

Zurück ins Arbeitsleben!

Kohle für „Moggi“ – Der MEB unterstützt die betriebsfähige Aufarbeitung von 44 1616.

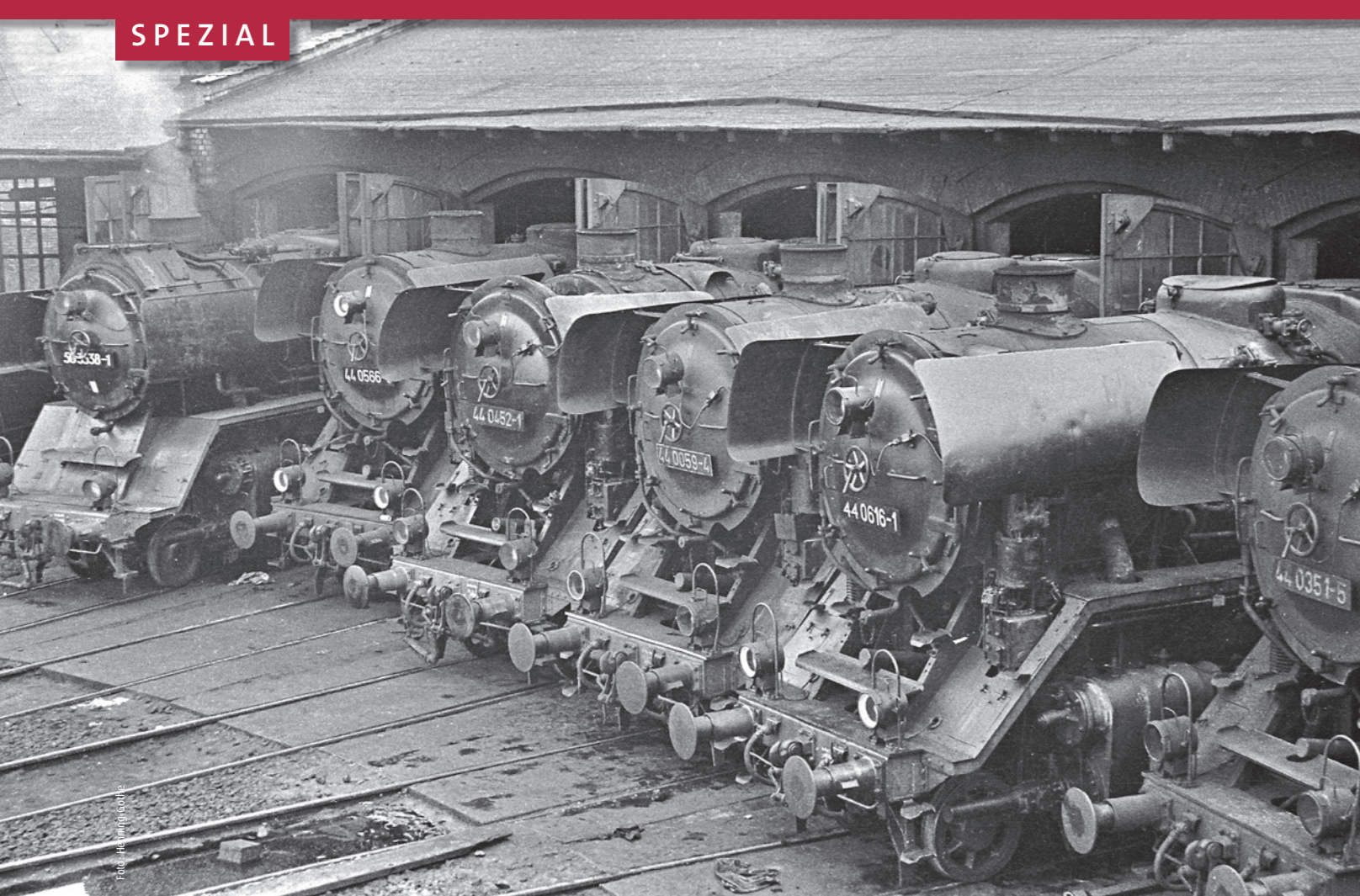
Foto: Joachim Schmidt



Modell
Eisen
Bahner



Eisenbahnstiftung
Joachim Schmidt



■ 1980 war die Welt der Eberswalder Öl-44 noch in Ordnung. Die Abstellung von 44 0616-1 und ihrer Schwestern erfolgte nur ein Jahr später.

