



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

DM 10,80
sfr 10,80
öS 80,—
hfl 13,50
bfr 240,—

Sonderausgabe · Baureihe 043 von Horst Obermayer





Bild 2: Dieses Bild im Stile eines alten Meisters zeigt einen der zahlreichen Erzzüge im Emsland, aufgenommen an einem kalten Morgen im Februar des Jahres 1975. **Foto: Nelkenbrecher**

Titelbild: Die 4000-t-Erzzüge von Emden in das Ruhrgebiet, die bis Rheine meist von zwei Lokomotiven der Baureihe 043 geführt wurden, waren besonders gut im Einschnitt von Lathen zu fotografieren. **Foto: Nelkenbrecher**

Bild 3: Im September 1973 waren noch 24 Lokomotiven der Reihe 043 im Einsatzbestand der DB. Alle Fahrzeuge waren zu diesem Zeitpunkt im Bw Rheine beheimatet. **Foto: Nawrocki**

Bild 88: (Rücktitel): Dampfbetrieb am 27. April 1974 im Bw Emden, das nun auch über Lokomotiven der Baureihe 043 verfügte. Die abgebildete 043 681 zählte jedoch zum Bestand des Bw Rheine. **Foto: Nelkenbrecher**

Die Baureihe 043 (Sonderausgabe im Buchlayout)

Inhalt

Vorwort	4
Die Vorgeschichte der Baureihe 44	5
Die Serienlokomotiven der Baureihe 44	12
Die Einheitstender der Baureihe 2'2' T 34	19
Die Lokomotiven der Baureihe 44 in der Zeit nach 1945	26
Die Ölzusatzfeuerung bei der Baureihe 44	28
Die Ölhauptfeuerung für Lokomotiven der Baureihe 44	32
Die ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 44	38
Der Einsatz der Lokomotiven bei den verschiedenen Betriebswerken	45

Impressum



Autor: Horst J. Obermayer

Bearbeitung und Layout: Siegfried Fischer, Stuttgart

Satz: Johannes Illig, Göppingen
Produktion: Euro Planning International
Verona/Printed in Italy

Copyright 1983 by:
H. Merker Verlag
Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck
nur mit Genehmigung der Redaktion.
Ausgabe: März/April 1983

