B 10533 F – ISBN 978-3-89610-667-4 – Best.-Nr. 54 16 01

Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 – Schweiz sfr 25,00 – Belgien, Luxemburg € 14,40
Niederlande € 15,85 – Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,40

www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn JOURNAL

SPECIAL
1
2016

Preußische P8

Konrad Koschinski

Technik
Einsatz
Museumsloks

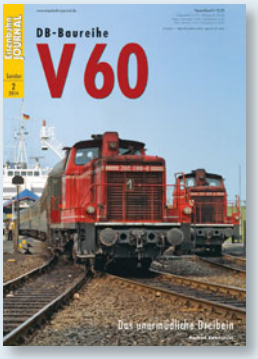
Eisenbahnen zwischen Nord- und Ostsee

Das nördlichste Bundesland liegt zwischen den Meeren, zwischen Nord- und Ostsee. Wichtige Hauptstrecken durchziehen das Land: die Marschbahn mit dem Hindenburgdamm nach Sylt, die Strecke Hamburg – Flensburg mit Abzweig in die Landeshauptstadt Kiel und die Vogelfluglinie von Hamburg über die wichtige Hafenstadt Lübeck zur Insel Fehmarn. Das attraktiv bebilderte Sonderheft berichtet über die Entwicklung des Streckennetzes, über den Betriebsmaschinendienst zur Dampflokzeit sowie in späteren Epochen und stellt zahlreiche Besonderheiten des Eisenbahnwesens im Norden Deutschlands vor.

92 Seiten, Klammerbindung,
ca. 130 Abbildungen
Best.-Nr. 531601 | € 12,50

NEU

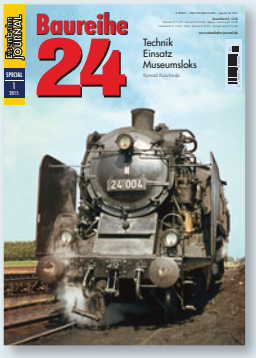
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



DB-Baureihe V 60
Das unermüdliche Dreibein
Best.-Nr. 531402 · € 12,50

Eisenbahn in Köln
Drehkreuz des Westens – einst und jetzt
Best.-Nr. 531501 · € 12,50

Traxx-Familie
Best.-Nr. 531502 · € 12,50



Baureihe 24
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541501 · € 12,50

Eisenbahnstadt Berlin
44 Jahre geteilt –
25 Jahre wiedervereint
Best.-Nr. 541502 · € 12,50

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, www.vgbahn.de

PREUSSISCHE LOKOMOTIV-IKONEN

Die nach Vorgaben des Berliner Maschinendezernenten Robert Garbe konstruierte P 8 gehört zu den weltweit meistgebauten Personenzuglokomotiven. Die Preußischen Staatseisenbahnen beschafften bis 1920 etwa 2300 Stück, denen bis 1924 noch über 1100 an die Deutsche Reichsbahn gelieferte folgten. Inklusive der für andere deutsche sowie ausländische Bahnverwaltungen gefertigten Maschinen summierte sich die Gesamtzahl auf fast 4000 Exemplare – hierin eingeschlossen auch die bis zum Jahr 1940 produzierten Nachbauten in Rumänien.

Zu Recht gilt die P 8 als eine der gelungensten Lokomotivkonstruktionen Deutschlands. In der bei Schwartzkopff entstandenen Bauform von 1906 war sie es aber noch nicht. Richtig glückte sie erst dank ab 1913 vorgenommener Überarbeitung durch die Firma Borsig. Verbessert wurde auch der Massenausgleich. Angeblich hatte Garbe die Gegengewichte in den Treibrädern unzureichend bemessen, doch die bescheidenen Oberbauverhältnisse ließen anfangs gar keine schwereren Gegengewichte zu. Überschätzt hatte er allerdings die Eignung der P 8 als Schnellzuglok.