Frauen geben Ihren Autos ja oft verniedlichende Spitznamen. Männer tun es Ihnen gelegentlich gleich, beispielsweise bei kleinen Lokomotiven. Aber darf man einem der zugkräftigsten, von Dampf angetriebenen Schienenfahrzeuge, einer Lokomotive der Baureihe 44, einen solchen Spitznamen verpassen? Zumindest im Fall von 44 1616 lautet die Antwort „Ja“, wenn es nach Manfred Welzel geht. Der Lokführer, der für DB Regio im

Raum Stuttgart unterwegs ist, hatte den Jumbo 1991 kurzerhand von der Deutschen Reichsbahn übernommen, in Meiningen hauptuntersuchen lassen und fortan „Moggi“ genannt – allerdings in einer maskulinen Form, also „der Moggi“, was einen vielleicht doch nicht zuerst an eine T3 denken lässt. Denn das schwäbische Wort Moggele bezeichnet ein kleines Kälbchen, und das ist der 167-Tonnen-Koloss nun nicht gerade. Fest steht, das Welzel eine besondere



■ Schwere Kesselganzzüge wie jener am 9. Juli 1979 bei Eberswalde aufgenommene waren elf Jahre lang das tägliche Geschäft der 44 1616.



■ Relativ gut gepflegt und im typischen Gewand der Öl-44 der DR zeigte sich die Maschine am 21. Juni 1976 in ihrem Heimatbahnhof.

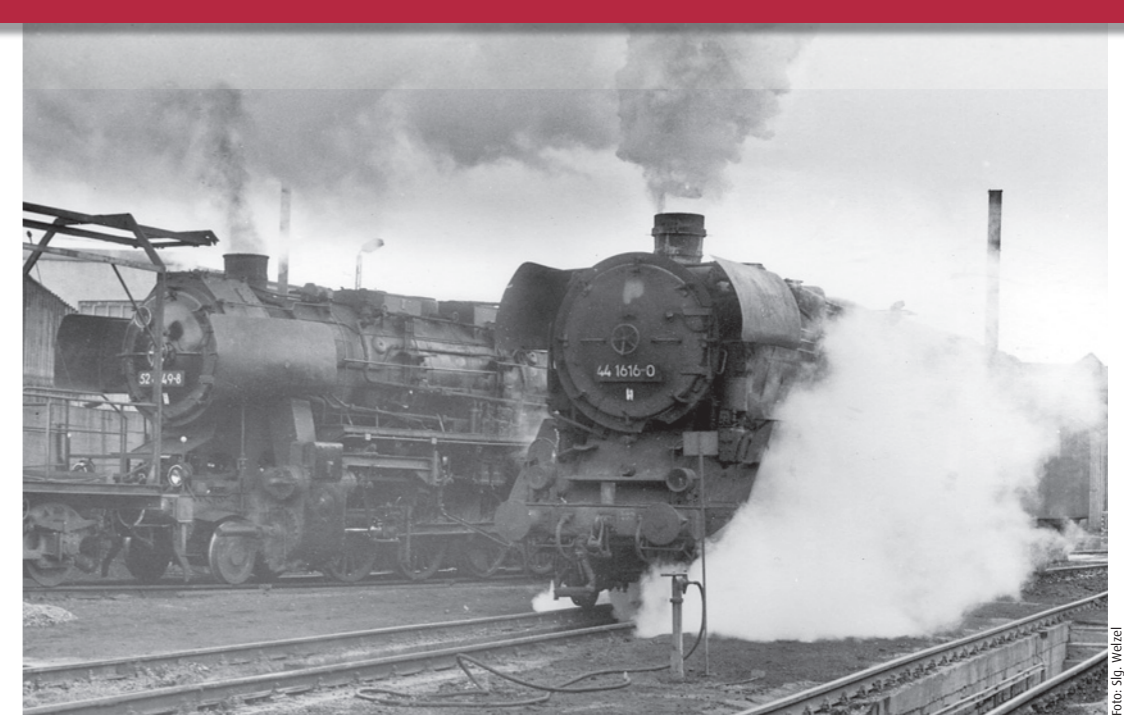
Beziehung zu seiner Maschine hat und das schlichtweg auf diese Weise in ein Wort fasste.

