



Preußische P 8

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die Personenzug-Dampflokomotive der Gattung **P 8** der Preußischen Staatseisenbahnen, bei der Deutschen

Reichsbahn **Baureihe 38**¹⁰⁻⁴⁰, wurde 1906 von der Berliner Maschinenbau AG (vormals Louis Schwartzkopff) nach Vorgaben des preußischen Lokomotiv-Dezernenten Robert Garbe konstruiert. Sie war als Nachfolgetyp der P 6 vorgesehen.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Konstruktion
- 2 Leistungsvermögen
- 3 Geschichte
 - 3.1 P 8 bei der Badischen Staatsbahn
 - 3.2 P 8 bei der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn
- 4 P 8 in anderen Ländern
- 5 Erhaltene Lokomotiven
- 6 Anmerkung
- 7 Varia
- 8 Siehe auch
- 9 Literatur
- 10 Einzelnachweise
- 11 Weblinks

Konstruktion

Da Garbe ein Verfechter möglichst einfacher Konstruktionen war, wurde für die P 8 ein Heißdampf-Zwillingstriebwerk vorgesehen. Besonders zugute kam der P 8 die gerade von Wilhelm Schmidt entwickelte Heißdampftechnik, die zu einer für die damalige Zeit herausragenden Leistungsfähigkeit führte. Die P 8 war eine sehr sparsame Lokomotive, die keine großen



Führerstand der P8

Ansprüche an das Können der Lokführer stellte. Anfangs plante Garbe die P 8 sogar als Schnellzuglok mit der Erwartung, eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zu erreichen. Dafür wurden die ersten Exemplare mit windschnittig zugespitzten Führerhäusern ausgerüstet. Die gelungene Gesamtkonstruktion wies anfangs einige Schwachpunkte auf. So standen dem sehr verdampfungsfreudigen Kessel (dieser besaß bereits eine angedeutete Verbrennungskammer am vorderen Ende der Feuerbüchse) einige Kinderkrankheiten gegenüber, z. B. die zu schwach dimensionierten Treibstangenlager, welche ständig zu Heißläufern neigten oder der nicht ausreichend fest gekuppelte preußische Kastentender, was bei Rückwärtsfahrt zu beängstigenden Laufeigenschaften führte. Speziell die Laufeigenschaften konnten jedoch nie ganz befriedigen. Durch den schlechten Masseausgleich konnte die von Robert Garbe veranschlagte Höchstgeschwindigkeit nie erreicht werden. Diese wurde letztendlich auf 100 km/h festgesetzt.

Charakteristisch für die P 8 ist der größere Abstand zwischen der mittleren und der hinteren Kuppelachse. Zu Anfang hatte die P 8

Preußische P 8
DR-Baureihe 38^{10–40}
CFR-Baureihe 230
ÖBB-Baureihe 638
PKP-Baureihe Ok 1
SNCF 230 C/E/F/H
SEK-Baureihe Zö



Preußische P 8 in Länderbahnfarbgebung

Anzahl:	3946
Hersteller:	AEG, BMAG, Borsig, Hanomag, Henschel, Hohenzollern, Humboldt, Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, Linke-Hoffmann, Schichau, Union, Vulcan, Wolf
Baujahr(e):	1906–1930
Ausmusterung:	1974 (DB)
Bauart:	2'C h2
Gattung:	P 35.17
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	18.585 mm
Höhe:	4.550 mm
Radstand mit Tender:	15.565 mm
Leermasse:	70,70 t
Dienstmasse:	76,69 t
Reibungsmasse:	50,60 t
Radsatzfahrmasse:	17,36 t
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h (vorwärts) 50 km/h (rückwärts) 85 km/h (rückwärts mit Wannentender)
Indizierte Leistung:	868 kW / 1180 PSi
Treibraddurchmesser:	1.750 mm
Lauferraddurchmesser vorn:	1.000 mm

nur einen Dampfdom hinter dem Sandkasten, später kam ein vorderer Speisedom hinzu. Weitere bauliche Veränderungen betrafen u. a. die Führerhausdächer, die Windleitbleche, die Aufbauten.

