

VOR 45 JAHREN: LETZTER P-8-DAMPF IN DER LÜNEBURGER HEIDE

In den 1960er Jahren war der Gesamt-Bestand an betriebsfähigen Dampflokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn noch von recht vielen Baureihen gekennzeichnet. Auch Maschinen aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg und dem Beginn der 1920er Jahre gehörten noch in nicht mal geringer Anzahl dazu. Das änderte sich mit dem Beginn der 1970er Jahre schnell und rapide. Massive Neubeschaffungen von Diesel- und Elektrolokomotiven machten die Kolleginnen der Dampftraktion mehr und mehr entbehrlich, so daß sich die DB nun schnell und vermehrt vor allem von ihren Dampfzügen älterer Bauart trennen konnte. Das betraf vor allem Lokomotiven aus der sogenannten „Länderbahnzeit“, also der Ära vor 1920, die noch von den deutschen Länder-Staatsbahnen und ihren Dampflok-Entwicklungen geprägt war. Insbesondere Maschinen aus einstigen Beständen der Preußischen Staatsbahn machten sich bei der Deutschen Bundesbahn am Beginn der 1970er Jahre noch nützlich. Diese wollte die sich damals mehr und mehr modern präsentierende Deutsche Bundesbahn nun endlich loswerden. Weitere Diesellok-Beschaffungen unterstützten dieses Vorhaben. Ebenso weitere Strecken-Elektrifizierungen, die auch Diesellokomotiven zur Ablösung von Dampflokomotiven auf fahrdrahtlosen Bahnlinien freisetzen.

Das alles bewirkte, daß die DB die letzten aktiven Dampflokomotiven aus Länderbahnära und preußischen Vorgängerzeiten bis Ende 1974 aus dem Betrieb nehmen konnte - drei Jahre vor dem endgültigen Dampfloke bei der DB. Die letzten ihrer „Länderbahn“-Maschinen aus der Zeit vor 1920 dampften am Ende von 1974 noch in Süddeutschland und hier in Baden-Württemberg herum. Dazu gehörten auch letzte betriebsfähige Vertreterinnen des einstigen legendären preußischen Loktyps „P 8“, von dem zwischen 1906 und 1923 insgesamt 4.000 Lokomotiven gebaut wurden. Viele von ihnen (insg. 1.200 Maschinen) gingen nach 1945 auf die Deutsche Bundesbahn über und stellten hier anschließend noch auf viele Jahre hinaus den Bahnbetrieb umfangreich sicher. Dieses unter der Baureihen-Bezeichnung 38.10 (bis Ende 1967) bzw. 038 (ab Anfang 1968).

In den 1960er Jahren begann in Folge der Neubeschaffung von zahlreichen Diesel- und Elektrolokomotiven aber bei der DB eine rapide Ausmusterung von P-8-Dampfzügen. Bis 1962 hatte sich der Bestand noch aktiver 38er-Maschinen hier bereits halbiert und 1966 war er auf etwas über 90 Lokomotiven zusammen geschmolzen. Ende 1970 verfügte die DB über gerade nochmal neun derartige Lokomotiven, die inzwischen unter der Baureihen-Bezeichnung 038 liefen; nun alle im Bw Tübingen konzentriert! Zwei Jahre später verfügte dieses Bw nur noch über drei betriebsfähige P-8-Maschinen: 038 382, 711 und 772. Auch ihr Einsatzende schien nicht mehr fern; aber es zog sich doch noch mehrere Monate hin.

Für das letzte aktive 038-Trio der DB vollzog sich 1973 sogar noch ein Bw Wechsel vom Bw Tübingen ins benachbarte Bw Rottweil. Hier wurde aber 038 382 am 20.4.1974 aus den Betrieb genommen. Vorher hatte dieses Schicksal bereits im Febr. 1974 auch 038 711 ereilt, so daß ab dem Frühjahr 1974 die Lok 038 772 die einzige und letzte Aktiv-P-8 bei der DB darstellte. Das Bw Rottweil setzte diese Lok aber immer noch planmäßig ein. Bis die DB auch sie am 5.12.1974 aus den Betrieb nahm, womit auch bei ihr der P-8-Einsatz beendet wurde.

Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR, auf die 700 Maschinen der Baur. 38.10 übergingen, endete der P-8-Einsatz nach umfangreichen Ausmusterungen (besonders ab 1969) bereits 1971.

Mit dem zunehmenden Ende der P-8-Ära bei der DB wuchsen auch die Bemühungen unter den Eisenbahnfreunden für eine museale Erhaltung letzter noch vorhandener 38er-Maschinen über ihr Ende bei der DB hinaus. Kein einfaches Vorhaben. Es gab zwar in der damaligen Bundesrepublik bereits Vereine, die historische Dampflokomotiven betriebsfähig erhielten und sogar seit der zweiten Hälfte der 1960er Jahre auf eigenen Strecken museumsbahnmäßig vor ebenfalls eigenen Zügen einsetzten; aber es handelte sich bei diesen Lokomotiven meistens um kleinere Maschinen, deren Erhaltungsaufwand auch von den Kosten her noch gerade zu bewältigen und vertretbar war. An Kaliber wie die vom Typ „P 8“ hatte sich noch niemand heran getraut. Schon gar nicht, um sie betriebsfähig zu erhalten.

Aber in der Mitte der 1970er Jahre eilte die Zeit zur weiteren und musealen Erhaltung auch von größeren Dampflokomotiven immer mehr. Da gab es dann in dieser Szene auch schnell und plötzlich Initiativen von Einzelpersonen.

Eine davon bildete die des Hamburger Eisenbahnfreundes Walter Greiffenberger, der 1975 eine der letzten P-8-Dampflokomotiven bei der DB mit persönl. Finanzmitteln kaufte. Greiffenberger war bereits damals in der auch langsam in Hamburg entstandenen Museumsbahn-Szene und hier vor allem im Hamburger Verein „Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.“ (VVM) aktiv. Dieser Verein verfügte am Beginn der 1970er Jahre bereits über eine beachtliche Sammlung historischer Schienenfahrzeuge. In die wollte er die von W. Greiffenberger erworbene P-8-Maschine integrieren. Zumindest in nicht betriebsfähiger Form als Anschauungs- und Ausstellungsobjekt. Immerhin prägten P-8-Lokomotiven auch ein gewaltiges Stück norddeutscher und speziell Hamburger Eisenbahngeschichte. Eine P-8-Lok gehörte deshalb zur Hamburger VVM-Fahrzeug-Sammlung unbedingt dazu. Mit Walter Greiffenberger's P-8-Ankauf trat dieses Vorhaben in greifbare Nähe.

