Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISBN 3-89610-110-2

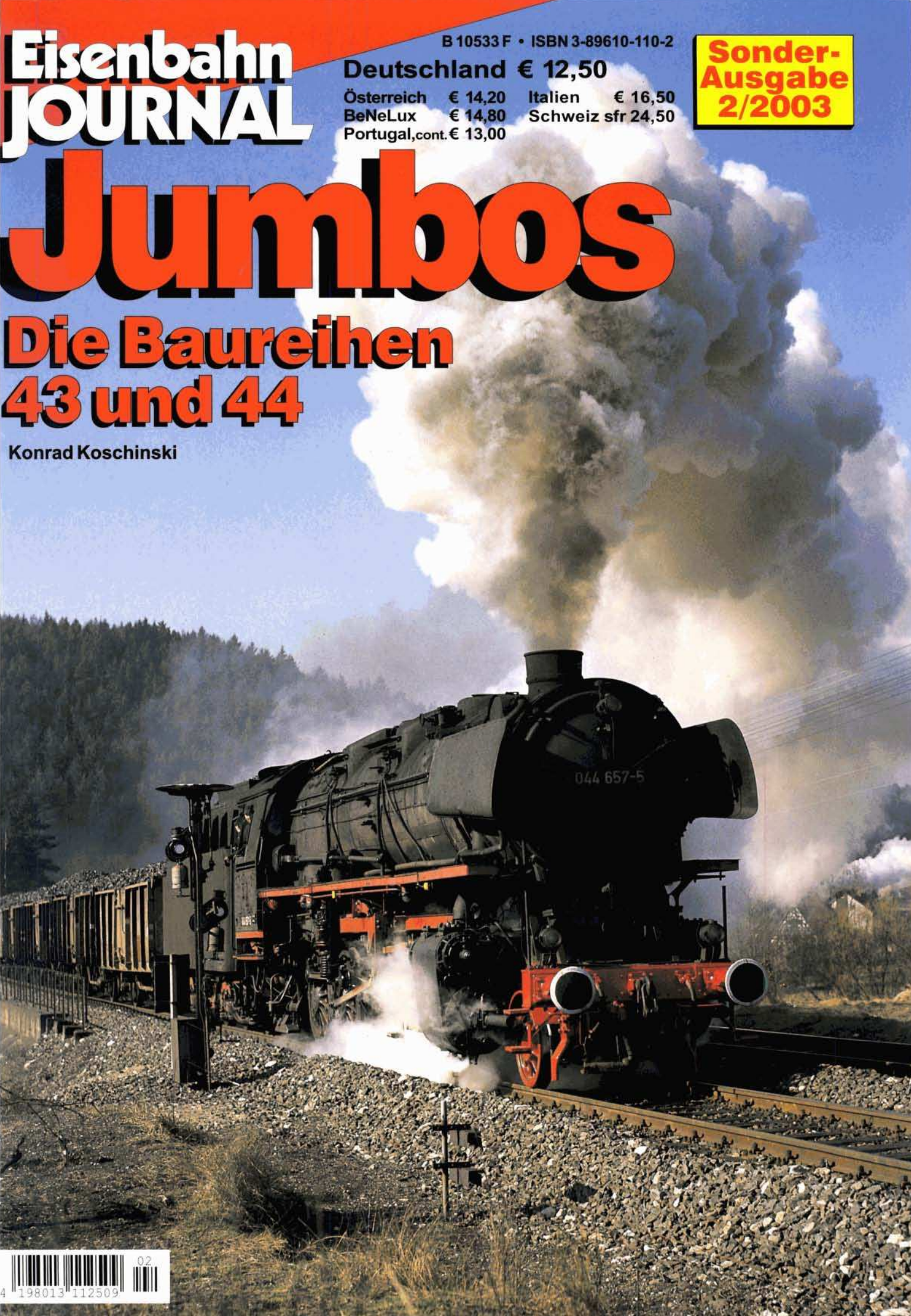
Deutschland € 12,50
Österreich € 14,20 Italien € 16,50
BeNeLux € 14,80 Schweiz sfr 24,50
Portugal,cont. € 13,00

