

Bent Buus
Nordre Fasanvej 48, 1. tv.
2000 Frederiksberg

A.M.Rasmussen
Køreplanskontoret
DSB
Sølvgade 40
1307 København K

Frederiksberg, den 26. august 1986

Jeg har set din forespørgsel i Hamburger Blätter, Heft 5 1986, vedrørende de lokomotivkedler, der i 1944 blev bygget af Frichs, Århus til 10 lokomotiver af Baureihe 44.

I bogen "Baureihe 44" skrevet af Manfred Weisbrod og Wolfram Brozeit udgivet på transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin har jeg fundet noget brugbart om emnet. Jeg vedlægger fotokopier af de mest interessante sider om emnet, men hvis du skulle være interesseret, vil jeg gerne udlåne bogen til dig.

Jeg håber, at dette kan hjælpe dig videre, og hvis du skulle være interesseret i at låne den, så kontakt undertegnede.

Med venlig hilsen



PS. Tlf. i dagtimer (02) 84 22 11 lokal 2368
om aftenen (01) 86 08 44

PPS: Bogen er fra 1981, men der kører ikke længere BR 44 i DDR. Enkelte kan måske stadig være anvendt som stationære damp-anlæg.

Auch die 44 0233 (44 1233) stammt vom VEB LEW Hennigsdorf. Sie schleppt einen Leerwagenzug nach Unterwellenborn.

Foto: Manfred Weisbrod

Hersteller	1944	1945	1946	Summe
Batignolles	2	37	—	39
Cail	—	56	—	56
Creusot	1	23	30	54
Fives-Lilles	7	35	35	77
Summe	10	151	65	226

Die Maschinen erhielten bei der SNCF die Baureihenbezeichnung 150 X und zunächst die für diese Lokomotiven vorgesehenen deutschen Ordnungsnummern. Später zeichnete die SNCF die Maschinen fortlaufend in 150 X 1 bis 150 X 226 um. Die Lokomotiven sind in der Lieferliste Tabelle 2 enthalten.

Von den 226 Lokomotiven verkaufte die SNCF im Jahre 1955 48 Stück an die TCCD (Türkische Staatsbahnen), die sie als Reihe 56 einordneten. Die bei der SNCF verbliebenen Lokomotiven der Baureihe 44 sind größtenteils in den Jahren 1953 bis 1955, also nach weniger als 10 Betriebsjahren, ausgemustert worden.

10 Kessel für Lokomotiven der Baureihe 44 hatte die Firma Frichs in Aarhus (Dänemark) gebaut. Die Kessel wurden 1944 in die Borsig Lokomotiv-Werke nach Hennigsdorf gebracht. Der nach dem Kriege in Volkseigentum übergeführte Betrieb, jetzt als VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ firmierend, stellte aus vorhandenen Teilen und diesen Kesseln noch 10 Lokomotiven der Baureihe 44 fertig und lieferte sie in den Jahren 1948 und 1949 an die Deutsche Reichsbahn ab.

Die Maschinen erhielten die Betriebsnummern 44 1231 bis 44 1240. Normalerweise tragen bei neuangelieferten Lokomotiven Rahmen und Kessel die gleiche Fabriknummer. Die 10 LEW-Maschinen aber hatten Kessel-Fabriknummern von Frichs (934 bis 943) und Rahmennummern vom VEB LEW „Hans Beimler“, der zunächst die Borsig-Fabriknummernserie fortsetzte (16310 bis 16319). Die Fabriknummern der Tender 2'2'T34 waren mit den Rahmennummern der Lokomotiven identisch; die Tender waren ebenfalls Neubauten.

Die 44 1240 schied bereits 1968 nach einem Unfall aus (Ausmusterung 26. November 1968), die anderen neun Maschinen ver-

blieben im Bestand und erhielten 1970 noch EDV-Betriebsnummern. Die 44 1232 war am 12. Februar 1956 und die 44 1238 am 13. November 1957 auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut worden; sie erhielten die EDV-Betriebsnummern 44 9232-8 und 44 9238-5. Die 44 1231, 44 1233 und 44 1235 erhielten 1963 Ölhauptfeuerung und nach der Umzeichnung die EDV-Betriebsnummern 44 0231-9, 44 0233-5 und 44 0235-0. Die restlichen vier Lokomotiven schieden als rostgefeuerte Maschinen mit den Betriebsnummern 44 1234-2, 44 1236-7, 44 1237-5 und 44 1239-1 aus.

Es gilt als sicher, daß auch diese 10 Lokomotiven zumindest zu großen Teilen noch nach den für die ÜK-Lokomotiven gültigen Bestimmungen entstanden sind. So fehlten z. B. bei der Kohlenstaublokomotive 44 9238-5 und den ölgefeuerten 44 0231-9 und 44 0233-5 die vorderen Seitenfenster im Führerhaus. Die 44 0231-9, im Jahre 1971 noch ohne vorderes Führerhausseitenfenster, erhielt durch Führerhausaustausch infolge eines Unfalls ein Führerhaus mit vorderen Seitenfenstern.