Preise:
DM 10,80 sfr 10,80 öS 80,—
hfl 13,50 bfr 240,—



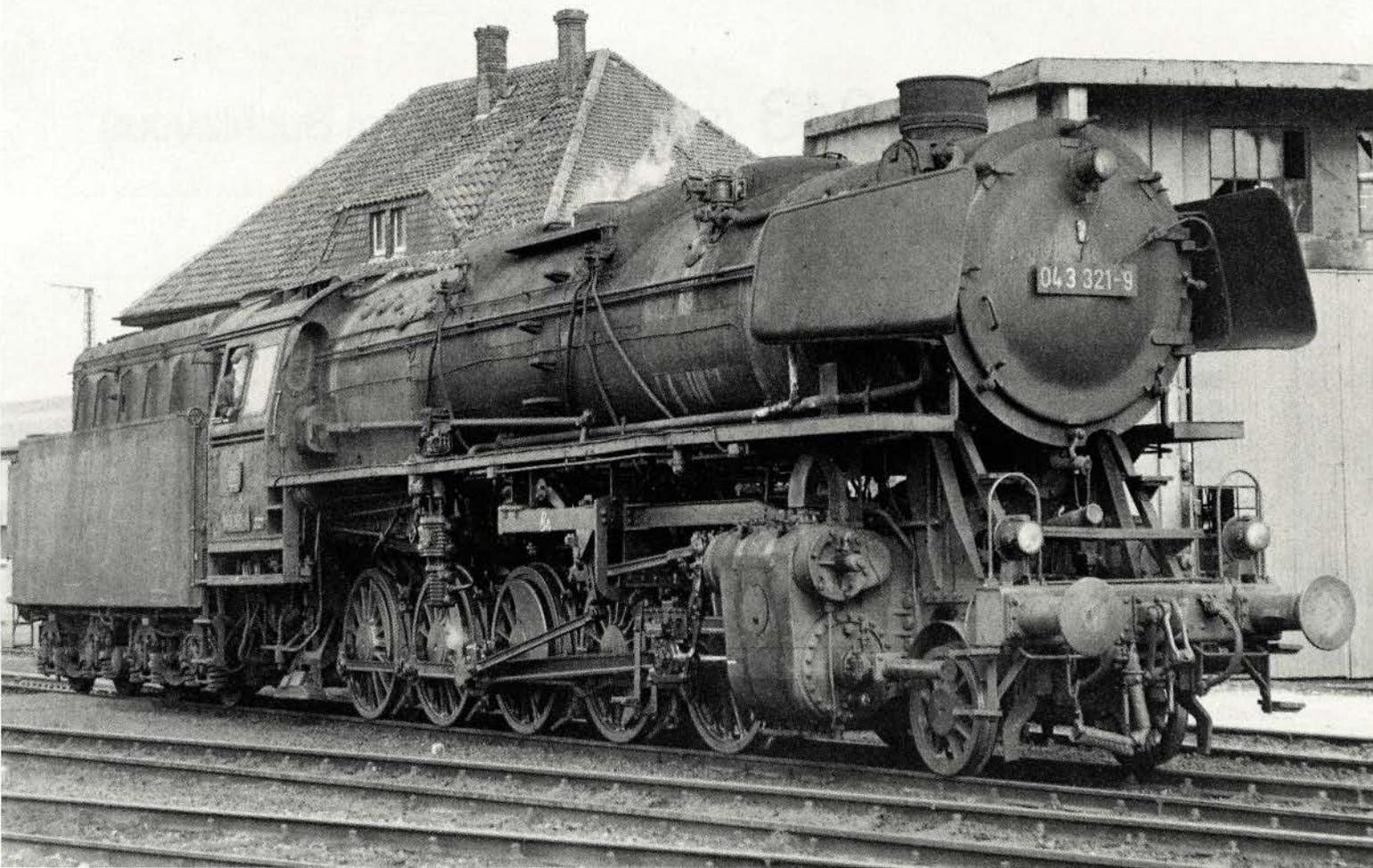


Bild 4: Die Lokomotive 043 321 hatte erst im November 1973 eine Ölfeuerung erhalten. Nach einem kurzen Einsatz beim Bw Ottbergen kam die Maschine zum Bw Rheine und wurde dort am 27. Oktober 1977 ausgemustert.

Foto: Obermayer

Vorwort

Am 26. Oktober 1977 ging in der Bundesrepublik Deutschland das Zeitalter der Dampflokomotiven zu Ende. Nachmittags gegen 16.00 Uhr kehrte die Maschine mit der Betriebsnummer 043 903 von ihrem letzten Einsatz in ihr Heimatbetriebswerk Emden zurück. Seit jenem Tag orientiert sich der Wert einer Dampflokomotive nur noch am Schrottpreis.

Einer Maschine der Reihe 043 war es vorbehalten, eine Ära zu beenden, die am 7. Dezember 1835 mit der Fahrt der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth begonnen hatte. Nun aber, rund 142 Jahre nach diesem historischen Datum, erlosch das Feuer, die Energie des noch vorhandenen Heißdampfes blieb ungenutzt. Dem bereits in den fünfziger Jahren eingeleiteten Strukturwandel in der Zugförderung bei der Deutschen Bundesbahn waren jetzt auch die wirtschaftlichsten und leistungsfähigsten Dampflokomotiven zum Opfer gefallen. Nur knapp zehn Jahre waren die ölgefeuerten Maschinen mit der Baureihenbezeichnung 043 in den Bestandslisten der DB enthalten. Der neue Nummernplan der Deutschen Bundesbahn, der am 1. Januar 1968 in Kraft trat, verlangte eine Umzeichnung der mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüsteten Fahrzeuge. Bis zum Inkrafttreten des computer-

gerechten Bezeichnungssystems führen die schweren Dreizylinder-Güterzuglokomotiven als Baureihe 44 Öl. Die Fahrzeuge entstammen also alle der großen Serie von Einheitslokomotiven, die von der früheren Deutschen Reichsbahn als Baureihe 44 für den Güterzugdienst im Hügelland beschafft wurden.