Sonder-Ausgabe 2/2003

Jumbos

Die Baureihen 43 und 44

Konrad Koschinski



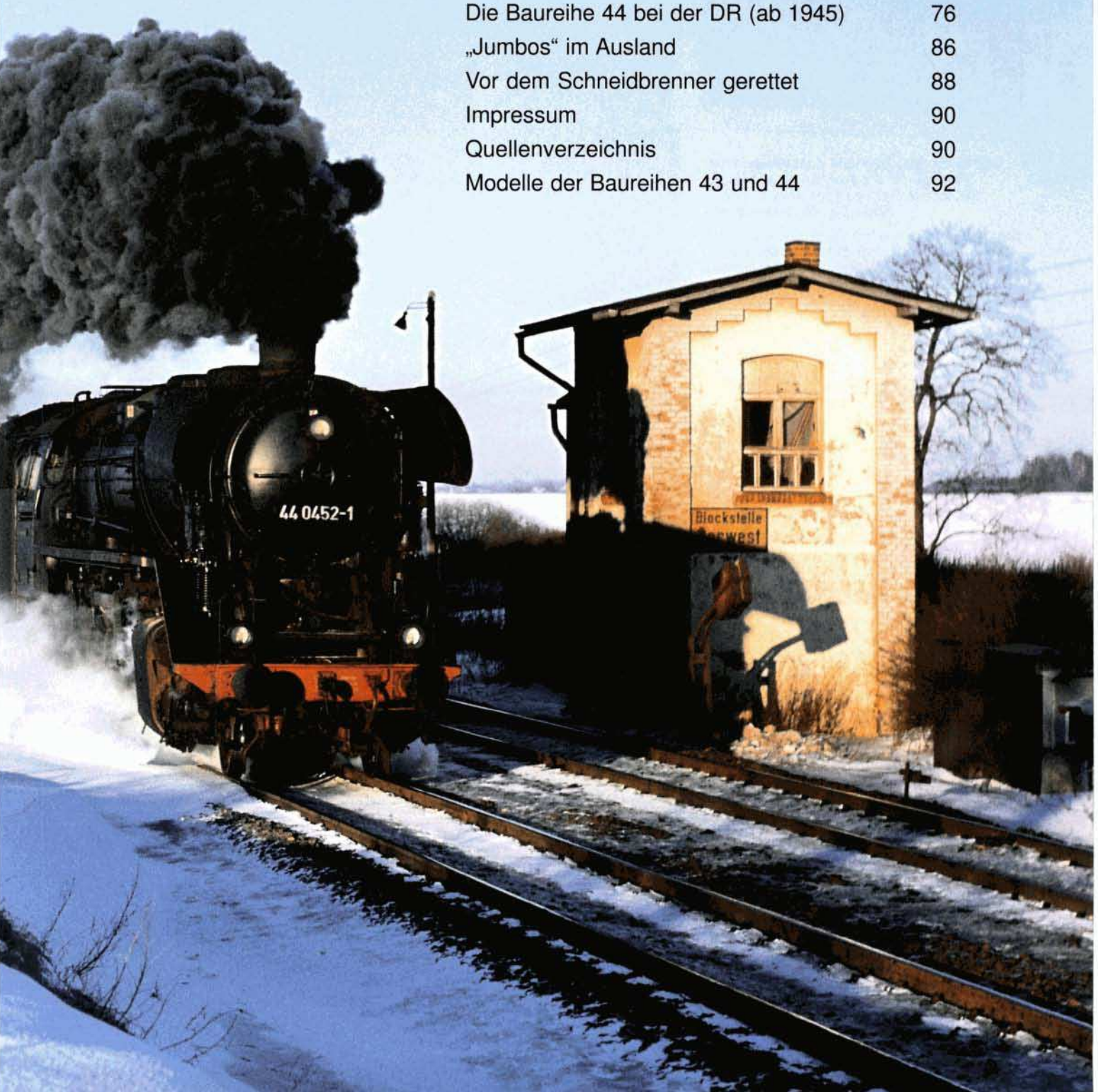
4 198013 112509 02

Inhalt

Vorwort	6
1'E als Zwilling oder Drilling?	12
Baureihe 43: „Boliden" mit Riesenzylindern	14
Betriebseinsatz der 43er	20
Baureihe 44: Die „Jumbos"	30
Die Baumusterloks 44 001 bis 010	32
Mitteldruckloks 44 011 und 012	34
Die Zwischenausführung ab 44 013	38
Die Standardausführung ab 44 066	39
Die ÜK-Ausführung	42
Einsatz der „Jumbos" bis 1945	44
Die Baureihe 44 bei der DB	53
Die Baureihe 44 bei der DR (ab 1945)	76
„Jumbos" im Ausland	86
Vor dem Schneidbrenner gerettet	88
Impressum	90
Quellenverzeichnis	90
Modelle der Baureihen 43 und 44	92