Bei der P-8-Maschine, die er von der DB erwarb, handelte es sich genau um die Lok 38 1772 bzw. 038 772- und damit um die letzte betriebsfähige 038-Maschine der DB, die von ihr am 5.12.1974 im Bw Rottweil aus dem regulären Betrieb genommen wurde. Danach zog dieser letzte P-8-Moikaner der DB noch zwei Abschieds-Sonderzüge für den 38er-Betrieb bei der DB. Deren Fahrt wurde von den „Eisenbahn-Freunden Zollernbahn e. V.“ (EFZ) organisiert und durchgeführt.

Den ersten von diesen EFZ-Zügen beförderte die Dampflokomotive 038 772 am 29.12.1974 von Stuttgart über Tübingen; Sigmaringen und Rottweil zurück nach Stuttgart, den zweiten am 31.12.1974 von Stuttgart über Rottweil, Singen und Schaffhausen nach Basel und zurück.

Bereits 1972 hatte es mehrere P-8-Abschiedsfahrten auf dem damaligen DB-Netz und über dieses hinaus gegeben. Für deren Züge kam vor allem die damals noch vorhandene DB-Lok 038 382 zum Einsatz, die seinerzeit im Bw Tübingen stationiert war, für den Einsatz von P-8-Abschiedszügen aber nochmal weit über baden-württembergische Grenzen hinaus kam. Das seinerzeit auch nach Norddeutschland, wo das o.a. P-8-Dampffross damals ebenfalls Sonderzüge ab Hannover und Hamburg beförderte.

Die Fahrten der erwähnten P-8-Abschiedszüge des Jahres 1972 wurden von verschiedenen Eisenbahnfreund-Vereinen organisiert und durchgeführt. Das tatsächliche P-8-Ende sollte sich unberührt davon aber noch bis zum Ende des Jahres 1974 hinziehen.

Das auch durch die Ölkrise des Jahres 1973, in der auch die letzten Kohle-Dampflokomotiven der DB nochmal gewisse Daseins-Berechtigung erhielten. Incl. des damals noch im Bw Rottweil vorhandenen P-8-Trios.

Obwohl einst von der preußischen KPEV entwickelt und von ihr mehr auf den Einsatz in Nord-, Ost- und Westdeutschland fixierten Lokreihe P8, waren deren letzte Vertreterinnen bei d. DB ab 1967 nur noch in Süddeutschland im Einsatz, wo sich dann ja Ende 1974 auch das endgültige P-8-Finale bei der DB vollzog.

Kurz danach, genau am 20.1.1975 erwarb der Hamburger Eisenbahnfreund Walter Greiffenberger die letzte DB-38er, also Lok 038 772. Als die DB sie kurz zuvor abstellte, verfügte diese Lok noch über gültige Lauf- und Betriebsfristen. Ihr neuer Eigentümer Greiffenberger wollte sie in die VVM-Schienenfahrzeug-Sammlung in Hamburg integrieren. Hier genau in den Standort von einem Teil von dieser Sammlung: Den bildete für ihre Eisenbahn-Exponate 1975 das ehemalige Bw Hamburg-Rothenburgsort.

Um die Dampflok 038 772 von ihrem bisherigen Standort, dem DB-Bw Rottweil ins Museums-Bw Hamburg-Rothenburgsort überführen zu können, war es von Vorteil, das diese Lok am Beginn von 1975 noch über gültige Betriebs-, Einsatz- und Lauf-Fristen verfügte und ihre Überführung von Süd- nach Norddeutschland zumindest teilweise unter eigener Kraft erfolgen konnte, was auch so geschah. Das war zum größten Teil in Lz-Fahrt, aber nicht nur.

Sogar einen Sonderzug beförderte das P-8-Dampfross im Verlauf ihrer Überführungstour vom Bw Rottweil ins Bw Hamburg-Rothenburgsort. Anfang 1975 noch - und das sogar in Norddeutschland. Der seinerzeit ebenfalls noch sehr rührige und agile Verein „Eisenbahnfreunde Hannover e. V.“ (EFH) nutzte die Gunst der Stunde und bespannte einen Sonderzug mit der Lok 038 772, deren Überführungsrouten von Rottweil nach Hamburg auch Hannover berührte. Ab hier bewegte sich diese Lok nicht mehr in Lz-Tour, sondern sie beförderte ab Hannover am Samstag, d. 15.2.1975 einen sehr gut besetzten Sonderzug, der vollständig aus alten DB Eil- und Schnellzugwagen bestand.

Dieser Sonderzug setzte sich mit seiner Zuglok 038 772 bzw. 38 1772 am Morgen des 15.2.1975 um 8.05 Uhr in Hannover Hbf in Bewegung. Schon im Bw Rottweil war die o.a. P8 äußerlich mit Aufschriften versehen worden, die auf ihren (zumindest vorerst) letzten Einsatz hinwiesen. Mit diesen Aufschriften präsentierte sich diese Lok auch vor dem EFH-Sonderzug von Hannover, der in Langenhagen auf sie sogen. „Heidebahn“ nach Walsrode, Soltau und Buchholz/Nordheide überging. Diese eingleisige und nicht elektrifizierte Hauptbahnstrecke, die mitten durch die Lüneburger Heide hindurch führt, bildete bis zum Beginn der 1960er Jahre ein klassisches P-8-Einsatzgebiet. Daran erinnerte auch der Sonderzug, der mit Lok 38 1772 am Morgen des 15.2.1975 auf dem Gleis der „Heidebahn“ von Langenhagen bis Soltau dampfte.

