiert aus: 52 2858
30.11.1964 Umbau zu DR 52 8119 (Ersatzkessel SKL 1964/32311) im RAW Stendal	30.03.1967 Umbau zu DR 52 8185 (Ersatzkessel SKL 1967/34134) im RAW Stendal
<b>Stationierungen:</b>	<b>Stationierungen:</b>
Ersteinsatz ab März/April 1944 über Gedob für die Ostbahn Krakau	RBD Berlin Bw unbekannt 14.09.1945
Bw Pasewalk 01.11.1945	Bw Bln.-Rummelsburg Jan. 1946 (K-Lok)
Bw Pasewalk 20.06.1946 (K-Lok)	Bw Frankfurt O. Vbf 01.07.50 - 27.07.54
Bw Angermünde - 20.11.1949 (K14)	Bw Merseburg 15.08.54 (K-Reserve)
Bw Angermünde 01.07.1950 (K-Lok)	Bw Merseburg 28.07.55 - .06.60
Bw Frankfurt O. West 21.11.49 - 26.07.54	Bw LS Wittenberg 19.06.60 - 21.02.61
Bw Eilenburg 26.07.54 - 18.07.55	Bw Cottbus 22.02.61 - 26.09.62
Bw Falkenberg Elster 19.07.54 - 19.03.62	Bw Luckau 27.09.62 - 20.01.64
Bw Lutherst.Wittenb. 20.03.62 -	Bw Magd.Rothensee 21.01.64 - 29.01.64
Bw Falkenberg Elster 02.12.64 - 30.11.66	Bw Oebisfelde 30.01.64 - 29.05.64
Bw Eilenburg 01.12.66 - 26.04.67	Bw Salzwedel 30.05.64 - 25.10.66
Bw Falkenberg Elster 27.04.67 - 26.05.67	Bw Oebisfelde 26.10.66 - 27.02.67
Bw Röblingen am See 27.05.67 - 24.02.71	Bw Brandenburg 31.03.67 - 22.05.67
Bw Stendal 25.02.71 - 02.03.71	Bw Eberswalde 23.05.67 - 02.08.78
Bw Röblingen am See 03.03.71 - 21.09.71	Bw Zittau 03.08.78 - 09.02.82
Bw Falkenberg Elster 22.09.71 - 04.05.72	Bw Lübbenau Spreew. 10.02.82 - 23.04.82
Bw Röblingen am See 05.05.72 - 27.08.80	Bw Senftenberg 24.04.82 - 30.04.82
Bw Engelsdorf 28.08.80 - 08.09.80	Bw Lübbenau Spreew. 01.05.82 - 27.09.84
Bw Röblingen am See 09.09.80 - 31.08.81	Bw Hoyerswerda 28.09.84 - 19.03.85
Bw Altenburg 01.09.81 - 24.11.81	Bw Elsterwerda 20.03.85 - 20.05.85
Bw Leipzig Hbf West 25.11.81 - 30.08.83	Bw Hoyerswerda 21.05.85 - 22.05.85
Bw Engelsdorf 31.08.83 - 10.08.88	Bw Görlitz 23.05.85 - 16.03.87
Bw Roßlau Elbe 11.08.88 - 11.11.91	Bw Bautzen 17.03.87 - 07.08.87
	Bw Görlitz 08.09.87 - 01.04.88
Unfall: Am 23.05.1980 stößt im Bf Braunsbedra die 52 8119 mit der 110 041 zusammen, beide werden erheblich beschädigt.	Unfall: Am 24.01.1946 im Bf Straußberg
Giesl-Einbau: 04.01.1968	Giesl-Einbau: kein Giesl erhalten
Giesl-Ausbau: unbekannt	
Letztes Bw Roßlau (Elbe)	Letztes Bw: Görlitz
Besonderheiten: Kolonnenlok (Kolonne 12) / (Kolonne 26)	Besonderheiten: Kolonnenlok (Kolonne 8)
Der letzte Kessel der 52 8119 war der VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ (SKL) Magdeburg, F.Nr. 31457, Baujahr 1964. Tag der Anlieferung: 14.05.1964, Tag der endgültigen Abnahme: 09.07.1964, 16 atü. Kesselverwendung: geliefert mit: 52 8109 - 09.07.64; 52 8039 - 27.12.73; 52 8119 - 10.08.88.	
Umzeichnungen: 1970 DR 52 8119-1;	Umzeichnungen: 1970 DR 52 8185-2;

1992 052 119-5		1992 052 185-6“	
z-Stellung:	12.11.1991	z-Stellung:	17.03.1988
Ausmusterung:	29.09.1992	Ausmusterung:	01.04.1988
Verkauf:	1992 an C.-P. Vedder, Celle	Verkauf:	1992 an C.-P. Vedder, Celle
Verbleib:	Lok wurde im September 1992 im Bw Roßlau zerlegt.	Verbleib:	Lok wurde im Mai 1992 im Bw Chemnitz-Hilbersdorf zerlegt. Tender an 52 8009-4.
Der Stehkessel steht im Eisenbahnmuseum Lette		Das Führerhaus steht im Eisenbahnmuseum Lette	