Bild 2: Mit großer Qualmwolke begrüßt 44 0452 die Fotografen am Block Serwest an der Strecke Angermünde–Berlin (20. Februar 1979). **Abb.: K. Risch**

Bild 1 (Titel): Die 044 657 vom Bw Weiden (ehemalige 44 1657) erhält mit ihrem Kokszug nach Sulzbach-Rosenberg auf der Steilrampe bei Etzelwang um 1974 Unterstützung durch eine Schublokomotive der Baureihe 50. **Abb.: J. Nelkenbrecher**



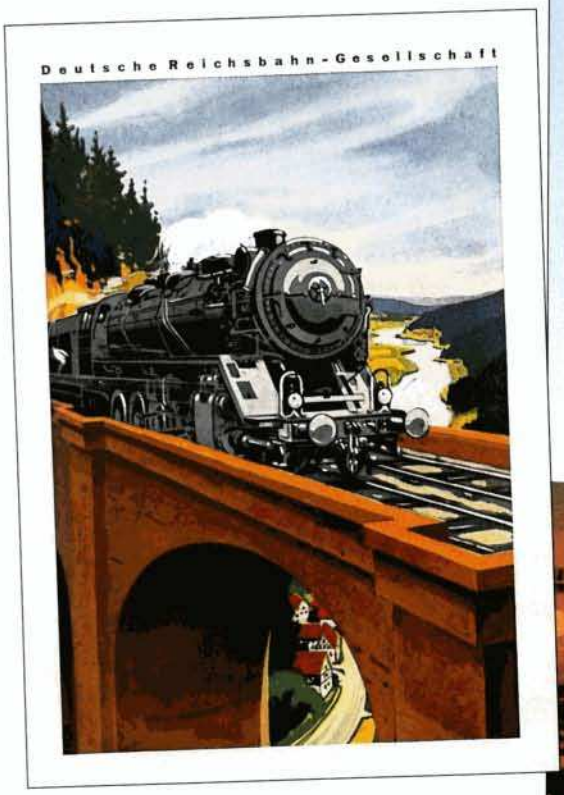


Bild 3: Dargestellt im Stil damals moderner Werbegrafik erschien die neue 44er im „Deutschen Reichsbahn-Kalender 1927". **Abb.: Slg. Dr. Hörnemann**

Bild 4: Die tief stehende Wintersonne zaubert Glanz auf die 043 315 und ihre Vorspannlok, die am 8. Februar 1972 einen 4000-t-Erzzug von Emden nach Rheine bringen. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Vorwort

Keine Frage: Die Wiederaufnahme einer Publikation über die 44er ins Verlagsprogramm war überfällig. Ein Sonderjournal über Deutschlands leistungsfähigste in Großserie beschaffte Güterzug-Dampflokomotive gehört gewissermaßen zum Standard-Repertoire unseres Hauses.

Dabei haben wir uns jetzt nicht mit einem Nachdruck des längst vergriffenen EJ-Special „Die Baureihe 44" begnügt. Denn das 1994 erschienene Heft blendete – damals aus plausiblem Grund – die ölgefeuerten 44er der Deutschen Bundesbahn aus, war doch ein Sonderjournal über die zuletzt so bezeichnete Baureihe 043 bereits im Programm des Hermann Merker Verlags enthalten. Um nun die Geschichte der von DB und DR bis weit in die „Epoche IV" hinein eingesetzten Dreizylinderlokomotiven in einer EJ-Sonderausgabe darzustellen, entschieden wir uns für die komplette Neubearbeitung des Themas.

Wie schon der Titel verrät, behandelt Konrad Koschinski auch die Baureihe 43, also die Geschichte des in der Eisenbahnliteratur bislang vernachlässigten Zweizylinder-Pendants. Dabei knüpft er an die von Manfred Weisbrod im EJ-Special 2/1994 ge-