Um die Lokomotive auch auf kleinen Drehscheiben drehen zu können, stattete die Preußische Staatseisenbahn die P 8 mit Tendern aus, die ursprünglich 21,5 Kubikmeter Wasser und 7 t Kohle fassten. Später kuppelte die Deutsche Bundesbahn die Baureihe 38 mit Tendern ausgemusterter Kriegslokomotiven, vor allem mit Wannentendern, welche mehr Betriebsstoffe fassen konnten. Außerdem konnte die Höchstgeschwindigkeit bei Rückwärtsfahrt von 50 km/h auf 85 km/h erhöht werden.

Die Deutsche Reichsbahn hingegen verwendete zum Teil Schlepptender ausgemusterter Dampflokomotiven der Baureihe 17, sogenannte Langstreckentender.

Steuerungsart:	Heusinger
Zylinderdurchmesser:	575 mm
Kolbenhub:	630 mm
Kesselüberdruck:	12 bar
Anzahl der Heizrohre:	119
Anzahl der Rauchrohre:	26
Heizrohrlänge:	4.700 mm
Rostfläche:	2,58 m ²
Strahlungsheizfläche:	14,58 m ²
Rohrheizfläche:	129,32 m ³
Überhitzerfläche:	58,90 m ²
Verdampfungsheizfläche:	143,28 m ²
Bremse:	selbsttätige Einkammerdruckluftbremse Bauart Knorr doppelseitig auf die Kuppelräder wirkend, ab Baujahr 1913 auch Drehgestellräder abgebremst
Zugheizung:	Dampf

Leistungsvermögen

In zwei amtlichen Werken finden sich Leistungstafeln der P 8, die beide während der Bauzeit erschienen sind und unterschiedliche Angaben enthalten. Zum einen das "Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung" von 1915 und zum anderen das "Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn. I. Dampflokomotiven und Tender (Regelspur)" von 1924. Die erste Tafel weist nur Daten bis zu einer V_{\max} von 90 km/h auf, die zweite bis 100 km/h. Beispielsweise werden 1915 für die Ebene Lasten von 455 t bei 90 km/h und 1800 t bei 40 km/h genannt. Für 100 km/h wird 1924 ein Leistungsvermögen von 300 t Zuglast aufgeführt, wohingegen bei 90 km/h 540 t zulässig waren, sowie eine Angabe für 40 km/h nicht erfolgt. Bei 10 Promille Steigung und 70 km/h liegt der Wert in beiden Tafeln bei 155 t, aber bei 40 km/h differieren sie schon wieder: 1915 galten 330 t als Grenze und 1924 vierzig Tonnen mehr.^[1]

Geschichte

Der Auftrag zum Bau der ersten zehn Maschinen wurde der Berliner Maschinenbau AG vormals L. Schwartzkopff im Januar 1906 erteilt. Die erste Maschine dieser Gattung wurde unter der Bezeichnung „Coeln 2401" in Dienst gestellt. Die Probefahrten mit bis zu 14 D-Zugwagen am Haken zwischen Güsten und Sangerhausen verliefen erfolgreich.^[2]

Von 1906 bis einschließlich 1918 wurden 1887 Stück der P 8 für die deutschen Länderbahnen und die Militär-Eisenbahnen-Direktionen Brüssel und Warschau hergestellt. Von 1919 bis 1923 kamen weitere 1669 Maschinen hinzu, womit für deutsche Verwaltungen insgesamt 3556 Exemplare entstanden.^[3]



P 8 im Einsatz auf der Gäubahn
Eutingen–Freudenstadt

Die P 8 war sehr vielseitig verwendbar. Sie fand bis auf den schweren Schnell- und Güterzugdienst vor fast jedem Zug Verwendung. Die Bahnverwaltungen konnten auf diese Maschinen sehr lange Zeit nicht verzichten, denn die letzten P 8 wurden bei der Deutschen Reichsbahn 1972 und bei der Deutschen Bundesbahn erst 1974 ausgemustert. Mehr als 500 P 8 erreichten ein Dienstalter von über 50 Jahren.

