

# BAUREIHE 44

Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1400 mm
Lauferraddurchmesser	850 mm
Gesamtgewicht mit vollen Vorräten	184,4 t (mit 2'2'T 32)
Grösste Achslast	19,7 t
Indizierte Leistung	1910 PS
Indizierte Zugkraft	27,380 t

Der erste Typisierungsplan der Deutschen Reichsbahn sah u.a. eine schwere 1'E-Güterzuglokomotive vor, wobei man sich anfangs noch nicht schlüssig war, ob diese Lokomotive ein Zwei- oder Dreizylindertriebwerk bekommen sollte. 1926/27 wurden daher zu Vergleichszwecken jeweils zehn Loks mit Zweizylindertriebwerk (Baureihe 43) bzw. mit Dreizylindertriebwerk (Baureihe 44) beschafft. Obwohl die Baureihe 44 im oberen Leistungsbereich der zweizylindrigen Lok überlegen war, setzte man anfangs auf die einfachere und preiswertere Baureihe 43.

Erst 1937 entschloss man sich, die Baureihe 44 weiter zu beschaffen, wobei die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 44 013 bis 44 065 noch nicht der Standardausführung entsprachen. Diese wurde beginnend mit 44 066 von 1938 bis 1949 beschafft, wobei im Laufe der Jahre etliche kriegsbedingte Vereinfachungen vorgenommen wurden (Fortfall der Windleitbleche, der Umlaufschürze, der vorderen Führerstandsfläche etc.).

Insgesamt wurden 1763 Loks der Baureihe 44 für die Deutsche Reichsbahn gebaut, die vorwiegend in den Mittelgebirgsgebieten eingesetzt wurden und hier die Hauptlast im Güterzugverkehr trugen. Typische Heimatdirektionen - z.T. bis in die sechziger Jahre - waren Erfurt, Frankfurt (Main), Halle, Hannover, Kassel, Köln, Nürnberg, Regensburg, Stuttgart, Saarbrücken und Wuppertal. Weitere 226 Lokomotiven wurden nach der Befreiung von den deutschen Besatzungstruppen von französischen Lokomotivfabriken an die französischen Staatsbahnen geliefert, die die Loks - meist ohne Windleitbleche - als 150 x einreichten. An der Lieferung der Baureihe 44 waren folgende Firmen beteiligt: Henschel, Schwartzkopff, Maschinenfabrik Esslingen, Krupp, Borsig, Krauss-Maffei, Schichau, Chrzanow, WLF, Schneider & Cie (Creusot), Fives-Lille, Batignolles (Nantes), Cail (Denain), Grafenstaden und LEW Hans Beimler (Henningsdorf).

044 067-7 (alte Nummer 44 1067) war eine der letzten DB-44, die bis zum Ende ihrer Einsatzzeit eine heruntergezogene Umlaufschürze besass. Geliefert wurde sie im Jahr 1942. Die Lok war während ihrer letzten Einsatzjahre beim Bw Ottbergen beheimatet und beförderte dort schwere Güterzüge auf den steigungsreichen Strecken zwischen Eggegebirge und Harz. Ausgemustert wurde sie am 28.9.1976 beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck.

44 594 wurde 1941 geliefert und anfangs im Bw Koblenz-Mosel stationiert. Ende der fünfziger Jahre gehörte sie zum Bw Dillenburg und wurde dort vor Güterzügen auf der Ruhr-Sieg-Strecke und nach Mannheim und Kassel eingesetzt. Bevor sie ausgemustert wurde, war sie bis Mitte der sechziger Jahre im Bw Betzdorf sowie kurzfristig in Gelsenkirchen-Bismarck beheimatet. 44 594 wird - wie auch einige andere Loks - in Hamburg als Museumslok der Nachwelt erhalten.

## ZERTIFIKAT

### Das LEMACO Modell in Spur HO, Massstab 1:87

Ein weiteres Top-Modell unserer japanischen Modellbauer. In Ausführung und Detaillierung kaum noch zu übertreffen. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus 1'200 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

Länge über Puffer	260 mm
Gewicht	580 g
Stromaufnahme	200 mA unter Belastung
Min. Radius	600 mm

Die Produktion umfasst zwei Versionen:

<b>Kat. Nr.</b>	<b>HO-027/a</b>	DB 044 067-7 mit Frontschürze	1 - 80	80 Exemplare
<b>Kat. Nr.</b>	<b>HO-027/b</b>	DB 044 594 ohne Frontschürze	1 - 120	120 Exemplare

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert

- Antrieb durch CANON Glockenankermotor 12-14 Volt mit einer präzise ausbalancierten Schwungmasse
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung mit gekröpfter Treibachse
- Funktionierende Ausgleichshebel
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber
- Federpuffer
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann
- Jedem Modell liegt ein zusätzliches Lenkgestell zum Fahrbetrieb bei