Zwei Untersuchungsperioden, also acht Jahre lang, stand er am Regler seiner 44 1616, beispielsweise anlässlich der häufigen Fahrten der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) auf dem Streckennetz der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL), zu Besuchen alter 44-Stammstrecken im Ruhrgebiet und um Ottbergen oder sogar jenseits der Alpen in Italien und Slowenien. Unvergessen sind die spektakulären Einsätze vor den HzL-Salzzügen oder vor einigen zu Filmzwecken organisierten Bepannungen schwerer Güterzüge im Revier. Wenn ein solcher in langsamer Fahrt zum Drillingstakt der 44 an einem vorbeistampfte, bebte vermeintlich die Erde und dem Dampflokfreund konnte kaum Größeres geboten werden. Freilich fuhr in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre neben 44 1486 aus dem anhaltinischen Stassfurt auch die legendäre, mit ihrer Ölfeuerung noch leistungsstärkere Arnstädter 44 1093. Doch auch die Tage der 1093 unter Dampf waren nur wenige Monate später gezählt, wie jene der 1616.

Die schweren Maschinen der Baureihe 44 sind eher ungeeignet für den Museumsbetrieb. Sie haben eine hohe Achslast, sind unterhaltungsaufwendig und noch weniger wirtschaftlich, als es nur mu-

Schwere Züge verlangen eine 44 – und umgekehrt

seal eingesetzte Dampflokomotiven ohnehin sind. Eine 44 will gefordert werden, häufige schnelle Kurzfahrten mit ein paar bunten Schachteln, die im Museumsverkehr der heutigen Zeit oftmals die Regel darstellen, sind eher abträglich. Wie Manfred Welzel erklärt, fühlt sich so eine große Maschine wesentlich wohler, wenn sie 1000 oder 2000 Tonnen zu ziehen hat, denn dann ist sie in ihrem Arbeitsbereich und auch die hohe Geschwindigkeit sei dann nicht dramatisch: „Damals vor dem langen Heinrich, wie die Erzzüge mit über 2000 Tonnen, mit Doppelbespannung sogar bis zu 4000 Tonnen, von Emden ins Ruhrgebiet genannt wurden, sind die Loks auch voll ausgefahren worden, obwohl die Leistungstafel eine geringere Geschwindigkeit nennt. Aber heute sind die Züge ja oft leichter als die Lok. Gewisse Mindestwerte bei der Einstellung der Dampfmaschine muss man schon wahren.“ Fünf Bar Schieberkastendruck seien das Minimum und die Steuerung sollte nicht unter 20 Prozent gefahren werden, weil die mechanische Belastung für das Triebwerk dann zu groß würde. Auch für eine ruhiger laufende Dreizylindermaschine stellen diese Werte schon die unterste Grenze dar, da die Dämpfung der bewegten Massen in der Dampfmaschine damit stark reduziert ist. Besser, man hat 6,5 Bar im Schieberkasten. Doch die erzeugte Leistung muss auch irgendwohin. Der Lokführer wechselt also ständig zwischen Last- und Leerfahrt. Oder er muss regelmäßig die Bremse bemühen, aber auch das ist ein schlechter Kompromiss.