52 8119 (mit Gieslkamin) unter Volldampf im Güterzugdienst



52 8119 nach ihrem Unfall



52 8185 im Winterdienst



Schade, daß sie nicht in Gänze erhalten blieb



52 8119 während der Verschrottung noch mit Führerhaus





Der Stehkessel der 52 8119 während der Verschrottung



Reste einer Dampflokomotive - wenige Stangen und ein Stehkessel

## **Aus Zwei mach Eins**

Claus-Peter Vedder (+) aus Celle kaufte am 29.09.1992 den rückwärtigen Teil des Stehkessels der 52 8119 und das Führerhaus der 52 8185. Der Rest der Lokomotiven ging den Weg allen alten Eisens. 1996 erwarben die Letteraner Eisenbahnfreunde die Lokteile nach Besichtigung bei Hr. Vedder in Celle.

Der vom Autohaus Tönnemann in Coesfeld gesponserte Transport von Führerhaus 52 8185 und Stehkessel 52 8119 wurde in fast zwölfstündiger Fahrt am 06.11.1997 zum Eisenbahnmuseum in Lette durchgeführt. Die großen 52.80er Teile wurden im Museumsgarten abgestellt und anfangshaft restauriert. Im Juni 2001 erhielten sie eine neue Lackierung.

Die Ernsting-Stiftung bot dem Museum die endgültige Renovierung und Ergänzung mit Hilfe der kompetenten Fachfirma Jostmeier an. So wurden die Lokteile am 29.08.2007 mit schwerem Gerät nach Welte zur Aufarbeitung abgeholt.

Bislang war es für die meisten Betrachter nur Schrott, doch in fast einjähriger Arbeit fertigte die Landmaschinenfirma Jostmeier in Welt ein Schmuckstück daraus. Für die ansonsten mit Landmaschinen beschäftigten Mitarbeiter war die Wiederherstellung eines Lokführerhauses mit kompletter Inneneinrichtung eine besondere Herausforderung und Abwechslung. Nach Plänen des Architekten Norbert Wortmann, Rorup, erhielt das Führerhaus ein neues Untergestell. Der Stehkessel wurde neu in das Führerhaus integriert. Das riesige Puzzle mit all seinen gewichtigen Einzelteilen gewann langsam Gestalt. Allein die Größe und Höhe beeindruckten bereits die Mitarbeiter, aber auch das Tonnengewicht (7,2 t). Der fehlende Unterbau wurde in schwerem Metall neu improvisiert, ebenfalls eine Lokachse. Die vorhandenen Lokteile mußten genau vermessen und auf Wiederverwendbarkeit bzw. Ergänzung geprüft werden.

Die Kosten der fachmännischen Restaurierung hätte sich der Eisenbahnfreunde-Verein bestimmt nicht leisten können ohne die Hilfe der Ernsting-Stiftung, dafür sind die Lokomotivfreunde besonders dankbar. Firma Metallbau Jostmeier sponserte dankenswerterweise die Schleif- und Lackierarbeiten. Das Lokführerhaus ist nach seiner Aufstellung auf dem Gleis im Museumsgarten für Besucher des Eisenbahnmuseums ein ganz besonderer Anziehungspunkt. Anhand der originalen Instrumente und Armaturen und der gesamten Einrichtung können die Arbeitsbedingungen vergangener Zeiten illustriert werden. Für Besucher wird an Museumstagen ein Aufstieg von der Gleisseite ermöglicht. Auf dem Führerstand können sie den Arbeitsplatz von Lokführer und Heizer kennenlernen.

Das Eisenbahnmuseum „Alter Bahnhof Lette (Kr Coesfeld)“ wurde um eine neue Attraktion reicher. Aus den erhalten gebliebenen Resten der beiden seit langem verschrotteten Lokomotiven 52 8185 und 52 8119 entstand ein Lokdenkmal besonderer Art.

Am Donnerstag, 31. Juli 2008, gegen 11 Uhr, wurde das gute Stück mit besonderer polizeilicher Genehmigung wegen Überhöhe und Überbreite von der Fa. Jostmeier in Ketten gelegt und mit Blaulicht ab Welte nach Lette transportiert. Über Nacht stand es bei der Fa. Krampe abgestellt.

Am Freitag, 01. August 2008, setzte ein Kran das Lokführerhaus mit Unterbau auf das Gleis im Museumsgarten am Bahnhof Lette (Arbeitsbeginn ca. 9.30 Uhr). Auch die vorhandenen Lokomotiv- und Waggonräder wurden neu aufgestellt.