Von einer der Hennigsdorfer Nachkriegslieferungen, der 44 1234, sind einige interessante Unterlagen erhalten geblieben, u. a. die Abnahmeberichte und das Betriebsbuch. Der Abnahmebericht hat folgenden Wortlaut:

Reichsbahnamt Berlin 3
Maschinenabteilung

— III — Berlin, den 19. 12. 1948

An die
Reichsbahndirektion —21—

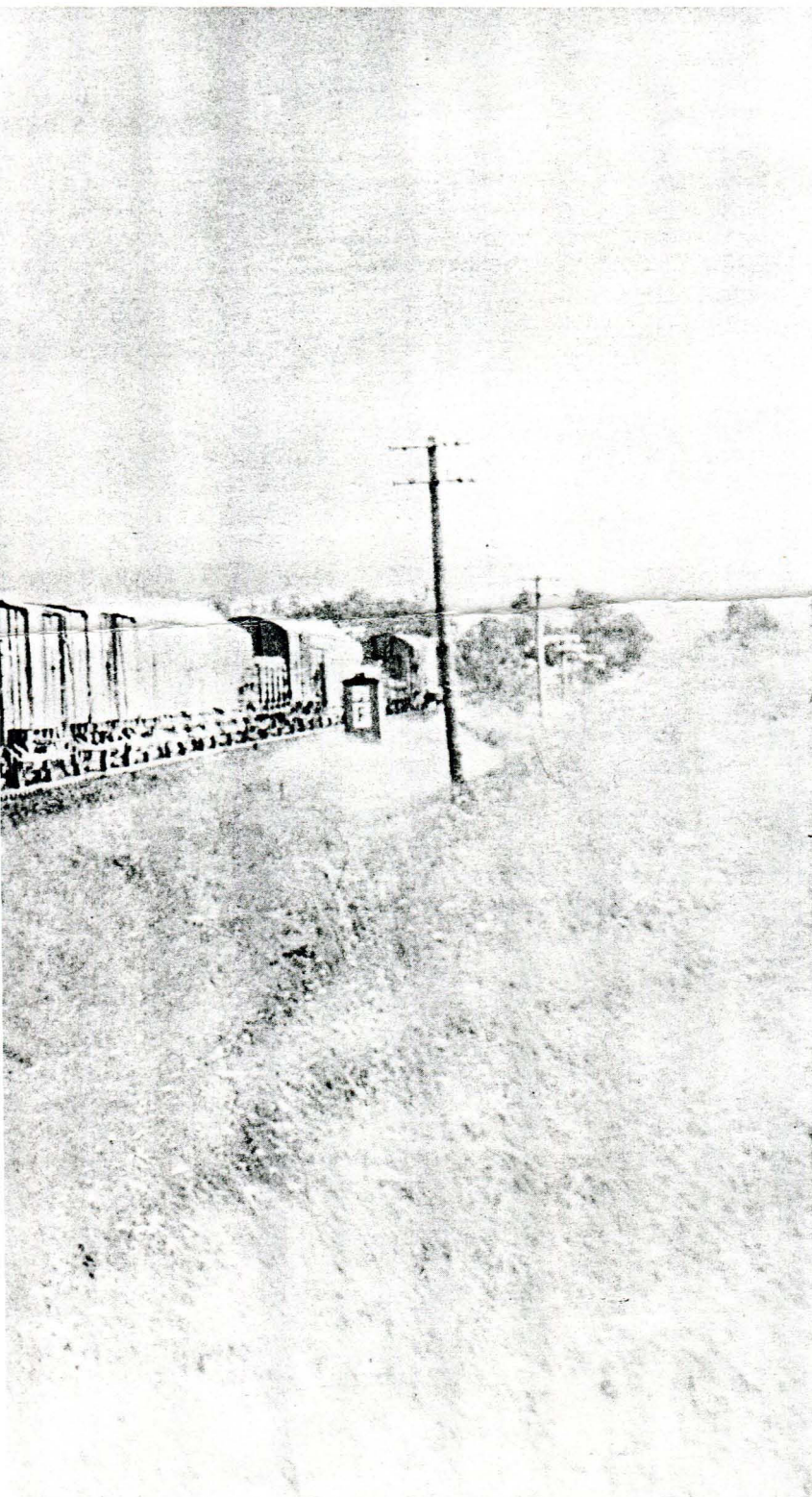
Berlin

Betr.: Abnahme der Neubaulok 44 1234

Die Leer- und Lastprobefahrt der Lok 44 1234, die von der Fa. VEB Lokomotivbau – Elektrotechnische Werke, Hennigsdorf, gebaut worden ist, wurde am 13. 12. 48 durchgeführt. Die Abnahme der Lok erfolgte nach der DV 001 (Dienstanweisung für Lokomotivabnahmeinspektoren der HV) und den hierzu erforderlichen Dienstanweisungen und Dienstvorschriften.

