

## **Zwei Schornsteine im Museumsgarten**

Diese Schornsteine rauchen leider nicht mehr, fehlt doch der gesamte „Rest“ der dazugehörigen Lokomotiven. Die preußische P8 war früher im Münsterland allgegenwärtig, die Güterzuglok G8 mit gleichem Kessel weniger. Leider blieb keine Maschine erhalten, die das Eisenbahnmuseum Lette hätte übernehmen können. Lokomotiven der Baureihen P8 und G8 sind bei anderen Museen und Museumsbahnen allerdings gut vertreten. Immerhin können wir in unserem Museumsgarten zwei ungewöhnliche, große Andenken an sie präsentieren. Karlheinz Weiß aus Mainz stiftete dem Eisenbahnmuseum Lette zu Ostern 1996 die beiden großen Schornsteine, die er als Erinnerungsstücke an die Zeit der Dampflok vom Schrottplatz erworben hatte. Er ließ sie per Lkw am 16.04.1996 nach Lette schaffen. Die gewichtigen Exponate gehören zu den preußischen Lokomotiven P8 38 3553 und G8 55 4647. Diese Schornsteine sind schwach kegelig ausgebildet, bestehen aus Gußeisen, stützten sich mit einem angegossenen Flansch auf den Rauchkammermantel und ragten tief in die Rauchkammer hinein. Unten sind sie mit einem Einzugkragen versehen, der das Absaugen der Rauchgase wesentlich begünstigte. Der Zylinder-Abdampf riß die Rauchgase aus der Rauchkammer durch den Schornstein ins Freie.

Die beiden Schornsteine (Höhe ca. 1,20 m, Durchmesser ca. 0,60 m) der Dampflokomotiven 038 553-4 und 055 647-2 wurden im Museumsgarten aufgebaut als Erinnerung an die preußischen „Mädchen für alles“ im Personen- wie im Güterverkehr.

### **Preußische P8 3000 Elberfeld = 38 3553 = 038 553-4**

Hersteller:	Humboldt
Fabriknummer	1664
Baujahr	1921

### **3000 Elberfeld**

Erste Direktion: ED Essen, erstes Bw: Bw Hamm

31.12.1921	Bw Hamm P
31.12.1924	Bw Hamm P, Umzeichnung in 38 3553
<b>38 3553</b>	
31.12.1932	Bw Kleve
15.02.1945	Abgabe an Nederlandse Spoorwegen, Einsatz in Apeldoorn
30.12.1945	Umzeichnung in NS 3852
19.09.1947	(Rückgabe von NS an DR Brit.-US-Zone) von Apeldoorn schadhaft nach Gronau, L4 fällig. Es fehlen Anstellventil und Düse der Strahlpumpe, Stangenlager, Kesseldruckmesser, Vorwärmpumpe, Luftpumpe, Luftsaugventile, Lichtmaschine, Heizhahn sowie vom Tender 1 Steuerventil, 1 Heizhahn und 2 Luftabsperrhähne.
29.09.1947	weiter nach Wanne-Eickel Hbf
01.07.1950	Bw Duisburg Hbf
01.04.1958	Bw Duisburg Hbf
26.05.1963	Bw Bestwig
01.01.1964	Bw Bestwig
11.12.1964	von BD Wuppertal (Bw Bestwig) an BD Stuttgart, Bw Tübingen
01.-18.04.1967	Letzte L2-Untersuchung im AW Trier
01.01.1968	Umzeichnung aus 38 3553 in 038 553-4

### **038 553-4**

21.03.1972	z-Stellung im Bw Tübingen
20.07.1972	Ausmusterung (HVB 21.213 Fau 901; ZTL 200.201 Fau I/I vom 01.08.1972)

Die 38 3553 war eine der zu Tausenden verbreiteten 2'C-h2 Zweizylinder-Heißdampf-Personenzuglokomotiven (1. Baujahr 1906) mit Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Bei der Umzeichnung durch die DB bekam sie noch die Computernummer 038 553-4. Nach

Einsatz im Ruhrgebiet und einem Gastspiel in den Niederlanden während des 2. Weltkriegs kam sie über Gronau zurück. Beim Bahnbetriebswerk Duisburg Hbf ist sie 1950 gemeldet, 1958 in Bestwig; dann verschlug es sie nach Süden: in Tübingen war sie ab 1964 im Bestand; dort wurde sie am 21.03.1972 von der Ausbesserung zurückgestellt und am 01.08.1972 ausgemustert zum Verschrotten. Zunächst verbot eine Aufschrift im Bw Tübingen die Entnahme von Teilen, da sie als Museumslok vorgesehen war. Daraus wurde aber nichts. Lediglich der Schornstein „überlebte“.

### **Preußische G8.1 4943 Danzig = 5181 Stettin = 55 4647 = 055 647-2**

Hersteller: Schichau

Fabriknummer: 2545

Baujahr: 1917

Ähnlich weit verbreitet wie die P8 war die D-h2 Güterzuglokomotive der preußischen Baureihe G8 (1. Baujahr 1902), 55 km/h. Die Lok 55 4647 (ab 1968 mit der Computernummer 055 647-2) tat Dienst in der Bundesbahndirektion Köln bei den Betriebswerken Herzogenrath, Aachen West, Rheydt, Aachen, Stolberg, Hohenbudberg und Köln-Gremberg. Dort half sie noch kurze Zeit im Rangierdienst am Gremberger Ablaufberg.