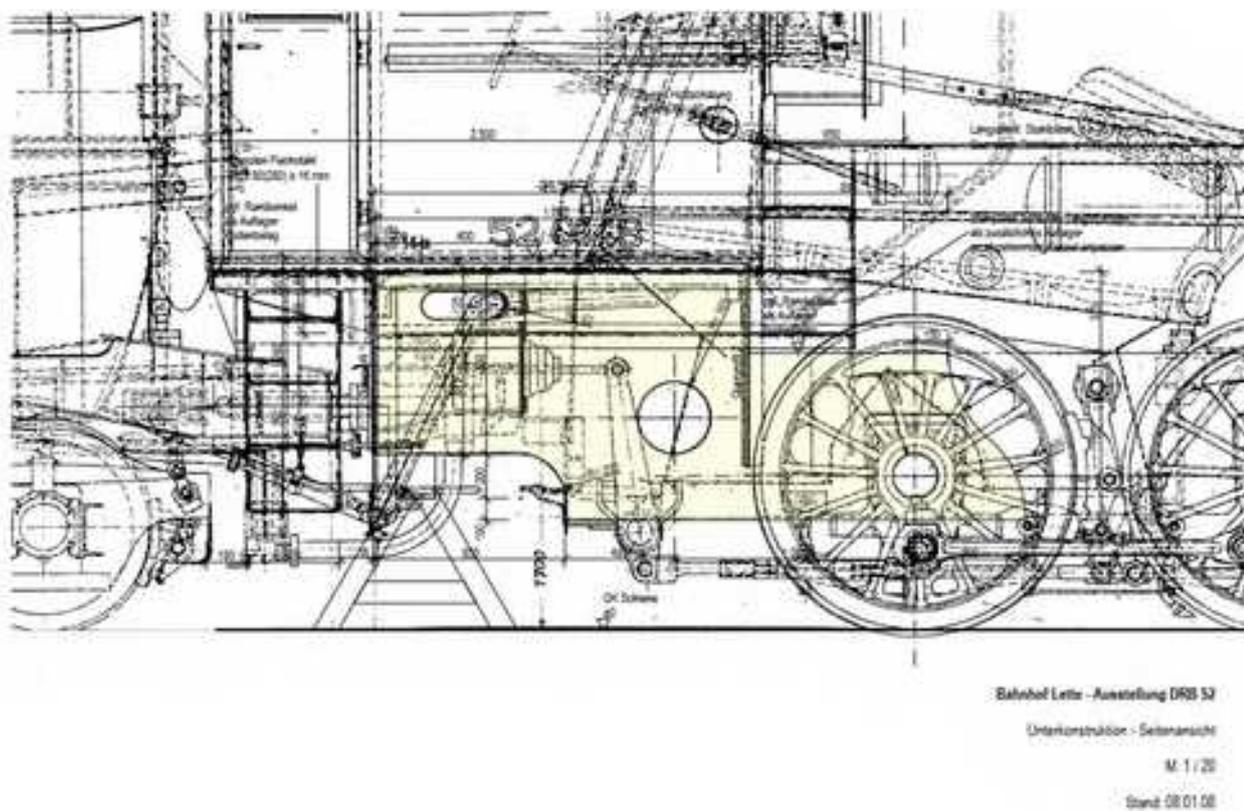
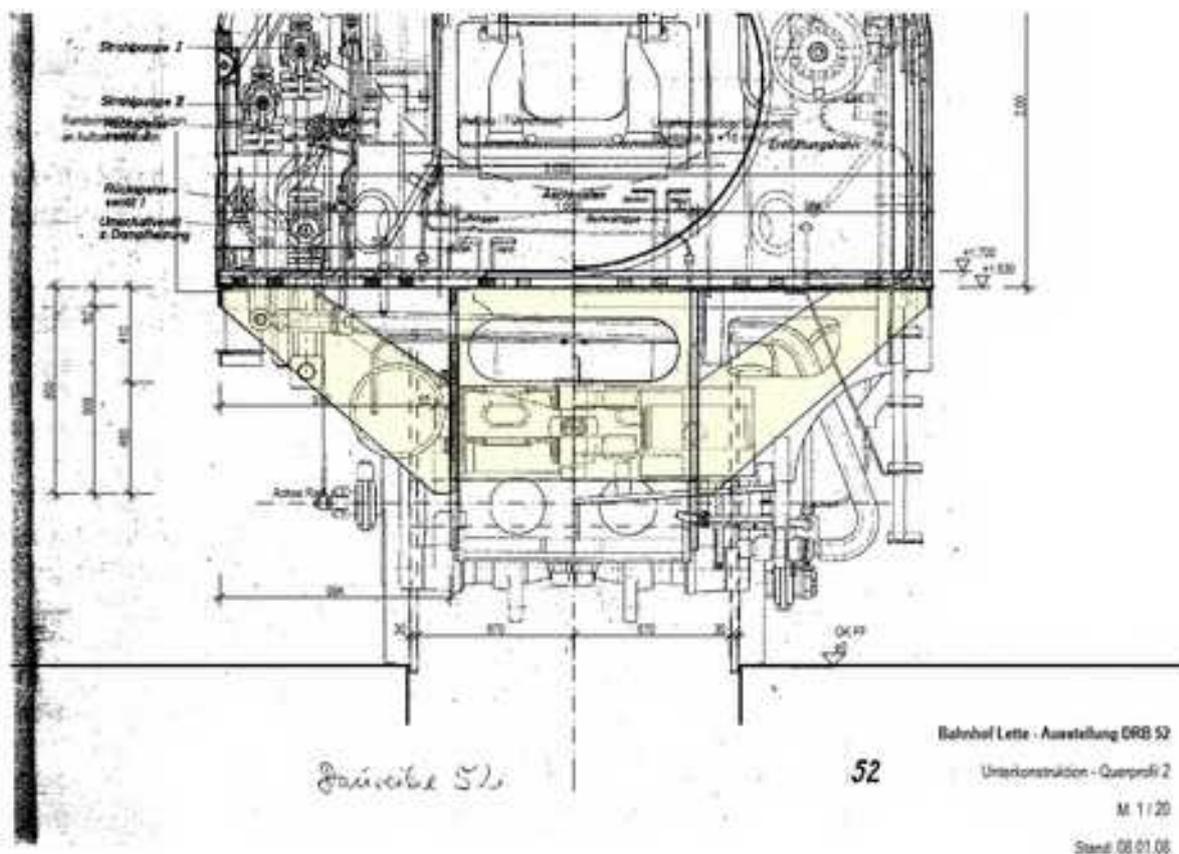
Der Führerstand ist zwar immer noch nicht fertig, es fehlen Einzelteile zur Komplettierung. Das Vorhandene an Sammlerstücken wurde jedoch zu einem eindrucksvollen Ensemble