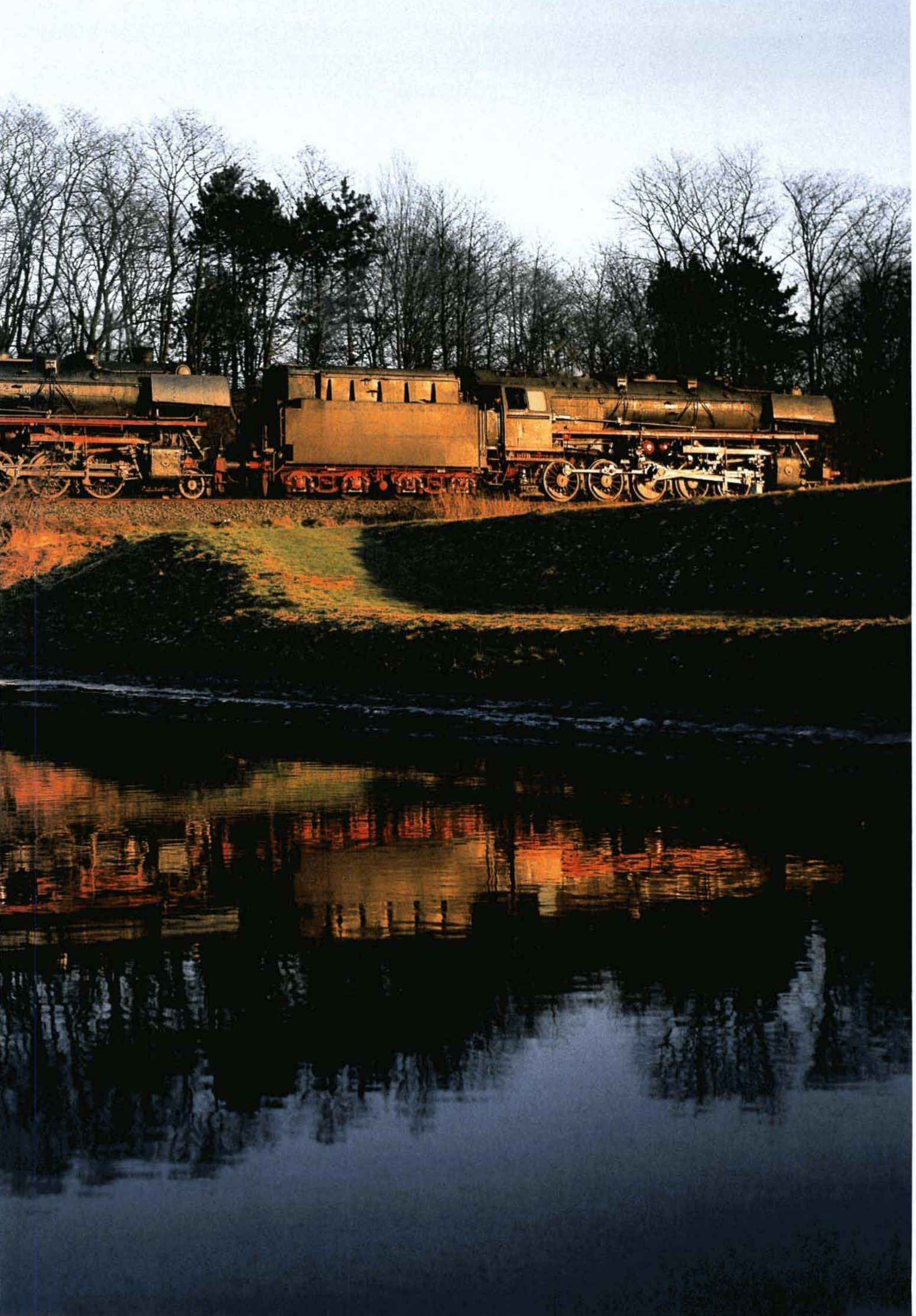
