

8
88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

NEM: Epochen





Viadukte und Brücken einst

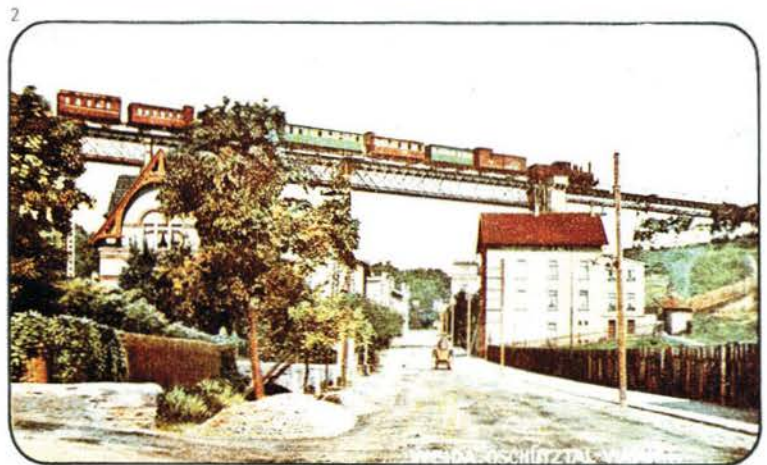
Schon vor mehr als 100 Jahren waren Eisenbahnbrückenbauwerke zum Symbol für Landschaftsgebiete geworden. Erinnerung sei an den Göltzschtal- oder Elstertalviadukt, aber auch an jene unzähligen Bauten, die meist nur im Einzugsbereich der jeweiligen Eisenbahnstrecke von sich reden machten. So hat die Eisenbahn vor allem in gebirgigen Gegenden nicht nur den technischen Fortschritt gebracht. Mit ihr entstanden auch architektonisch wertvolle und vielerorts heute unter Denkmalschutz stehende Objekte. Drei von ihnen sollen auf dieser Seite vorgestellt werden.

1 Ein zeitgenössisches Motiv von dem bekannten Elstertalviadukt. Er zählt heute zu den interessantesten technischen Denkmälern in der DDR.

2 Über den Oschützthal-Viadukt bei Weida berichtete „me“ bereits mehrmals. Auch dieses Bauwerk steht unter Denkmalschutz. Allerdings wird es heute nicht mehr genutzt.

3 Vor dem ersten Weltkrieg wurde die Muldebrücke bei Wurzen auf einer Farbpostkarte festgehalten.

Bildbeschaffung: H. Przywecki, Berlin (1); G. Weimann, Jena (2); U. Müller, Halle (Saale) (3)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben, fragen und antworten	2
literatur	Rezension	28
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	27
anzeigen	suche/biete/tausch	28

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland	3
mosaik	Baureihe E 44/244/144 (2. Teil) Werklokomotiven	4 10
international	Die Eisenbahnen in Mittelasien	11

nahverkehr

historie	Die Straßenbahnen in Zittau	12
-----------------	-----------------------------	----

modellbahn

anlage	Bahnhof Camburg	17
tips	Eine 01 ⁵ wird frisiert Elektronischer Fahrspannungssteller	20 22
mosaik	Vorgestellt und kommentiert Anregung vom Vorbild: Bahnhof Camburg Durch die Rocky Mountains ...	16 24 3. US
international	Eisenbahn-Epochen	14

Titelbild

Auf der H0-Großanlage des Modell-Eisenbahn-Clubs Hannover e. V. „bewähren“ sich seit vielen Jahren auch verschiedene PIKO-Fahrzeuge. Diese Aufnahme zeigt gleichzeitig eine selbst gebaute Fachwerkträgerbrücke mit 1 100 Nieten.
Im Jahre 1947 wurde der Club gegründet und zählt heute mehr als 100 Mitglieder.
Foto: Ch. Fricke, Ilsenhagen (BRD)

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

**Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

P 16/88/Z6

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 5. 7. 1988
Geplante Auslieferung: 8. 8. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes
9/88: 7. 9. 1988

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu rich-
ten an sämtliche Postämter; im Aus-
land an: den internationalen Buch-
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: an den
örtlichen Buchhandel, Firma Helios
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG,
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)
30.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

Stationierung BR 56.20

– „me“ 4/88 S. 3 –

Im Sommer 1963 waren die Kamener Maschinen 38 1582 und 56 2719 in Hohenbocka kalt abgestellt. Zur gleichen Zeit waren im Bw Kamenz auch die 56 2068, 56 2162, 56 2390, 56 2663, 56 2907 und 56 2916 beheimatet.
Ch. Schubert, Uhyt

Hochzeit war kein Hinderungsgrund für Ausstellung

Viele, viele Ferienkinder vor allem zog die ansprechende Modellbahn-Ausstellung (20. bis 28. Februar) in Halle-Neustadt an (siehe Abbildung). Acht Arbeitsgemeinschaften aus Halle, Halle-Neustadt, Merseburg und Braunsbedra zeigten 16 Modellbahnanlagen in allen Spurweiten. Neun davon waren absolute Neuheiten. Heimanlagen waren ebenso in der Station junger Techniker und Naturforscher zu bestaunen wie große AG-Anlagen, z. B. von der N.-K.-Krupskaja-Oberschule aus Halle. Schaustücke zur Modellbahngeschichte und Dokumentationen zur Deutschen Reichsbahn ergänzten die Ausstellung. Und wenn es noch eines Beweises für den Enthusiasmus der Ausstellenden bedarf: Fritz Krahl, ein 54jähriger Disponent aus dem Raw Halle und Vorsitzender der Halle-Neustädter AG 6/36, ließ es sich nicht nehmen, nach der Trauung seines Sohnes am Eröffnungstag der Ausstellung mit vor Ort, bei seiner H0-Anlage zu sein, mit der er bereits zum 16. Mal während einer Ausstellung die Besucher erfreut. Dieser Vollblut-Modell-eisenbahner gehört seit über 20 Jahren dem DMV an.
K. Metzke, Halle-Neustadt

Ausstellung in Bad Doberan

Vom 12. bis zum 14. August 1988 findet in der EOS Bad Doberan eine Modellbahn-Ausstellung statt. Geöffnet ist täglich von 10 bis 18 Uhr (Freitag ab 14 Uhr). Im Mittelpunkt dieser Ausstellung stehen Um- und Eigenbau-Modelle. Der Veranstalter dieser Ausstellung ist die „Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen“ des Kulturbundes der DDR.
Sch.

Live-Steam-Lokomotivmodell entwendet!

Gelegentlich eine Leihgabe wurde dem Verkehrsmuseum Dresden aus einer Standvitrine auf dem Dresdner Altmarkt in den ersten Januartagen des Jahres ein Live-Steam-Lokomotivmodell im Maßstab 1:8, Spurweite 184 mm, entwendet.