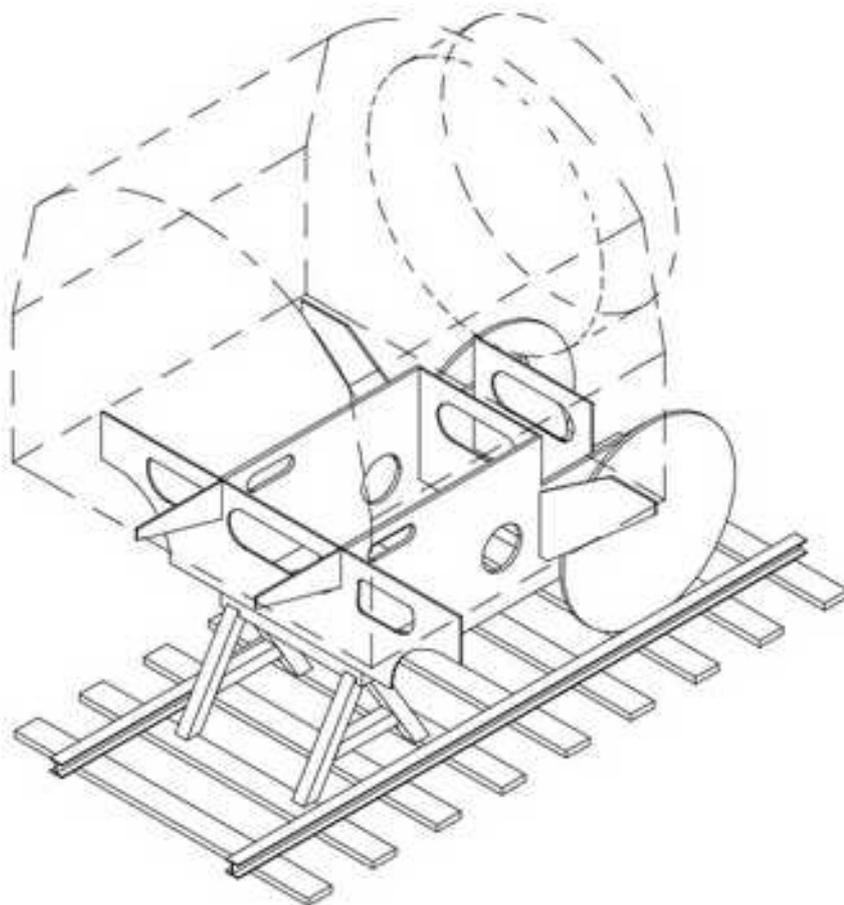
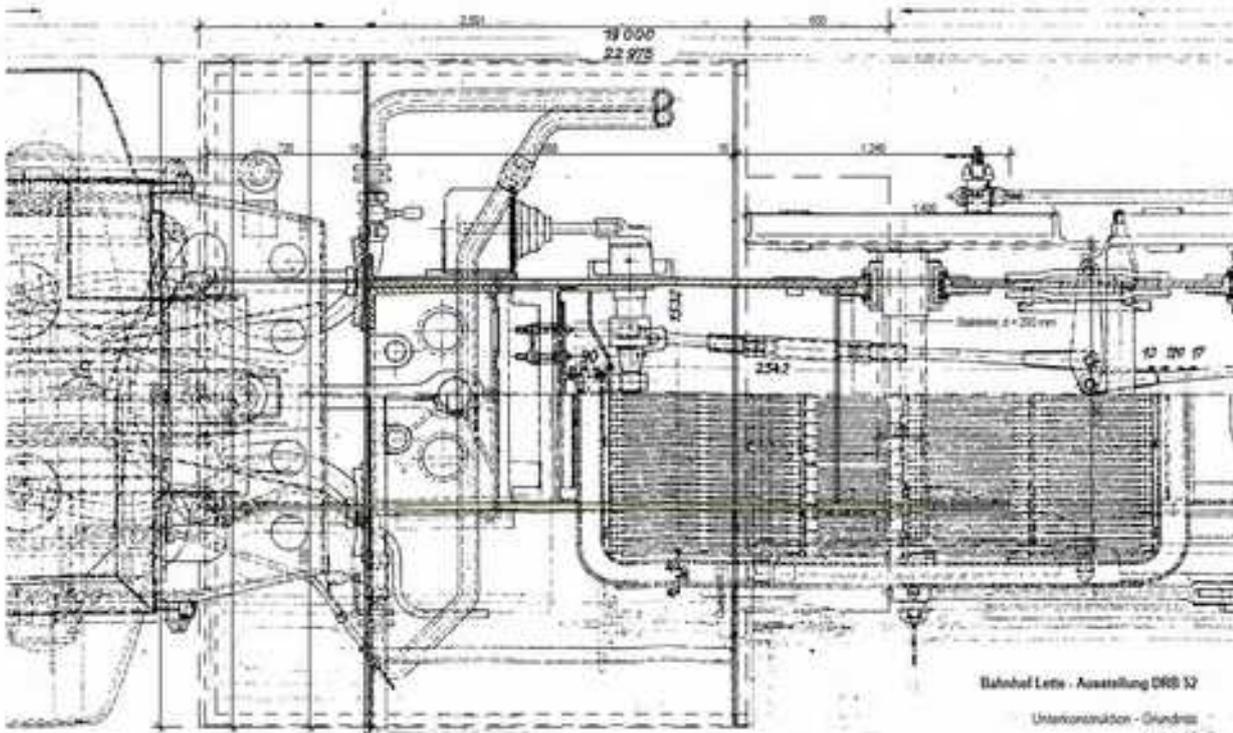
zusammengesetzt. Die große Kohlschaufel allein trägt manche Zeitspuren. Die ältesten Stücke aus der Sammlung von Pater Daniel haben ihren endgültigen Ort gefunden. Die Messinghandräder stammen vom verstorbenen Lokführer Anton Plesker aus Coesfeld. Er hatte sie jahrelang in seinem Spind am Coesfelder Lokscheunen aufbewahrt. Jedes Mal wenn „seine“ Lok ins Ausbesserungswerk mußte, wurden sie abmontiert, sichergestellt und gegen gußeiserne Teile ausgewechselt. Schließlich schenkte er sie Pater Daniel. Die hochglanzpolierten Handräder kamen nach der Rückkehr der Lok wieder zu Ehren. Die Inneneinrichtung des Lokführerhauses ist ein großes Puzzle. Fehlende Teile wie ein Wasserstand, Leitungen, ein Gegengewicht der Feuertür, eine Eisenbahner-Teekanne u.a. werden vielleicht irgendwann noch auftauchen.