In seiner Abneigung gegen die „vielteilige, verwickelte und kostspielige Verbundlokomotive“ wollte er mit missionarischem Eifer die Überlegenheit des „Heißdampf-Zwillings“ beweisen. So erhielt die P 8 als erste preußische Serienlokomotive von Beginn an den von Wilhelm Schmidt entwickelten Rauchrohrüberhitzer. Friedrich Witte, „Vater“ der DB-Neubaudampfloks, bezeichnete sie als Schrittmacherin für viele Baugrundsätze. Insbesondere lobte er den Kessel mit seinen gut abgestimmten Heizflächenverhältnissen und knüpfte diesbezüglich an Garbe’sche Prinzipien an.

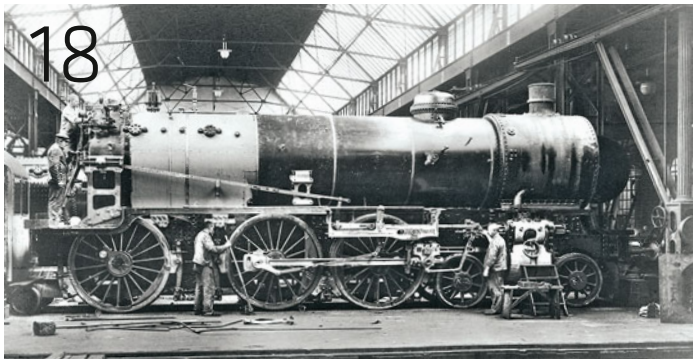
Nachdem es bei nur zwei 1941 gelieferten Einheitslokomotiven der Baureihe 23 geblieben war, sollte bei der DB die völlig neu entwickelte 23er die P 8 ablösen. Die DR sah den Ersatz durch die 23^{10} vor. Doch wurden diese Nachfolgerinnen in lediglich 105 bzw. 113 Exemplaren beschafft. Daher konnten beide deutsche Staatsbahnen lange nicht auf die „alten Preußinnen“ verzichten. Erst der Strukturwandel hin zur Diesel- und Elektrotraktion machte ihnen den Garaus, die letzten P 8 hielten bei der DR bis 1972, bei der DB im Stuttgarter Direktionsbezirk sogar bis 1974 durch. Mag sein, dass der Lokdezernent der BD Stuttgart die P 8 gerne mochte, rechtfertigen ließen sich deren Unterhaltskosten nur mit der vergleichsweise noch immer hohen Zuverlässigkeit.

Altmeister der Eisenbahnfotografie haben die allgegenwärtige P 8 eher nebenbei auf die Platte oder den Rollfilm gebannt. Umso mehr jagten Jüngere den langlebigsten Maschinen hinterher, nun preußischen Lokomotiv-Ikonen huldigend. Aufnahmen aus der gesamten Einsatzzeit bereichern dieses Heft, manche entstanden vor über hundert Jahren. So ist von den mannigfaltigen Bauformen der P 8 auch die mit Windschneidenführerhaus vertreten.

Konrad Koschinski

Spätes, aber jähes Ende

Nach teils sehr aufwändigen Reparaturen in den 1950er Jahren standen der Reichsbahn 1960 insgesamt 650 P 8 zur Verfügung. Sie wurden wenig später sukzessive von neuen Dieselloks abgelöst, der Plandienst endete 1971.