Die Lok wurde vor Antritt der Fahrt auf dem Werkhof eingehend untersucht und und dabei folgende Mängel festgestellt:





1. Bremse nicht in Ordnung. In der Abschlußstellung des Hebels vom Führerbremseventil trat ein übermäßiger Druckabfall in der Hauptluftleitung ein.
2. Die Ölsperrentile des linken Schiebers ließen kein Öl durch.
3. Die Ölsperre für den inneren Zylinder war schlecht zugänglich und ließ sich nicht prüfen.

Bis auf Punkt 3 wurden die Mängel beseitigt. Zu Punkt 3 wurde der Fa. aufgegeben, Verlängerungsrohre anzufertigen, damit ein Prüfen dieser Ölsperre möglich ist.

Die Leer- und Lastprobefahrt wurde auf den Strecken

Hennigsdorf–Schönholz–Neustrelitz (Leerfahrt)

Neustrelitz–Schönholz (Lastfahrt)

durchgeführt. Bei der Lastfahrt, die bei starkem Seitenwind von links erfolgte, konnte ab Neustrelitz nur ein Lgo mit 102 Achsen und 467 t gefahren werden. Trotzdem diese Last für eine Lok der Baureihe 44 sehr gering ist, machte sich eine ungenügende Dampfentwicklung bemerkbar. Das Feuer brannte trotz stärkeren Fahrens nicht lebhaft hell, so daß auf einen Mangel in der Saugzuganlage geschlossen werden mußte. Der Heizer war zeitweise – besonders in Steigungen – nicht in der Lage, den Dampfdruck zu halten.

Die tiefe Anordnung des Blasrohres und die Abmessungen der Saugzuganlage bei dieser Baureihe gewährleisteten auch bei größeren Lasten eine ausreichende Dampfentwicklung und wirtschaftliche Ausnutzung des Brennstoffes.

Nach der Rückkehr wurde die Lok im Werk auf die Ursache der mangelhaften Dampfentwicklung eingehend untersucht. Die Nachmessung der Saugzuganlage ergab keine Fehler, und die Abmessungen sowie die Lage des Blasrohres zum Schornstein entsprachen der Zeichnung. Im Schornsteinunterteil wurde aber ein zusätzliches Funkensieb zur Verhütung des Funkenauswurfes bei der Braunkohlenfeuerung vorgefunden (siehe Zeichnung). Dieses Sieb in dieser Anordnung erhöht den Widerstand des Gasstromes derart, daß die Dampferzeugung, die vom Kesselwirkungsgrad und der Feueranfachung abhängt, mangelhaft wird. Das Sieb wurde entfernt.

Nach der ersten Probefahrt wurden die in der Anlage 1 aufgeführten Mängel festgestellt.

Hinter der 449238 mit Kohlenstaubfeuerung vor einem Durchgangsgüterzug im April 1974 bei Bad Blankenburg verbirgt sich die ehemalige 44 1238 vom VEB LEW.

Foto: Dr. Wilfried König

Auf Grund der schlechten Dampfentwicklung wurde die Probefahrt auf den gleichen Strecken am 15. 12. 48 wiederholt. Von Neustrelitz bis Löwenberg wurde eine Last von 670 t und ab dort eine Last von 906 t bis Pankow befördert. Die Dampfentwicklung war jetzt sehr gut. Der Druck konnte vom Heizer auch in den Steigungen anstandslos gehalten werden. Das Feuer brannte entsprechend der Beanspruchung der Lok, und der Funkenauswurf aus dem Schornstein war gering. Nur beim Aufwerfen von frischen Kohlen war er etwas stärker.

Der Abbrand der Kohle in der linken hinteren Ecke der Feuerbuchse war etwas schlecht. Durch entsprechende Feuerbedienung läßt sich dieser Mangel ausgleichen. Die Lokomotive darf nicht mit übermäßig hohem Feuer gefahren werden. Infolge des niedrigen Blasrohrdruckes der Einheitslokomotiven (Lok hat den Kessel der 01-Lok) wird dem Feuer bei hoher Brennstoffschicht nicht genügend Luft zugeführt. Es tritt dann leicht Dampf-mangel ein. Der Heizer erhielt während der Fahrt entsprechende Anweisung für die Feuerbedienung und konnte, wie oben angegeben, ohne Schwierigkeiten den Druck halten. Vorbedingung für eine gute Dampfentwicklung bei dieser Lok ist weiterhin, daß der Wasserstand während der Fahrt stets $\frac{2}{3}$ hoch gehalten wird. Bei der 2. Probefahrt wurden die in der Anlage 2 aufgeführten Mängel festgestellt. Eine genaue Überprüfung der Dampfverteilung der Steuerorgane, wie es bei Neubaulok erforderlich wäre, konnte nicht durchgeführt werden, da die hierzu notwendigen Indikatoren zur Abnahme von Dampfdruckschaulinien nicht vorhanden waren. Die richtige Dampfverteilung durch die Steuerung wurde durch Verfolgen der Dampfschläge bei geöffneter Feuertür und angezogener Bremse untersucht. Mängel wurden nicht festgestellt. Die bei der 2. Probefahrt festgestellten Mängel wurden von der Firma beseitigt und die Lok am 16. 12. 48 nach erneuter eingehender Untersuchung dem Bw Lichtenberg als betriebsfähig zugeführt.