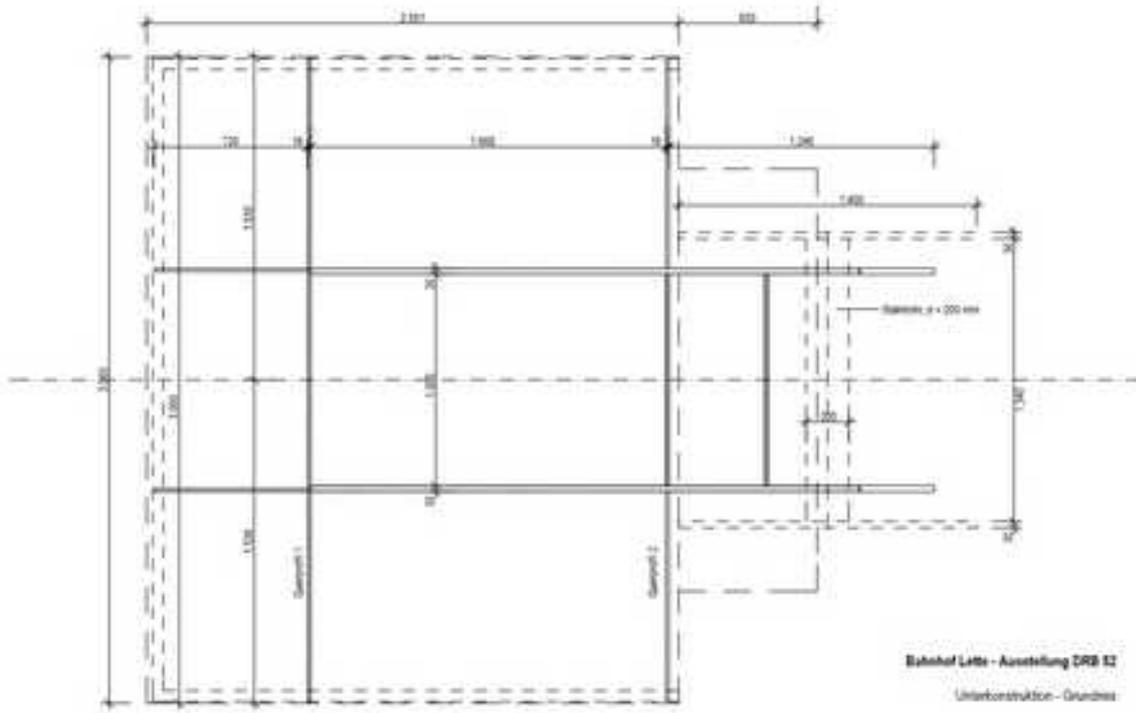
Am Sonntag, 03. August 2008, wurde um 15 Uhr das interessante Exponat feierlich enthüllt. Der restaurierte Lokführerstand war dann erstmals zu besichtigen. Dazu waren die Sponsoren, das Ehepaar Lilly und Kurt Ernsting, die Mitarbeiter der ausführenden Firma Jostmeier (u.a. Helmut Schlüter, Berthold Springeneer, Oliver Schwering) und des Architektenbüros Wortmann, sowie alle interessierten Freunde des Eisenbahnmuseums herzlich eingeladen. Kaffee und Kuchen wurden in der Güterabfertigung angeboten. Am Abend feierte der Eisenbahnfreunde-Verein das Ereignis mit einem gemütlichen Beisammensein.