In Soltau legte dieser Sonderzug eine längere Pause ein. Die konnte auch zur kurzen Ergänzungsfahrt mit einem zweiten Sonderzug genutzt werden. Der rollte vom Soltauer DB-Bhf. aus auf den Gleisen der angrenzenden Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) bis zu deren an der OHE-Strecke Soltau – Celle gelegenen und 14 km vor Soltau entfernten Haltepunkt mit dem klangvollen Namen „Klein Amerika“.

Dieser Sonderzug bestand aus der damaligen OHE-Diesellok 40 061 (dreiachsig, 400 PS, gebaut 1959 bei d. Deutz-Werken für die OHE und drei Triebwagen-Beiwagen der OHE (bei d. OHE als „Triebwagen-Anhänger“ bezeichnet), die 1975 ja auch noch etwas Regel-Personenverkehr betrieben.

Nachdem der o.a. Zusatz- und Ergänzung-Sonderzug von „Klein Amerika“ aus nach Soltau zurück gekehrt war, wartete auch hier schon der Haupt-Sonderzug mit seiner Dampflok 38 1772 auf die Weiterfahrt. Das genannte P-8-Dampffross war während seiner Soltauer Pause im ehem. 1975 noch eine Bw-Außenstelle bildenden Bahnbetriebswerk Soltau mit Kohle und Wasser versorgt worden. Dieses Bw beheimatete einst auch einige 38er-Maschinen, die auf den angrenzenden Strecken der DB zum Einsatz kamen. 1975 war hier der Dampflokeneinsatz zumindest im Personenverkehr allerdings längst beendet. Umso mehr bildete der EFH-Sonderzug hier nicht zuletzt auch wegen seiner Altbau-Reisezugwagen einen echten Hingucker.

Von Soltau aus fuhr dieser nostalgische Sonderzug auf dem Gleis der sogen. „Amerikalinie“ über Munster/Oertze abermals quer durch die Lüneburger Heide hindurch bis Uelzen weiter. Hier verließ die künftige Museumslok 38 1772 diesen Sonderzug. Seine Wagen und seine nicht wenigen Passagiere begaben sich von Uelzen aus im Schlepp der im Bw Ottbergen beheimateten DB-Dampflok 044 696 zurück über Celle nach Hannover Hbf, wo die beschriebene und gelungene Sonderzugfahrt als P-8-Abschied in der Lüneburger Heide ihr Ende fand.

Hatte die Hauptlok dieser Fahrt, 38 1772, nochmal geradezu glamourös und viel beachtet, am Ende ihrer Überführungstour Rottweil – Hamburg sogar noch einen Sonderzug befördern dürfen, gestaltete sich der allerletzte Teil dieser Tour für die o.a. P 8 alles andere als glamourös. In dem sich nördlich von Uelzen 1975 erstreckenden Netzgebiet der Bundesbahndirektion Hamburg gab es zum damaligen Zeitpunkt bereits ein absolutes Verbot für den Einsatz von Dampflokomotiven mit eigener Kraft. Was Ende 1977 (bis in die 1980er Jahre hinein) für alle Strecken der DB gültig wurde, war also 1975 bereits im Gebiet der BD Hamburg gängige und streng praktizierte Praxis. In der BD Hamburg war am 1.6.1973 letzter Dampflokbetrieb zu Ende gegangen. Danach wollte man hier derartigen Betrieb auch im Sonderfällen nicht mehr haben. Was auch für die Überführungs-Tour von Dampflok 38 1772 bzw. 038 772 nach Hamburg-Rothenburgsort galt.

Diese Lok mußte also nach der Beförderung des EFH-Sonderzuges von Hannover über Soltau nach Uelzen im Bw Uelzen in kalten Zustand versetzt und danach von einer Elektro- oder Diesellok ins Gebiet der angrenzenden BD Hamburg und dort bis Hmb-Rothenburgsort geschleppt werden, was auch so geschah.

In Hamburg wurde diese Lok dann zunächst wie vorgesehen Leihgabe in der VVM-Fahrzeugsammlung. Ab 1983 übereignete Eigentümer Walter Greiffenberger seine Maschine 38 1772 auch an verschiedene andere Vereine und Gruppierungen- von 1983 bis 1993 unter anderem auch an den EK. Der sorgte 1983 für eine betriebsfähige Wiederherrichtung dieser Lok, die danach zunächst auf verschiedenen bundesdeutschen Privatbahnstrecken dampfte, ab 1985 dann auch mit Sonderzügen auf dem DB-Netz. Den betriebsfähigen Status verlor die Lok 38 1772 im Dezember 1993.

Danach wurde sie nacheinander „kaltes“ Ausstellungsstück in den Eisenbahn-Museen in Dieringhausen (bis März 2002) und Siegen (bis Juni 2015).

Im Juni 2015 übereignete Eigentümer Walter Greiffenberger seine Museums-Lok 38 1772 als Leihgabe der Museumseisenbahn Hanau, die sie seither im ehem. Bw Hanau ausstellt. 2018 übertrug der o.a. Eigentümer seine Eigentumsrechte an Lok 38 1772 auf die von ihm gegründete Stiftung SNdB (Unterstützung d. SDE-Stiftung Deutsche Eisenbahn). Am momentanen Heimat-Standort und dem weiterhin unbetriebsfähigen Status dieser Lok änderte das aber nichts.

Auf der „Heidebahn“, auf deren Gleis 38 1772 mit dem beschriebenen EFH-Sonderzug am 15.2.1975 von Hannover nach Soltau dampfte, verkehren im Personenverkehr heute nur noch Diesellokomotiven, die das Unternehmen „ERIXX“ hier einsetzt. Gleiches gilt für die Strecke Uelzen – Soltau. Sowohl sie als auch die „Heidebahn“ gehören aber noch zum DB-Netz. Sonderzüge rollen hier nur noch sehr selten.

Die Eisenbahnfreunde Hannover e. V. setzen ohnehin keine Sonderzüge in größerem Umfang mehr ein- schon gar nicht mehr solche wie den am 15.2.1975.