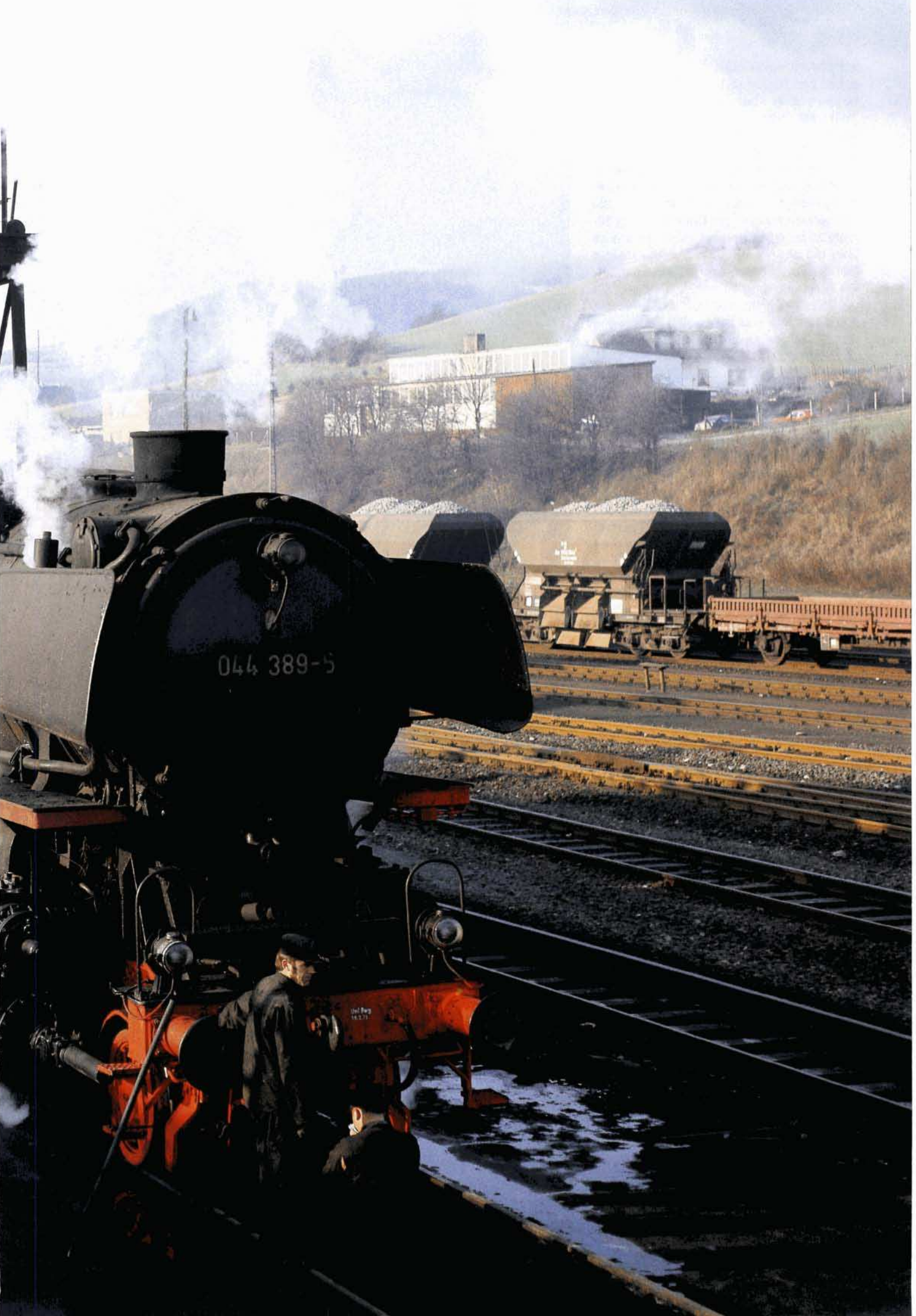