Bei dem Modell handelt es sich um eine C-gekuppelte Tenderlokomotive der Länderbauart. Das der späteren Baureihe 89 nachempfundene Fahrzeug hat einen grünen, mit Zierlinien versehenen Anstrich. Es wiegt etwa 70 kg.

Wer hat das Modell in der letzten Zeit gesehen, wem wurde es zum Kauf angeboten?

Hinweise erbittet das Verkehrsmuseum Dresden, Augustusstraße 1, Dresden, 8010.

Leser fragen ...

Warum Farbunterschiede bei TT?

Als Leser Ihrer Zeitschrift und Hobbyfreund der Nenngröße TT kann ich es oft kaum erwarten, bis die nächste Nummer erscheint. Ich möchte Ihnen damit bescheinigen, welchen Zuspruch Ihre Arbeit auch bei mir hat. Der Modellbahnteil könnte allerdings länger sein. Kürzlich erwarb ich zwei Bahnpostwagen mit MÄV-Beschriftung (TT). Laut gültigem Katalog sind diese hellblau (türkis) lackiert, also identisch mit dem Blauanteil der Schnellzugwagen der MÄV. Die gekauften Wagen sind jedoch sehr dunkelblau gehalten (wie die Speisewagen der ČSD). Welche Farbgebung ist nun richtig? Auch bei einigen

anderen Erzeugnissen des BTTB – BR 211, BR 250, Expreßzugwagen der DR u. a. – sind von Serie zu Serie Farbunterschiede aufgetreten.

L. Müller, Dresden

Leser antworten ...

BBÖ und ÖBB

– „me“ 12/87, S. 4–9 –

In dem Beitrag zum 150jährigen Bestehen der Eisenbahnen in Österreich erscheint auch die Abkürzung BBÖ für Österreichische Bundesbahnen. Das ist nicht richtig. BBÖ ist die Kurzform für „Bundesbahnen Österreich“, die als Unternehmen von 1921 bis 1938 existiert haben. Bis 1945 folgte die Deutsche Reichsbahn (DR), dann zwei Jahre lang die Besatzungszonen mit „Österreich“ und ab 1947 schließlich ÖBB für Österreichische Bundesbahnen.

U.-J. Jansen, Hamburg

MITROPA-Werk war auf der Südseite – „me“ 2/88 S. 2 –

Als alter Falkenseer muß ich richtig stellen: Laut Falkenseer Chronik von 1934 wurde das besagte MITROPA-Werk auf der Südseite der Berlin–Hamburger Eisenbahnlinie im Jahre 1906 erbaut und war seinerzeit eines der größten Unternehmen am Ort. Bis Kriegsende wurden dort MITROPA-Wagen repariert und umgebaut. Danach versuchten sich in den Gebäuden nacheinander verschiedene Produktionsbetriebe. Bei dem im Heft 2/88 genannten Werk auf der Nordseite der Berlin–Hamburger Eisenbahnlinie handelt es sich um das Gelände der sogenannten DEMAG, das nach Kriegsende demontiert und gesprengt wurde. Hier sind Panzer für den faschistischen Krieg gebaut worden.

R. Gronwald, Falkensee

Übeltäter sind aufzuspüren

Wir bitten

zum Vorteil der Benutzer der Bedürfnisa
den Abort sauber zu halten.
Wände und Türen nicht zu beschreiben,
Mängel dem diensthabenden Beamten
mitzuteilen und Übeltäter anzuzeigen.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahn-Direktion.

Keine geistige Notdurft, sondern schon für die Zeiten gedacht! Gefunden von K. Hölle, eingesandt von A. Erxlebe, Salzwedel

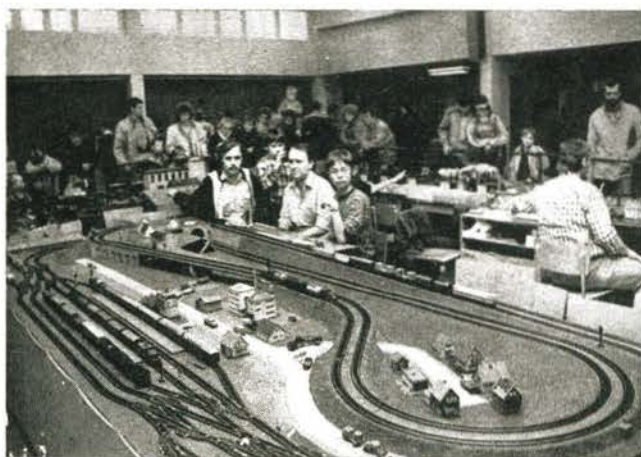


Foto: K. Metzke, Halle-Neustadt

In eigener Sache

Liebe Leser!

Bereits im Januar machten wir Sie darauf aufmerksam, daß 1988 eine Schwerpunktausgabe zum 150jährigen Bestehen der Eisenbahn auf dem Territorium des früheren Preußen vorgesehen ist. Das Septemberheft wird diesem interessanten Thema im Zusammenhang mit dem Jubiläum „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam“ gewidmet sein. Im Interesse einer möglichst vielfältigen Gestaltung haben wir uns daher entschlossen, im nächsten Monat 36 Druckseiten zu berücksichtigen. Haben Sie bitte Verständnis, daß die vorliegende Ausgabe deshalb nur 28 Seiten umfassen kann. Erinnern möchten wir Sie gleich noch an den Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten. Er findet am 26. August 1988 auf dem Alexanderplatz statt. Genaueres dazu können Sie im Heft 6/88 unter der Rubrik „forum“ nachlesen. Wir jedenfalls freuen uns auf Ihren Besuch ebenso wie auf eine Spende. Einsendeschluß an die Redaktion für Ihre Soli-Spende ist der 19. August 1988.

Redaktion „modelleisenbahner“

Noch uneingeschränkt ...