Die meisten P 8 baute die Berliner Maschinenbau AG mit 1025 Stück, gefolgt von *Henschel & Sohn* in Cassel mit 742 Stück. Neben der Preußischen Staatsbahn kauften auch die Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen fünf

Maschinen. Bis auf die Lokomotivbauer Hartmann und Esslingen lieferten später alle deutschen Lokomotivfabriken Loks vom Typ P 8.

P 8 bei der Badischen Staatsbahn

Um den nach dem Ersten Weltkrieg aufgrund von Waffenstillstandsabgaben und einem hohen Schadlokbestand entstandenen Lokmangel auszugleichen, ließ die Direktion Karlsruhe bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe 40 Maschinen P 8 bauen. Stationiert wurden sie in Villingen, Mannheim und Karlsruhe. Sie erhielten die Bahnnummern 1153 bis 1192. Bei der Deutschen Reichsbahn wurden sie 1925 als 38 3793 bis 38 3832 eingeordnet.

P 8 bei der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn

Die für den Betrieb auf der Relation nach Warnemünde beschafften P 4.2 waren schon bald den steigenden Anforderungen nicht mehr gewachsen. So beschaffte die Friedrich-Franz-Eisenbahn ab 1914 bis 1916 10 Lokomotiven von Humboldt. 1917 übernahm man drei fabrikneue Lokomotiven von der Preußischen Staatsbahn. Die Maschinen erhielten die Bahnnummern 251 bis 263. Nachdem 1920 die Lokomotiven mit den Nummern 258 bis 260 als Reparation an Belgien abgegeben werden mussten (B 6400, B 6401, B 6431) erhielt die Staatsbahn 1922 drei von Henschel gefertigte Maschinen als Ersatz. An diese wurden die Bahnnummern 264 bis 266 vergeben. Die Deutsche Reichsbahn zeichnete 1925 alle Lokomotiven um. Die Maschinen erhielten die Nummern 38 1573-1575, 1750, 1751, 1791, 1792, 2023, 2026, 2119, 3674 bis 3676.

P 8 in anderen Ländern



Ok 1 der PKP, Polen, 1976

Im Zuge der



230 095 der CFR, Rumänien, Săliște
bei Sibiu, 1972

Waffenstillstandsabgaben und Gebietsabtretungen mussten nach dem Ende des Ersten Weltkrieges 627 Exemplare an die Siegermächte abgegeben werden. Polen

erhielt 192 und die PKP führte sie als **Ok 1**. In Belgien wurden die 168 Maschinen bei der NMBS/SNCB als Reihe **64** bezeichnet. Nach Frankreich gelangten 162 Lokomotiven, von denen 25 an die AL, 25 an die EST, 75 an die NORD, 17 an die ETAT und 20 an die MIDI gingen. Litauen erhielt 11 Stück und bezeichnete sie als **K8**. Bei den Saarbahnen verblieben 41 Maschinen, nach Italien gelangten 25 Exemplare, Rumänien bekam 18 Stück und in Griechenland fanden zehn P 8 eine neue Heimat.^[4]

Bis 1923 füllte die neu gegründete DR den Bestand an P 8 durch Neubauten wieder auf. Auch die Staatsbahnen Polens, Rumäniens und Litauens beschafften weitere, fabrikneue P 8. Für die PKP wurden von Hanomag, Linke-Hoffmann und BMAG insgesamt 65 Maschinen gebaut, die die Betriebsnummern Ok1-201 bis 265 erhielten. Für Rumänien bauten 1921 die Firmen Hanomag, Henschel und wiederum BMAG 75 Exemplare, weiter 18 Stück wurden 1926 von der Deutschen Reichsbahn verkauft und 1930 lieferten Henschel und BMAG noch einmal 20 Maschinen an die CFR.^[5] 1932 begann der lizenzierte Nachbau von P 8 in den beiden einheimischen Lokomotivwerken von Malaxa (91 Stück) und Reșița (139 Stück). Die Baureihenbezeichnung CFR **230** galt für alle Maschinen, unabhängig vom Produktionsort. Litauen erhielt insgesamt fünf K8, die 1925 von der BMAG geliefert wurden.^[6] Die P 8 wurde so in insgesamt 3946 Exemplaren (einschließlich der Nachbauten in Rumänien) gebaut und gehört damit zu den weltweit meistgebauten Personenzuglokomotive.

