

## **38 2069 - eine Dampflokomotive erzählt**

Das Jahr 1965 war für mich kein gutes Jahr: man hat mich aufs Abstellgleis geschoben und das nach 2.996.222 Kilometern Leistung! Mitarbeiter des Bahnbetriebswerks Gronau haben alles von mir abmontiert, was noch irgendwie brauchbar schien. So stehe ich nackt und kalt, ohne das belebende und energiespendende Feuer im Bauch, herum und warte auf die letzte Fahrt, wenn ich zur Verschrottung abgeschleppt werde. Von mir wird nichts übrigbleiben außer Alteisen, das wohl für den Autobau verwendet werden wird. Ausgerechnet dafür! Vielleicht hat einer meiner Freunde noch ein Nummernschild oder eine Laterne von mir zu Hause hängen. Auf jeden Fall bleibt die dicke Akte mit meinem Lebenslauf in einem Eisenbahnarchiv (P. Dr. Daniel Hörnemann) erhalten - als letzte Erinnerung an eine preußische Personenzuglokomotive.

Ich gehöre nämlich zur berühmten Gattung "Preußische P 8", von der seit 1906 nahezu 4000 Lokomotiven gebaut wurden. Diese Gattung wurde in ganz Europa eingesetzt. Die Letzten wurden in Westdeutschland erst 1974 außer Dienst gestellt. Unser "Vater", der Lokomotivkonstrukteur Robert Garbe, hat sich mit seinen Kollegen viel einfallen lassen, damit unsere Art zu einer der erfolgreichsten Dampflokomotiven der Welt wurde, auch wenn wir nicht im Rampenlicht standen, sondern eher bescheiden unseren Dienst taten. Wir bildeten eine gelungene, zweckmäßige und gut durchdachte Konstruktion. Übrigens gibt es noch zwei Schwestern (38 1182 und 38 1772), die im Westen (auf der Teutoburger-Wald-Eisenbahn Ibbenbüren-Gütersloh) und Osten Deutschlands dampfen durften und die Erinnerung lebendig halten. Dieses Geschick war mir leider nicht beschieden.

### **Mein Lebenslauf**

Mein Betriebsbuch gibt genaue Auskunft über mein Leben von den ersten Fahrversuchen bis hin zur Ausmusterung.

"Geboren" wurde ich in der Berliner Maschinenfabrik des Louis Schwartzkopff unter der Fabriknummer 6210. Als "Kriegskind" kostete ich - ohne meinen Tender - 111.000 Reichsmark. Am 20.07.1917 wurde ich an die Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltung abgeliefert und sogleich unter der Bezeichnung "P 8 Münster 2445" in Dienst gestellt. Kein Wunder, denn im ersten Weltkrieg brauchte man Lokomotiven wie mich dringend.

Wer sich ein Bild von mir machen will: ich habe vier Laufräder mit einem Durchmesser von 1,00 m und sechs größere Treibräder mit einem Durchmesser von 1,75 m. Meine Höhe beträgt 4,55 m über der Schienenoberkante. Mein größter Kesselinnendurchmesser beträgt 1,60 m. Mit meinem vierachsigen Tender zusammen, dem unentbehrlichen Zusatzwagen für meine Nahrung aus 21,5 m<sup>3</sup> Wasser und 7 t Kohle, bin ich 18,6 m lang und wiege mit vollen Vorräten 120 Tonnen.

Ich besitze zwei Heißdampfzylinder, in denen sich die Dampfkraft entfaltet, die mittels des Gestänges meine Räder in Bewegung setzt. Meine Höchstgeschwindigkeit ist vorwärts auf 100 km/h und rückwärts auf 60 km/h angesetzt, meine Leistung beträgt 1180 Pferdestärken. Damit bin ich als "Mädchen für alles" gut geeignet für Eil- und Personenzüge, wie auch für Güterzüge auf Nebenbahnen.