gez. Stubbe

Anlage 1

Probefahrtbericht vom 13. 12. 48

Folgende Arbeiten sind durchzuführen:

1. Rechtes Treibstangenlager nachziehen, klopfen.
2. Stützen für Ölsperre für inneren Zylinder verlängern.
3. Blasrohr nachmessen, Dampfentwicklung mangelhaft.
4. Bremse stark undicht; zieht bei Abschlußstellung an.
5. Feuerlochring unten ausgebrochen, ersetzen.
6. Am linken Führerhausschiebefenster einen neuen Schraubnebel anbringen.
7. Sandstreuer untersuchen, arbeitet nicht, vermutlich ungeeigneter Sand.
8. Alle Zylinderhähne reinigen.
9. Schmierpolster der Laufachse links untersuchen, Achse wärmt sich an.
10. Unteren Öldeckel an der rechten Schwinge befestigen.
11. Öl-nadeln ersetzen im Bestand der Lok Während der Fahrt wurde eine Ersatz-nadel notwendig.
12. Verschlußschraube auf dem Dampfdom undicht.
13. Zwischen den Rauchkammerstützen ein Blech anbringen, zwecks Vermeidung der Verschmutzung von Laufachse, Stopfbuchse und innerer Maschine durch Rauchkammerlöschle.
14. Achskeile nachziehen.
15. Alle Kuppelstangengelenkbolzen befestigen.
16. Sicherung an den beiden äußeren Kreuzkopfbolzen befestigen.
17. Lampenblenden ersetzen.

Anlage 2

Probefahrtbericht vom 15. 12. 48.

Folgende Arbeiten sind durchzuführen:

1. Bremsenrichtung eingehend untersuchen, starker Druckverlust in Abschlußstellung des Führerbremshelms.
2. Anstellventil zur Dampfstrahlpumpe undicht.
3. Dampfstrahlpumpe arbeitet nicht einwandfrei. Düsen nachsehen und nachmessen.

4. Kolbenspeisepumpe arbeitet nicht einwandfrei. Gehäuse der Tolkiens-Steuerung porös, Zwischenstück ersetzen. Verpackung der Kolbenstangensstopfbuchse erneuern.
5. Verschraubung der Manometerleitung für Speisewassermanometer undicht. Dichtung ersetzen.
6. Luftpumpe arbeitet nicht einwandfrei. Umsteuerung nachsehen, Ölsperrenventil vom Dampfteil auswechseln, DK-Pumpe untersuchen.
7. Undichtigkeit unten am Langkessel beseitigen.
8. Bodenklappenzüge gangbar machen.
9. Linkes Treibstangenlager nachziehen.
10. Linken und mittleren Schieber aufnehmen, Lok heult durch.
11. Undichtigkeiten am Flansch der Abflußleitung des Gestra-Abschlammventils beseitigen.
12. T-Stück der Ölleitung links an der Rauchkammer ersetzen.
13. Linken vorderen Gelenkbolzen nachziehen.
14. 4 kg-Ölkanne an der Tülle löten.

gez. Stubbe

Bemerkenswert am Probefahrtbericht vom 13. Dezember 1948 ist die Geringfügigkeit der Nacharbeiten. Bis auf die defekte Bremse und die mangelhafte Dampfentwicklung, die sich aber durch das zusätzliche Sieb im Schornstein erklärte, waren nur Bagatellschäden zu beanstanden. Bemerkenswert ist die Zahl der Nacharbeiten nicht nur wegen ihrer Geringfügigkeit, sondern auch angesichts der Entstehungszeit der Lokomotive, der unmittelbaren Nachkriegszeit. Verständlich ist auch, daß in dieser Zeit manches improvisiert werden mußte. Eine exakte Ermittlung der Dampfverteilung in den Zylindern war wegen fehlender Indiziergeräte nicht möglich; die Schieber mußten nach Gehör eingestellt werden.

Einige Schäden traten erst bei der 2. Probefahrt auf, die sich aber durch Materialfehler und in manchen Fällen nicht exakte Arbeitsausführung erklären lassen.

Der Einbau des Funkensiebes in den Schornstein gehörte nicht zu den kriegsbedingten Vereinfachungsmaßnahmen. Auch



war er nicht vom Reichsbahn-Zentralamt angewiesen worden. Hier handelte es sich um eine fürsorgliche Maßnahme des Herstellerwerkes, das einen zusätzlichen Schutz gegen Funkenflug bei Braunkohlenfeuerung bieten wollte.

Bemerkenswert an den Probefahrtberichten ist schließlich auch die Art der Berichterstattung. Abgesehen davon, daß der Berichtersteller in der Beherrschung der Loknormbegriffe durchaus nicht sicher ist, sind seine Vorstellungen von Blasrohranlagen und Kesselwirkungsgrad als Voraussetzung für eine gute Dampfentwicklung ziemlich verworren. Und schließlich sollte ein Abnahmeinspektor wissen, daß Lokomotiven der Baureihe 44 nicht mit dem Kessel der Baureihe 01 ausgerüstet sind.