Bild 5: Impression mit 044 389 im Bw Ottbergen (25. November 1975).
Abb.: J. Nelkenbrecher


044 389-5

schilderten Vergleichsuntersuchungen zwischen den Bauarten 1'E h2 und 1'E h3 an, beschreibt in kompakter Form die (vom Triebwerk abgesehen) weitgehend mit der Baureihe 44 übereinstimmenden technischen Merkmale und berichtet über den wenig bekannten Betriebseinsatz. Basierend auf von Lokomotivstatistikern zusammengestellten Daten, ist es gelungen, die Erstbeheimatungen der Baureihe 43 größtenteils zu erfassen und einen Überblick über die weiteren Stationierungen bis zur fast durchweg datumsgenau dokumentierten Ausmusterung zu geben. Nun gut, für nur 35 Loks fiel das vergleichsweise leicht. Immerhin aber war dabei eine Zeitspanne von 41 Jahren zu betrachten. Die letzten „Zweizylinder-Boliden" standen bis 1968 bei der Deutschen Reichsbahn unter Dampf.

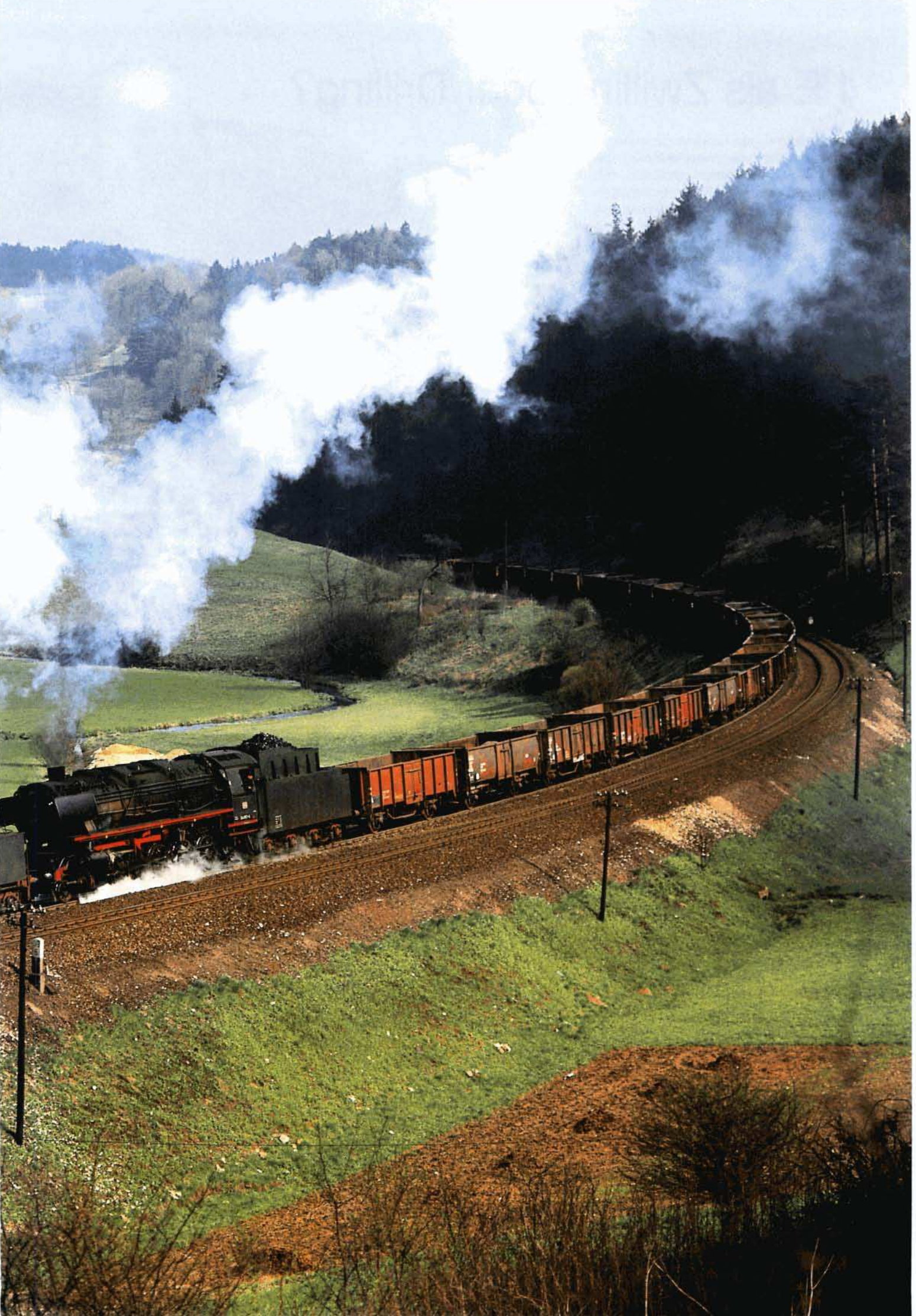
Was die in 1989 Exemplaren gefertigte Baureihe 44 betrifft, so versteht sich wohl von selbst, dass die komplette Wiedergabe der Abnahme- und Ausmusterungsdaten im Rahmen eines Sonderjournals unterbleiben muss. Auch die mannigfaltigen technischen Modifikationen im Verlauf des von 1926 bis 1949 währenden Beschaffungszeitraums und der (betrachtet man nur den Plandienst!) rund 55-jährigen Einsatzgeschichte zwingen zum Straffen. Der Autor hat sich auf die wichtigsten Bauartänderungen und Umbauten beschränkt, um etwas mehr Raum für den Betriebseinsatz der „Jumbos" zu gewinnen.

Über die Hochburgen Ehrang, Ottbergen, Gelsenkirchen-Bismarck, Rheine, Emden, Halle G, Saalfeld, Sangerhausen, Nordhausen und Wittenberge wissen Sie schon Bescheid? Gut, aber kennen Sie auch Karschnitz respektive Karsznice? Wussten Sie, dass dort im August 1942 mehr als hundert 44er beheimatet waren?