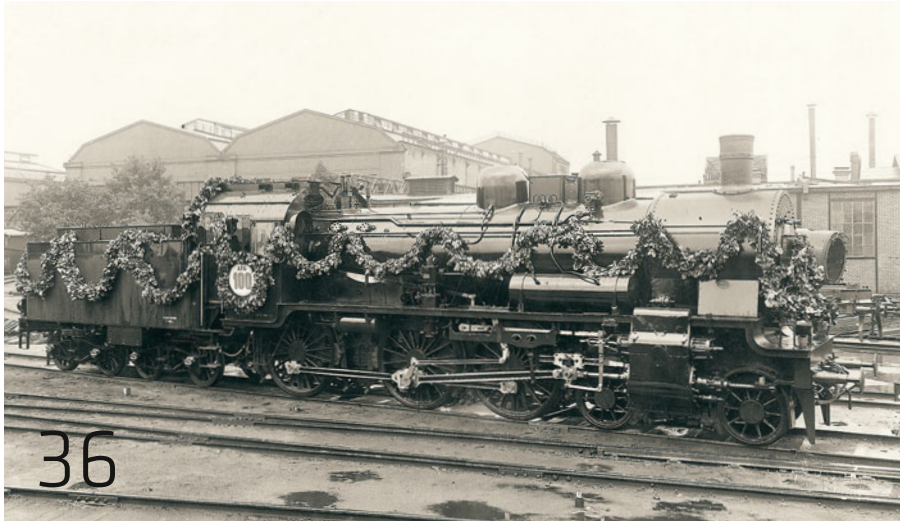


Nach Garbes Abgang optimiert

Obwohl man mit der Konstruktion der P 8 zufrieden war, wurde sie ab 1913 gründlich überarbeitet. Änderungen am Kessel bewirkten eine wesentliche Leistungssteigerung, er gilt als besonders gelungen.

Der Nachwelt erhalten

In Deutschland werden 13 Maschinen museal erhalten, drei davon sind betriebsfähig. Auch im Ausland gibt es P 8-Museumslokomotiven. Je ein Exemplar in Belgien und in Österreich wird regelmäßig vor Sonderzügen eingesetzt.



Fast 4000 Maschinen

In bemerkenswert hoher Stückzahl wurden nach den Plänen für die preußische P 8 bis 1940 insgesamt 3956 Lokomotiven produziert. Allein im Jahr 1921 waren es über 700 Exemplare.

Bis um 1960 „Massenware“

1950 verfügte die DB über gut 1200 P 8. Streckenelektrifizierungen führten schon 1958 zu ersten Ausmusterungen, bis Ende 1964 schrumpfte der Einsatzbestand rasant auf 408 Stück.

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
A. Luft, Werkfoto AEG/Slg. Hufschläger, Werkfoto Borsig/Slg. Griebl, W. Marotz/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, U. Budde