# DB BAUREIHE 44 ÖI

Nach dem Zweiten Weltkrieg bildeten die von der Deutschen Reichsbahn beschafften Dreizylinder-Güterzugloks der Baureihe 44 bei der Deutschen Bundesbahn das Rückgrat für den schweren Güterverkehr auf den Mittelgebirgsstrecken. So beheimateten Mitte 1950 die Direktionen Frankfurt, Hannover, Kassel, Nürnberg, Stuttgart und Wuppertal mit 640 Lokomotiven 84 % des Gesamtbestandes. Bereits Anfang der fünfziger Jahre wurden Überlegungen angestellt, einen Teil der Lokomotiven so umzurüsten, dass sie zum einen wirtschaftlicher arbeiten und zum anderen die Bedienung für den Heizer erleichtern würden. Aus diesem Grund wurden versuchsweise je fünf Lokomotiven mit einer Stokerfeuerung, bzw. mit einer Verbrennungskammer und einem Mischvorwärmer ausgerüstet. 1960 wurden 32 Lokomotiven der Baureihe 44 auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Hierdurch konnte die Leistung gegenüber den kohlegefeuerten Maschinen um 10 % erhöht werden. Alle 32 Lokomotiven wurden anfangs - zusammen mit 22 kohlegefeuerten 44 - beim Bw Bebra beheimatet und vorwiegend im schweren Güterzugdienst zwischen Würzburg / Frankfurt und Lehrte eingesetzt. Hierbei erzielten die Lokomotiven monatliche Laufleistungen von über 10'000 km. Durch die Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke entfiel hier das Aufgabengebiet für die meisten Dampfloks. Zwischen 1962 und 1967 wurden die Loks daher nach Kassel umbeheimatet und von dort aus u.a. auf der Strecke Kassel - Altenbeken - Hamm eingesetzt. Ab 1965 kam ein Teil der 44 nach Osnabrück, von wo aus die Loks auf der Rollbahn Bremen - Ruhrgebiet eingesetzt wurden. Nach Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Kassel und Hamm im Juni 1973 wurden die letzten 13 - inzwischen als Baureihe 043 bezeichneten Loks - nach Rheine abgegeben, das bereits 1969 alle Ölloks aus Osnabrück erhalten hatte. Das Bw Rheine setzte die 043 auf der Strecke nach Emden ein. Hier beförderten die Loks - wiederum gemeinsam mit kohlegefeuerten 044 - alle schweren Güterzüge, insbesondere 2'000 t schwere Erzzüge von Emden nach Rheine. Herausragende Leistungen waren 4'000 t-Züge, die von zwei Lokomotiven gezogen wurden. Der letzte von einer Dampflok gezogene Zug der DB fuhr im Oktober 1977 auf der Strecke Emden - Rheine, gezogen von einer Lok der Baureihe 043. 44 381 wurde von der Maschinenfabrik Esslingen am 3.10.1941 geliefert und beim Bw Mannheim Rbf stationiert. Im Mai 1960 erhielt die Lok eine Ölfeuerung und wurde dann in Bebra beheimatet. Ausgemustert wurde die Lok, die nach einem Intermezzo beim Bw Osnabrück Hbf ab September 1969 in Rheine stationiert war, am 27.10.1977. Die 043 364-9 (44 1364) wurde am 2.10.1942 von Krupp geliefert und anfangs beim Bw Schweinfurt beheimatet. Im April 1960 erfolgte der Umbau auf Ölfeuerung. Die Lok wurde anfangs in Bebra, anschliessend in Kassel stationiert. Im Juni 1973 erfolgte die Umbeheimatung nach Rheine, wo sie - ebenfalls am 27.10.1977 - ausgemustert wurde. Die 043 364-9 war die letzte Dampflokomotive der DB, die im August 1975 im AW Braunschweig eine Hauptuntersuchung erhalten hat.

Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	Grösste Achslast	19,3 t
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1'400 mm	Indizierte Leistung	2'100 PS
Lauferraddurchmesser	850 mm	Indizierte Zugkraft	27'380 kg
Gesamtgewicht mit vollen Vorräten	187,2 t (2'2' T 34 Öl)		

## ZERTIFIKAT

### Das Lemaco Modell in Spur HO, Massstab 1 : 87

Ein weiteres Top-Modell unserer japanischen Modellbauer. In Ausführung und Detaillierung kaum noch zu übertreffen. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus mehr als 1'200 Teilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

Länge über Puffer	267 mm
Gewicht	586 g
Stromaufnahme bei 12V ohne Belastung	130 mA
Min. Radius	600 mm

### Folgende Versionen wurden hergestellt

Kat. Nr. HO-027/1a	DB 44 381	1 - 75	75 Exemplare 1995	1 - 10	10 Exemplare 2000
Kat. Nr. HO-027/1b	DB 43 364-9	1 - 75	75 Exemplare 1995		

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert

- Antrieb durch Glockenankermotor 12-14 Volt Gleichstrom, der zusammen mit einer präzise ausgewuchteten Schwungmasse dem Modell überdurchschnittliche Laufeigenschaften verleiht
- Genaue Nachbildung des Innentriebwerkes mit gekröpfter Treibachse
- Ausgezeichnete Stromaufnahme und Adhäsion dank Neusilber-Radreifen
- Federpuffer
- Vorbildgerechte Schraubenkupplung, Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken liegen bei
- Einfach zu montierende Kolbenstangen-Schutzrohre, sowie ein Modell-Laufgestell liegen zu Schaukasten zwecken bei