

## Diese Schornsteine rauchen nicht mehr...

### Andenken an 38 3553 und 55 4647

Die beiden 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 jedoch bei anderen Museen und Museumsbahnen gut vertreten. Immerhin können wir in unserem Museumsgarten zwei ungewöhnliche, große Andenken an sie präsentieren.



Geschenk zu Ostern 1996: zwei Dampflok-Schornsteine

Karlheinz Weiß aus Mainz stiftete dem Eisenbahnmuseum Lette zu Ostern 1996 zwei große **Dampflok-Schornsteine**, die er als Erinnerungstücke an die große Zeit der Dampflok vom Schrottplatz erworben hatte. Er ließ sie per Lkw am 16.04.1991 nach Lette schaffen.

Die gewichtigen Exponate gehörten zu den preußischen Lokomotiven P8 38 3553

und G8.1 55 4647. Die Schornsteine sind schwach kegelig ausgebildet, bestehen aus Gußeisen, stützen sich mit einem angegossenen Flansch auf den Rauchkammermantel und ragen tief in die Rauchkammer hinein. Unten sind sie mit einem Einzugkragen versehen, der das Absaugen der Rauchgase wesentlich begünstigt. Der Zylinder-Abdampf reißt die Rauchgase aus der Rauchkammer durch den Schornstein ins Freie.

Nach der Restaurierung wurden die beiden Kamine im Museumsgarten aufgestellt und erinnern an die preußischen Lokomotiven, die ansonsten gänzlich verschrottet wurden.



Die beiden **Schornsteine** der Dampflokomotiven 38 3553 = 038 553-4 (preußische P8) und 55 4647 = 055 647-2 (preußische G8) wurden im Museumsgarten aufgebaut.

Höhe ca. 1,20 m, Durchmesser ca. 0,60 m.

Spannend sind die Lebensläufe beider Maschinen, deren Schornsteine wir besitzen. Eine endgültige Klärung aller Stationierungen scheint kaum noch möglich, zu widersprüchlich sind manche Angaben. Die am plausibelsten scheinenden Daten sind hier zusammengetragen:

## **Lebenslauf der pr P8 Elberfeld 3000 <> 38 3553 <> 038 553-4**

**38 3553** war eine der zu Tausenden verbreiteten 2'C-h2 Zweizylinder-Heißdampf-Personenzuglokomotiven (1. Baujahr 1906), 100 km/h.

38 3553 wurde von der Maschinenbau-Anstalt Humboldt in Köln 1921 unter Fabriknummer 1664 gebaut. Sie besaß eine Steuerung mit Kuhn'scher Schleife.

Im Folgenden die Lebensdaten dieser Lok:

pr P8 Elberfeld 3000	Auslieferung an DR (sie erhielt keine preußische Nummer mehr)
1921	1. ED: Essen
27.12.1921	Abnahme
31.12.1921	Erstes Bw: Hamm P
31.08.1924	Umzeichnung in 38 3553
27.12.1924-24.11.1925	Köln-Deutzerfeld
25.11.1925-15.04.1945	Kleve
16.04.1945	an NS Nederlandse Spoorwegen, nach Einmarsch der Besatzungstruppen auf deren Veranlassung in die Niederlande überführt
16.05.1945-01.10.1947	Utrecht. Bei den Nederlandse Spoorwegen am 30.12.1945 umgezeichnet auf NS 3852,. Einsatz in Apeldoorn.
19.09.1947	Rückgabe von NS an DR Brit.-US-Zone von Apeldoorn schadhaft nach Gronau. Dort abgestellt. 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	von Gronau nach Wanne-Eickel Hbf
14.10.1947-07.12.1958	Duisburg Hbf
08.12.1958-02.02.1965	Bestwig
30.01.1962	Kessel von 38 2662
03.02.1965-24.08.1972	Tübingen. Andere Daten: 11.12.1964 von BD Wuppertal, Bw Bestwig an BD Stuttgart, Bw Tübingen
01.-18.04.1967	AW Trier letzte L2-Untersuchung
01.01.1968	Umzeichnung in 038 553-4
z 21.03.1972	beim Bw Tübingen
+ 01.08.1972	HVB Ausmusterungsverfügung HVB 21.213 Fau 901 (ZTL 200.201

Fau I/I vom 01.08.1972).

+ 24.08.1972

Ausmusterung durch BD Stuttgart

++ 27.11.1972

Verkauf an August Schuler GmbH, Deißlingen mit Verkaufsschreiben 19.9105, verschrottet durch Schuler in Immendingen



38 3553 - bei schlechtestem Wetter im März 1972 im Bw Tübingen photographiert

Fast wäre sie museal erhalten geblieben. Es ist aber nicht bekannt, wer an ihr Interesse hatte, so daß die 038 553-4 zunächst in Tübingen komplett, bis auf die Loklaternen, hinterstellt blieb.

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 Zweiten Weltkriegs kam sie über Gronau nach Deutschland 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 leider nichts. Lediglich der Schornstein „überlebte“.