... sind die Dampflokomotiven auf dem Harzer Schmalspurnetz vor allen Zugattungen anzutreffen. Aufgrund des nur noch geringen Einsatzes von Maschinen der Baureihe 99.59, bilden nun die Maschinen der Baureihe 99.72 das Rückgrat bei der Zugförderung auf allen Streckenteilen. Diese für die Freunde der Dampflokomotive erfreuliche Tatsache sollte aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß zuerst im Harz die moderne Traktion auf Schmalspurgleisen Einzug halten wird (s. a. „me“ 6/88). Dieser Einsatz ist nicht zuletzt wegen des stark gestiegenen Güteraufkommens dringend erforderlich. Gegenwärtig jedoch sind solche stimmungsvollen Zugbildungen noch „planmäßig“: Nahgüterzug Nordhausen–Stiege–Hasselfelde/Silberhütte mit Doppelbe-

spannung; Zuglok 99 7234-0 und Vorspannlok 99 7231-6 mit Höchstlast (sieben Regelpurgüterwagen) bei Eisfelder Talmühle am 26. Mai 1988. In Stiege erfolgt die Zugtrennung, wobei die Vorspannlok den hinteren Zugteil nach Hasselfelde bringt und die Zuglok mit dem vorderen Zugteil, nach Passieren der Wendeschleife, in Richtung Silberhütte weiterfährt.
me; Foto: E. Bohne, Berlin

Aktuelles aus Oschersleben

Wie bereits im „me“ 7/88, S. 2, erwähnt, werden von der Einsatzstelle Oschersleben des Bw Halberstadt, auch nach dem Fahrplanwechsel Dampflokomotiven der Baureihe 50³⁵⁻³⁷ eingesetzt. Befördert werden vor allem Nahgüterzüge von drei Maschinen: 50 3559, 50 3606 und 50 3662.

Die Lokomotive 50 3662 zog vor ihrer Umsetzung nach Oschersleben am 2. Mai 1988 den Nahgüterzug 66796 nach Thale und beendete damit den planmäßigen Dampflokeinsatz des Bw Halberstadt.

Der noch andauernde Einsatz der Dampflokomotiven in der Einsatzstelle Oschersleben soll durch Übernahme der restlichen Leistungen von Dieselloks der Baureihe 114 beendet werden. Die o. g. Maschinen können bis vsl. September 1988 auf den KBS 700 und 714 beobachtet werden.

In Oschersleben waren im Juni neben den unter Dampf befindlichen Lokomotiven weitere 25 Maschinen der Baureihe 50.3 und drei der Baureihe 52.8 abgestellt.

In Halberstadt waren es zur gleichen Zeit fünf Maschinen der Baureihe 50.3 und eine der Bau-

reihe 52.8. Heizzwecken dienen hier weiterhin zwei ehem. Lokomotiven der Baureihe 22.
me; R. Janicki, Thale

Neuer Typ von Weitstreckenwagen

Ab 1991 soll auf den Eisenbahnstrecken zwischen Brest und Wladiwostok der neue 27 m lange Weitstrecken-Personenwagen verkehren. Dafür werden gegenwärtig im Süden der Bezirksstadt Halle neue Produktionsanlagen errichtet. Bisher hat die DDR über 38 000 Weitstrecken-Personenwagen für die Sowjetischen Eisenbahnen geliefert.
me

Nord-Süd Magistrale elektrifiziert

Die Elektrifizierung der bedeutenden bulgarischen Nord-Süd-Magistrale Widin–Sofia ist abgeschlossen. Anfang Februar dieses Jahres ging der 100 km lange Abschnitt Brussarzi–Widin ans Netz.

Nächstes Vorhaben ist die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke, die von Radomir nach Stanke Dimitrow und später bis nach Kulata an der bulgarisch-griechischen Grenze führt. Die Hälfte der rund 6 500 Kilometer langen Eisenbahnstrecken sind bereits unter Fahrdraht.
me



Der „Gläserne Zug“

Seit den Sommermonaten des Jahres 1986 präsentiert der in seiner Art einmalige und bei unzähligen alten und jungen Fans gleichermaßen wohl beliebteste Zug der Bundesbahn – der aufgearbeitete „Gläserne Zug“ – ein Stück Münchner Eisenbahngeschichte. Während seines siebenmonatigen Aufenthaltes im Ausbesserungswerk in Stuttgart-Bad Cannstatt wurde der 53jährige Schienenveteran nicht nur technisch generalüberholt, sondern er hat auch ein neues Design erhalten: Ein kräftiges „Enzi-anblau“ löste das bisherige „Olympiablau“ ab, das der Triebwagen vor den Olympischen Spielen 1972 in München erhal-

ten hatte. Die Farbgebung hebt die Sonderstellung dieses Aussichtstriebwagens innerhalb des Fahrzeugparks der DB besonders hervor. Freundliche Velurbezüge der 70 Sitze, eine neue Polsterung und ein neuer Fußbodenbelag machten auch die Innenausstattung attraktiver. In den über 50 Jahren seines Einsatzes hat der „Glaszug“ über 2,6 Mill. km zurückgelegt. An rund 250 Einsatztagen im Jahr bringt er den je 70 Ausflüglern von Clubs, Vereinen, Altenheimen sowie Bahntouristen usw. uneingeschränkte Sicht durch die als Fenster ausgebildeten Seitenwände und Dachschrägen auf landschaftlich reizvolle Gebiete in der BRD, in Österreich, Ungarn, im italienischen Nordal-



pengebiet und auf den Genfer See.
me

Foto: Pressedienst der BD München

Dipl.-Ing. Dieter Bätzold (DMV),
Unterpörlitz

Baureihe E 44/244/144

2. Teil

Die E 44/144 bei der Deutschen Bundesbahn (DB)

Nach dem zweiten Weltkrieg verblieben 81 betriebsfähige sowie 30 beschädigte E 44 und E 44^w in Süddeutschland. Von letzteren wurden infolge schwerer Beschädigungen die E 44 003, E 44 061, E 44 067, E 44 122 und E 44 173^w 1945 (4) und 1946 (1) ausgemustert. Bei den SSW in den Berliner Westsektoren befanden sich die E 44 032, E 44 043, E 44 060 und E 44 070 aus süddeutschen Bahnbetriebswerken zur Reparatur. Sie kamen wieder nach Süddeutschland zurück, und die DB nahm sie nach der Instandsetzung 1948 (3) und 1950 (1) wieder in Betrieb. Gleiches traf zu für die seit dem 20. März 1945 ebenfalls zur Reparatur bei den SSW befindliche E 44 050 des Bw Leipzig Hbf West, die die DB am 21. Oktober 1952 in Dienst stellte. Weitere 21 Schadlokomotiven wurden ebenfalls instand gesetzt und in Betrieb genommen.

1945: E 44 024, E 44 083, E 44 091

1946: E 44 057, E 44 138, E 44 166^w

1947: E 44 013, E 44 037

1948: E 44 011, E 44 016, E 44 018,

E 44 021, E 44 023, E 44 028,

E 44 029, E 44 062, E 44 081

1950: E 44 038, E 44 078, E 44 086,

E 44 172^w.