In den letzten Jahren des Dampfbetriebes bei der Deutschen Bundesbahn, konzentrierte sich der Einsatz der ölgefeuerten Maschinen auf die Emslandstrecke zwischen Emden und Rheine in Westfalen. Eisenbahnfreunde aus vielen Ländern Europas reisten an, um diese Giganten der Schiene noch im Betrieb zu erleben, vor allem in Doppelbespannung vor den schweren Ganzzügen.

An diese Zeit, aber auch an die Entstehung der Reihe 44 und an ihre Wandlung zur Baureihe 043, soll diese Sonderausgabe erinnern. Eine Fülle ausgesuchter schwarz-weißer und farbiger Abbildungen zeigt die Lokomotiven in den Bereichen ihrer verschiedenen Standorte. Enthalten sind auch Auszüge aus den Betriebsbüchern der Maschinen 043 606 und 043 315, außerdem die Vorstellung einiger Denkmals- und Museumslokomotiven.

Horst J. Obermayer



Bild 5: Vorserienlokomotive 44 004, Fabrik-Nr. 8 529 der Berliner Maschinenbau AG, BMAG, Baujahr 1926. Die ersten 10 Lokomotiven hatten noch eine höhere Kessellage und höhere Dome.
Foto: Sig. Dr. Scheingraber

Die Vorgeschichte der Baureihe 44

Bis zum Zusammenschluß der früheren Ländereisenbahnen zur Deutschen Reichsbahn am 1. April 1920 – genehmigt durch den Staatsvertrag vom 30. April 1920 – oblag die Fahrzeugbeschaffung den einzelnen Länderbahnverwaltungen. Dementsprechend groß und vielfältig war die Anzahl der vorhandenen Lokomotivgattungen. Am Ende des Jahres 1920 belief sich der Bestand an Triebfahrzeugen auf insgesamt 31 538 Lokomotiven und Triebwagen für die Regelspur und auf 314 Lokomotiven für Schmalspurbahnen. Davon waren zu diesem Zeitpunkt aber lediglich rund 17 000 Fahrzeuge einsatzfähig. Hier zeigten sich einerseits die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges und seiner Folgen, andererseits aber auch die Schwierigkeiten bei der Instandhaltung von mehr als 250 verschiedenen Lokomotivbauarten.

Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn ging man deshalb sehr rasch an die dringend erforderliche Typenvereinigung. Im neuen Reichsverkehrsministerium wurde außerdem beschlossen, die Entwicklung neuer Lokomotiven nur noch nach einheitlichen Baugrundsätzen zu betreiben.

Anlässlich einer Besprechung bei Reichsverkehrsminister Wilhelm Groener, einigte man sich am 28. Januar 1921 darauf, einen „Engeren Ausschuß zur Vereinheitlichung von Lokomotiven“ zu gründen, der dann am 18. Mai 1921 zu seiner ersten Sitzung in Oldenburg zusammentrat. Entwürfe neuer Lokomotivbaureihen und ein Konzept für einen Typenplan lagen noch nicht vor, weshalb der Aus-

schuß anregte, zunächst noch eine Auswahl bewährter Länderbauarten weiterzubauen. Bereits während der zweiten Sitzung im September 1921 ging man dann aber schon daran, die Grundlagen für eine Typisierung zu erarbeiten und zu beschließen.

Unter der Federführung von August Meister – dem Chefkonstrukteur der Borsig-Lokomotivwerke GmbH in Hennigsdorf bei Berlin – entstanden die ersten Entwürfe, die allerdings noch als Weiterentwicklung preußischer Bauarten zu betrachten waren. An der Projektbearbeitung, die in der dritten Sitzung im Mai 1922 in Hildesheim beraten wurde, war auch die Firma Henschel & Sohn GmbH in Kassel beteiligt. In der vierten Beratung – vom 27. bis 29. September in Chemnitz – konnte dann bereits die zweite Entwurfsreihe der beiden Firmen erörtert werden. Inzwischen hatte auch die Münchener Firma Maffei verschiedene Entwürfe eingereicht. Die Anzahl der empfohlenen Lokomotivtypen war nun schon wieder beträchtlich angewachsen. Neben mehreren Bauarten mit Zwei- und Dreizylinder-Triebwerken sollten auch Fahrzeuge mit Vierzylinder-Verbund-Triebwerk beschafft werden.