Am 31.03.1972 traf ich die z-Lok 038 553-4 sogar noch mit Nummernschildern im Bw Tübingen an



Die Kreideaufschrift am Tender verbot die Entnahme von Teilen



## Lebenslauf der drittletzten pr G 8.1 der DB:

**Danzig 4943 <> Stettin 5181 <> 55 4647 <> 055 647-2**

**55 4647** wurde 1917 von der Lokfabrik Ferdinand Schichau in Elbing unter Fabriknummer 2545 erbaut.



Am 03.01.1972 eilt Lok 055 647-2 in den Hohenbudberger Rangierbahnhof zu ihrer Tagesschicht

Im Folgenden die Lebensdaten der 55 4647:

19.09.1917	Anlieferung
22.09.1917	Abnahme
Preis:	65.700 RM
09.1917 -	KED Danzig 4943 Bw Stolp
1921	Umzeichnung in 5181 Stettin
1922	ED Frankfurt Bw Dillenburg
31.08.1924	Umzeichnung in 55 4647
07.1925 - 07.08.1925	EAW
28.04.1927-13.05.1927	RAW Göttingen

14.05.1927-28.02.1931	Bw Dillenburg
01.03.1931-08.09.1933	Bw Dillenburg, abgestellt mangels Bedarf
09.09.1933-31.10.1933	RAW Darmstadt Lokwerk L 4
11.1933-06.1939	Bw Dillenburg
06.1939-24.07.1939	RAW
07.1939-27.11.1941	Bw Dillenburg
28.11.1941-	Osteinsatz
FBD 4, FBw Pleskau	- Feldeisenbahndirektion 4, Einsatz im besetzten Osten
-02.1943	FBw Zdolbunow
25.02.1943-15.04.1943	RAW Schwerte
Osteinsatz ?	-
24.11.1943-15.12.1943	RAW Stendal L3oW
-09.1944	RBD Frankfurt, Rückföhrlok
.1944-20.11.1944	Bw Arnsberg (Westf)
21.11.1944-30.03.1946	Bw Wuppertal-Vohwinkel
31.03.1946-27.04.1946	Bw Düsseldorf-Derendorf L 2
28.04.1946-02.08.1948	Bw Düsseldorf-Derendorf
08.1948-20.11.1948	PAW Krupp, Essen L 4
21.11.1948-10.07.1950	Bw Herzogenrath (bis zur Auflösung der Dienststelle)
07.1950-19.08.1950	EAW Mülheim-Speldorf L 2
20.08.1950-04.10.1951	Bw Aachen West
05.10.1951-24.10.1951	Düren L0
25.10.1951-29.01.1952	Bw Düren
30.01.1952-01.1954	Bw Aachen West
01.1954-05.02.1954	AW Mülheim-Speldorf
02.1954-03.08.1960	Bw Aachen West
04.08.1960-05.01.1969	Bw Rheydt
01.01.1968	Umzeichnung in 055 647-2
06.01.1969-30.05.1970	Bw Aachen West
31.05.1970-07.11.1970	Bw Stolberg, hier ist sie die letzte Betriebslok
08.11.1970-02.02.1972	Bw Hohenbudberg, für etwa 15 Monate ist sie hier stationiert und gelangt als letzte pr G 8.1 des Bw zu ihrer letzten Dienststelle Gremberg
03.02.1972-04.05.1972	Bw Gremberg, hier bleibt die Lok nur drei Monate im Betriebsbestand und wird vorzeitig schadhft abgestellt, Fristablauf wäre am 03.07.1972 gewesen. Am 05.05.1972 wird sie nach fast 55 Jahren von der Ausbesserung zurückgestellt.
z 05.05.1972-23.08.1972	Bw Gremberg
+ 20.07.1972	(HVB 21.213 Fau 901)
+ 24.08.1972	(ZTL20.2010 Fau 1/1 vom 01.08.1972)
16.11.1972	Verkauf an Karl-Ernst Metzger GmbH & Co. KG, Witten mit

Verkaufsschreiben 19.9099  
++ Mitte März 1973 wurde 55 4647 von Gremberg nach Witten/Ruhr geschleppt und anschließend dort verschrottet.

**Kesselverzeichnis:**

1. Schichau 1917/2545 ab 22.09.1917 neu mit Lok
2. Humboldt 1917/1230 07.08.1925 aus "OSTEN 5184" (gemeint ist wohl CÖLN 5184 -> 55 4359)
3. Humboldt 1915/1079 24.07.1939 aus 55 2585
4. Borsig 1915/9275 05.02.1954 aus 55 2631

Kessel Borsig 1915/9275 war eingebaut in:

MAGDEBURG 4910 (55 3291) 09.10.1915 -

55 4708 - 03.09.1949

55 2631 02.12.1949-02.11.1953

55 4647 05.02.1954 - Ende

Ebenfalls weit verbreitet wie die P8 war die D-h2 Güterzuglokomotive der preußischen Baureihe G8 (1. Baujahr 1902) mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 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. **55 4647** tat zuletzt Dienst in der Bundesbahndirektion Köln, als deren letzte G8-Lok half sie in Köln-Gremberg noch kurze Zeit im Rangierdienst am dortigen Ablaufberg.



Die Weihnachtsferien führten zum Bw Hohenbudberg, am düsteren Morgen des 03.01.1972 zeigte sich 055 647-2 von ihrer Rückseite

Ende 1967 besaß die DB immerhin noch 91 Loks dieser Baureihe: 21 Loks des 55er-Gesamtbestands zählten zur Bundesbahn-Direktion 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 Baureihe 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

@P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, [www.bahnhof-lette.de](http://www.bahnhof-lette.de), Seite 9 von 11

machte sich auch vor Nah- und Übergabezügen nach Siegburg nützlich und bei der Bedienung der dortigen Bahnanschlüsse.



Die Aufnahme von vorne am 03.01.1972 im Bw Hohenbudberg gelang etwas besser

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.



Am 20.03.1972 traf ich 055 647-2 im Bw Gremberg an der Bekohlung



Anschließend ging es für sie zurück zur Arbeit an den Gremberger Ablaufberg

©Text und Photos: P. Dr. Daniel Hörnemann