Außer dem Dampfkessel, dem Rahmen, der Feuerung, dem Räderwerk, dem Führerhaus für Lokführer und Heizer und dem Tender gehören noch viele wichtige große und kleine Teile zu meiner Ausrüstung. Sie wollen alle gepflegt sein. Mein Fahrpersonal wie auch die Schlosser im Betriebswerk oder im Ausbesserungswerk haben immer genug zu tun, damit ich gut in Schuß bin. Wer gut schmiert, der gut fährt! Alles, was sich dreht oder bewegt, will gut geölt sein. Nach jeder längeren Reise müssen die Vorräte ergänzt werden: Öl, Wasser, Kohle. Meine Heimat ist immer ein Bahnbetriebswerk mit Lokschuppen, Wasserturm, Drehscheibe, Besandung, Bekohlung und Reparaturmöglichkeiten. In genau festgelegten Abständen muß ich ins große "Krankenhaus" für Lokomotiven, ins Ausbesserungswerk, wo ich auf Herz und Nieren, auf Kessel und Nieten geprüft werde. Manchmal werde ich dann komplett auseinandergenommen und nach Reinigung und Reparatur wieder zusammengesetzt. Die Folgen von Verschleiß, Rost und Beschädigungen müssen immer wieder beseitigt werden, damit ich gut funktionieren kann. Sechsmal habe ich in meinem Leben von den Firmen Schwartzkopff Henschel, AEG und Humboldt einen neuen Kessel erhalten. Mein Betriebsbuch gibt Auskunft über die verschiedensten Untersuchungen, Verbesserungen und Reparaturen, die man an mir vorgenommen hat. Zur Reichsbahnzeit bekam ich die großen "Ohren", die Windleitbleche. Meine Gasbeleuchtung wurde gegen eine elektrische ausgetauscht. Mein Lokpersonal bekam neue Stühle für den Führerstand und während der Kriegszeit Schutzvorrichtungen gegen Fliegerbeschuß und gegen Kälte. Ich mußte insgesamt 52mal in ein Ausbesserungswerk, das letzte Mal war es in Bremen (13.12.63-27.01.64), wo ich neue Radsätze, Pufferträger, Vorwärmer, Luft- und Speisepumpen erhielt. Der harte tagtägliche Dienst in fast einem halben Jahrhundert verlief natürlich nicht ohne Blessuren, doch wurde ich dabei nie in ein ernsthaftes Unglück verwickelt. Und das bei einer Laufleistung von fast 3 Millionen Kilometern! Das soll mir erstmal irgendein anderes Verkehrsmittel nachmachen!

Die Deutsche Reichsbahn gab mir eine neue Betriebsnummer. Fortan gehörte ich zur Gattung 38.10-40 und erhielt die Nummer 38 2069, die ich bis zu meinem Ende tragen sollte. Die Aufnahme in den Computer habe ich nicht mehr erlebt.

### **Viel gereist**

Von Deutschland habe ich viel gesehen, viele verschiedene Strecken, Bahnhöfe und Betriebswerke. Vom 01.02.1928 bis zum 08.04.1940 war Bremen meine Heimat. Während des Zweiten Weltkriegs hielt ich es dann bei keiner Heimatdienststelle

lange aus. So gelangte ich zwischen 1940 und 1943 zu folgenden Betriebswerken (Bw): Wesermünde, Seelze, Lehrte, Oebisfelde, Bremen Hbf, Nienburg/Weser, Magdeburg Hbf und wieder Bremen Hbf. In Bremen überlebte ich das Ende des Krieges und blieb dort bis 1949. Von 1949 bis 1959 wechselte ich zwischen Soest und Holzwickede. Dann gehörte ich nach Wanne-Eickel Hbf und wurde von dort 1960 nach Münster versetzt. Schließlich gelangte ich am 20.07.1962 - meinem 45. Geburtstag - zu meiner letzten Heimat, dem Bw Gronau (Westf).

### **Endstation Gronau**

Bis zu meiner Z-Stellung (der Zurückstellung von weiterer Ausbesserung und Verwendung) am 25.08.1965 verbrachte ich meinen Lebensabend vor Zügen auf den Strecken Gronau-Coesfeld-Dortmund, Rheine-Coesfeld-Oberhausen, Gronau-Münster. Lokführer und Heizer vom Betriebswerk Gronau und von der Außenstelle Coesfeld waren mit mir gut vertraut. Sie wußten, daß sie sich auf mich verlassen konnten. Ich zog zuverlässig Güter- und Personenzüge in Sonne und Regen, in Schnee und Eis durch das Münsterland, bis mich die rote V 100, meine Dieselnachfolgerin, verdrängte. 1992 wurde auch meine Nachfolgerin bereits ausmusterungsreif, doch nicht nur das: man wollte auch all die münsterländischen Strecken, die ich noch mit Volldampf befuhr, dichtmachen und abbauen. Gut, daß ich das nicht mehr erleben muß!

Ich denke gerne an die Zeiten, in denen ich Menschen zueinander bringen konnte, Berufstätige zur Dienststelle und nach Hause zurück beförderte, Güter verschiedenster Art von der Aufgabestelle zum Bestimmungsort brachte. An die harten Zeiten des ausgehenden 1. Weltkriegs, der Inflationszeit, des 2. Weltkriegs und des Wiederaufbaus. In Freud und Leid konnte ich für die Menschen meinen Dienst tun, sie selbst oder ihre Botschaften und Gaben befördern.

Bestimmt hätte ich mit Volldampf meinen 70., 80. oder 90. Geburtstag feiern können, doch daraus sollte durch Beschluß der Bundesbahnverwaltung nichts werden. Ich kam auf den Lokfriedhof. Schade!

Pater Dr. Daniel Hörnemann