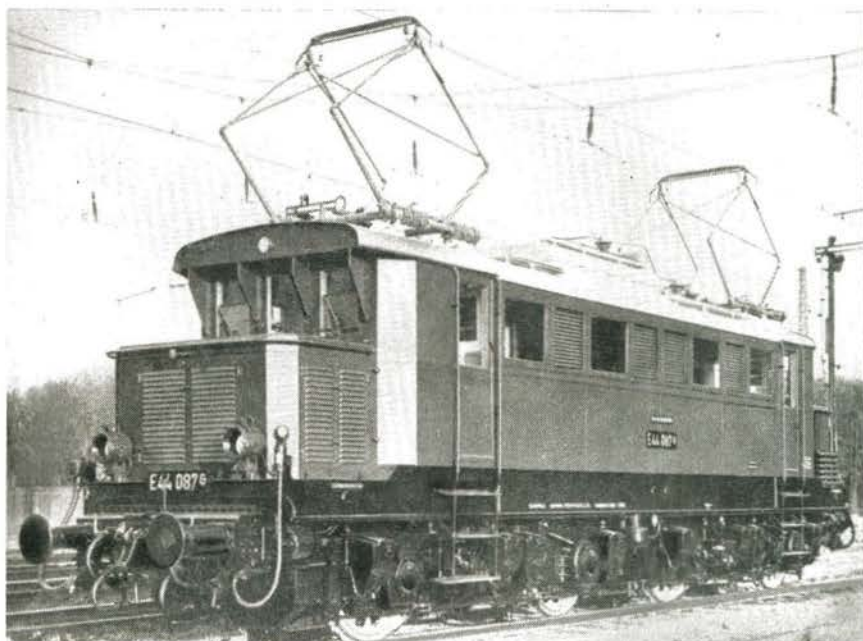
Die restlichen vier Schad-E 44 konnten schließlich 1952 repariert werden. Sie erhielten für den Betrieb im Münchner Vorortverkehr eine Wendezug-Versuchssteuerung. Damit setzte die DB die von der DRG bis 1939 durchgeführten Versuche mit der E 04 23 im Wendezugbetrieb fort. Der am 30. April 1952 fertigen E 44 087^G folgten am 15. Mai 1952 die E 44 089^G, am 21. Mai 1952 die E 44 039^G und am 29. Juli 1952 die E 44 147^G. Diese Maschinen wurden im Bw München Hbf beheimatet. Die zwischen München und Dachau eingesetzten drei Wendezüge bestanden aus je einem aus ES 85 umgebauten Steuerwagen ESG 01 bis ESG 03 und ehemaligen preußischen Abteilwagen.

Bis zum Frühjahr 1954 entwickelte die DB mit der Industrie eine Einheits-Wendezugsteuerung, mit der die E 44 094^G (7. Mai 1954), E 44 089^G (Umbau 19. Mai 1954), E 44 090^G (14. Juni 1954) und

E 44 096^G (29. Juni 1954) ausgerüstet wurden. Weiterhin beschaffte die DB noch vier neue Lokomotiven mit der gleichen Steuerung und stellte sie zwischen Januar und Mai 1955 als E 44 184^G bis E 44 187^G in Dienst. Alle Wendezuglokomotiven hatten eine motorisch betriebene Nachlaufsteuerung ähnlich der der Baureihe E 18. Zur Unterscheidung von den Serien E 44 wurde bei den Wendezuglokomotiven der Betriebsnummer ein hochgestelltes „G“, abgeleitet von „Geschobener Zug“, zugeetzt. Die Versuchssteuerung bei den E 44 039^G, E 44 087^G und E 44 147^G baute die DB 1957/58 wieder aus. Für den ab

komotiven im Münchner Vorortverkehr nicht veränderte. Zum Sommerfahrplan 1962 bekam das Bw Rosenheim die E 44 089^G und E 44 090^G und beheimatete nach zwölf Jahren Pause wieder Lokomotiven dieser Baureihe. Bis zum 29. September 1963 folgten weitere fünf E 44^G. Eingesetzt wurden die Rosenheimer Lokomotiven im Münchner Vorortverkehr auf den Strecken München-Tutting, München-Germering bis 1979, Hohenbrunn-Kreuzstraße sowie zwischen Rosenheim und Holzkirchen bis 1978 und Traunstein-Ruhpolding bis September 1982. Ab Sommerfahrplan 1973 befanden sich bis auf die Gar-

1



Sommer 1954 auch nach Freising, Tutzing und Herrsching erweiterten Wendezugbetrieb reichten offensichtlich die E 44 mit direkter Zugsteuerung nicht aus, denn es gab in den 50er Jahren beim Bw München Hbf auch einige E 44 mit Einrichtungen für den indirekten Wendezugbetrieb. Bekannt sind die E 44 010^B und E 44 012^B. Beide Betriebsnummern ergänzte man mit einem hochgestellten „B“, abgeleitet von „Befehlsgerät“.

Bis Ende der 50er Jahre waren die Wendezuglokomotiven ständig im Einsatz. Die E 44 094^G erreichte mit 17 160 km im Juli 1957 die höchste monatliche Laufleistung aller E 44/144 der DB. Ihr folgten die E 44 096^G mit 16 796 km im Oktober 1954, die E 44 184^G mit 16 722 km im Januar 1958 und die E 44 186^G mit 16 707 km im Mai 1957. Dazwischen lagen von den Serien-E 44 nur die E 44 071 vom Bw München Hbf mit 16 816 km im Juli 1954 und die E 44 025 von Bw Regensburg mit 16 770 km im August 1950. Zwischen 1957 und 1960 gab das Bw München Hbf die E 44^G nach Freilassing und München Ost ab, wodurch sich jedoch der Einsatz der Lo-

komotiver E 44 087^G alle anderen Wendezug-E 44 beim Bw Rosenheim. Außer in den erwähnten Relationen wurden Wendezug-E 44 auch in gemeinsamen Umläufen mit Serien-E 44 eingesetzt und fuhren dabei bis nach Salzburg, Kufstein und München. Am 28. August 1979 beförderte die 144 185 den letzten Wendezug auf der Strecke München-Germering. Die Leistungen übernahmen ET 420 der Münchner S-Bahn. Auf der Strecke Traunstein-Ruhpolding endete der Wendezugeinsatz mit E 44/144 am 26. September 1982. Die als E 44 094^G beschilderte 144 094 fuhr an diesem Tage den letzten von einer Lokomotive dieser Baureihe beförderten Zug. Den Wendezugbetrieb übernahmen 141er vom Bw München Hbf.

Die letzten Zugänge gab es bei der DB durch den Umbau der 50-Hz-Lokomotiven E 244 11 zur E 44 188 (20. November 1963) und E 244 22 zur E 44 189 (17. August 1965). Diese Maschinen erhielten bereits Ausrüstungsteile der Neubaulokomotiven E 10¹, E 40 und E 41. Die beiden Lokomotiven hatten dadurch auch ein von den Serien-E 44 abweichendes Äußeres, u. a. durch eine geänderte

Ausführung und Anordnung der Fenster und Lüftungsöffnungen, neue fest eingebaute Stirnlampen und die Neubau-Stromabnehmer mit Doppelwippe. Mit der E 44 189 erreichte diese Baureihe 1965 mit 125 Lokomotiven bei der DB einschließlich der Vorauslokomotive E 44 001 ihren höchsten Bestand.