Konrad Koschinski setzt deutlich andere Akzente als Horst Obermayer im 1983 herausgegebenen Sonderjournal „Baureihe 043" und als Manfred Weisbrod, der im EJ-Special 2/1994 sein Hauptaugenmerk auf die Technik der 44er richtete. (Gleichwohl gehören beide Publikationen zu den wichtigen Quellen.) So bietet diese EJ-Sonderausgabe nicht nur wegen des Kapitels über die 43er auch denjenigen Lesern Neues, die bereits die älteren Hefte besitzen. Allemal gilt das für die Illustrationen. Fast ausnahmslos zeigen wir Ihnen Abbildungen, die in den bisher erschienenen Heften nicht enthalten waren. Neu ist ferner die nach aktuellem Stand zusammengestellte Liste der Lokomotiven, denen das Ende unter dem Schneidbrenner erspart geblieben ist.

Die Redaktion

Bild 6: Von der 052 185 unterstützt, erklimmt die 044 657 am 20. April 1972 mit einem schweren Erzzug zur Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg die Etzelwanger Steige.
Abb.: J. Nelkenbrecher



1'E als Zwilling oder Drilling?

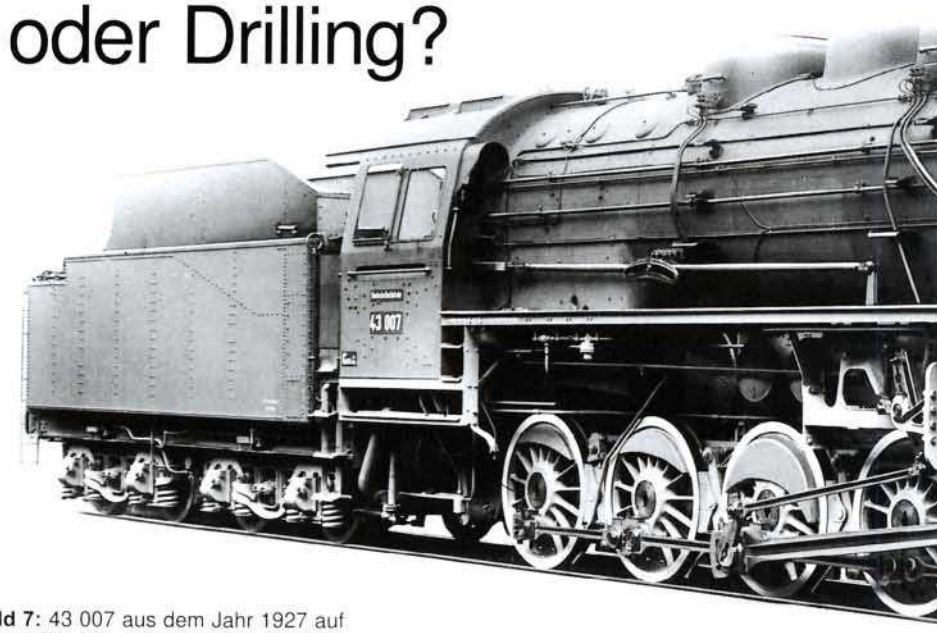


Bild 7: 43 007 aus dem Jahr 1927 auf einem Werkfoto von Schwartzkopff. Gekuppelt ist sie mit dem Tender 2'2' T 32 alter Ausführung. **Abb.: Slg. Knipping**

Wie aus zahlreichen Publikationen bekannt, erarbeiteten nach der „Verreichlichung" der deutschen Länderbahnen gebildete zentrale Gremien die Grundlagen für Konstruktion und Bau neuer Einheitslokomotiven. Die Beratungen im „Engeren Lokomotivausschuss" – ab 1921 zusammengesetzt aus Fachleuten des Eisenbahn-Zentralamtes (EZA) und der ehemaligen Staatsbahnen – sowie im 1922 von den Lokomotivbauanstalten gegründeten „Vereinheitlichungsbüro" führten schließlich zum Typenplan des Jahres 1924.

Dieser insgesamt 14 Baureihen vorsehende Typenplan enthielt auch eine für den schweren Hauptbahndienst vor allem im Mittelgebirge bestimmte Güterzuglokomotive der Bauart 1'E h3: also eine dreizylindrige, fünffach gekuppelte Maschine mit Laufachse, bezeichnet als Baureihe 44. Die ebenfalls erwogene Vierzylinder-Verbund-Variante war nicht zuletzt wegen der gegen sie von EZA-Bauartdezernent Richard Paul Wagner vorgebrachten Einwände seitens der DRG-Hauptverwaltung abgelehnt worden. Die vom Vereinheitlichungsbüro außerdem vorgeschlagene 1'E h2 fehlte zunächst im Typenplan, fand als Baureihe 43 aber dann doch Eingang ins endgültige Typenprogramm von 1925. Anhand vergleichender Untersuchungen wollte die DRG ermitteln, ob sie mit einer Zweizylinderlok auskommen könne oder die kompliziertere Dreizylinder-Version weiter zu beschaffen sei.