Bereits das in Chemnitz verabschiedete Typenprogramm sah den Bau von 14 neuen Lokomotivgattungen vor. Darin war auch eine 1'E-Güterzuglokomotive für den schweren Dienst enthalten, die schneller und leistungsfähiger sein sollte als die in großer Zahl vorhandenen Maschinen der preußischen Gattungen G 10 und G 12.

Nachdem für die neue Bauart zunächst drei Triebwerksva-

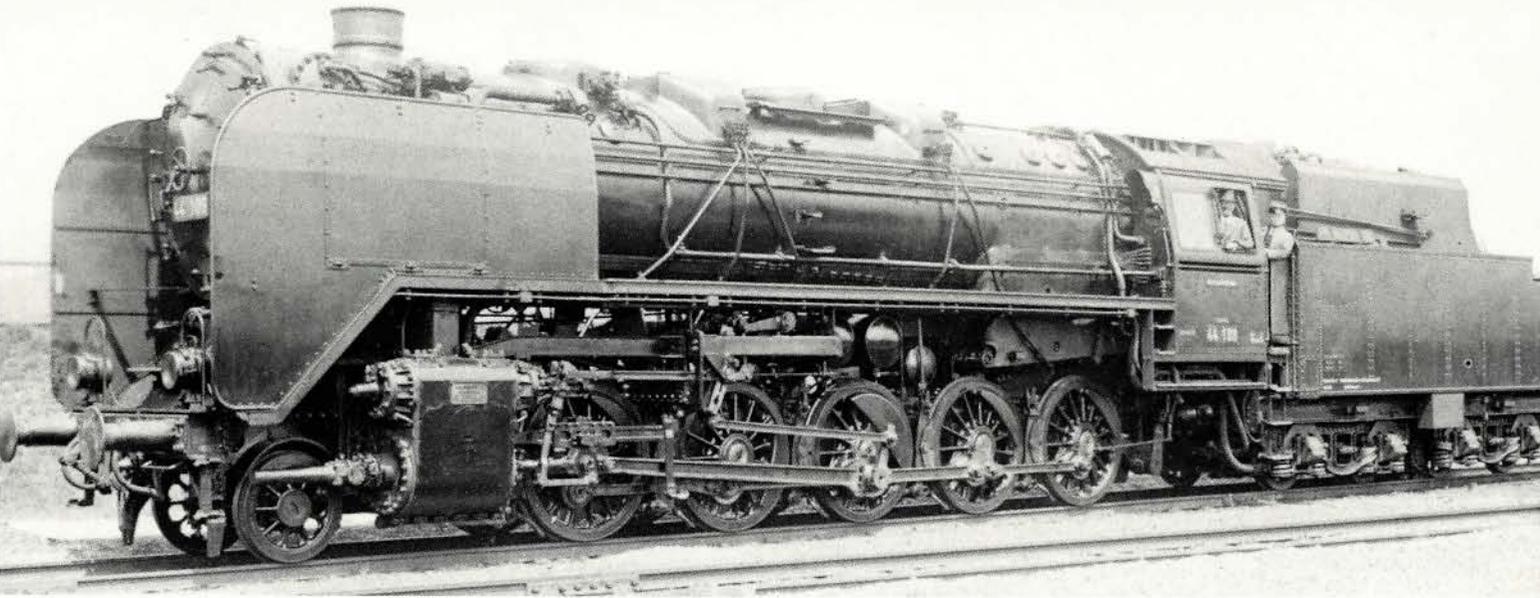


Bild 6: Lokomotive 44 109 der Serienausführung, die als Fabrik-Nr. 1 883 im Jahr 1938 bei Krupp in Essen entstand.

