SPECIAL
1/2020

www.eisenbahn-journal.de

B 10533 F – ISBN 978-3-89610-755-8 – Best.-Nr. 54 20 01

Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 19,80
Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85
Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,25

Eisenbahn JOURNAL

PREUSSISCHE P 10

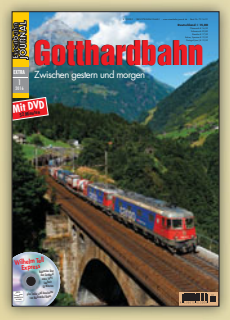
BAUREIHE 39

Konrad Koschinski

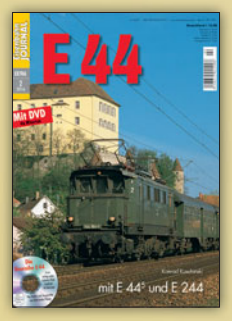
DIE ALLESKÖNNER

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal

Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602

DB und DR
Best.-Nr. 701701

Baureihe 218
Best.-Nr. 701702

V 200
Best.-Nr. 701801

Baureihe 01
Best.-Nr. 701802

Harz
Best.-Nr. 701901

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–

So schnell wie eine 103 und so stark wie eine 151: Das sollten die Merkmale der Drehstromloks der Baureihe 120 sein.Trotz vieler und nur sehr schwer erfüllbarer Vorgaben gelang es den Konstrukteuren, das hoch gesteckte Ziel einer vierachsigen Hochleistungs-Universallok zu erreichen. Mitte der 1980er-Jahre war die Euphorie so groß, dass über die Beschaffung von über 800 Serienloks bis zum Jahr 2000 allein für die DB nachgedacht wurde. Gebaut wurden schließlich nur 60 Exemplare, eine Weiterbeschaffung unterblieb ebenso wie die Bestellung einer Nachfolgebaureihe. Die Autoren Karl-Heinz Buchholz und Jürgen Hörstel beschreiben Entwicklung, Technik und Einsatz der Baureihe 120, die sich bis heute ausgezeichnet bewährt hat. Mehr als drei Jahrzehnte nach ihrer Indienststellung droht den Drehstrompionieren jetzt die baldige Ausmusterung ...

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Die Baureihe 120" aus der Filmreihe „Stars der Schiene" (Laufzeit 59 Minuten)

Best.-Nr. 701902 | € 15,–

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

VORSTUFE zur EINHEITSLOK

Anno 1919 leitete das noch preußische Eisenbahn-Zentralamt Berlin die Entwicklung einer den Preußischen Staatseisenbahnen lange fehlenden schweren Reisezuglokomotive ein. Von 1922 bis 1927 lieferten sechs Lokfabriken insgesamt 260 Exemplare der Gattung P 10 respektive Baureihe 39 an die Deutsche Reichsbahn. In etlichen Baumerkmalen wies die für den schweren Personenzug- und Schnellzugdienst auch auf Mittelgebirgsstrecken konzipierte P 10 auf die späteren Einheitslokomotiven hin. Sie hatte viele Gemeinsamkeiten mit den Güterzugmaschinen der Gattungen G 12, G 8^2 und G 8^3, die sich bereits durch weitgehende Vereinheitlichung von Bauteilen auszeichneten. Insbesondere die P 10 kam auch in ihrem äußeren „Habitus" den Einheitstypen nahe.

Kein Vorbild für diese war freilich der Belpaire-Stehkessel. Mit der komplexen Geometrie des Rostes hatten die Heizer ihre Not, zudem mit mangelhafter Feueranfachung aufgrund der ungenügenden Luftzufuhr und der falsch dimensionierten Saugzuganlage. Die Bundesbahn half dem Übel mit Bauartänderungen ab, die Reichsbahn in der DDR mit der Rekonstruktion zur Baureihe 22, deren Kernstück ein neu entwickelter Kessel bildete.

Obwohl seit 1963 in einem Dorf nahe Böblingen wohnhaft und schon Eisenbahn-Narr, habe ich die P 10 nicht bewusst erlebt. Unverzeihlich, denn die Stuttgarter P 10 befuhren noch bis 1966 regulär die Gäubahn – wenige Kilometer von meinem Heimatort entfernt. Anfang Januar 1971 jedoch registrierte ich umso aufmerksamer eine 39er. Das war im Transit durch die DDR, während einer Nachtfahrt im D 130 Berlin – Probstzella – München. Bis Dessau beförderte eine V 180 den Zug, dann bis Camburg (Saale) eine E 11. Ich hoffte, dass es mit Dampf weitergehen würde, und tatsächlich rollte eine gewisse 39 1056-9 heran. Mit ihrem Nietentender konnte das nur eine P 10 sein! Weil Ankuppeln und Bremsprobe einige Minuten dauern würden, stieg ich aus, um mir die Lok anzuschauen. Kaum draußen, befahl mir ein „DDR-Organ", sofort wieder einzusteigen. Nach der Standpauke, das Verlassen des Transitzuges sei streng verboten, und meiner Beteuerung, ich interessiere mich nur für die Dampflok, fragte mich das „Organ" – wohl ein Transportpolizist: „Hamse-ne-anlaach-daheem?" Wie bitte? Endlich verstand ich und antwortete: „Ja, zuhause habe ich eine Modelleisenbahn." Daraufhin kam ich mit einer Verwarnung davon ...

