

Rahmen und
mittlerer Zylinderblock einer 44er
in der Montagehalle bei Frichs

Werkfoto Frichs/Erhvervsarkivet Århus

BESONDERE LOKOMOTIVEN

44er aus Dänemark

ZEHN JUMBOS FÜR DIE REICHSBAHN ■ Während der Besetzung durch deutsche Truppen im Zweiten Weltkrieg mussten viele europäische Länder Eisenbahnmateriale für Deutschland herstellen. Frichs im dänischen Århus sollte zehn Lokomotiven der Reihe 44 bauen. Aus den verschiedensten Gründen verzögerte sich ihre Fertigstellung um Jahre

Dänemarks Neutralität im Zweiten Weltkrieg endete mit der deutschen Besetzung des Landes am 9. April 1940. Obwohl der deutschen Führung die Neutralität nützlich erschien, setzte sich die Luftwaffe durch. Ihr Ziel war es, Flugbasen auf dem Weg nach Norwegen zu schaffen. Die Besetzung des Landes verlief „friedlich“, denn die dänische Führung stellte rasch den aussichtslosen Kampf ein und bewahrte das Land vor Zerstörungen und Verlusten. Mit der dänischen Regierung im Amt folgte die Politik der Kompromisse, welche zunehmend nicht mehr den deutschen Wirtschaftsinteressen genügte. Widerstand regte sich im Land, es kam zum Ausnahmezu-

stand und zum Rücktritt der dänischen Regierung. Dänemark zeigte Deutschland die kalte Schulter.

Interessant für Deutschland war unter anderem die Lokomotivproduktion Dänemarks. Neben Scandia stand mit der Lokomotivfabrik Frichs in Århus der bedeutendste Schienenfahrzeugproduzent zur Verfügung. Frichs hatte bis zur Besetzung Dänemarks 304 Lokomotiven und Triebwagen geliefert. Bereits am 17. Mai 1940, gut einen Monat nach der Besetzung, empfing das dänische Außenministerium Anfragen, Frichs in die Lokomotivproduktion für die Deutsche Reichsbahn einzubeziehen. Gespräche dazu folgten bereits drei Tage später in Århus mit dem Ziel, 25 Reichsbahnloko-

motiven bauen zu lassen. Bereits damals von einer deutschen Kriegsniederlage überzeugt, richtete Frichs sein Augenmerk auf die Baureihe 41. Entsprechend der Handels- und Exportbedingungen würde die Baureihe nach Kriegsende in dänisches Eigentum übergehen und den dänischen Streckenverhältnissen am besten entsprechen. Auf die Frage, ob die Dänische Staatsbahn (DSB) die selbe Auffassung vertrat, distanzierte man sich in Kopenhagen gegen Frichs Politik.