Interessant ist noch ein Blick in das Betriebsbuch der 44 1234, in dem der weitere Weg der Lokomotive verzeichnet ist.

Nach ihrer betriebsfähigen Übergabe an das Bw Berlin-Lichtenberg am 17. 12. 48 ist die Lokomotive an das Bw Güsten weitergeleitet worden. Dort war sie fast auf den Tag genau 20 Jahre beheimatet: vom 20. 12. 48 bis 9. 12. 68. Unvollständige Betriebsbucheintragen lassen keine exakte Rekonstruktion der weiteren Beheimatungen zu. Vom Bw Güsten kam die Maschine zum Bw Roßlau, das sie eine Zeitlang als Heizlokomotive an den VEB Holzkombinat Roßlau vermietet. Die Kesselfrist ist 1969 um 273 Tage bis zum 30. 05. 70 verlängert worden, und vom 7. 12. 70 datiert der Antrag auf Ausmusterung.

In der relativ kurzen Betriebszeit von 22 Jahren war die Lok 44 1234 mit vier Kesseln ausgerüstet worden:

Lfd. Nr.	Fabrik- Nummer	Erbauer	Einbautag	Baujahr	aus Lok
1	937	Frichs	kein Eintrag		
2	24 264	Henschel	27. 10. 56	1939	44 1291
3	16 139	Krauss-Maffei	31. 05. 63	1941	44 808
4	15 238	Borsig	31. 08. 66	1942	44 1152

An Bauartänderungen vermerkt das Betriebsbuch:

- Schieberbuchsen in alle drei Zylinder eingepreßt (04. 10. 52)

- Wasserkastendeckelbetätigung und seitliche Aschkastenklappen angebaut (30. 09. 61)

- Dreilichtspitzensignal, Dachfenster, Spurkranzschmierung, federnde Fußunterlage, Kasten für Zugschlußsignale, Aufstiegbeleuchtung angebaut (31. 05. 63)

- Führerhausheizung und Bremsgestängefangbügel angebaut (31. 08. 66)

Aus den „Untersuchungen und Ausbesserungen“ ist ersichtlich, daß die Lokomotive 1956 anlässlich einer L 4 eine Tauschradsatzgruppe erhielt. 1958 bekam sie drei Zylinder neuer Bauart. 1960 sind Achslagergleitplatten aus Preßstoff eingesetzt worden. Bei einer L 2-Untersuchung 1961 ist das Mittelstück der Kropfachse ersetzt worden; also hatte die Lokomotive eine fünfteilige Kropfachse, die vermutlich 1956 anlässlich der Hauptuntersuchung eingebaut worden war. 1966 wurden 1. und 2. Treibachse mit WM 80 ausgegossen und Miramidbuchsen in die Steuerung eingebaut. Bis zur Ausmusterung hatte die 44 1234 etwa 1 070 000 km zurückgelegt.