■ Wieder mit Kohlefeuerung, heizte die Lokomotive in Bautzen Züge vor. Am 6. März 1988 traf sie im Bw auf 52 8149-8.



■ Längst ihrer Windleitbleche und originalen Laternen beraubt, überführte man 44 1616 nach ihrem Verkauf am 21. August 1991 nach Meiningen.

Lebenslauf von 44 1616

1943	Auslieferung Oberschlesische Lokomotivwerke Kattowitz, Werk Krenau, Fbr-Nr. 1104
bis 1945	eingesetzt im Raum Dirschau und Bromberg Ost
9/1945	Bw Neubrandenburg
24.12.1946	Bw Halle G
15.09.1950	Bw Leipzig-Wahren
22.01. bis 28.02.1966	Raw Meiningen (Umbau auf Ölfeuerung)
01.03.1966	Bw Halle G
16.10.1970	Bw Angermünde
15.03.1972	Bw Eberswalde
5/1981	aufgrund der Ölkrise in der DDR abgestellt
18.04.1983	Rückbau zur Heizlok mit Kohlefeuerung
26.07.1983	Bw Elsterwerda (Heizreserve)
26.11.1983	Bw Bautzen (Heizlok)
08.08.1991	Verkauf an Manfred Welzel
29.10.1999	Fristablauf
12.10.2003	Übergabe an Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt
31.05.2008	Unterbringung im Bw Heilbronn
10/2008	Beginn der betriebsfähigen Aufarbeitung



■ Zukunftsmusik? Keineswegs, denn der Drillingstakt der 44 1616 vor HZL-Salzzügen kann womöglich schon bald wieder über die Schwäbische Alb hallen.



■ Die bildgewordene Erinnerung ist hoffentlich bald wieder Realität: Manfred Welzel am Regler der 44.



■ Ihren letzten Herbst unter Dampf erlebte 44 1616 auch im Ruhrgebiet. Am 19. Oktober 1999 hält sie mit einem Schotterzug im Bahnhof Hagen-Oberhagen.

Nur eine 44 ist momentan in Deutschland einsatzbereit: 44 546 des Bayerischen Eisenbahnmuseums steht seit Ende 2009 wieder unter Dampf. Die Stassfurter 44 1486 könnte nach einer Untersuchung in Klostermansfeld auch bald wieder fahren. Die einst omnipräsente 44 1093 indes steht seit mehr als elf Jahren kalt im Schuppen. Schon zwei Jahre zuvor, im Juni 1998, ging die inzwischen an die dänische Firma „Rent A Lok“ verkaufte 44 225 aus Cottbus aus dem Rennen. Die Protagonistin dieses Beitrags, 44 1616, hatte Ende Oktober 1999 Fristablauf. All jene Lokomotiven entstammen dem Erbe der Deutschen Reichsbahn. Eine betriebsfähige ehemalige DB-44, die sich vor allem durch die tiefer liegenden Witte-Windleitbleche und die in Lokmitte befindlichen Pumpen erheblich von ihren Reichsbahn-Schwestern unterscheidet, scheint in weiter Ferne. Die meisten der noch erhaltenen Lokomotiven landeten mehr oder weniger schlecht konserviert nach dem Dampfen der Bundesbahn vor über 30 Jahren auf einem Denkmalsockel und sind in weit weniger gutem Zustand als die Reichsbahn-Maschinen.