Auch die restlichen Lokomotiven dieser Baureihe wurden durch die DB im Verlaufe ihrer Betriebszeit technisch verändert und verbessert. Dazu gehörten:

- Verlängerung der Dachenden zum besseren Sonnenschutz ab 1954,
- Einbau punktförmiger induktiver Zugbeeinflussung (INDUSI) ab 1963,

17. Juli 1975 und am 24. November 1975 bei 144 071, jedoch nur mit beigeen Vorbau-Stirnwänden.

Durchsetzen konnte sich diese etwas ungewöhnliche Farbgebung jedoch nicht. Als E 44 mit Neubau-Stromabnehmern ist außer den Umbaulokomotiven E 44 188 und E 44 189 nur die 144 025 des Bw Rosenheim bekannt, die in den letzten Betriebsjahren die Stromabnehmer mit Doppelwippe trug. Die E 44 und E 44^W der DB, ab 1. Januar 1968 als Baureihen 144 und 145 bezeichnet, waren ausschließlich auf elektrifizierten Strecken in Süddeutschland eingesetzt. Demzufolge gab es auch nur Beheimatungen

Regensburg	5.50 – 1.51, 1.59 – 8.60
Rosenheim	3.50 – 3.51, 5.62 – 5.83
Stuttgart	3.33 – 5.83
Treuchtlingen	9.34 – 3.50
Tübingen	5.33 – 3.59
Ulm	5.33 – 5.59, 7.62 – 10.62
Würzburg	10.54 – 8.62, 6.75 – 4.84

Durch die zunehmende Indienststellung der Baureihen E 40 und E 41 kam es zwischen 1959 und 1965 zu größeren Umbeheimatungen der E 44. Sie wurden in neun Bahnbetriebswerken zusammengefaßt, von denen einige erstmals Lokomotiven dieser Baureihe erhielten, u. a. Freiburg, Nürnberg Hbf, Rosenheim, Aschaffenburg und Würzburg. Mitte der 70er Jahre folgte eine weitere umfangreiche Umbeheimatung der Baureihen 144 und 145, und die DB konzentrierte die Unterhaltung der Lokomotiven bei den drei Bahnbetriebswerken Rosenheim, Stuttgart und Würzburg. Durch die Inbetriebnahme weiterer Neubaulokomotiven der Baureihe 111 wurden weitere 141er frei. Ende der 70er Jahre wurde dann erstmalig eine größere Anzahl von Lokomotiven der Baureihen 144 und 145 ausgemustert. Die erste Maschine war am 26. August 1976 die 144 038. Diese 1945 kriegsbe-

1 E 44 087^c nach Einbau der Wendezug-Versuchssteuerung am 30. April 1952

2 144 071 mit zweifarbigem Lokomotivkasten am 5. Mai 1982 in Wilferdingen-Singen

3 E 44 044 abfahrtsbereit mit Personenzug nach Espenhain in der Halle des Leipziger Hauptbahnhofes am 26. Juli 1969

4 244 105 mit P 4009 Leipzig-Saalfeld (Saale) verläßt Leipzig-Leutzsch am 27. April 1983



3



- versuchsweiser einseitiger Einbau einer automatischen Mittelpufferkuppelung verschiedener Ausführungen an der 144 034 (10/73-9/74).

- versuchsweiser Einbau von Gummifedern zur Brückenrahmenabstützung und von Lemniskatenlenkern im Drehgestell der 144 036 (1975),

- Einbau von in Gummi gefaßten Seitenwandfenstern, u. a. bei 144 018, 144 032, 144 043, 144 064, 144 085, 144 097,

- Verwendung kleinerer Singallaternen als die ursprünglichen DRG-Laternen ab 1972,

- Einbau fester Stirnlampen in die Vorbau-Stirnwände, zuerst bei 144 062,

- neue Farbgebung mit türkisarbigem Lokomotivkasten, beige Brückenträgern und Vorbau-Stirnwänden einschließlich Loknummernschild bei 144 021 am

dieser Lokomotiven in 22 dortigen Bahnbetriebswerken mit unterschiedlichen Zeiträumen.

Aschaffenburg	5.58 – 6.58, 9.62 – 5.69
Augsburg	12.34 – 5.79
Bamberg	12.38 – 10.61
Freiburg	5.55 – 9.79
Freilassing	12.37 – 5.75
Garmisch	11.43 – 2.79
Kornwestheim	2.52 – 7.52, 12.65 – 2.67
Landshut	3.44 – 1.59
München Hbf	5.32 – 9.65
München Ost	4.37 – 7.44, 7.52 – 5.74
Neu Ulm	6.42 – 4.59
Nürnberg Hbf	5.50 – 7.51, 8.53 – 5.75
Nürnberg Rbf	3.35 – 5.64
Offenburg	6.56 – 10.57
Pressig-Rothkirchen	9.46 – 12.64

4



schädigte Lokomotive diente nach ihrer Instandsetzung am 16. Mai 1950 als Erprobungsträger für den SSW-Gummiringfederantrieb, der für die zu beschaffenden Neubaulokomotiven E 10, E 40, E 41 und E 50 getestet werden mußte. Er wurde im hinteren Drehgestell eingebaut und die Getriebeübersetzung so verändert, daß Versuchsfahrten bis 120 km/h durchgeführt werden konnten. Erreicht wurden bei diesen Fahrten 135 km/h. Die Erprobung führte das Bundeszentralamt München durch, dem die Lokomotive bis zum 2. Juli 1952 zugeteilt war. Am 6. August 1956 erhielt die Maschine wieder den normalen Tatlagerantrieb. Anfang 1980 hatte die DB bereits 29 Lokomotiven der Baureihe 144 und sieben Lokomotiven der Baureihe 145 ausgemustert. Bis Ende 1982 folgten weitere 17 der Bau-