Foto: Hubert

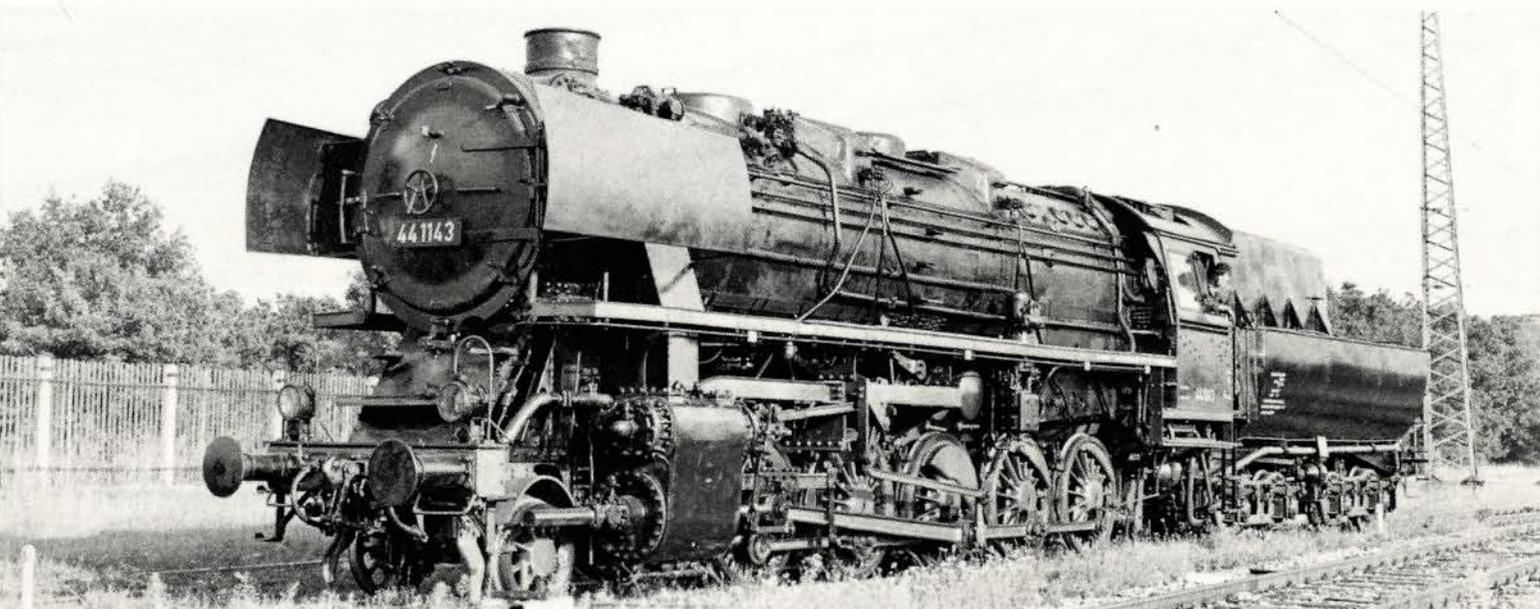


Bild 7: Während des Zweiten Weltkrieges entstand eine große Serie von UK-Lokomotiven der Reihe 44 in vereinfachter Bauausführung. Dazu zählte auch die 44 1143 von Borsig, Baujahr 1942, Fabrik-Nr. 15 192. Das Foto zeigt die Lok am 21. Juli 1950 in München-Allach nach der Instandsetzung bei Krauss-Maffei.

Foto: Dr. Scheingraber

Bild 8: Die Lokomotive 44 475 erhielt zunächst nur eine Ölzusatzfeuerung, sie wurde danach zur Erprobung beim Bw Bebra eingesetzt. Am 24. September 1959 war die Maschine mit Mischvorwärmer bei Fulda unterwegs.

Foto: Claus





Bild 9: Eine der beiden bereits im Jahr 1958 bei Henschel in Kassel mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüsteten Maschinen war die 44 1264 vom Bw Bebra. Noch im Frühjahr 1961 fuhr die Lokomotive mit einem Tender der Ursprungsausführung ohne das hintere Steigrohr. **Foto: Claus**

rianten vorgesehen waren, beschloß der „Engere Lokomotivausschuß“ in der fünften Sitzung vom 1. bis 3. März 1923 in Berlin, auf die Ausführung mit Zwilling-Triebwerk zu verzichten. Das Reichsverkehrsministerium entschied sich dann aber für den Bau und die Erprobung von 10 Lokomotiven der Baureihe 43 mit Zweizylinder-Triebwerk und für 10 Dreizylinder-Maschinen der Baureihe 44. Auf eine dritte Spielart mit Vierzylinder-Triebwerk wollte man verzichten.