Zwischen 1923 und 1928 wurden von Hanomag 190 Maschinen der PKP-Baureihe Ok22 nach Polen geliefert. Diese Baureihe basierte mit geringfügigen Abweichungen auf der Konstruktion der deutschen P 8, äußerlich am auffälligsten war der höher gelegte Kessel.

In Österreich verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg die 38 1069, 1391, 1434, 1677, 1809, 1818, 2052, 2692, 3264, 3495 und 3525. Die 38 2052 wurde 1952 an die Deutsche Bundesbahn zurückgegeben. Die 38 1391, 1434, 1818, 3495 und 3525 gingen an die Sowjetunion. Die restlichen fünf Maschinen bildeten die **ÖBB Reihe 638**. Im Jahr 2004 erwarb die ÖGEG zwei Maschinen dieser Bauart aus Rumänien (Nachbau), wobei eine mit der fiktiven Nummer ÖBB 638.1301 Sonderfahrten durchführt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben drei beschädigte Lokomotiven, die 38 2126, 2625 und 2877, in Dänemark, die von Danske Statsbaner erworben und aufgearbeitet wurden. Sie wurden bis 1956 als Baureihe **T** in Jütland eingesetzt.

In Bulgarien, Jugoslawien, den Niederlanden und der Tschechoslowakei wurden nach den Kriegswirren weitere P 8 aufgefunden.^[7]

Erhaltene Lokomotiven

- Eine der erhalten gebliebenen P8 ist die **38 1182**, die dem DB Museum Nürnberg gehört. Sie wurde 1910 von Schwartzkopff in Berlin gebaut und stand 61 Jahre lang in Betrieb. Sie steht nach einem Ausflug nach Gera wieder im Bahnbetriebswerk Arnstadt.
- Im Lokschuppen des Bw Siegen steht die letzte P8 der Deutschen Bundesbahn. Offiziell am 5. Dezember 1974 abgestellt, war **38 1772**^[8] (seit 1968 mit der Computernummer 038 772-0 versehen) noch bis zum 13. Februar 1975 für Abschiedsfahrten im Einsatz. Sie war zuletzt beim Bw Rottweil im Einsatz, wo auch die letzte 78er im Planbetrieb eingesetzt war. 1915 bei F. Schichau in Elbing gebaut, legte sie bis zu ihrer Ausmusterung 3.719.271 Kilometer zurück. In den 1980er Jahren wurde sie für Sonderfahrten durch Eisenbahnfreunde reaktiviert, und

verunglückte auf der Sauschwänzlebahn, wobei der Originaltender mit Totalschaden abging. Seit sie 1993 abgestellt werden musste, wird 38 1772 als rollfähiges Denkmal erhalten.