Manfred Welzel musste 1991 die fehlenden Windleitbleche seiner 1616 ersetzen und entschied sich mit der Anbringung der Bleche von 44 943 für die tiefliegende DB-Variante. Der noch vorhandene Rauchkammerzentralverschluss wurde entfernt. Freilich wird die Lok ein Kompromiss bleiben, doch kommt sie der DB-Variante recht nahe. Im Laufe der Zeit hat sie ohnehin die verschiedens-

44 1616 hatte ganz unterschiedliche Bauzustände

ten Bauzustände durchlaufen: 1943 als entfeinerte, graue ÜK-Lok ohne Windleitbleche, Schürze und Zentralverschluss ausgeliefert, erhielt sie nach dem Krieg zunächst nur den mittleren Teil der Schürze und einen Zentralverschluss. Einige Zeit später gab man ihr auch Windleitbleche der Bauart Witte. Erst während des Umbaus zur Öl-Lok im Jahr 1966 wurden die beiden äußeren Schürzteile ergänzt, dafür der mittlere jedoch wieder entfernt. In diesem Zustand blieb 44 1616 bis 1983, dann erst war die Frontschürze komplett, damit die Rauchkammerlöschle den mittleren Zylinder nicht so verschmutzte.

So richtig konnte sich Jumbo-Freund Welzel nie mit der Abstellung seiner Lok abfinden, die fällige Aufarbeitung allein aber nicht stemmen. Da kam die 2001 von Joachim Schmidt gegründete Eisenbahnstiftung gerade recht. Die in Deutschland bisher einmalige Organisation bewahrt Zeugnisse der Eisenbahngeschichte für die Nachwelt. Neben der Archivierung von Film- und Fotomaterial trägt sie zum Erhalt historischer Fahrzeuge bei und hat dabei einige Erfolge vorzuweisen: Am Anfang stand die geglückte Inbetriebnahme der Darmstädter 23 042. Auch die Aufarbeitung von 58 311 hat die Stiftung seinerzeit unterstützt. 2005 wurde 44 1558 vom Maximilianpark gekauft und ist seitdem in Gelsenkirchen-Bismarck untergebracht. Zuletzt half die Eisenbahnstiftung maßgeblich bei der Finanzierung der Wiederherstellung von 01 150.

Die 01 wird schon in wenigen Wochen wieder fahren und die Stiftung kann sich nun auf die laufenden Arbeiten an 44 1616 konzentrieren. Im Sommer 2008 wurde sie dazu in ihr neues Domizil in Heilbronn überführt. Ohne die Bereitstellung der erstklassigen Infrastruktur durch das dort befindliche Süddeutsche Eisenbahnmuseum wäre die Untersuchung nicht in dem Umfang der Eigenleistungen möglich, wie Projektleiter Thorsten Biehler, der im Rettungsdienst arbeitet, sagt: „In der Wagenhalle wird sogar bald die Möglichkeit bestehen, ausachsen zu können. Der Rahmen muss



■ Projektleiter Thorsten Biehler im Interview: Am 8. April 2011 war das Eisenbahn-Romantik-Team mit Hagen von Ortloff zu Besuch in Heilbronn.



■ Lokführer Manfred Welzel (l.) und Projektleiter Thorsten Biehler freuen sich über das bisher Erreichte und posieren stolz vor ihrem Dreischläger.



■ Nach der nicht ganz einfachen Trennung von Lokomotive und Tender offenbarte sich dieser Blick in den Kuppelkasten. Es gab allen Grund für eine gründliche Aufarbeitung.



■ Fast wie neu zeigt sich der Kuppelkasten nach dem Sandstrahlen.

Fotos: Thorsten Biehler

■ Auch die Luftbehälter und andere Großteile sind stark verschmutzt und müssen aufgearbeitet werden.



■ 30 Jahre alte Ölbatzen kamen bei der Reinigung des Kuppelkastens zum Vorschein. Dahinter saß der Rost. Das Raw Meiningen hatte 1991 zwar routiniert gearbeitet, aber jetzt werden auch die hintersten Ecken gesäubert.



Foto: Olaf Haensch

■ Sie haben zwar einige kleine Dellen, sehen aber vor der Lackierung wieder fast wie neu aus.