Die Aufträge zum Bau der Güterzuglokomotiven ergingen an drei Hersteller. Henschel hatte 5 Maschinen der Reihe 43 und 3 Lokomotiven der Baureihe 44 zu liefern. Dies waren die Fahrzeuge 43 001 bis 005 und 44 001 bis 003. Bei der Berliner Maschinenbau AG., vormals L. Schwartzkopf in Berlin, entstanden die Maschinen 43 006 bis 010 und 44 004 bis 009. Eine Lokomotive, die 44 010, wurde von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigt. Alle 10 Maschinen der Reihe 44 wurden noch im Jahr 1926, zusammen mit einigen Exemplaren der Baureihe 43, in Dienst gestellt. Die anderen Fahrzeuge folgten zu Beginn des Jahres 1927.

Bei den Versuchs- und Vergleichsfahrten ergab sich, daß die Baureihe 43 wirtschaftlicher und bis zu einer mittleren Belastung eindeutig überlegen war. Erst im oberen Lei-

stungsbereich zeigten sich die Vorteile des Dreizylinder-Triebwerkes der Baureihe 44. Die gewonnenen Erkenntnisse führten dazu, daß zunächst weitere 25 Exemplare der Zweizylinder-Maschinen nachbestellt und als 43 011 bis 035 im Jahr 1928 geliefert wurden.

Nach einer längeren Pause entstanden dann im Jahr 1933 bei Henschel die beiden Mitteldrucklokomotiven 44 011 und 012 als Studienobjekte. Erst im Jahr 1937 erfolgte dann ein Weiterbau der Reihe 44 bis zur Betriebsnummer 44 065. Diese Maschinen unterschieden sich von den ersten 10 Exemplaren vor allem dadurch, daß die Lokomotiven nun wieder nach dem Profil für die Fahrzeugbegrenzung I und mit dem kleineren Zylinderdurchmesser von 550 mm gebaut wurden. Die eigentliche Serienfertigung begann dann im Jahr 1938 ab der Betriebsnummer 44 066.

Bis zum Ende des Jahres 1944 wurden, einschließlich der Vorserienmaschinen, insgesamt 1753 Lokomotiven an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Hinzu kamen noch 225 Maschinen, die ab 1945 von französischen Werken direkt an die SNCF gingen. Weitere 10 Exemplare entstanden in den Jahren 1948 und 1949 aus vorhandenen Teilen beim VEB Hans Beimler in Hennigsdorf bei Berlin, den früheren Borsig-Werken.





Bild 13: Nach dem Umbau auf Ölfeuerung blieben zunächst alle Lokomotiven der Baureihe 44 Öl beim Bw Bebra eingesetzt. Dort entstand dieses Foto im Juni 1965. **Foto: Reed**

Bild 10 (Seite 8 oben): Lokomotive 44 326 im Einsatz als Schublok an Pfingsten des Jahres 1965 bei Ronshausen. Die Maschine drückt den D 197 nach Leipzig über die Rampe von Bebra nach Hönebach. **Foto: Rotthowe**

Bild 11 (Seite 8 mitte): Drei ölgefeuerte Maschinen der Deutschen Bundesbahn neben der Schnellzuglok 01 519 der Deutschen Reichsbahn, aufgenommen an Pfingsten 1965 im Bw Bebra. **Foto: Rotthowe**

Bild 12 (Seite 8 unten): Die zweite der bereits 1958 auf eine Ölhauptfeuerung umgebauten Lokomotiven der Reihe 44 war die 44 1131, die zunächst vom Bw Bebra eingesetzt wurde. Danach fuhr die Maschine beim Bw Kassel, ab 1966 beim Bw Osnabrück und schließlich beim Bw Rheine. **Foto: Obermayer**

Bild 14: Auf der Steigung bei Hönebach wurden selbst den ölgefeuerten Lokomotiven der Reihe 44 alle Reserven abverlangt. Auch die 44 1167 hatte dort am 10. Juni 1964 schwer zu arbeiten. **Foto: Dr. Scheingraber**





Bild 15: Lokomotive 44 094 vom Bw Osnabrück Hbf auf der Strecke Osnabrück – Münster. Die Aufnahme entstand im Sommer 1965 bei Westbevern.

Foto: Rotthowe

Bild 16: Als eine der ersten ölgefeuerten Maschinen der Reihe 44 kam die 44 431 im November 1964 zum Bw Osnabrück Hbf. Das Foto zeigt diese Lok auf dem Weg nach Bremen im Wiehengebirge bei Ostercappeln.

Foto: Rotthowe