Die Diesellok 40 061 der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) wurde von diesem Unternehmen 1979 nach Italien verkauft, wo sie Privatbahn-, Werk- oder Bauzuglokomotive wurde. Die OHE-Strecke Celle – Soltau ist heute noch vorhanden. Anders als auf anderen Strecken d. OHE-Netzes, wo noch Museums- und Touristenverkehr Personenzüge rollen, ist das auf der Strecke Celle – Soltau nicht der Fall. Der Güterzugverkehr wird hier von DB Cargo oder OHE-externen Privat-Unternehmen abgewickelt. Die OHE selbst verfügen heute über fast keine Lokomotiven mehr.

Die Dampflokomotive 044 696 wurde von der DB noch 1975 ausgemustert und anschließend verschrottet.

Von den einst 4.000 P-8-Lokomotiven sind 25 Maschinen museal erhalten geblieben. Die meisten davon in Deutschland. Von den 25 Museums-P-8 sind derzeit noch drei betriebsfähig (alle in Deutschland): 38 1772 gehört wie schon erwähnt nicht mehr zu den betriebsfähigen Museums-P-8.

Michael Hecht

VOR 45 JAHREN: LETZTER P-8-DAMPF IN DER LÜNEBURGER HEIDE

Das neben stehende Bild zeigt die Dampflok 038 772, die am 15.2.1975 (SA) den Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. (EFH) von Hannover nach Soltau beförderte, während der Fahrt vor diesem Sonderzug in dem zur als 'Heidebahn' bekannten Bahnlinie Langenhagen-Soltau gehörenden Bahnhof Schwarmstedt. Das Bild darunter zeigt die Anschriften, die diese Lok für ihre Verabschiedung aus längerem Bundes- und Staatsbahndienst erhalten hatte. Am Führerhaus machte aber ein Schriftzug auch deutlich, daß sie zum o.a. Fahrt- u. Aufnahmezeitpunkt DB-mäßig als 'Ausgemustert' galt, obwohl Lok 038 772 noch über gültige Einsatz-, Lauf- u. Betriebsfristen verfügte und deshalb auch noch mit eigener Kraft sowie unter Dampf zum Einsatz und deshalb auch den o. a. Sonderzug befördern konnte. Den brachte sie zunächst von Hannover nach Soltau, wo sie d. Bw-Außenstelle aufsuchte. Was das untere Bild zeigt. Die dafür notwendige Solo-Rangierfahrt des Dampfrosses führte durch den Ostbereich des Soltauer DB-Personenbahnhofes und hier auch an den Fahrzeugen des Sonderzuges vorbei, die den Ergänzungs-Sonderzug auf OHE-Gleisen bildeten. Diese Fahrzeuge sind im rechten Bildteil zu sehen

Fotos:
Michael Hecht.



In Ergänzung zum Dampf-
 -Haupt-Sonderzug Han-
 nover-Soltau setzten
 d. Eisenbahnfreunde
 Hannover e. V. (EFH)
 am 15.2.1975 noch ein-
 nen Ergänzungs-Sonder-
 zug ein, der von Solt-
 tau aus eine Teilstre-
 cke dar zu den
 Osthannoverschen
 Eisenbahnen AG
 (OHE) gehörenden
 Bahnlinie Soltau-
 Celle befuhr - genau
 von Soltau bis zum
 dem zu dieser Bahn-
 linie gehörenden
 Haltepunkt 'KLEIN
 AMERIKA'. Dieser
 Ergänzungs-Sonder-
 zug bestand aus d.
 seinerzeitigen OHE-
 Diesellok 40 061 u.
 vier VB-Fahrzeugen
 (bei d. OHE 'Trieb-
 wagen-Anhänger' bzw.
 TA genannt, teilwei-
 se ehem. Plattform-
 Bi-Personenwagen).
 Die neben stehenden
 Bilder zeigen den
 o. a. Ergänzungs-
 Sonderzug oben vor
 seiner Abfahrt nach
 Klein Amerika, da-
 runter im Bhf.
 Wietzendorf und
 ganz unten an
 seinem Zielpunkt,
 dem Haltepunkt
 'Klein Amerika'.
 In dem gab es zum
 Aufnahmezeitpkt.
 sogar noch etwas
 OHE-Plan-Personen-
 verkehr, der sich
 aber nur noch auf
 ein einziges werk-
 tägl. Triebwagen-
 Paar beschränkte,
 das aber im Mai
 1975 ebenfalls
 entfiel.
 Der abgebildete
 EFH-Sonderzug fuhr
 von Klein Amerika
 nach Soltau zur.
 Wegen fehlender Lok-
 umsetz-Möglichkeit
 im Hp. Kl. Amerika
 mußten seine Wg.
 von d. Lok ins be-
 nachbarte Wietzen-
 dorf zurück ge-
 schoben werden, wo
 dann der Lokumlauf
 stattfand.



Fotos: Michael Hecht.



Auf die beschriebene Weise hielten sich am 15.2.1975 im DR-Personenbahnhof der Heide-Kreisstadt Soltau zeitweise zwei Sonderzüge zugleich auf. Aber auch der planmäßige Personenverkehr lief natürlich auch in diesem Bhf. außerhalb von seinen Sonderzug-Besuchen an diesem Februar-Sa von 1975 weiter. Das unter anderem mit dem oben abgebildeten DB-Diesellokomotive 628 010, der damals als Nahverkehrszug (Nt) von Uelzen über Soltau nach Bremen auf der sogen. 'Amerikalinie' fuhr. Die Lokomotiven der Baureihe 628.0 waren zum Aufnahme-Zeitpunkt bei der DB noch ganz neu und vier Fahrzeuge der insgesamt zwanzig 628.0-Einheiten wurden ab November 1974 im Bw Braunschweig stationiert, das diese Lokomotiven auch im Personenverkehr von Uelzen nach Bremen und umgek. einsetzte. Die 628.0-Fahrzeuge blieben im o. a. Bw bis zum Mai 1980. Die zweimotorigen Doppel-Lokomotiven der Bauart 628.0 bewährten sich bei der DB recht gut. Die DB verzichtete aber auf eine umfangreichere Beschaffung und gab der einmotorigen 628.2-Version den Vorzug, die dann in den 1980er-Jahren in größeren Stückzahlen beschafft wurde. Von den 628.0-Vorläufern fahren bei der DB keine mehr. Vom letzten dieser Lokomotiven trennte sich die DB Anfang Januar 2005. Danach wurden einige 628.0-Einheiten nach Polen verkauft, wo sie anschl. weiterhin im Regionalzug-Verkehr zum Einsatz kamen. 628 010 ist auf dem oberen Bild in Soltau neben den Wagen des EFH-Sonderzuges von Hannover zu sehen. Dieser Sonderzug fuhr von Soltau aus wieder nach Hannover zurück und ist auf dem unteren Bild vor seiner Abfahrt nach dorthin im DB-Bhf. Soltau zu sehen.