Der Arbeitsumfang wird erst bei der Zerlegung deutlich



■ Der Oberflächenvorwärmer war noch relativ gut erhalten und der Arbeitsaufwand an diesem Stück hielt sich in Grenzen.



Foto: Olaf Haensch

■ Wie unzählige weitere Teile liegt der Vorwärmer fertig grundiert im Heilbronner Lokschuppen und wartet auf den Wiedereinbau.



■ Ein wichtiger Arbeitsschritt bei der Aufarbeitung des Tenders war das Sandstrahlen. Inzwischen ist der Tenderkasten grundiert.

Foto: Olaf Haensch

■ Stark korrodierte Teile wie der Hebel des Tenderabsperrentils, die über Jahre dem Speisewasser ausgesetzt waren, sind nicht mehr zu gebrauchen.



■ Zu groß für Erwachsene: Robin Biehler war klein genug, um auch die hintersten Ecken des Tenderfaches zu reinigen.

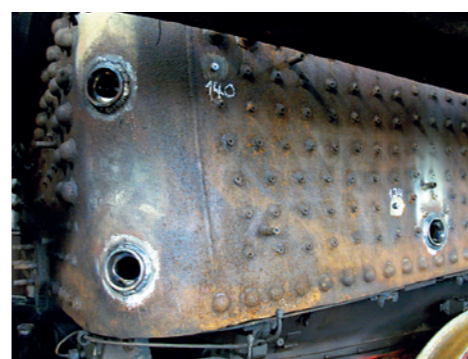


■ Wilfried Byrdus grundiert ein Teil des Tenderfahrwerks. Die Grundierung besteht aus zwei Schichten und ist wesentlich haltbarer als die Lacke der DR.

dann auf Hilfsgeräten abgestellt und fixiert sowie später vermessen, gestrahlt und lackiert werden.“ Die Stiftung möchte in die unbedingt erforderlichen Hilfsdrehgestelle und damit in die Zukunft investieren. Auch andere Vereine könnten dann darauf zurückgreifen. Das Geld, das allein die Überführung der Lok nach Meiningen und das anschließende Zerlegen kosten würden, will die Projektgruppe lieber in neue Radreifen und die Aufarbeitung der Dampfmaschine investieren. „Damit das Geläster aufhört, sie sei so unwirtschaftlich“, ergänzt schelmisch Manfred Welzel. Die Außenzylinder wurden zuletzt 1988 überholt, der mittlere seit 1983 nicht mehr. Übertaupt sei es ein Glücksfall gewesen, dass die Lok 1991 noch alle drei Zylinder besaß. Bei vielen anderen wurde die Mitte ausgebaut. Die Bautzener hatten die Loks immer wieder auf allen drei Zylindern in Betrieb genommen, um leichter an die Heizleitungen in Schuppen und Bahnhof fahren zu können. Rund 1400 Stunden hat die kleine Truppe bisher in die Arbeiten gesteckt. Zwei von

drei Phasen der Aufarbeitung sind bereits weit gediehen. Der Kessel ist bereit zum Einbau des neuen Rohrsatzes, der bis Ende des Jahres abgeschlossen sein soll. Im Winter sollen die Armaturen und äußeren Verrohrungen ergänzt werden. Der Tenderkasten ist äußerst gründlich aufgearbeitet worden und wird in Kürze lackiert, bevor er wieder auf seine in Fremdleistung überarbeiteten Drehgestelle gesetzt und mit der Bremsanlage ergänzt werden kann.

■ Bereits grundiert, wartet das Tenderfahrwerk auf Einbau und Lackierung.



Fotos (2): Olaf Haensch

■ Neben etlichen neuen Stehbolzen wurden am Stehkessel auch einige Waschlukenfutter erneuert.



■ Im noch leeren Langkessel wird schon in wenigen Monaten wieder das Speisewasser brodeln.