- Im PKP-Bw Wolsztyn ist die Ok 1-359, die ehemalige **38 2155** erhalten, jedoch als kaltes Exponat und somit nicht betriebsfähig. Eine Aufarbeitung ist nicht vorgesehen.
- Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen besitzt die betriebsfähige **38 2267** (Baujahr 1918), die vor Nostalgiezügen der RuhrtalBahn im Ruhrgebiet und für Sonderfahrten des Museums eingesetzt wird.
- Im Deutschen Dampflokomotiv-Museum (DDM) in Neuenmarkt befindet sich seit 1977 die **38 2383**. Sie wurde 1919 von Henschel gebaut, und war die vorletzte P8 der Deutschen Bundesbahn.
- Eine weitere, ehem. preußische P8 steht in der neuen Fahrzeughalle des DB Museums Nürnberg, die im Jahre 1921 bei AG Vulcan Stettin gebaute **38 2884**.
- Auf der Strecke Kaiserslautern–Heilbronn verkehrte während der Veranstaltung "20 Jahre VRN" die **38 3156**. Hierbei handelt es sich um die zur Veranstaltung umbenannte 638.1301 der ÖGEG.
- Die ehemalige **38 3192** befindet sich ebenfalls im Bw Wolsztyn der PKP als Ok 1-322, sie wurde bei LHM (2269/1921) gebaut.
- Ein besonderes Schicksal hat die **38 3199** des Süddeutschen Eisenbahnmuseums in Heilbronn. Sie wurde 1921 von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau gebaut. Bei der Deutschen Reichsbahn hatte sie zuerst die Nummer 2580 Elberfeld und wurde dann in 38 3199 umgezeichnet. Sie war zuletzt im Bw Breslau stationiert. Bereits 1926 kaufte die rumänische CFR die Maschine. In Rumänien erhielt sie die Nr. 230.106. 1974 wurde sie abgestellt. Eisenbahnfreunde entdeckten sie auf dem Schrottplatz und ließen sie in Klausenburg 1999 im Outfit der frühen Reichsbahn betriebsfähig aufarbeiten. Seit 2002 wird die Lokomotive wieder zu Nostalgiefahrten eingesetzt.
- In Böblingen-Hulb nahe Stuttgart steht auf dem Parkplatz eines Einkaufszentrums bei 48° 41' 12,55" N, 8° 59' 5,2" O die **38 3650**. Sie wurde 1922 als Elberfeld 3097 an das Bw (Hamburg-)Harburg geliefert, war dort bis 1945 im Einsatz und wurde 1972 in Tübingen ausgemustert. Da sie im Freien aufgestellt wurde, ist die Lok inzwischen recht heruntergekommen.
- Die ehemalige **230 199** der rumänischen CFR wurde im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein als 38 3999 wieder aufgearbeitet.
- Im Ortsteil Berenbostel der Stadt Garbsen bei Hannover steht eine 1922 bei Hohenzollern gebaute P8 mit Witte-Windleitblechen.^[9] Hinter der Maschine mit der DB-Fahrzeugnummer **038 711-8** werden zwei alte Waggons als Restaurant genutzt.



38 2267, Baujahr 1918, in Bochum-Dahlhausen



P8 2455 Posen mit dem Zug der Erinnerung in Gießen



Ok 1-322 der PKP in Wolsztyn



64.169 der Eisenbahnfreunde PFT (Belgien) ehemalige CFR 230.084

- Länderbahnreisen / Manuel Jußen ist Halter der **P8 2455 Posen**, welche bis 2012 im Eisenbahnmuseum Dieringhausen stationiert war und nun in Gera heimisch ist.^[10] Die 2455 Posen wurde 1919 von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau unter der laufenden Nummer 1804 gebaut. Im August 1926 von der DR nach Rumänien verkauft, wurde sie dort mit der Nummer 230 094 bis etwa 1974 eingesetzt. Nach ihrem Verkauf an den heutigen Eigentümer im Frühjahr 1998 wurde sie in Rumänien 2001 neu aufgebaut. Sie präsentiert sich im Zustand der frühen 1920er Jahre. Die Lok wurde in den Jahren 2007, 2008 und 2009 als Zugmaschine für den „Zug der Erinnerung“ eingesetzt und ist betriebsfähig. Seit 2014 ist diese Maschine im Bahnpark Augsburg beheimatet.^[11]
- Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) besitzt einen betriebsfähigen **P8-Nachbau** rumänischer Produktion. Betriebsnummer 638.1301, Baujahr 1935
- Bei der im März 2007 von Rumänien zum Eisenbahnfreunde Verein "Patrimoine Ferroviaire et Tourisme - Toerisme en Spoor Patrimonium" nach Belgien transferierte P8 mit der belgischen Nummer 64 169 handelt es sich um die rumänische **230 084**, die von Henschel mit der Fabriknummer 18939 hergestellt worden war.