noch Tabelle 2 Lieferliste

Be- triebs- nummer	Hersteller	Bau- jahr	Fabrik- nummer	Erstzuteilung		Ver- bleib n. 1945	EDV-Betriebsnummer oder ausländische Betriebsnummer	Letztes Bahnbetriebs- werk	Ausmusterung
				RBD	Bw				
44 1201	Krupp	1942	2 703	Kassel	Holzminden	DB	044 194-9	Otbergen	11.12.68
44 1202	Krupp	1942	2 704	Kassel	Holzminden	DB	044 195-6	Gelsenkirchen-B.	22.12.76
44 1203	Krupp	1942	2 705	Kassel	Holzminden	DB	044 196-4/043 196-5 ¹⁴⁾	Rheine	27.10.77
44 1204	Krupp	1942	2 706	Kassel	Holzminden	DB	044 197-2	Weiden	28.05.75
44 1205	Krupp	1942	2 707	Hannover	Minden	DB	044 198-0	Nürnberg Rbf	02.10.68
44 1206	Krupp	1942	2 708	Hannover	Minden	DB	-	Koblenz-Mosel	10.03.65
44 1207	Krupp	1942	2 709	Hannover	Minden	DR	-	Nordhausen	12.12.67
44 1208	Krupp	1942	2 710	Hannover	Minden	DB	-	Minden	17.01.47
44 1209	Krupp	1942	2 711	Hannover	Minden	DB	-	Kassel	30.09.60
44 1210	Krupp	1942	2 712	Hannover	Minden	DB	044 200-4	Otbergen	12.04.73
44 1211	Schichau	1942	3 555	Posen	Karsznice	DB	044 212-9	Ehrang	06.03.74
44 1212	Schichau	1942	3 556	Posen	Karsznice	DB	044 216-0	Gelsenkirchen-B.	26.05.77
44 1213	Schichau	1942	3 557	Posen	Karsznice	PKP	Ty 4-71		18.04.72
44 1214	Schichau	1942	3 558	Posen	Karsznice	DB	044 217-8	Ehrang	02.06.71
44 1215	Schichau	1942	3 559	Posen	Karsznice	DR	44 1215-1	Güsten	07.12.70 z ⁸⁾
44 1216	Schichau	1942	3 560	Posen	Karsznice	DB	-	Gießen	10.08.57
44 1217	Schichau	1942	3 561	Posen	Karsznice	DR	44 1217-7	Gera	
44 1218	Schichau	1942	3 562	Posen	Karsznice	DB	-	Mannheim	30.09.60
44 1219	Schichau	1942	3 563	Posen	Karsznice	DB	044 219-4	Emden	15.08.72
44 1220	Schichau	1942	3 564	Posen	Karsznice	PKP	Ty 4-72		03.05.73
44 1221	Schichau	1942	3 565	Posen	Karsznice	DB	043 221-1	Emden	05.12.74
44 1222	Schichau	1942	3 566	Posen	Karsznice	DB	-	Dillenburg	19.08.66
44 1223	Schichau	1942	3 567	Posen	Karsznice	PKP	Ty 4-73		11.04.75
44 1224	Schichau	1942	3 568	Posen	Karsznice	DR	-	Karl-Marx-Stadt	12.05.69
44 1225	Schichau	1942	3 569	Posen	Karsznice	DR	44 1225-0	Rostock Hafen	06.11.70
44 1226	Schichau	1942	3 570	Posen	Karsznice	DB	044 226-9	Hamm	06.03.74
44 1227	Schichau	1942	3 571	Posen	Karsznice	DB	-	Kassel	14.11.51
44 1228	Schichau	1942	3 572	Posen	Karsznice	DR	44 1228-4	Erfurt	31.07.70
44 1229	Schichau	1942	3 573	Posen	Karsznice	PKP	Ty 4-74		
44 1230	Schichau	1942	3 574	Posen	Karsznice	DR	-	Karl-Marx-Stadt	27.10.69
44 1231	LEW/Frichs ¹⁶⁾	1949/44	16 310/934	Dresden	Gera	DR	44 0231-9/44 1231-8	Saalfeld	81 im Dienst
44 1232	LEW/Frichs	1949/44	16 311/935	Dresden	Gera	DR	44 9232-8	Arnstadt	30.05.75
44 1233	LEW/Frichs	1949/44	16 312/936	Dresden	Gera	DR	44 0233-5	Saalfeld	81 im Dienst
44 1234	LEW/Frichs	1949/44	16 313/937	Magdeburg	Güsten	DR	44 1234-4	Güsten	07.12.70 z ⁸⁾
44 1235	LEW/Frichs	1949/44	16 314/938	Magdeburg	Güsten	DR	44 0235-0	Eberswalde	81 im Dienst
44 1236	LEW/Frichs	1949/44	16 315/939	Erfurt	Erfurt G	DR	44 1236-7	Halle G	
44 1237	LEW/Frichs	1949/44	16 316/940	Erfurt	Erfurt G	DR	-	Güsten	16.02.72 z ⁸⁾
44 1238	LEW/Frichs	1949/44	16 317/941	Erfurt	Erfurt G	DR	44 9238-5	Arnstadt	12.06.74 z ⁸⁾
44 1239	LEW/Frichs	1949/44	16 318/942	Dresden	Gera	DR	44 1239-1	Rostock	31.07.70
44 1240	LEW/Frichs	1949/44	16 319/943	Erfurt	Eisenach	DR	-	Eisenach	26.11.68
44 1241	Borsig	1942	15 227	Osten	Küstrin	DB	-	Altenhundem	30.09.60
44 1242	Borsig	1942	15 228	Osten	Küstrin	DB	-	Altenhundem	12.11.62
44 1243	Borsig	1942	15 229	Osten	Küstrin	DB	044 242-6	Emden	24.08.73
44 1244	Borsig	1942	15 230	Osten	Küstrin	DB	-	Mannheim	19.08.66
44 1245	Borsig	1942	15 231	Osten	Küstrin	DR	-	Gera	15.02.77
44 1246	Borsig	1942	15 232	Breslau	Arnsdorf	DR	-		
44 1247	Borsig	1942	15 233	Breslau	Arnsdorf	?	-		
44 1248	Borsig	1942	15 234	Breslau	Arnsdorf	DB	-	Wuppertal-V.	22.11.66
44 1249	Borsig	1942	15 235	Breslau	Arnsdorf	PKP	Ty 4-75		30.04.75
44 1250	Borsig	1942	15 236	Breslau	Arnsdorf	DB	044 250-9	Koblenz-Mosel	06.03.74
44 1251	Borsig	1942	15 237	Breslau	Arnsdorf	DR	44 0251-7	Nordhausen	81 im Dienst
44 1252	Borsig	1942	15 238	Breslau	Arnsdorf	DR	44 1252-4	Gera	05.11.70
44 1253	Borsig	1942	15 239	Halle	Cottbus	DR	44 1253-2	Zeitz	25.08.71 z ⁸⁾
44 1254	Borsig	1942	15 240	Halle	Cottbus	DB	044 253-3	Lehrte	22.09.70
44 1255	Borsig	1942	15 241	Halle	Cottbus	DB	044 254-1	Betzdorf	04.03.70
44 1256	Borsig	1942	15 242	Halle	Cottbus	DR	44 0256-6	Wittenberge	81 im Dienst
44 1257	Borsig	1942	15 243	Halle	Cottbus	DR	-	Güsten	30.08.68
44 1258	Borsig	1942	15 244	Kassel	Soest	DB	-	Bebra	30.09.60
44 1259	Borsig	1942	15 245	Kassel	Soest	DB	044 258-2	Ehrang	19.09.69
44 1260	Borsig	1942	15 246	Kassel	Holzminden	DB	044 259-0	Hildesheim	12.03.68

Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Erstzuteilung		Verbleib n. 1945	EDV-Betriebsnummer oder ausländische Betriebsnummer	Letztes Bahnbetriebswerk	Ausmusterung
			RBD	Bw				
es-Lille	1946	5 119	-	-	SNCF	150 x 2001/150 x 202 ²⁷⁾		58
es-Lille	1946	5 120	-	-	SNCF	150 x 2002/150 x 203		58
es-Lille	1946	5 121	-	-	SNCF	150 x 2003/150 x 204		56
es-Lille	1946	5 122	-	-	SNCF	150 x 2004/150 x 205		62
es-Lille	1946	5 123	-	-	SNCF	150 x 2005/150 x 206		58
es-Lille	1946	5 124	-	-	SNCF	150 x 2006/150 x 207		58
es-Lille	1946	5 125	-	-	SNCF	150 x 2007/150 x 208		62
es-Lille	1946	5 126	-	-	SNCF	150 x 2008/150 x 209		58
es-Lille	1946	5 127	-	-	SNCF	150 x 2009/150 x 210		58
es-Lille	1946	5 128	-	-	SNCF	150 x 2010/150 x 211		58
es-Lille	1946	5 129	-	-	SNCF	150 x 2011/150 x 212		58
es-Lille	1946	5 130	-	-	SNCF	150 x 2012/150 x 213		58
es-Lille	1946	5 131	-	-	SNCF	150 x 2013/150 x 214		58
es-Lille	1946	5 132	-	-	SNCF	150 x 2014/150 x 215		58
es-Lille	1946	5 133	-	-	SNCF	150 x 2015/150 x 216		58
es-Lille	1946	5 134	-	-	SNCF	150 x 2016/150 x 217		58
es-Lille	1946	5 135	-	-	SNCF	150 x 2017/150 x 218		58
es-Lille	1946	5 136	-	-	SNCF	150 x 2018/150 x 219		58
es-Lille	1946	5 137	-	-	SNCF	150 x 2019/150 x 220		58
es-Lille	1946	5 138	-	-	SNCF	150 x 2020/150 x 221		58
es-Lille	1946	5 139	-	-	SNCF	150 x 2021/150 x 222		58
es-Lille	1946	5 140	-	-	SNCF	150 x 2022/150 x 223		58
es-Lille	1946	5 141	-	-	SNCF	150 x 2023/150 x 224		58
es-Lille	1946	5 142	-	-	SNCF	150 x 2024/150 x 225		58
es-Lille	1946	5 143	-	-	SNCF	150 x 2025/150 x 226		58

010 Baumusterlokomotiven
012 Mitteldrucklokomotiven
065 Zwischenausführung
ardausführung
r der Zerlegung (Ausmusterungsdatum)
omotive der DR für Ölhauptfeuerung (1959)
chträglich auf Ölhauptfeuerung als Ersatz für
1967 nach Unfall z-gestellte und am 12.12.1967
44 1207 umgebaut worden
Ausmusterung gestellt; Ausmusterungsdatum
gen als Dampfpfender für das Bw Görlitz um-
Armee beschlagnahmt
okomotive 1955 mit Ölzusatzfeuerung aus-
: Ölhauptfeuerung)
pfender verwendet
pfender für Rbd Halle

- 14) 44 1203 am 16.12.1973 nachträglich auf Ölhauptfeuerung umgebaut
- 15) 44 1321 am 06.11.1973 nachträglich auf Ölhauptfeuerung umgebaut
- 16) Angabe vor dem Schrägstrich gilt für Fahrwerk und Tender, hinter dem Schrägstrich für den Kessel
- 17) 44 1517 bis 44 1520 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 1 bis 150 X 4
- 18) 44 1701 bis 44 1720 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 5 bis 150 X 24
- 19) 44 1737 am 06.05.1974 nachträglich auf Ölhauptfeuerung umgebaut
- 20) Fabriknummer des Kessels
- 21) 44 1766 bis 44 1795 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 25 bis 150 X 54
- 22) wurde 44 1471^{II}