reihe 144. Die letzte planmäßige Ausbesserung erhielt 1981 die 144 018 des Bw Stuttgart. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich die Baureihen 144 und 145 nur noch in den drei erwähnten Bahnbetriebswerken. Das Bw Stuttgart beheimatete mit 50 Jahren am längsten die Baureihe E 44/144 und hatte Anfang 1977 mit 38 Lokomotiven den höchsten Bestand bei dieser Baureihe. Die für 1979 geplante Reduzierung der Baureihe 144 war wegen des ansteigenden Güterverkehrs nicht möglich, und zum Winterfahrplan 1979/1980 befanden sich noch 24 Lokomotiven im Planeinsatz. 1981 verdrängten freiwerdende Neubaulokomotiven die Baureihe 144 auch beim Bw Stuttgart. Der Einsatz dieser Baureihe endete 1983. Am 29. Mai 1983 erhielt das Bw Würzburg die 144 084, 144 085 und 144 185. Weitere 13 Lokomotiven wurden am gleichen Tage abgestellt und bis auf die 144 081 am 30. November 1983 ausgemustert. Die Lokomotiven der Baureihen 144 und 145 der Bundesbahndirektion München waren Ende der 70er Jahre alle beim Bw Rosenheim beheimatet, das Ende 1979 mit 28 der 144er und neun der 145er seinen höchsten Bestand bei diesen Baureihen erreichte. Die Lokomotiven beförderten auch Leerzüge zwischen München Hbf und dem Abstellbahnhof Pasing West. Für die darunter befindlichen IC-Züge erhielten einige 144er noch eine Hauptluftbehälterleitung, damit vor Bereitstellung dieser Züge die Türschließeinrichtung überprüft werden konnte. Der Einsatz von 21 Planlokomotiven im Sommer 1980 wurde bis zum Januar 1983 auf sechs reduziert. Die nicht mehr benötigten 144er und 145er wurden abgestellt oder nach Würzburg abgegeben. Ende Mai 1983 wurde der Bestand dieser Baureihen in Rosenheim aufgelöst; zwölf Lokomotiven wurden abgestellt und ausgemustert, und fünf 145er kamen zum Bw Würzburg.

Am 1. Juni 1975, 13 Jahre nach der Abgabe der E 44 nach Aschaffenburg, stationierte die DB wieder Lokomotiven dieser Baureihe beim Bw Würzburg, das dadurch nahezu zehn Jahre später zum Auslauf-Bw für die Baureihen 144 und 145 werden sollte. Die Würzburger Lokomotiven fuhren bis Bebra, Coburg, Ludwigstadt, Osterburken, Passau, Schweinfurt und Treuchtlingen. Bis zum Sommer 1983 befanden sich 12 bis 16 Lokomotiven im Planeinsatz. Ende September 1983 beförderte die 144 039 dann den letzten planmäßigen Zug auf der Frankenwaldbahn nach Ludwigstadt. Die Maschine wurde anschließend mit zehn weiteren 144ern betriebsfähig abgestellt. Bis Anfang 1984 fuhren diese Lokomotiven, vorwiegend die 144 039, 144 070 und 144 119, noch mehrere Sonderleistungen. Die 144 117 schleppte als letzte „Leistung“ einer Lokomotive der Baureihe 144 bzw. 145 am 31. März 1984 vom Rangierbahnhof

Würzburg die 150 073 und 150 107 in das Bw Würzburg. Die 144 117 wurde danach mit der 144 070 und 144 075 abgestellt und am 31. Juli 1984 ausgemustert. Wenige Tage zuvor, am 21. und 22. Juli 1984, veranstaltete das Bw Würzburg eine festliche Verabschiedung der Altbau-Triebfahrzeuge E 18, E 44 und ET 32. Während der großen Fahrzeug-Ausstellung im Bw waren die 144 017, 144 085, 144 163, 144 179, 145 162, 145 172 sowie die E 44 002 und E 44 150 zu sehen. Die E 44 119 beförderte an beiden Tagen Sonderzüge durch das Werntal.

Zu diesem Zeitpunkt befand sich als Reservelokomotive beim Bw Stuttgart noch die 144 081, die als Museumsfahrzeug vorgesehen war und als letzte 144er der DB am 30. April 1984 ausgemustert wurde. Die ausgemusterte Maschine fuhr am 10. Januar 1985 mit eigener Kraft nach Frankfurt (Main) und kurz darauf nach Darmstadt, wo sie als Heizloz verwendet werden sollte. Im Frühjahr 1985 wurde die 144 081 in Stuttgart Ersatzteilspender für die betriebsfähige Museumslokomotive E 44 002. Ebenfalls als Ersatzteilspender nutzte man die E 44 059 für die beim Bw Lichtenfels betriebsfähig erhaltene E 44 119. Weitere betriebsfähige Museumslokomotiven der DB sind die E 44 001 und die E 44 1170. Letztere wird beim Bw Freiburg betreut, und die entfernten Ausrüstungen der Widerstandsbremse wurden wieder eingebaut. Im stationären Einsatz als Heizlokomotiven befinden sich die 144 070 in Pressig-Rotkenkirchen, die 144 111 in Pasing West und die 144 184 in Hanau Rbf. Im Sommer 1986 war die 144 085 während der ICE-Probefahrten auf der Neubausstrecke Hannover-Würzburg im Heizeinsatz. Zuvor diente die 144 039 Heizzwecken in Würzburg. Sie befindet sich seit Mai 1986 als Denkmal auf dem Bahnhofsvorplatz von Nordenham.

Die E 44/244 bei der Deutschen Reichsbahn

Zum Kriegsende im Mai 1945 befanden sich im Gebiet der heutigen DDR 33 betriebsfähige und 19 beschädigte E 44. Die E 44 050 war seit dem 20. März 1945 zur Reparatur bei den SSW. Im RAW Dessau standen zur Reparatur die E 44 151 der RBD Nürnberg und die zur Abnahme angelieferte, ebenfalls beschädigte E 44 178^w für das Bw München Hbf. Im Bereich der RBD Erfurt verblieben die süddeutschen E 44 092 und E 44 095. Sechs Maschinen waren mit schweren Bomben- und Beschußschäden abgestellt. Davon wurden die bei Fliegerangriffen auf Saalfeld (Saale) am 7. und 9. April 1945 ausgebrannten E 44 033, E 44 041, E 44 074 am 25. November 1945 ausgemustert. Die E 44 072, E 44 104 und E 44 144 waren z-gestellt.

Ab 19. Juli 1945 fuhren wieder mit Ellok bespannte Züge zwischen Leipzig und

Köthen (Anh.) und ab Oktober 1945 weiter bis Magdeburg Hbf. Ab 15. September 1945 ging es wieder elektrisch bis nach Jena. Ab 9. März 1946 konnte durchgehend bis nach Probstzella gefahren werden. Den Großteil der Zugleistungen erbrachten die Lokomotiven der Baureihe E 44 mit 65 % bei der RBD Erfurt und 55 % bei der RBD Halle.