Um etwaigen Gerüchten zuvorzukommen: Nachdem die Mitarbeiter der Firma Jostmeier den Führerstand restauriert hatten, wurden in Welte keine weiteren neuen Lokomotivteile gefertigt... Die Eisenbahnfreunde sind jedenfalls hocherfreut über das, was in einjähriger Arbeit von Helmut Schlüter und seinen Mitarbeitern aus unserem Loktorso geschaffen wurde. Die Maschinenbauer haben zwar schon manches Projekt bearbeitet, eine Lokomotive war jedoch noch nicht dabei. Aber sie haben sich mit Feuereifer an die Sache herangemacht und das Endprodukt kann sich sehen und anfühlen lassen.

Es folgen Zeichnungen der Baureihe 52 sowie die vom Architektenbüro Norbert Wortmann erstellten Konstruktionspläne für den Aufbau des Führerstandes:





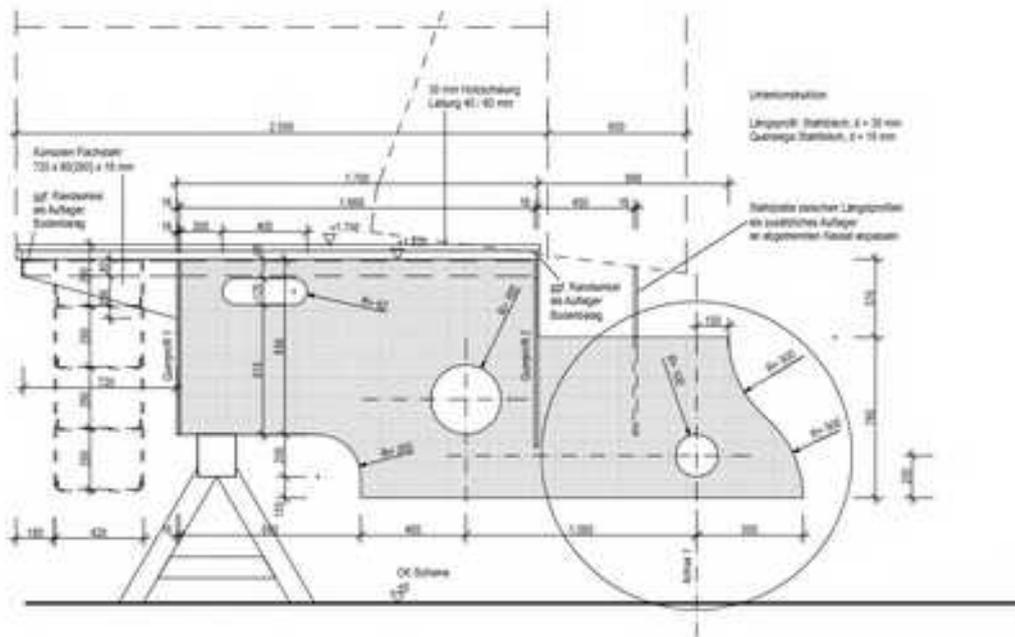


**Bahnhof Lette - Ausstellung DRB 12**

Unterkonstruktion - Grundbes

M. 1/20

Stand: 08.01.06

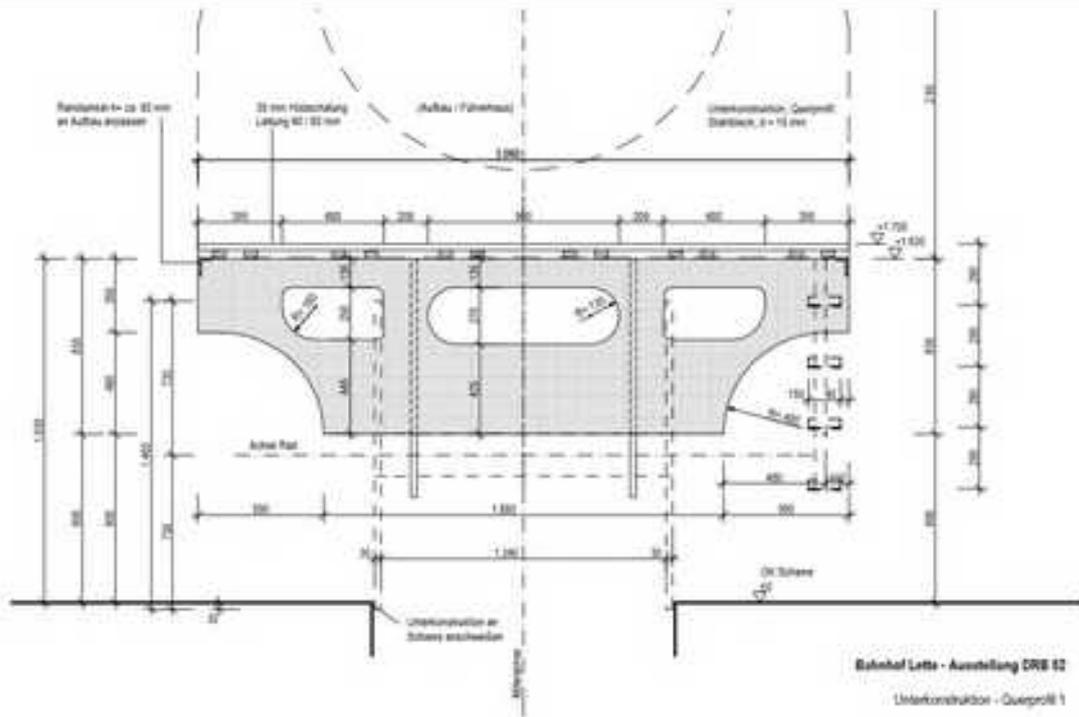