Fotos: Michael Hecht.

Das obere der nebeh stehenden Bilder zeigt den Ergänzg.-Sonderzug, der im Verlauf der EFH-Haupt-Sonderzugfahrt am 15.2.1975 von Soltau aus auf OFE-Gleisen z. Einsatz kam, bei seiner Vorbereitung für diese im West-Vorfeld vom DB-Pbf Soltau. Sonderzug-Lok 40 061 d. OHE ist gerade dabei einen Lokumlauf zu tätigen. Im linken Teil des genannten Bildes ist eine DB-Dampflok der Baur. 50 im Bereich der Bw-Außenstelle Soltau zu sehen, die zum Aufnl-Zeitpunkt noch immer von Dampflokomotiven des Bw Uelzen (zu dem diese Außenstelle auch gehörte) aufgesucht wurde. Diese Maschinen kamen seinerzeit noch im planmäßig im Güterverkehr von Uelzen aus nach Soltau. Ganz im Hintergrund ist im o. a. Bhf.-Vorfeld eine DB-Diesellok der Baur. 212 vom Bw Hannover erkennbar. Diese Maschinen zogen lokale Personenzüge von Hannover nach Soltau und umgek. Heute fahren in den Soltauer DB-Pbf nur noch Dieseltriebwg. des Unternehmens 'erixx'. In der Szene des obersten Bildes durfte sogar mit Erlaubnis und in Zugpause das Gleisvorfeld außerhalb d. Bahnsteige betreten werden. Über die Bahnsteiggrenze hinaus stauten sich auch die Schaulustigen, die am 15.2.1975 miterlebten, wie sich Dampflok 038 772 nach Bw-Aufenthalt an die Wg. d.EFH-Sonderzuges rangierte.



Fotos: Michael Hecht.

Der EFH-Sonderzug, der am 15.2.1975 von Soltau aus zurück nach Hannover rollte, fuhr auf seiner Rücktour über Uelzen und Celle und ist während dieser Fahrt auf dem oberen und mittleren der nebenstehenden Bilder während eines Fotohaltes in dem zur Strecke Soltau-Uelzen gehörenden Bhf. der Heidestadt Munster (Örtze) zu sehen. Auf dieser zur 'Amerika-Linie' (benannt so wegen ihren einstigen vielen Auswanderer-Züge, die auf ihrem Gleis nach Bremen rollten) gehörenden Strecke wurde der o. a. Sonderzug noch von der kurz vor ihrem Status einer künftigen Museums-Maschine stehenden Dampflok 038 772 (danach bald wieder als 38 1772 bezeichnet) befördert. In Uelzen übernahm diesen Sonderzug d. DB-Dampflok 044 696, (Bw Ottbergen), um ihn für seine Restfahrt bis Hannover zu übernehmen. Das untere Bild zeigt ihn mit der Lok 044 696 im Personenbhf. Uelzen.

Fotos:
Michael Hecht.



Nachdem die ehem. Staatsbahn-Lok 38 1772 (die bei d. Deutschen Bundesbahn von 1968 bis 1974 unter der Nr. 038 772 lief) 1975 in die historische Eisenbahn-Fahrzeugsammlung des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. (VVM) in Hamburg integriert wurde, war sie anschließend als Museumslok und Ausstellungs-Exponat auch an versch. Bundesbahn-Veranstaltungen jener Zeit in d. Bundesbahndirektion Hamburg beteiligt. Auf