Am 30. März 1946 mußte der elektrische Zugbetrieb in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands eingestellt werden. Die anschließend abgebauten Anlagen und die elektrischen Triebfahrzeuge fielen unter die Reparationsleistung an die UdSSR. Abgefahren wurden bis Ende September 1946 49 E 44. Unter ihnen befanden sich auch die E 44 047 und die E 44 127 der ehemaligen RBD Breslau (heute Wrocław/VRP). Diese Lokomotiven standen am Kriegsende mit weiteren Elloks auf dem Bahnhof Polaun (heute Kofenov/ČSSR), dem damaligen Endbahnhof der von Hirschberg (heute Jelenia Gora/VRP) ausgehenden elektrifizierten Strecke. Die Lokomotiven wurden im September und Oktober 1945 von Polaun über Dresden in das RAW Dessau gefahren. Für einen Versuchsbetrieb mit 15 kV/16 2/3 Hz zwischen 1948 und 1951 im Petschoragebiet spurten die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) auch die E 44 auf 1524 mm um und bauten ihre Mittelpufferkupplungen ein. 1951 entschieden sich die SŽD für das ebenfalls erprobte 50-Hz-System. Die nicht mehr benötigten Ausrüstungen und Fahrzeuge des ehemaligen elektrischen Betriebs der DRG in Schlesien und Mitteldeutschland erhielt die DDR in den Jahren 1952 und 1953 zurück. Von den 44 dabei befindlichen E 44 trafen am 4. Juli 1952 als erste die E 44 052, E 44 101, E 44 103, E 44 123, E 44 131 und E 44 148 in Frankfurt (Oder) ein, als letzte am 21. Oktober 1952 die E 44 048. Die noch breitspurigen Maschinen waren jeweils in drei Teilen auf Flachwagen verladen worden. In der UdSSR verblieben die E 44 047, E 44 055 und E 44 106. Die E 44 047 wurde 1949 im Moskauer Maschinendepot III in eine 1,5-kV-Gleichstromlokomotive umgebaut. Während der Vorbereitungen für die Instandsetzung der E 44 erinnerte man sich bei der DR an die noch in Saalfeld (Saale) befindlichen Reste der 1945 ausgebrannten E 44 033, E 44 041 und E 44 074. Die mit großem Aufwand lauffähig hergerichteten Reste der Lokomotiven wurden am 1. September 1953 zum RAW Dessau gefahren und dort als Ersatzteilspender verwendet. Die Wiederinstandsetzung der E 44 erwies sich infolge der Veränderungen für den Betrieb in der UdSSR als sehr kompliziert und aufwendig. Der Urzustand der Drehgestelle mußte wieder hergestellt werden. Dafür waren neue Räder bzw. Radsätze erforderlich. Zu einem Nummerntausch bei der Wiederherstellung kam es zwischen der E 44 044 und

E 44 063. Für den elektrischen Betrieb zwischen Halle (Saale) und Magdeburg wurden 30 E 44 wieder aufgearbeitet. Die E 44 143 war als erste am 7. März 1955 fertiggestellt. Bis zum 31. März 1955 folgten die E 44 132, E 44 045, E 44 051 und E 44 124. Da zu diesem Zeitpunkt eine Probefahrt mit diesen Maschinen nicht möglich war, mußten sie zunächst mit Dampflokomotiven zum Bw Halle P gefahren und dort abgestellt werden. Am 27. Juli 1955 fuhren im Bahnhof Köthen (Anh.) die E 44 051 und E 44 045 erstmals wieder mit eigener Kraft. Nach mehreren Fahrten auf den Bahnhofsgleisen beförderte dann jede E 44 einen Lokomotiv-Meßwagen problemlos nach Halle (Saale) Hbf. Zur offiziellen Eröffnung des elektrischen Betriebs zwischen Halle (Saale) und Köthen (Anh.) am 1. September 1955 waren wieder 14 E 44 verfügbar. Den Eröffnungs Sonderzug nach Köthen (Anh.) beförderte die E 44 051, und an der Spitze eines aus 13 E 44 bestehenden Lokzuges fuhr die E 44 031 am Bahnsteig 6 in Halle (Saale) Hbf ein.

Im Herbst 1956 erweiterte die DR den elektrischen Betrieb bis nach Magdeburg-Buckau. In diesem Zusammenhang erhielt das dortige Bw ebenfalls Lokomotiven der Baureihe E 44. Zu diesem Zeitpunkt gaben die E 44 Schnell- und Personenzugleistungen an inzwischen wieder in Betrieb genommene E 04 ab. Die überzähligen Lokomotiven (E 44 130, E 44 135 und E 44 136) wurden ab Oktober 1956 beim Bw Leipzig Hbf West abgestellt. Im Januar 1957 kam die E 44 146 hinzu. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs bis nach Magdeburg Hbf zum Sommerfahrplan 1957 benötigte die DR auch wieder die abgestellten E 44. Weitere in stand gesetzte E 44 nahm die DR 1958 (9), 1959 (3), 1960 (2) und 1961 (2) in Betrieb. Die im März 1961 fertiggestellte E 44 123 war die 100. vom Raw Dessau wieder in stand gesetzte Elok für die DR. Die E 44 030 wurde als letzte und 46. Lokomotive dieser Baureihe am 29. Juni 1961 in Betrieb genommen. Sie hatte als erste E 44 rote Drehgestellrahmen und Stromabnehmer mit Doppelwippe, einer Versuchsausführung für den RBS 58. Während der über 30 Betriebsjahre erfuhren die Lokomotiven der Baureihe E 44 bei der DR weitere technische Veränderungen von denen einige genannt seien:

- Aufbau von Neubau-Stromabnehmern RBS 58 mit Doppelwippe ab 1961,
 - Anbau seitlicher Windschutzscheiben an Türfenster auf der Lokomotivführerseite ab 1962,
 - Einbau von Druckluft-Schnellschaltern DAT 1 als Lokomotiv-Hauptschalter ab 1971,
 - Einbau rekonstruierter Drehgestelle 1967,
 - Abbau der mittleren Sandkästen.
- Alle 46 wiederhergestellten E 44 befan-

den sich zu keiner Zeit vollständig im Betriebsbestand der DR. Bei einem folgenschweren Unfall am 15. Mai 1960 in Leipzig wurde die am 23. September 1958 in Betrieb genommene E 44 053 schwer beschädigt, z-gestellt und am 25. April 1961 als erste E 44 ausgemustert. Stationiert wurden die E 44, ab 1. Juli 1970 als Baureihe 244 bezeichnet, bisher in 15 Bahnbetriebswerken. Mit Ausnahme des Bw Weißenfels waren es bis Ende der 70er Jahre ausschließlich Bahnbetriebswerke der Reichsbahndirektion Halle (Saale) und Magdeburg. In den Jahren von 1966 bis 1968 konzentrierte die DR die E 44 unterhaltungsmäßig bei den Bahnbetriebswerken Halle P und Leipzig Hbf West. Ein Teil der Bw, die die E 44 abgaben, blieb jedoch Einsatz-Bw für diese Baureihe. Eine Ausnahme sind die E 44 des Bw Leipzig-Wahren. Die hier beheimateten Maschinen werden zwar dort im Bestand geführt, aber vom Bw Halle P unterhalten, so daß sie eigentlich mit Bw Halle P beschildert werden mußten. Von 1972 bis 1985 hatte das Bw Engelsdorf einen eigenen Bestand an 244. Ab Dezember 1985 wurden die bis zum 28. Mai 1988 im Bw Roßlau eingesetzten 244 nicht vom Bw Leipzig Hbf West, sondern vom Bw Lutherstadt Wittenberg unterhalten. Eine Zusammenstellung der E 44/244 in den Bahnbetriebswerken der DR enthält die Tabelle.