Ende 1967 besaß die DB 91 Loks dieser Baureihe: 21 Loks des 55er-Gesamtbestands zählten zur Bundesbahn-Direktion (= BD) Essen, 62 Maschinen zur BD Köln und 8 zur BD Frankfurt/Main. Letztgenannte Direktion beheimatete die 55 nur noch bis September 1969. Bis Ende 1971 verschwand die Reihe in der Essener Direktion, wo als letzte 055 632-4 des Bw Duisburg-Wedau am 13.08.1971 z-gestellt und am 15.12.1971 ausgemustert wurde. Ein Jahr lang war nun die BD Köln Refugium der letzten DB-55er, die fast alle dem Bw Gremberg angehörten. Lediglich ein Exemplar (055 647-2) war zunächst noch in Hohenbudberg tätig, wechselte aber bereits im Februar 1972 nach Gremberg. Die 55er konnte in der Direktion Köln angeblich so lange überleben, weil dort „ein sparsamer maschinentechnischer Dezernent die Auffassung vertrat, solange eine Lok noch ihr Geld

hereinfahren könne, dürfe man sie trotz hohen Alters nicht abstellen.“ Zudem habe man älteren Lokomotivführern die Umschulung auf Diesellok nicht mehr zumuten wollen.

Mit ihrem Tender hielt die 55er eine Dienstschicht durch, ohne Vorräte ergänzen zu müssen. Über die Rangierqualitäten der G 8.1 hieß es damals: „Was die 55er nicht wegzieht, das braucht man mit einer anderen Lok – auch einer 50er – gar nicht erst zu versuchen.“ Rangierdienst war die Hauptaufgabe der Gremberger 55, aber sie machte sich auch vor Nah- und Übergabezügen nach Siegburg nützlich und bei der Bedienung der dortigen Bahnanschlüsse.

Mit der Ausmusterung der Gremberger 55 3538 (055 538-3) verschwand die Baureihe 55.25 bei der Deutschen Bundesbahn. Die Deutsche Reichsbahn in der DDR trennte sich von der preußischen G8.1 nahezu gleichzeitig. Letzte Betriebslok dort war 55 5328 (Bw Oebisfelde z 28.09.1972, + 02.08.1972, ++ 14.10.1972 Stendal). Die allerletzte 55er im DR-Bestand war 55 2970 des Bw Halberstadt, die am 30.06.1972 z-gestellt, am 02.03.1973 ausgemustert und am 16.07.1973 in Stendal verschrottet wurde. In der Bundesrepublik nahmen Eisenbahnfreunde mit etlichen Sonderfahrten von der Baureihe 55 Abschied. Einige dieser Fahrten fanden mit Loks der Betriebswerke Gießen, Hohenbudberg sowie Dillenburg statt. Meist stellte dafür das Bw Gremberg seine G-8.1-Maschinen.

**Preußische G8<sup>1</sup> 4943 Danzig = 5181 Stettin = 55 4647 = 055 647-2**

### **4943 Danzig**

1917 Die Lokomotivfabrik Schichau/Elbing lieferte diese Maschine unter Fabriknummer 2545 an die Königliche Eisenbahn Direktion Danzig mit unbekanntem Bw. Später wechselte die Lok zur KED Stettin.

[19.09.1917 Abnahme]

1917 KED Danzig

### **5181 Stettin**

30.12.1919 KED Stettin, Umzeichnung in 5181 Stettin

01.01.1925 Umzeichnung in 55 4647

### **55 4647**

31.10.1925 Bw Dillenburg

12.05.1927 RAW Göttingen

01.01.1926 Umzeichnung als 55 4647 (Baureihe 55<sup>25-56</sup>)

01.01.1926 Bw Dillenburg

13.05.1927-28.02.1931 Bw Dillenburg

01.03.1931-08.09.1933 Bw Dillenburg (abgestellt, kein Bedarf)

09.09.1933-26.11.1941 Bw Dillenburg

27.11.1941 Bw Pleskau (FED Feldeisenbahndirektion 4) Osteinsatz

(09.1944) Rückführlok der RBD Frankfurt, Bw Arnsberg (Westf) (?)

-19.02.1948 Bw Wuppertal-Vohwinkel

20.02.1948-19.11.1948 Bw Düsseldorf-Derendorf

20.11.1948-30.06.1950 Bw Herzogenrath (bis zur Auflösung dieser Dienststelle)

01.07.1950-10.1951 Bw Aachen-West

05.10.1951-24.10.1951 Bw Düren LO

25.10.1951-29.01.1952 Bw Düren

30.01.1952-03.08.1960 Bw Aachen-West

04.08.1960-05.01.1969 Bw Rheydt

### **055 647-2**

01.01.1968 Bw Rheydt: Umzeichnung aus 55 4647 als 055 647-2

06.01.1969-01.06.1970 Bw Aachen-West

02.06.1970-07.11.1970 Bw Stolberg (als dort letzte pr. G 8.1 Betriebslok)

08.11.1970-03.02.1972 Bw Hohenbudberg. Für etwa 15 Monate ist sie hier stationiert und gelangt dann auch hier als letzte pr. G 8.1 des Bw zu ihrer letzten Dienststelle Gremberg.

04.02.1972-04.05.1972	Bw Gremberg (Bei ihrer letzten Dienststelle bleibt die Lok lediglich drei Monate im Betriebsbestand und wird vorzeitig schadhaft abgestellt, Fristablauf wäre am 03.07.1972 gewesen.)
05.05.1972-23.08.1972	Bw Gremberg z-Stellung wegen Fristablauf nach fast 55 Dienstjahren
24.08.1972	+ aufgrund der Verfügung HVB 21.213 Fau 901 vom 20.07.1972 und der Verfügung ZTL 200.2010 Fau 1/1 vom 01.08.1972
24.08.1972-03.1973	Bw Gremberg, ausgemustert abgestellt
Mitte 03.1973	zur Zerlegung nach Witten/Ruhr geschleppt und dort verschrottet
	55 4647 war die drittletzte G8 <sup>1</sup> der DB