Foto: Joachim Schmitt

■ Wenige Tage vor Fristablauf überquert 44 1616 am 20. Oktober 1999 auf dem Wittener Viadukt mit einem planmäßigen Güterzug die Ruhr.

Außerdem ist der Einbau einer Hauptluftbehälterleitung zur Bedienung von Türschließeinrichtungen im Zug sowie einer Tenderfülleinrichtung für Hydranten geplant. Die Lok soll später so vielfältig wie möglich eingesetzt und von jedem Interessenten unkompliziert angemietet werden können. Als ein in jeder Hinsicht hochinteressantes Einsatzgebiet nennt Biehler den Bauzugdienst. Unter bestimmten Voraussetzungen sei eine 44 dafür optimal. Gerade, wenn schwerste Materialzüge in Steigungen geführt werden müssen, ohne Lokomotiven von der dann stillstehenden Baustelle abziehen zu müssen oder auf Nachtbaustellen in Wohngebieten könnte die Lok das Ass im Ärmel jeder Bauzugfirma sein.

Aber bis dahin ist es noch ein langer Weg. Nach der Präsentation unter Dampf im Frühjahr 2012 (siehe Kasten) muss noch der aufwendigste Teil der Arbeiten bewältigt werden – die Aufarbeitung von Fahrwerk und Bremsanlage. Ohne diese darf die Lok nicht auf die Strecke. Zudem soll an der Qualität der Arbeiten nicht gespart werden, um später ein wirklich zuverlässiges Fahrzeug zu haben. Wunschtermin ist

das Jahr 2013, wenn die EFZ 40 Jahre alt werden. Fahrten im Rahmen des Festprogramms wären dort ein schöner Einstieg, wo 44 1616 im Jahr 1999 ihre letzten Einsätze absolvierte. Doch der Termin ist nur zu halten, wenn bis zum nächsten Jahr genügend Geld zusammenkommt.

Olaf Haensch

Kohle für 44 1616 – So können Sie helfen!

Im Mai oder Juni 2012 wird 44 1616 auf einem Dampfloifest im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn nach mehr als 12 Jahren in passendem Rahmen erstmals wieder unter Dampf präsentiert. Das Projektteam plant dafür einige faustdicke Überraschungen. Bis die Maschine ihre enorme Leistungsfähigkeit jedoch wieder auf freier Strecke vor schweren Plan- und Sonderzügen beweisen kann, ist noch die sehr umfangreiche Aufarbeitung des Fahrwerks und Triebwerks abzuschließen. Das bedeutet nicht nur weitere ungezählte Stunden Freizeitarbeit, sondern auch einen großen finanziellen Aufwand von etwa 1 500 000 Euro. Die Eisenbahnstiftung hat gemeinsam mit dem MEB mit einem höheren fünfstelligen Betrag bereits den Grundstock dafür gelegt. Dennoch ist man auf jede kleine oder größere Spende angewiesen. Helfen Sie mit und freuen Sie sich auf eine betriebsfähige 44 1616, zu deren Wiederinbetriebnahme dann auch Sie einen kleinen Anteil geleistet haben! Jeder Euro hilft.

Spendenkonto 579 484
BLZ: 330 605 92
Sparda-Bank West
Verwendungszweck: Moggi
(Spendenbescheinigung wird ausgestellt)

Auch weitere helfende Hände jeden Alters sind willkommen! Wer gemeinsam mit der hochmotivierten und gutgelaunten Truppe um Manfred Welzel und Thorsten Biehler im Eisenbahnmuseum Heilbronn an der 44 1616 arbeiten möchte, melde sich einfach bei der MEB-Redaktion oder unter der E-Mail-Adresse projekt441616@eisenbahnstiftung.de.



Foto: Thorsten Biehler

■ Das Projektteam freut sich über jeden Helfer. Oft arbeiten nicht mehr als vier Mann gleichzeitig.