**Bahnhof Lette - Ausstellung DRB 12**

Unterkonstruktion - Substrukt

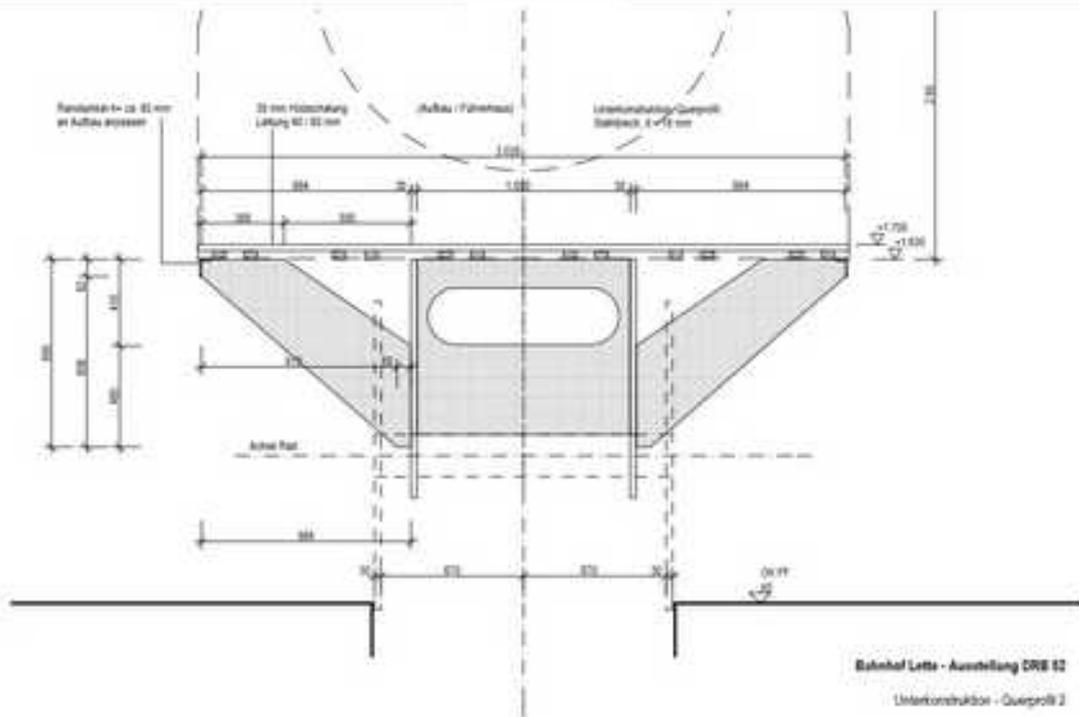
M. 1/20

Stand: 08.01.06



**Bahnhof Lette - Ausstellung DRB 02**  
 Unterkonstruktion - Querschnitt 1  
 M. 1 / 20  
 Stand: 08.01.08

NOBERT WORMANN - DPL.-ING. - ARCHITEKT - HALPDRITZMASS 40 - TEL. 02545-301 - FAX 02545-1400 - [info@nobertwormann-architekten.de](mailto:info@nobertwormann-architekten.de)



**Bahnhof Lette - Ausstellung DRB 02**  
 Unterkonstruktion - Querschnitt 2  
 M. 1 / 20  
 Stand: 08.01.08

NOBERT WORMANN - DPL.-ING. - ARCHITEKT - HALPDRITZMASS 40 - TEL. 02545-301 - FAX 02545-1400 - [info@nobertwormann-architekten.de](mailto:info@nobertwormann-architekten.de)



Das Führerhaus in der Werkstatt der Fa. Jostmeier



Der Stehkessel mit Feuerloch



Ausgeführt wurden die Arbeiten von der Firma Metallbau Jostmeier in Dülmen-Welte.