Nun gab es in Deutschland bereits in großer Zahl 1'E-Maschinen: Im Zeitraum 1917 bis 1924 hatten die Staatsbahnen Preußens, Sachsens, Badens und Württembergs (teils noch nach ihrer „Verreichlichung") sowie die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen insgesamt 1479 Lokomotiven der Gattung G 12 in Dienst gestellt.

Um die Belastung der Treibzapfen und Lager in den damals als zulässig erachteten Grenzen zu halten, war für sie wie auch schon für die Vorgängertype G 12.1 das Dreizylinder-Triebwerk gewählt worden. Vergleiche zwischen den „G 12-Abkömmlingen" G 8.2 und G 8.3 der Bauarten 1'D h2 bzw. 1'D h3 hatten dann allerdings gezeigt, dass die Zwillings- gegenüber der Drillingsmaschine sparsamer im Dampfverbrauch war. Diese Erfahrung indes ließ sich nicht ohne Weiteres auf wesentlich stärkere und schwerere 1'E-Lokomotiven übertragen. Klarheit konnte nur die probeweise Beschaffung beider Spielarten bringen. So gab die DRG bei der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung (DLV) je zehn Vorauslokomotiven der Baureihen 43 und 44 in Auftrag, die vom Triebwerk abgesehen weitgehend übereinstimmende Abmessungen und identische Kessel aufweisen sollten. Das Betriebsprogramm sah die Beförderung von 120 t auf hoch belasteten Mittelgebirgsstrecken und von noch 600 t auf Steilrampen vor. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Loks legte man mit 70 km/h fest. Konstruktive Einzelheiten sind den weiteren Kapiteln zu entnehmen.

Bild 8: Die 1926 gelieferte 44 004 stammt ebenfalls von Schwartzkopff. Sie wurde zusammen mit der 43 007 messtechnisch untersucht. **Abb.: Slg. Gottwaldt**

Im Jahr 1926 lieferten Henschel, Schwartzkopff und die Maschinenfabrik Esslingen die 44 001 bis 010. Die von Henschel und Schwartzkopff gefertigten 43 001 bis 010 folgten 1927. Zur Praxiserprobung wies die DRG die Baumuster-44 den Bw Rothenkirchen (RBD Nürnberg) sowie Weißenfels und Saalfeld (RBD Erfurt) zu. Die Baumuster-43 wurden fabrikneu oder zumindest fast noch fabrikneu ebenfalls in Rothenkirchen und Weißenfels beheimatet. Laut bisherigen Veröffentlichungen (so von Weisbrod und Wenzel) erhielt auch Saalfeld neu angelieferte Baumuster-43 zugeteilt. Betriebsbuchabschriften weisen neben Weißenfels hingegen Erfurt G als Erstzuteilungs-Bw im Bereich der RBD Erfurt aus (siehe dazu im dem Betriebseinsatz gewidmeten Kapitel). Von widersprüchlichen Angaben zur Erstzuteilung abgesehen, ist aber unstrittig, dass die Zweizylinder- zusammen mit den Dreizylinderloks auf thüringischen Mittelgebirgsstrecken und auf der Frankenwaldbahn erprobt wurden.

Die 44 004 gelangte gleich nach Anlieferung zum Lokomotiv-Versuchsamt (LVA) Grunewald. Vorher hatte man dort eine preußische G 12 messtechnisch untersucht, um Referenzwerte für die 1'E-Einheitslokomotiven zu erhalten. Über die mit der 44 004 und später auch mit der 43 007 durchgeführten Messfahrten hat Manfred Weisbrod im EJ-Special 2/1994 berichtet; nachstehend daraus einige Passagen:

„Die 44 004 ist am 9. Oktober 1926 auf der Strecke Saalfeld–Rothenkirchen im Steigungsabschnitt Saalfeld–Steinbach eingesetzt worden. Es handelte sich um Betriebsmessfahrten (mit Messwagen) vor Regelzügen. Bis Probstzella beförderte die 44 004 den Zug (1200 t) allein, bis zum Scheitelpunkt Steinbach im Frankenwald schob eine Lokomotive der Baureihe 95 nach.

Die ersten Ergebnisse waren für das LVA Grunewald enttäuschend. Die 44 004 lag