Einsatzgebiet der E 44/244 waren über mehr als zwei Jahrzehnte die elektrifizierten Strecken der Reichsbahndirektion Halle (Saale) und Magdeburg, insbesondere die Strecken Leipzig-Halle (Saale)-Magdeburg, Leipzig-Dessau-Magdeburg, ab 1962 Leipzig-Altenburg, ab 1963 bis Zwickau, ab 1959 Halle (Saale)-Weißenfels, Merseburg-Mücheln, ab 1967 Weißenfels-Camburg/Großheringen und ab 1963 der Leipziger Güterring, auf dem die E 44/244 über ein Jahrzehnt lang im Güterzugdienst vorherrschte. Für die Aufnahme des elektrischen Betriebs von Leipzig nach Altenburg und Borna bei Leipzig im Frühjahr 1962 wurden die E 44 109 und E 44 146 des Bw Leipzig Hbf West für den indirekten Wendezugbetrieb ausgerüstet. Vom Führerstand eines Steuerwagens an der Zugspitze gab es Signalleitungen zur am Zugende befindlichen E 44. Dadurch war es möglich, mit Klingelzeichen die erforderlichen Steuerkommandos zu übermitteln. Ab Herbst 1983 war die ebenfalls dafür eingerichtete E 04 01 mit im Einsatz. In der zweiten Hälfte der 60er Jahre übernahmen Neubaualokomotiven E 11 und E 42 im echten Wendezugbetrieb diese Leistungen. Aus den E 44 109 und E 44 146 wurden die Signalleitungen für den indirekten Wendezugbetrieb wieder ausgebaut.

Die Ausmusterung der E 44 begann bei der DR im Jahre 1970. Die bis 1980 außer Dienst gestellten Lokomotiven wiesen meist Unfallschäden auf. Im Jahre

1981 folgten weitere fünf Lokomotiven. Infolge weiterer Elektrifizierungsmaßnahmen bei der DR kam es danach nur zu einer unfallbedingten Ausmusterung im Jahre 1983. Zur Einsparung von Dieselkraftstoff setzt die DR seit Anfang der 80er Jahre mehrere 244 als Rangierlokomotiven ein, in Erfurt und Weißenfels ab 1981, in Gaschwitz ab 1981, in Braunsbedra ab 1982, in Halle (Saale) ab 1984 und Schwerin ab 1988. Ein großer Teil der abgestellten und ausgemusterten Lokomotiven wird für stationäre Zwecke als Transformatorstation für elektrische Weichenheizungen, Zugvorheizung oder elektrodynamische Gleisbremsen weiterverwendet. Am 22. Dezember 1986 verließ die 244 139 als letzte Lok der BR 244, an der planmäßig eine Hauptuntersuchung durchgeführt wurde, das Raw Dessau. Ende 1987 wurden drei 244er abgestellt. Damit befanden sich Anfang 1988 noch 20 Lokomotiven dieser Baureihe im Betriebsbestand, zehn für den Zugdienst.

Fußnoten

- 1) nach Unfall abgestellt, 31. Juli 1970 ausgemustert
- 2) abgestellt, 29. November 1978 ausgemustert
- 3) abgestellt, 3. August 1981 ausgemustert
- 4) abgestellt, 17. April 1980 ausgemustert
- 5) Heizlok für Weichenheizung, Halle (Saale) Hbf
- 6) abgestellt, ab Winter 1979/80 Heizlok für Weichenheizung, Bf. Reichenbach, Sommer 1987 zerlegt
- 7) Heizlok für Weichenheizung Halle (Saale) Hbf, ab 1. Februar 1980 Bf. Reichenbach Heizlok
- 8) z-gestellt, Bombenschaden
- 9) abgestellt, 3. Juli 1979 ausgemustert, stationärer Einsatz ist vorgesehen
- 10) 2. September 1976 ausgemustert, ab September 1978 als EVG 001 Halle für Zugvorheizung in Leipzig stationär verwendet
- 11) Heizlok für Weichenheizung Halle (Saale) Hbf
- 12) abgestellt, 14. Juni 1981 ausgemustert
- 13) abgestellt und ausgemustert
- 14) ab 1984 Museumslokomotive, noch im Betriebsbestand
- 15) ab 20. März 1945 bei SSW Berlin z. Reparatur, ab Oktober 1952 bei DB
- 16) abgestellt
- 17) abgestellt, 25. April 1961 ausgemustert
- 18) abgestellt, 6. Dezember 1977 ausgemustert, ab 1978 Schuppenspannungs-Prüftrafo in Magdeburg-Rothensee
- 19) abgestellt
- 20) abgestellt, 8. Mai 1974 ausgemustert, Heizlok für Weichenheizung in Leipzig-Leutzsch bis Januar 1982
- 21) abgestellt, 24. Dezember 1975 ausgemustert
- 22) 28. Februar 1945 mit Bombenschaden abgestellt
- 23) 9. November 1985 in Bw Pankow Heizlok
- 24) abgestellt, 4. August 1981 ausgemustert
- 25) 28. Mai 1985 ausgemustert
- 26) abgestellt, ab Herbst 1982 in Erfurt Hbf Zugheizungs-Prüftrafo
- 27) abgestellt, 1. April 1982 ausgemustert, ab Januar 1982 Heiztrafo für Weichenheizung Leipzig-Leutzsch
- 28) abgestellt
- 29) 23. Oktober 1973 ausgemustert, ab Sommer 1974 Trafostation für elektrodynamische Gleisbremse im Gbf Leipzig-Wahren
- 30) 25. November 1945 ausgemustert
- 31) 25. November 1945 ausgemustert
- 32) April 1945 Bombenschaden, anschließend z-gestellt
- 33) 25. November 1945 ausgemustert
- 34) ab Herbst 1986 für elektr. Zugvorheizung im Bw Rostock
- 35) April 1945 z-gestellt
- 36) abgestellt, 3. Juni 1983 ausgemustert
- 37) April 1945 z-gestellt
- 38) buchungsmäßig zugeteilt, Standort Raw Dessau
- 39) buchungsmäßig zugeteilt, Standort Raw Dessau
- 40) abgestellt
- 41) ab 10. Dezember 1987 beim Bw Schwerin für elektrische Zugvorheizung und Rangierdienst beheimatet