© Metallbau Jostmeier, Welte



Strenge Polizeikontrolle, ob alles richtig verzurrt ist



Lokführerhaus von der Landmaschinenfirma



Transport mit Polizeibewachung von Welte nach Lette



Letzte Handräder, Schilder und Armaturen werden noch rasch angebracht



Das Führerhaus hebt ab



Kommt ein Führerhaus geflogen



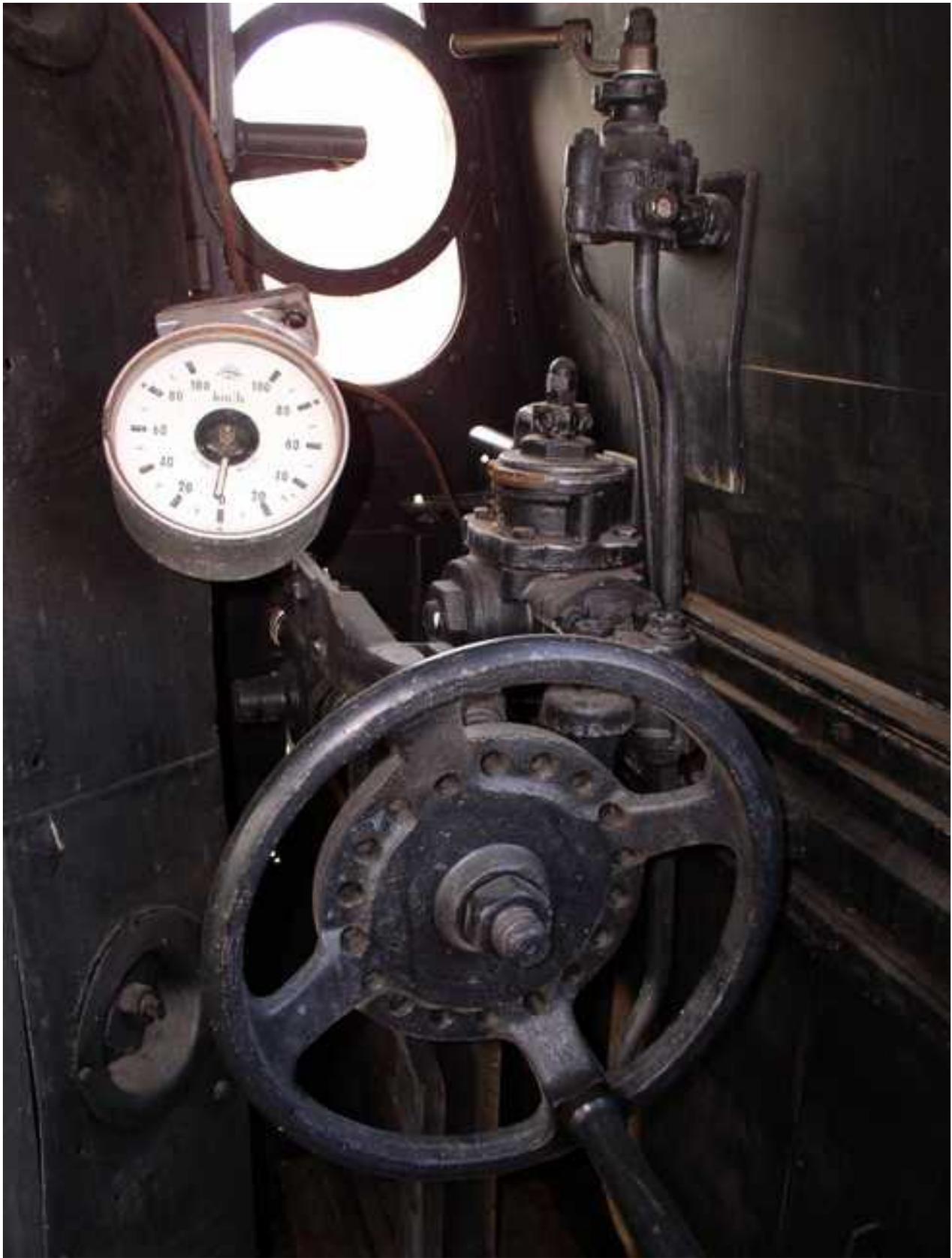
Das Führerhaus kurz vor der Landung



Noch etwas drehen und auf den Bock setzen!



Sicher gelandet und verschweißt



Das Steuerungshandrad



Sandstreuer und Buchfahrplanhalter



Ölpresse



Feuergeschränk



Heizerseite mit Manometern, Handrädern und Wasserstand



Lokführerseite



Heizer „Alfred“ tat hier einige Jahre Dienst, bis er auseinanderfiel...



Ausblick vom Führerhaus auf den russischen Güterwagenrest



Am Tag der Einweihung bestaunten viele Gäste das Führerhaus



Initiator der Aktion P. Daniel Hörnemann  
Ernsting



mit dem freundlich grüßenden Sponsor Kurt



Seit der Aufstellung trotz der Führerstand Wind und Wetter

©Text und Photos P. Dr. Daniel Hörnemann

Die historischen Photos sind aus der Slg. Hörnemann