- 23) 44 1805 bis 44 1845 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 55 bis 150 X 95
- 24) 44 1859 und 44 1860 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 96 und 150 X 97
- 25) 44 1861 bis 44 1905 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 98 bis 150 X 147
- 26) 44 1936 bis 44 1970 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 143 bis 150 X 201
- 27) 44 2001 bis 44 2025 als 150 X mit Reichsbahn-Ordnungsnummer an SNCF geliefert; später umgezeichnet in 150 X 202 bis 150 X 226

abelle 2
e erste und die letzte Stationierung der Loko-
ür verlässliche Angaben vorlagen. Als letz-
swerk ist die Heimatdienststelle genannt,
s zur Ausmusterung zugeteilt war.
umusterungsdaten werden in den
ch die Daten nicht exakt gebraucht. Es ist
chen dem Datum des Antrags auf Ausmuste-
atum der Genehmigung dieses Antrages und
ngung. Das amtliche Ausmusterungsdatum ist
er Hauptverwaltung der betreffenden Bahn-
auf Ausmusterung unterzeichnet und damit
Zwischen dem Antrags- und dem Genehmi-

gungsdatum können Monate oder Jahre liegen, zwischen der Ge-
nehmigung und der Zerlegung Wochen und Monate.
In der Tabelle ist in den Fällen, in denen das amtliche Ausmuste-
rungsdatum nicht bekannt war, das Antragsdatum genannt und als
solches ausgewiesen. Wenn beide Daten nicht zu ermitteln waren,
sind Monat und Jahr der Zerlegung aufgeführt. Beim Fehlen je-
licher Angaben mußte eine Lücke bleiben.
Eine Anzahl Lokomotiven ist als Dampferzeuger an Industriebe-
triebe verkauft worden. Dieser Verkauf ist nicht gesondert ver-
merkt. Mit dem Tag des Verkaufs schieden sie aus dem Betriebs-
park aus und galten als ausgemustert.
Der Verbleib nach 1945 weist den Standort der Lokomotiven
bei Kriegsende im Mai 1945 aus. Maschinen auf deutschem
Gebiet östlich der Demarkationslinie zwischen der sowjetischen

und den amerikanischen bzw. englischen Besatzungszonen kamen
später zur DR, die westlich stationierten zur DB. Lokomotiven,
die von amerikanischen Besatzungstruppen beim Rückzug hinter
die Demarkationslinie mitgenommen wurden (Juli 1945), sind
der DB zugeordnet.
Die aufgeführten Umbauten beziehen sich nur auf Maschinen bei-
der deutscher Bahnverwaltungen. Eventuelle Umbauten ausländi-
scher Bahnverwaltungen fanden keine Berücksichtigung.
Etwa 30 Lokomotiven sind von der DR im Jahre 1982 von Ölhaupt-
feuerung auf Rostfeuerung zurückgebaut worden. Sofern der Rück-
bau bei Redaktionsschluß erfolgt war, ist er in der Tabelle ver-
merkt.

An Herrn

A.M.Rasmussen

Koreplanskontoret DSB

Solvgade 40

DK - 1349 Kobenhavn K

Sehr geehrter Herr Rasmussen !

Dem Heft 5/1986 der Hamburger Blätter entnehme ich , daß Sie Informationen über 10 Exemplare der Baureihe 44 der Deutschen Reichsbahn suchen . In meinem Archiv habe ich zu diesem Thema eine kurze Notiz gefunden .

In Nr. 56 /März-April 1978 der Zeitschrift "Die Lokrundschau" schreibt Herr K.J.Harder :

"Die Lok 44 1231-1240 sind nicht bei LEW H.Beimler in Hennigsdorf erbaut , sondern bei Frichs in Aarhus/Dänemark , Fabriknummer 325-334. Die Lok wurden aber in Aarhus nicht fertig , sodaß man sie anfangs 1945 nach Berlin holte , um die Restarbeiten vorzunehmen. Eine dieser Lok sah ich 1948 auf der Messe in Leipzig . Das Kesselschild von Frichs war durch ein Blech überdeckt. In der Presse wurden die als Neubaulok gefeiert . Dabei konnte man 1948 in Hennigsdorf keine Dampflok mehr bauen , weil alles demontiert war . "

Leider habe ich keine Informationen darüber , ob noch eine der in Dänemark gebauten Lokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn der DDR in Betrieb steht . Vielleicht kann Ihnen mein bescheidener Hinweis aber doch nützlich sein .

Bei dieser Gelegenheit möchte ich Sie auf eine Dampflokomotive hinweisen ,die ebenfalls in Dänemark erbaut wurde und nun in der Bundesrepublik Deutschland ihren Dienst tut.

Es handelt sich dabei um die Lok 350 der Baureihe Q der DSB , gebaut bei Frichs 1945 unter der Fabriknummer 344 .

Diese Lokomotive haben die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V. , zu denen auch ich gehöre , im Jahre 1981 von der DSB gekauft . Nach einer Hauptrevision ist die Q 350 seit Mai 1985 wieder Betriebsfähig . Auf der etwa 13km langen Strecke Hamburg - Bergedorf Süd - Geesthacht kommt diese Lokomotive vor unseren Veteranenzügen zum Einsatz .

Ich füge Fahrpläne und zwei Postkarten von der Q 350 bei. Wenn Sie oder ein anderer Mitarbeiter Ihres Hauses uns einmal besuchen möchten , bitte sehr ! Wir würden uns freuen .

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Rüdiger Ihms

Hamburg , den 02.10.1986