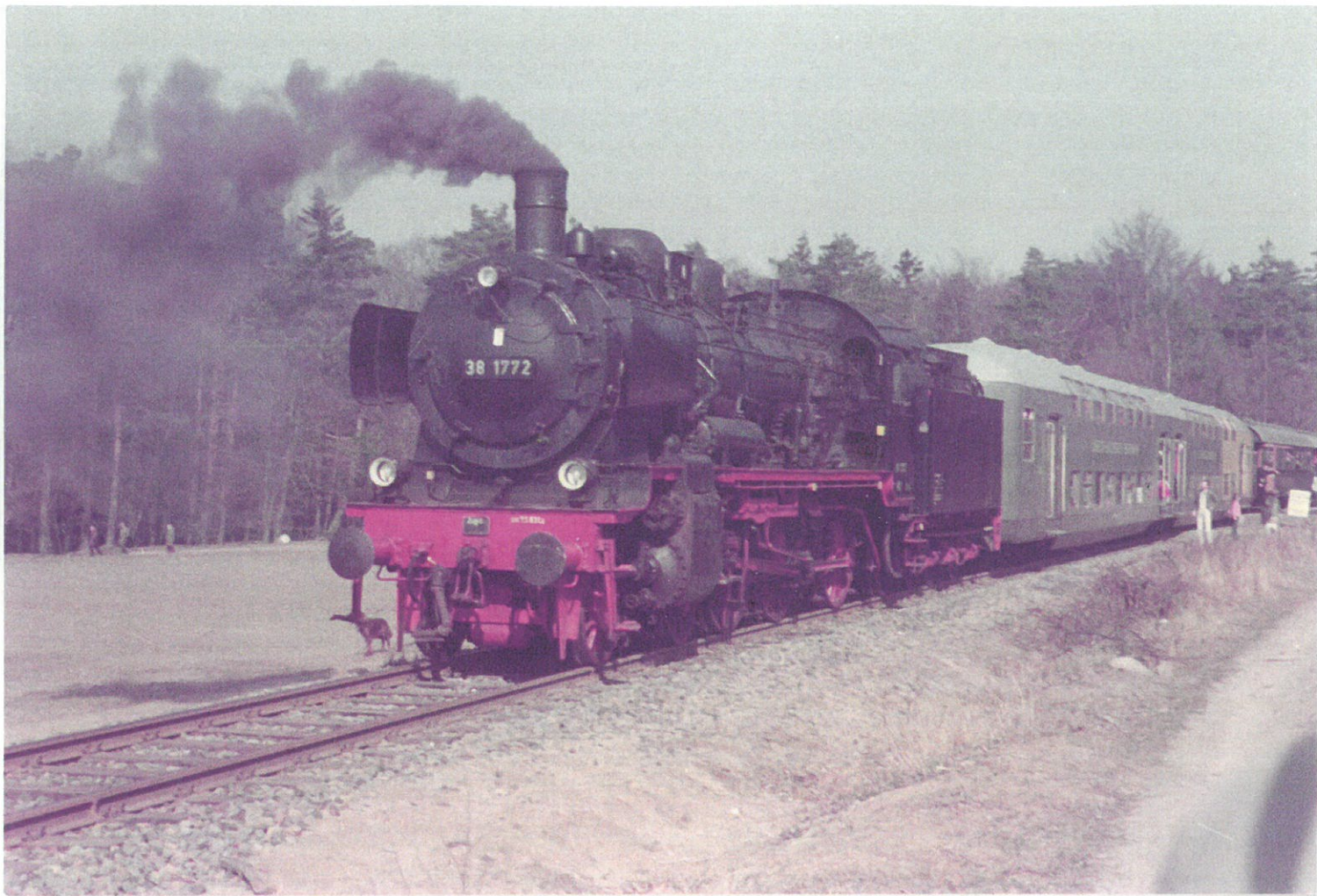


Fahrzeugausstellungen wurde sie als Erinnerungsstück an die 'gute, alte', in dieser Bundesbahndirektion damals und dann auch 1977 bei DB überhaupt zu Ende gegangenen Dampflokzeit präsentiert. Das allerdings nicht unter Dampf, sondern nur im kalten Zustand. In dem zeigte sich Lok 38 1772 (die beim VVM wieder ihre alte Nr. zurück erhalten hatte) 1976 und 1980 auch auf Fahrzeugausstellungen und Bahnhofsfesten im Lübecker Hbf, auf denen die genannte Lok des preußischen P-8-Typs auch auf den neben stehenden Bildern zu sehen ist. Auf dem oberen dieser Bilder präsentiert sie sich am



15.10.1976 auf der DB-Veranstaltung, die damals zum 125-jährigen Bestehen der Eisenbahn in Lübeck im dortigen Hbf stattfand, zusammen mit einem Doppelstockwagen der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), d. damals zwar auch schon historischen Wert besaß, aber zum Aufnahmezeitpunkt sogar noch im Regelbetrieb in DB-Eilzügen der Strecke Lübeck-Hamburg als Verstärkungswagen verwendet wurde. Genau handelte es sich um den DB-Doppelstockwagen Nr. 20 800, der 1936 und 1937 bei der LBE unter anderen Nr. 1 ebenfalls auf dieser Strecke im Schnellverkehr zum Einsatz kam. Auf dem unteren Bild nahm die Museums-Dampflok 38 1772 in Lübeck Hbf an einer DB-Fahrzeugausstellung teil, die hier vom 16. bis zum 18. Mai 1980 (vor aktuell genau 40 Jahren also !) anl. der damals in Lübeck durchgeführten Tagung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) stattfand. An diesen Tagen stand 38 1772 zusammen mit der ebenfalls (auch heute noch) museal erhaltenen Dampflok 78 468 auf Gleis 1 in Lübeck Hbf.

Nach 1980 kamen Dampflokomotiven des P-8-Typs auch im kalten Zustand und als Museums-Maschinen nie wieder nach Lübeck. Auch nicht zur Teilnahme an weiteren, aber nun immer seltener werdenden Fahrzeugausstellungen und Bahnhofsfesten und auch nicht als betriebsfähige Dampflokomotiven, als diese wieder Sonderzüge auf dem DB-Netz ziehen durften. Da kam fast alles an Schienen-Dampfer nach Lübeck - sogar 'Exoten' wie eine 'Bergkönigin' der Baureihe 95. Eine P 8 kam aber nicht mehr nach Lübeck. Auch 38 1772 nicht mehr. Die ebenfalls abgebildete Maschine 78 468 schon - und das sogar unter Dampf.



Als auch die Museums-Dampflokomotive 38 1772 im Jahre 1983 wieder betriebsfähig hergerichtet wurde und nun f. mehrere Jahre lang wieder mit eigener Kraft und unter Dampf im Einsatz stehen konnte, fuhr sie immerhin im März 1984 mit einem Stück rollender Lübecker Eisenbahngeschichte zusammen, wengleich auch nicht in Lübeck oder im Umland der Trave-Hansestadt. Gemeint ist der Doppelstockwagen Nr. 8 der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der seit 1978 vom Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) in Lübeck sowohl museal als auch betriebsfähig erhalten wurde. Dabei war dieser historische Doppeldecker in seiner VLV-Zeit auch sehr viel außerhalb von Lübeck unterwegs und im März 1984 unter anderem für öffentl. Sonderzugfahrten, die damals auf der Strecke der 'Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn GmbH' (BEH) mit dem VLV-Doppelstockwagen und der historischen Dampflokomotive 38 1772 durchgeführt wurden. Die dampfte inzwischen wieder, konnte aber 1984 nicht mit eigener Kraft das Streckennetz der DB befahren, weil hier seinerzeit ein absolutes Verbot für die Fahrt von Dampflokomotiven mit eigener Kraft und unter Dampf bestand. Die Lok 38 1772 zog daher in jener Zeit Sonderzüge auf verschiedenen Strecken von bundesdeutschen Privatbahn-Unternehmen oder auf denen von Museumsbahnen. So auch auf d. Bahnlinie d. EHE in der Nähe von Hamburg. Dort ist sie mit dem VLV-Doppelstockwagen am 31.3.1984 in der reizvollen Landschaft der 'Stader Geest' auf der Fahrt von Buxtehude nach Harsefeld zu sehen. Seit 1983 befand sich d. Museums-Dampflokomotive 38 1772 mehr in der Obhut vom VVM in Hamburg, sondern nun für viele Jahre lang in d. Pflege vom 'Eisenbahn-Kurier' (EK), der hierfür vor allem im Betriebswerk in Lengerich in Westfalen sorgte. Und ebenso für die betriebsfähige Aufarbeitung dieses interessanten P-8-Dampffrosses, das danach wieder für längere Zeit unter eigener Kraft fuhr.