In meiner Unwissenheit hatte ich den 2'2' T 32, mit dem die 39 1056-9 gekuppelt war, für einen preußischen Tender gehalten, außerdem noch nie von der „Rückumzeichnung" der 22er in die Baureihe 39 gehört. Die Ordnungsnummer war, mit vorangestellter 1, natürlich die der 22 056, entstanden durch Rekonstruktion der 39 002. So ist es der Literatur zu entnehmen – was aber nicht ganz stimmt! Wie mir nun Rudi Lehmann aus Dresden mitteilte, geht aus Unterlagen des Raw Meiningen hervor, dass die als Rahmenspender bekannten Loks tatsächlich die Laufwerkspender waren, der Rahmen hingegen generell von anderen P 10 stammte. Dieses EJ-Special nennt erstmals die wirklichen Rahmenspender und erhellt, warum es zu der „Mogelei" kam. Im Übrigen: Die „Reko-P 10" toppte mit ihrem schier unerschöpflich Dampf erzeugenden Kessel bei Weitem die Leistungsfähigkeit der originären P 10. Doch schon diese erlangte Ruhm als „Mittelgebirgskönigin", andererseits geriet sie als schlechte Dampfmacherin in Verruf – beides zu Recht. Freuen Sie sich auf eine spannende Lektüre!

Konrad Koschinski

Titelfoto:
Dr. Brüning (Frankfurt/Main Hbf, Januar 1958)
Fotos dieser Doppelseite:
Slg. Knipping, Slg. Dörschel, R. Birzer, R. Kluge/Slg. Ebel, G. Moll/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

IN HALT

EDITORIAL
VORSTUFE ZUR EINHEITSLOK 3

GALERIE 6

ENTSTEHUNG
MIKADO FÜR SCHWERE REISEZÜGE 14

TECHNIK
SCHÖN UND STARK MIT TÜCKEN 20

EINSATZ BIS 1945
KÖNIGIN DER MITTELGEBIRGE 36

EINSATZ DB
KURZE ZWEITE BLÜTEZEIT 46

EINSATZ DR NACH 1945
IN SACHSEN KONZENTRIERT 64

BAUREIHE 22
KURZLEBIGE REKO-P 10 72

AUSLAND
ALS PT1 IN POLEN 84

STATISTIK 86

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 88

QUELLEN 89

IMPRESSUM & VORSCHAU 90

KÖNIGIN DER MITTELGEBIRGE

Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h eigneten sich die P 10 sehr gut für den Schnell- und Eilzugdienst, insbesondere auf Strecken mit Steigungen.

36

46

KURZLEBIGE REKO-P 10

Bis März 1963 rüstete die DR alle ihre P 10 mit Hochleistungskesseln aus und zeichnete sie in 22 001 bis 085 um. Im September 1971 quittierte die letzte Reko-P 10 den Dienst.

72

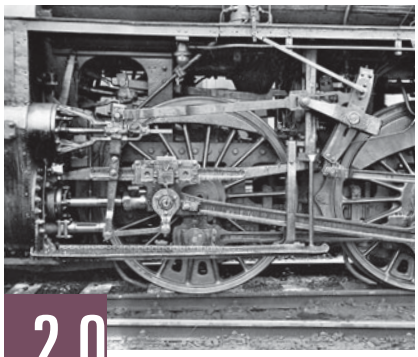
KURZE ZWEITE BLÜTEZEIT

Die Bundesbahn verfügte 1950 über 152 Exemplare der Baureihe 39. Bis 1957 waren sie eine wichtige Stütze des Betriebs in Mittelgebirgsregionen. Anfang 1967 endete der Einsatz bei der DB.

64

IN SACHSEN KONZENTRIERT

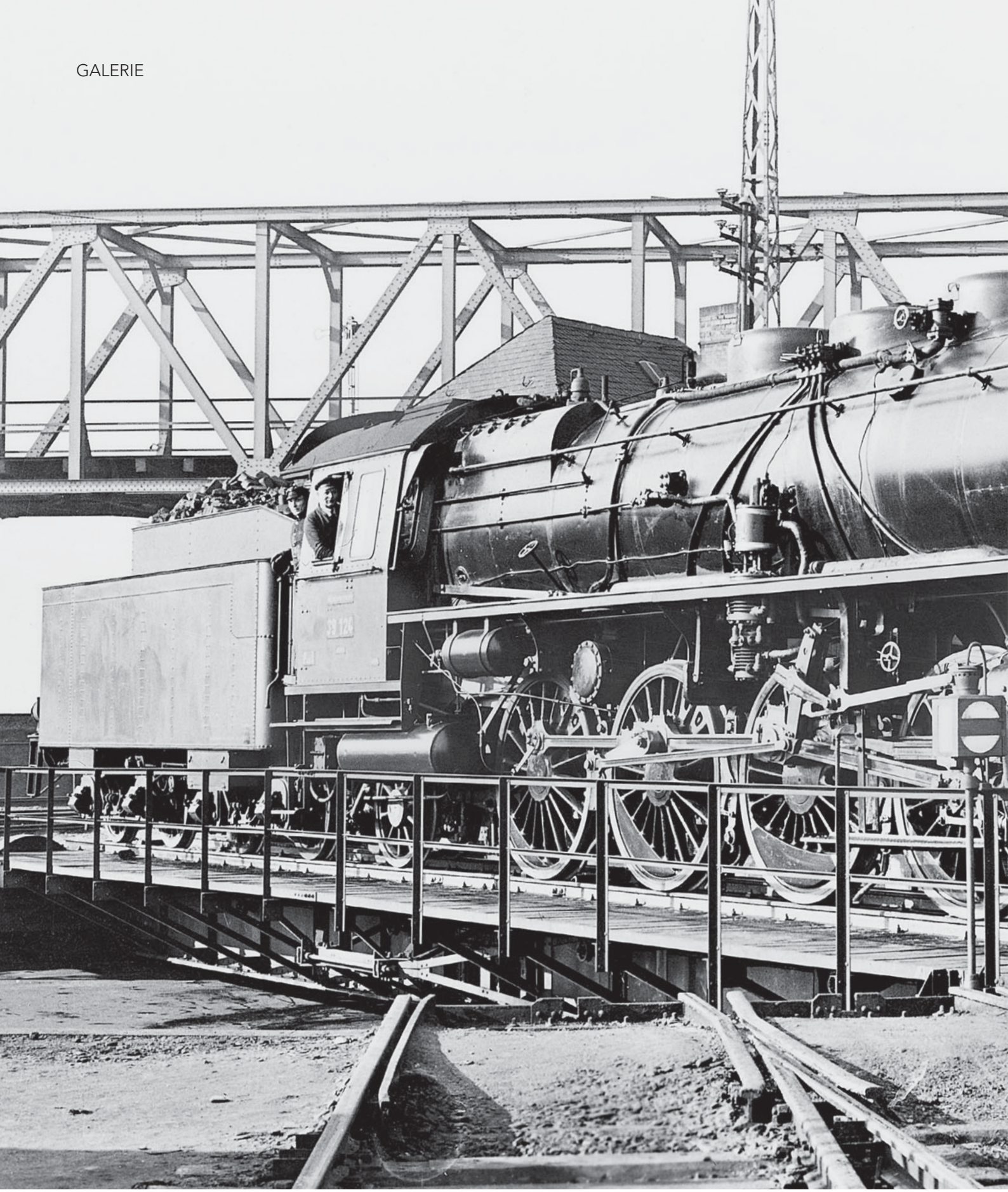
Mitte 1956 standen der Deutsche Reichsbahn in der DDR 85 Loks der Baureihe 39 zur verfügung, fast alle waren inzwischen wieder betriebsfähig. 1958 begann die Rekonstruktion.



20

SCHÖN UND STARK MIT TÜCKEN

Die P 10 geriet deutlich schwerer als vorgesehen, die Beschickung des geometrisch komplexen Rostes stellte für die Heizer eine Herausforderung dar.



P 10 MIT GASBELEUCHTUNG

Alle Lokomotiven der Baureihe 39 wurden mit Gasbeleuchtung der Bauart Pintsch geliefert. Die 39 124 kam 1928 vom Bw Hannover zum Bw Köln Bbf und blieb dort bis 1936 beheimatet. Diese Aufnahme zeigt sie in ihrem Heimat-Bahnbetriebswerk. Auf der Brücke im Hintergrund verläuft das Gleis von Köln Hbf nach Köln Süd, das u.a. die Züge der linken Rheinstrecke nach Koblenz benutzen. *Foto: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel*

IM ALLGÄU UND IM PFÄLZER WALD

Mit dem Eilzug 712 nach Oberstdorf hat die 39 146 des Bw Kempten (Allgäu) am 30. Juli 1964 Ausfahrt aus Memmingen. Die P 10 kam im Juni 1964 vom Bw Jünkerath in der Eifel nach Kempten und wurde nach nur fünf Monaten an das Bw Stuttgart weitergereicht, wo sie bis zur ihrer z-Stellung am 29. Juni 1966 Dienst leistete. *Foto: R. Birzer*

Ab dem Sommerfahrplan 1955 setzte das Bw Kaiserslautern P 10 ein. Sie bespannten Schnellzüge bis Saarbrücken und Frankfurt (Main), aber auch bis Koblenz. Die 39 106 war am 4. Oktober 1959 für den P 1945 nach Ludwigshafen (Rhein) eingeteilt und verlässt hier den Bahnhof Frankenstein (Pfalz). *Foto: Dr. Brüning*

39 128