TITEL: 038 772 in Freudenstadt. Foto (um 1972): J. Nelkenbrecher

INHALT

Editorial
PREUSSISCHE LOKOMOTIV-IKONEN 3

Galerie 6

Entstehung
DEKLASSIERTE SCHNELLZUGLOK 14

Technik
NACH GARBES ABGANG OPTIMIERT 18

Lieferungen
FAST 4000 MASCHINEN 36

Einsatz bis 1945
ÜBERALL UND „MÄDCHEN FÜR ALLES“ 40

Zeit nach 1945 – DB
BIS UM 1960 „MASSENWARE“ 52

Baureihe 78[10]
GLÜCKLOSE AUSSENSEITER 66

Zeit nach 1945 – DR
SPÄTES, ABER JÄHES ENDE 72

P 8 im Ausland
AUF EUROPAS SCHIENEN 80

Museale P 8
DER NACHWELT ERHALTEN 86

Fachhändler-Adressen 88

Quellenverzeichnis 89

Impressum & Vorschau 90

D 40 nach München

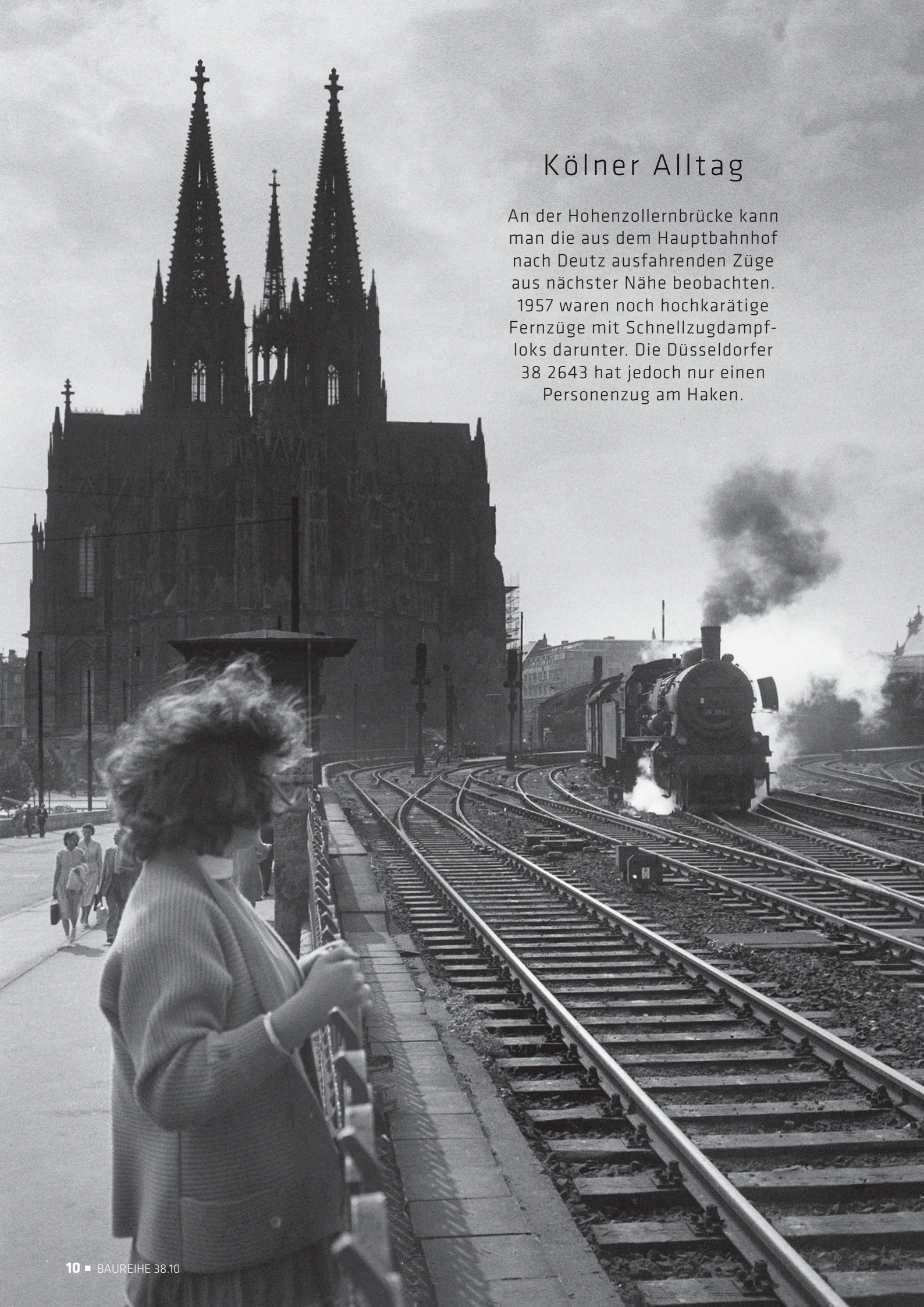
Um 1926 erhielt die 17 201 mit dem D 40 (Berlin – München) in Saalfeld (Saale) die 38 1872 als Vorspannlok, denn bis Steinbach am Wald müssen fast 400 Höhenmeter überwunden werden. Beim Saalfelder „Bohlen“ geht es aber zunächst nur wenig bergan, erst im Loquitztal nimmt die Steigung zu.

Foto: C. Bellingrodt/Slg. Asmus

Leichtes Spiel ...

hat hier im Juni 1964 die 38 3446 vom Bw Wuppertal-Vohwinkel mit ihrem kurzen Personenzug nach Brilon Wald bei Olsberg auf der Steigung nach Elleringhausen. Im März 1966 wurde sie an die BD Stuttgart abgegeben und dort im Juli 1967 ausgemustert.

Foto: L. Rotthowe



Kölner Alltag

An der Hohenzollernbrücke kann man die aus dem Hauptbahnhof nach Deutz ausfahrenden Züge aus nächster Nähe beobachten. 1957 waren noch hochkarätige Fernzüge mit Schnellzugdampfloks darunter. Die Düsseldorfer 38 2643 hat jedoch nur einen Personenzug am Haken.