Foto: Michael Hecht.

1985 erhielt die Museums-Dampflok 38 1772 Windleitbleche in alter P-8-Bauart. Sie ersetzen bei dieser Lok deren vorherige Windleitbleche der Bauart 'Witte', mit der die DB ihre 38er-Maschinen ab 1950 nach und nach sämtlich ausstattete. Mit den alten P-8-Windleitblechen der Originalbauart wirkte die o. a. Museums-Dampflok nun noch historischer und sie nahm in dieser Ausstattung 1985 auch an den DB-Fahrzeugparaden zur Feier des 150-jährigen Bestehens der Eisenbahn in Deutschland in Nürnberg teil. Ebenfalls mit den alten Windleitblechen kam die damals noch weiterhin vom Eisenbahn-Kurier (EK) betreute Lok 38 1772 ein weiteres Mal an drei Wochenenden im September und Oktober vom Jahr 1986 für öffentliche Sonderzugfahrten auf der Strecke Buxtehude-Harsefeld der 'Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn GmbH' (BHE) zum Einsatz. Dort ist die Museums-Dampflok 38 1772 in der o. a. Zeit im BHE-Bhf. in Harsefeld auf den neben stehenden Bildern zu sehen. Das auch mit dem historischen Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), der 1986 noch dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde gehörte und von ihm in Lübeck sowohl museal als auch betriebsfähig erhalten wurde. Dieser Wagen lief in den meisten P-8-Sonderzügen mit, die im Sept. und Okt. 1986 auf der BHE-Strecke rollten und dampften.

Fotos:
Michael Hecht.



Die neben stehenden Bilder zeigen die EK-Museums-Dampflokomotive 38 1772 im September 1986 während der Sonderzugfahrten, die diese Maschine damals zusammen mit dem hist. Doppelstockwagen Nr. 8 der ehem. Lübeck-Büchener Eisenbahn (der damals dem Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. gehörte) auf der Strecke Buxtehude-Harsefeld der 'Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn GmbH' (BHE) absolvierte im Verlauf dieser quer durch die landschaftl. schöne 'Stader Geest' führenden Strecke. Am 2.7.1993 ging die BHE in den 'Eisenbahnen und Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH' (EVB) auf. Seit 1969 diente die BHE-Strecke nur noch d. Güterverkehr. Ab 1978 kamen aber auch Museumsbahnzüge an bestimmten Wochenenden hinzu. Die EVB führten auf d. Strecke Buxtehude-Harsefeld im Herbst 1993 wieder regelmäßigen Personenverkehr ein und machten sie damals zum Bestandteil ihrer heute noch bestehenden Regionalbahn von Buxtehude nach Bremerhaven. Hier fahren heute moderne LINT-Diesellokomotiven d. EVB.



Die EK-Museums-Dampflokomotive 38 1772 erhielt nach einer Entgleisung im Jahre 1987, bei der ihr Kastentender schwer beschädigt wurde, einen Wannentender - so, wie sie viele 38er-Maschinen ab 1950 von der Deutschen Bundesbahn als Ersatz für die mehr und mehr veralteten Kastentender erhielten. Bei der Museumslok 38 1772 hatte diese späte Wannentender-Ausrüstung zur Folge, daß sie erneut mit Witte-Windleitblechen versehen werden mußte; denn nur 38er-Maschinen mit derartigen Windleitblechen erhielten Wannentender, bei denen es sich um solche von ausgemusterten Kriegslokomotiven der Baureihe 52 handelte. Der betriebsfähige Status der Museumslok 38 1772 endete 1993 und damit auch die Pflege dieser Lok durch den Eisenbahn-Kurier. Seit 2015 gehört sie zur Eisenbahn-Fahrzeugsammlung, die im ehem. Bw Hanau ausgestellt ist. Nach wie vor ist Lok 38 1772 nicht betriebsfähig.

Der historische Doppelstockwagen Nr. 8 der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn ist seit 2010 ebenfalls nicht mehr betriebsfähig und gehört heute dem DB Museum in Nürnberg. Dort ist dieser Wagen im Museums-Außengelände ausgestellt.

Fotos: Michael Hecht.

Eisenbahn-Museumsfahrzeuge

Personenzuglokomotive 38 1772



38 1772 am 11.August 2019 im ehemaligen Bw Hanau (Aufnahme: Dominik Kaiser)

----- Lokomotivdaten -----

Bezeichnungen und Eigentümer:

1915-1925: P 8 "2459 Königsberg" (KPEV)

1925-1949: 38 1772 (DRB)

1949-1968: 38 1772 (DB)

1968-1975: 038 772-0 (DB)

1975-1983: 38 1772 (Privateigentum, Leihgabe an VVM, Hamburg-Rothenburgsort)

1983-1993: 38 1772 (Privateigentum, Leihgabe an EK-Verlag, Lengerich)

1993-2002: 38 1772 (Privateigentum, Leihgabe an Eisenbahnmuseum Dieringhausen)

2002-2015: 38 1772 (Privateigentum, Leihgabe an Betzdorfer EF, Siegen)

2015-2018: 38 1772 (Privateigentum, Leihgabe an die Museumseisenbahn Hanau)

seit 2018: 38 1772 (Stiftung SNdB, Leihgabe an die Museumseisenbahn Hanau)

Hersteller:

Schichau Werke (Elbing), Baujahr: 1915, Fabriknummer: 2275

Verzeichnis der eingebauten Kessel:

seit 19xx: Lokomotivfabrik Henschel (Kassel), Baujahr: 1923, Fabriknummer: 19990

(seit ?, von Lok ?)

Verzeichnis der gekuppelten Tender:

197x-1991: ?