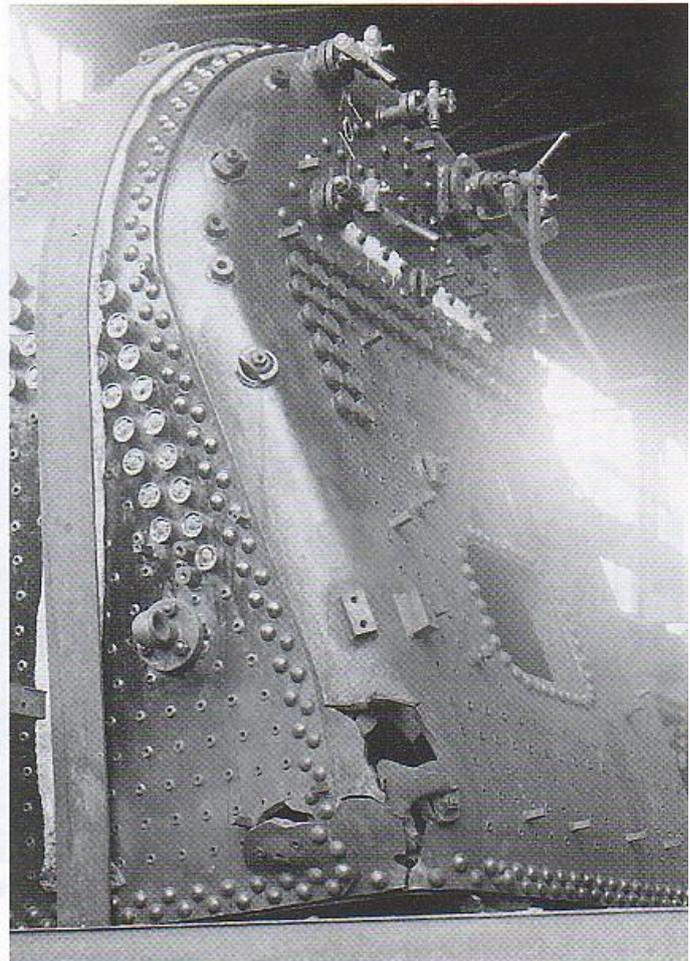
Trotzdem verkündete Frichs am 5. Juli 1940 das Interesse am Bau der Baureihe 41. Die Deutsche Reichsbahn ging nicht auf das Angebot ein. Sie wünschte den Bau von zehn Lokomotiven der Baureihe 44 und Frichs willigte ein, beschaffte bei Krupp die entsprechenden Zeichnungen und Materiallisten, um ein Kostenangebot zu erstellen. Nachdem die Formalitäten zur Finanzierung und zum Export im Handelsministerium geklärt waren, folgte am 14. November 1940 der Kostenvoranschlag für zehn Lokomotiven der Baureihe 44 in Übergangskriegsausführung. Der endgültige Vertrag wurde am 20. Mai 1941 unterzeichnet.

Im selben Atemzug wehrte sich Frichs gegen den Bau von weiteren Zubehörteilen für Dampflokessel, Zylinder und Schiffsmotoren für das Deutsche Reich. Die Strategie war klar: Zehn Lokomotiven für Deutschland und nicht mehr.

Doch bevor die Produktion der Baureihe 44 begann, wurden noch sechs DSB-Güterzuglokomotiven der Baureihe H fertiggestellt. Sie waren vor der Besetzung Dänemarks in Auftrag gegeben worden. 1941 folgte rasch die Bestellung von sechs Personenzugloks der Baureihe E und sechs Rangierlokomotiven Baureihe Q für die DSB. Die Bestellung der Personenzugloks war heftig umstritten, denn die Maschinenabteilung der DSB wünschte angesichts der neuen Möglichkeiten den Bau der Reichsbahnbaureihe 03¹⁰ anstelle der veralteten und wartungsintensiven dänischen Baureihe E.

Die Hauptverwaltung in Kopenhagen setzte ihre Interessen durch und forderte, die Baureihe 44 parallel mit der Baureihe E zu fertigen. Frichs ignorierte diese Anweisung und schob die Baureihe 44 wegen Schwierigkeiten in der Materialzulieferung an das Ende der Warteschlange. Insgesamt standen während der Kriegsjahre auf Frichs' Produktionsliste:

- 12 DSB 2'C1'h4v-Personenzuglokomotiven
Baureihe E
Nr. 975 - 986
- 10 DSB D-Rangierlokomotiven
Baureihe Q
Nr. 342 - 351
- 3 DSB-Motordrehgestelle
Baureihe MK, MO
Nr. 675, 551 - 552
- 10 DR 1'Eh3-Güterzuglokomotiven
Baureihe 44
44 1231 - 1240.

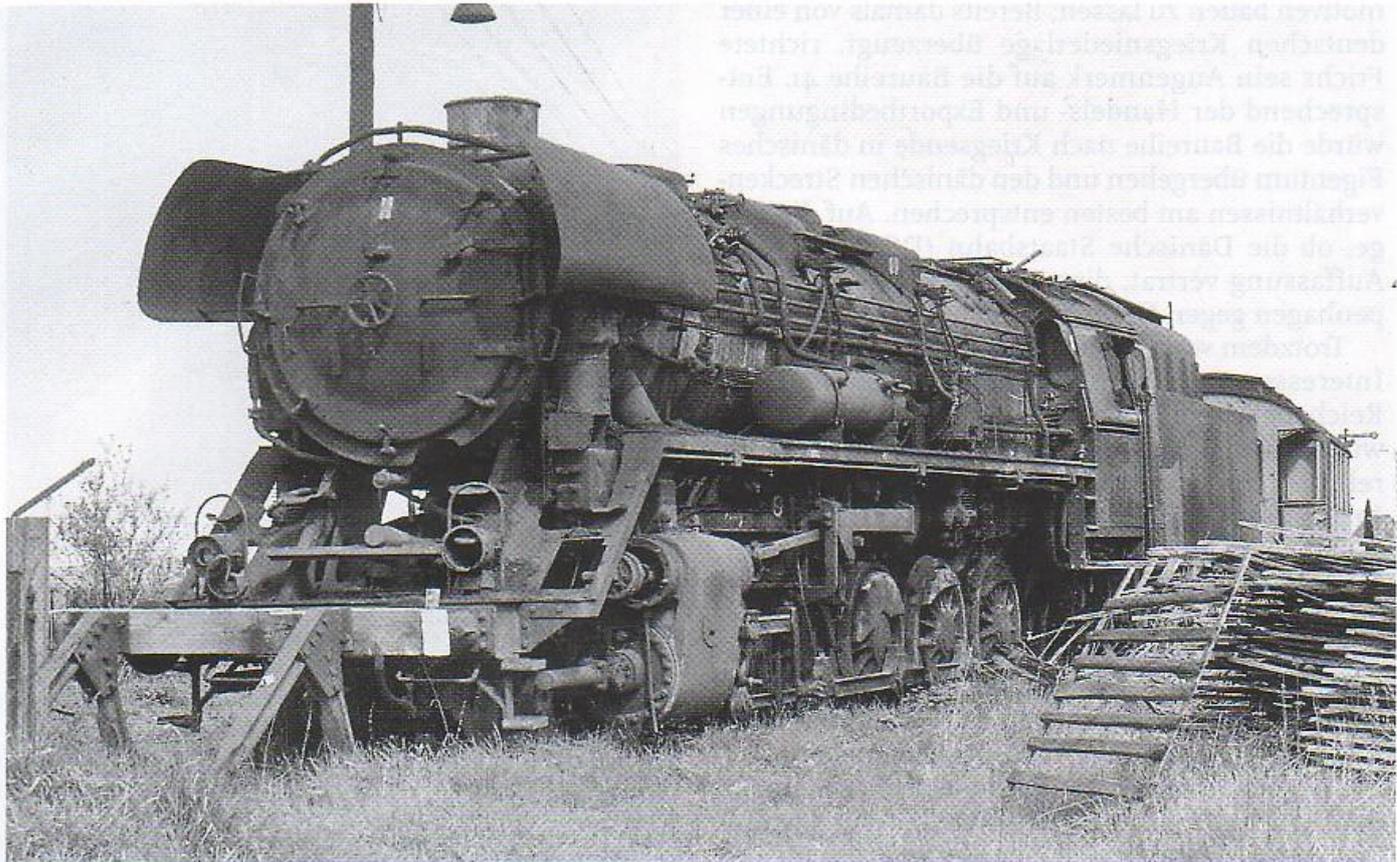


Feuerbüchse mit Spuren der Sprengung durch Widerstandskämpfer Werkfoto Frichs/Erhvervsarkivet Århus

Die Produktion gestaltete sich alles andere als einfach. Die schwierige Materialbeschaffung und der unterschiedliche Materialzugang brachten Frichs anfangs in ökonomische Zwänge und Platznöte. Neben einen Staatskredit von 300.000 Kronen flossen auch aus privaten Quellen 190.000 Kronen dem Unternehmen zu. Bald darauf erholte sich Frichs, schrieb fortan schwarze Zahlen und erweiterte sogar die Fabrikanlagen.

Die ersten Zubehörteile für die 44er trafen im Sommer 1942 in Århus ein. Doch man war noch weit von einem Baubeginn entfernt. Ein Jahr später gelang es Frichs in Absprache mit der Deutschen Reichsbahn, die Fertigung offiziell zu verlangsamen. Trotz ausgebuchter Kapazität trafen neue Anfragen aus Deutschland ein, unter anderem von Schwartzkopff für die Herstellung von 80 Kesseln für die Baureihe 52 und vom Vertragspartner Krupp für 21 Privatbahndampflokotiven. Die Lieferung der 21 Lokomotiven wurden abgelehnt, die Fertigung der Kessel von 80 auf zehn reduziert. Diese kamen zwischen Dezember 1943 und April 1944 zur Auslieferung.

Die Montage der Baureihe 44 begann nun, wenn auch langsam, ab Sommer 1944. Zu diesem Zeitpunkt war absehbar, dass Deutschland den Krieg verlieren würde. Waren es bislang Materialprobleme, so folgten nun Sabotagehandlungen,



Die Kohlenstaublok 44 9232 am 4. März 1975, abgestellt im Bahnhof Arnstadt

Gernot Brückner (3)



Die 44 1231 wird von der kleinen Rangierlok im September 1944 aus der Montagehalle bei Frichs gezogen

Werkfoto Frichs/Erhvervsarkivet Århus

um die Lieferung hinauszuschieben. Zahlreiche Zubehörteile „verschwanden“ plötzlich aus den Werkhallen. Trotzdem näherte sich die Fertigstellung der ersten drei Lokomotiven im Herbst 1944. Um Probefahrten zu verhindern, sprengte eine Widerstandsgruppe die Drehscheibe vor der Montagehalle am 26. September 1944. Einen Monat später führte eine weitere Aktion zur Sprengung der Feuerbüchsen. Dies blieb nicht ohne Folgen, denn direkt vom Besatzungsbevollmächtigten in Kopenhagen kam die Order, alle zehn Lokomotiven ungeachtet ihres Zustandes nach Deutschland zu überführen. Gleichzeitig bewachten 120 Soldaten das Fabrikgelände. Die Transporte umfassten vier fertige, sechs im unterschiedlichen Bauzustand be-

findliche Lokomotiven und zehn Tender. Die Überführung wurde am 9. Dezember 1944 abgeschlossen. Einen Monat später erhielt Frichs 1.740.278 Kronen aus Deutschland für die Lokomotiven und 135.605 Kronen für die Sabotageschäden durch die Kriegerversicherung ersetzt. Das Kapitel der Fertigung deutscher Kriegslokomotiven in Dänemark war beendet.

In Deutschland angekommen, begann die Fertigstellung der zehn Maschinen drei bis vier Jahre nach Kriegsende in Hennigsdorf bei den Lokomotivbau-Elek-

BAUREIHE 44 VON FRICHS: VERBLEIB

DR-Nr.	letztes Bw	ausgemustert	Bemerkungen
44 0231	Saalfeld	1986	1963 Umbau Öl, 1982 Umbau Kohle
44 9232	Arnstadt	30.05.1975	12.02.1956 Umbau Kohlenstaub
44 0233	Saalfeld	1982	1963 Umbau Öl
44 1234	Güsten	07.12.1970	
44 0235	Eberswalde	1982	1963 Umbau Öl; 1982 Heizlok Berlin-Pankow
44 1236	Halle G	unbekannt	
44 1237	Güsten	16.02.1972	
44 9238	Arnstadt	12.06.1974	13.11.1957 Umbau Kohlenstaub
44 1239	Rostock	31.07.1970	
44 1240	Eisenach	26.11.1968	Unfall



Mit Ölfeuerung war die 44 0233 ausgestattet. Das Bild zeigt sie in Göschwitz am 31. Mai 1977

rotechnischen Werken. Sie gehörten zu den letzten der insgesamt 1.989 gebauten Lokomotiven der Baureihe 44 und kamen als Erstzuteilung zu den Bahnbetriebswerken:

- Gera 44 1231 – 1233, 1239,
- Güsten 44 1234 – 1235,

- Erfurt G 44 1236 – 1238 und
- Eisenach 44 1240.

Teilweise zu Öl- und Kohlenstaublokomotiven umgebaut, endete ihr Einsatz zwischen 1968 und 1986. Keiner der „dänischen Jumbos“ blieb der Nachwelt erhalten. *Mario Walinowski*

Lz rollt die 44 0231 am 17. August 1981 im langen Bogen von Unterwellenborn herunter auf Saalfeld zu