Anmerkung

Bereits Ende der 1930er Jahre plante die Reichsbahn, die inzwischen in die Jahre kommenden P 8 durch eine neue Lokomotive zu ersetzen. Dies führte zur Entwicklung der Baureihe 23 mit der Achsfolge 1'C1', von welcher jedoch 1941 nur zwei Baumuster gebaut wurden. Wegen des Zweiten Weltkrieges wurde die Serienproduktion nicht mehr aufgenommen.

1950 begann die Deutsche Bundesbahn, die neu entwickelte 23 als Ersatz für die P 8 zu beschaffen. Bis 1959 verließen 105 Exemplare die Werkshallen. Der Traktionswandel hatte zur Folge, dass bei der DB die letzte 23 nur ein Jahr nach der letzten P 8 ausgemustert wurde.

Die Deutsche Reichsbahn beschaffte von 1955 bis 1959 eine auf den Abmessungen der Lok der DR basierende Loktype als 23¹⁰ in 113 Exemplaren.

Varia

Jochen Kretschmann berichtet in vielen seiner Erzählungen sehr eindringlich über den zeitweise sehr harten Alltag in der DDR auf der P 8 mit minderwertiger Kohle (Braunkohle), Unterernährung und totaler Erschöpfung des Personals.

Siehe auch

- Liste in Deutschland vorhandener Dampflokomotiven


Literatur

- Wenzel, Gress: *100 Jahre Preußische P8*. Eisenbahn-Kurier Special 80, EK Verlag, Freiburg 2006
- Karl Julius Harder: *Die P8. Entstehung und Geschichte einer europäischen Dampflokomotive*. Francksche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1974, ISBN 3-440-04116-6

Einzelnachweise

1. Dr. Günther Scheingraber, Manfred Weisbrod: *Preußen Report No. 7. Heißdampf-Personenlokomotiven P6, P8, P10 und preußische Tender*. Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck 1993, ISBN 3-922404-53-7, S. 24f.
2. Scheingraber, Weisbrod, 1993. S. 23
3. Scheingraber, Weisbrod, 1993. S. 32
4. Scheingraber, Weisbrod, 1993. S. 35
5. Scheingraber, Weisbrod, 1993. S. 36
6. Herman Gijsbert Hesselink, Norbert Tempel: *Eisenbahnen im Baltikum*, Münster, 1996, ISBN 3921980518, S. 68
7. Scheingraber, Weisbrod, 1993. S. 36
8. 38 1772 (<http://www.eisenbahnfreunde-betzdorf.de/>)
9. Zur Geschichte der Dampflokomotive 038 711-8 (<http://www.italia-express-hannover.de/die-dampflokomotive/>)
10. <http://laenderbahnreisen.blogspot.de/>
11. Meldung der Augsburger Allgemeinen (<http://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Eine-Lok-dampf-durch-die-Geschichte-id31979167.html>) vom 12. November 2014

Weblinks

 **Commons: Preußische P 8** (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Prussian_P_8?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Informationen zu den erhaltenen Lokomotiven der Baureihe 38.10-40 (<http://www.eisenbahnmuseumsfahrzeuge.de/index.php/deutschland/staatsbahnfahrzeuge/dampflokomotiven/baureihe-3810>) auf der Internetseite "Eisenbahn-Museumsfahrzeuge"

Von „http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Preußische_P_8&oldid=142755141“

Kategorien: Wikipedia:Gesprochener Artikel | Dampflokomotive Achsfolge 2C | Triebfahrzeug (Preußen)

-
- Diese Seite wurde zuletzt am 3. Juni 2015 um 15:13 Uhr geändert.
 - Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.