(Typ 2'2' T21,5, seit 197x von Lok 38 3520)

seit 1991: ?

(Typ 2'2' T30, seit 1991 von Lok ?, ursprünglich mit Lok 42 xxxx geliefert)

----- **Lebenslauf** -----

Ablieferung:

?

Endabnahme:

28.04.1915

Stationierungen und Untersuchungen:

Bw Königsberg Hbf: 15.10.1926 - 27.06.1928

Bw Berlin-Gesundbrunnen: 28.06.1928 - 11.07.1932

Bw Mainz: 12.07.1932 - 20.11.1941

Bw Bingerbrück: 06.12.1941 - 15.03.1942

Bw Mainz: 16.03.1942 - 05.07.1942

Bw Worms: 06.07.1942 - 27.07.1943

Bw Mainz: 28.07.1943 - ?03.1945

abgestellt in Zollhausen: ?.03.1945 - ?.?.1947

Bw Darmstadt: 17.03.1947 - 01.10.1963

Bw Heilbronn: 02.10.1963 - 22.09.1965

Bw Crailsheim: 23.09.1965 - 14.06.1966

Bw Ulm: 15.06.1966 - 29.05.1967

Bw Tübingen: 30.05.1967 - 02.06.1973

Aw Trier: ? - 24.02.1970

Bw Rottweil: 03.06.1973 - 01.01.1975

z-Stellung:

01.01.1975

Ausmusterung:

01.01.1975

----- Aktueller Status -----

Stand:

September 2019

Eigentümer:

Stiftung SNdB, Leihgabe an die [Museumseisenbahn Hanau](#)

Standort:

[63457 Hanau \(im ehemaligen Bw, Heideäcker 2\)](#)

Zustand / Status:

Rollfähige und vollständig erhaltene Museumslokomotive (betriebsfähig von 1983 bis 1993). Die zukünftige Erhaltung der Lok kann als gesichert gelten.

Bemerkungen:

Die Lok wurde nach einer Gesamtleistung von 3.719.271 km am 5.Dezember 1974 abgestellt.

Kurz nach ihrer Ausmusterung durch die DB wurde die Lok am 20.Januar 1975 von dem Hamburger Eisenbahnfreund Walter Greiffenberger erworben. Am 20.Februar 1975 zog die Lok in das Bw Hamburg-Rothenburgsort ein und wurde dort unter der Obhut des VVM - Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. als Museumsfahrzeug ausgestellt. Im Mai 1983 wurde auf Initiative des Eisenbahn-Kurier Verlages die betriebsfähige Aufarbeitung der Lok im Bw Lengerich abgeschlossen. Anschließend wurde die P 8 für Dampfsonderfahrten auf der Teutoburger Waldbahn eingesetzt. Die P 8 nahm am 3. und 4.März 1984 an der Fahrzeugausstellung anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Eisenbahndirektion Hamburg im Bahnhof Rotenburg

(Wümme) teil. Ab 1985 wurde das Einsatzgebiet auf ganz Deutschland ausgedehnt und die Lok in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahn-Kurier Verlag zu verschiedenen Sonderfahrten eingesetzt. Im September 1985 nahm die Lok aus Anlaß der Feiern zum 150jährigen Jubiläum der Deutschen Eisenbahn an den Fahrzeug-Paraden in Nürnberg teil und führte einen preußischen Schnellzug. Im April 1987 musste die Lok nach einer Entgleisung im Bahnhof Epfenhofen auf der Wutachtalbahn außer Betrieb genommen werden. Während der anschließenden Aufarbeitung wurde der bei der Entgleisung stark beschädigte Kastentender durch einen Wannentender ersetzt. Im Frühjahr 1991 wurde die Lok wieder in Betrieb genommen. Im Dezember 1993 liefen die Einsatzfristen der Lok ab, danach stand sie bis zum 02. März 2002 im Eisenbahnmuseum Dieringhausen. Vom 03. März 2002 bis zum 12. Juni 2015 wurde die Lok im Südwestfälischen Eisenbahnmuseum Siegen ausgestellt. Bereits im Februar 2004 wurde die Lok in die Denkmalliste der Stadt Siegen eingetragen. Am 13. Juni 2015 wurde die Lok von Siegen nach Hanau überführt, seither ist die P 8 im ehemaligen Bw Hanau ausgestellt und kann dort besichtigt werden. Im Jahr 2018 übertrug Herr Greiffenberger die Eigentumsrechte an der Lok auf die von ihm gegründete Stiftung SNdB (Unterstiftung der SDE - Stiftung Deutsche Eisenbahn).

Untersuchungen als Museumsfahrzeug:

Lg [Lengerich] 07.05.1983

----- Quellennachweise -----

Quellen in Printmedien:

EK 3/1983(6f,B), EK 6/1983(6f,B), EK 7/1983(12f,B), em 7/1983(28,B), em 10/1984(47ff,B), em 12/1984(12), EK 5/1985(60,B), em 5/1985(17,B), em 10/1985(23,B), EK 5/1986(70,B), em 8/1986(13,B), EK 6/1987(12ff,B), EK 7/1987(87,B), EK 1/1988(43,B), em 7/1988(14), em 7/1989(9), em 5/1990(9,B), EK 11/1991(23,B), em 12/1991(10,B), em 6/1992(41), EK 8/1992(19,B), em 10/1993(10,B), LR 10/1993(32,B), EKAsp 1/1994(127,B), EK 1/1994(13,B), EK 5/1994(21), LRS 159/1995(88), EK 11/1995(27), EK 11/1997(37,B), DS 4/2000(87), LM 6/2000(56ff), EK 1/2001(60f,B), LRS 3/2002(49,B), em 4/2002(14,B), EK 5/2002(25), EK 6/2002(22,B), EK 10/2002(74f,B), EKSp 80/2006(86ff,B), EK 7/2006(30), EK 12/2006(24,B), LRS-HistTfzge 01/2008(10), EK 5/2010(82,B), EK 8/2015(28)

Quellen im Internet:

Internetseite zur [38 1772](#) auf dem Internetnetzwerk "Facebook"

Weitere Bilder:

