

100 Jahre preußische G 8.1 (Artikel von 2013; ergänzt 2019)

Vor genau 100 Jahren erblickte die preußische G 8.1 das Licht der Welt. Sie war eine Weiterentwicklung der G 8, die von 1902 bis 1913 in 1045 Exemplaren gebaut wurde. Die G 8 war die erste Heißdampflok mit der Achsfolge D, die ihrerseits aus der Nassdampf- G 7 entwickelt worden ist. Zurück zur G 8.1, unserem Geburtstagskind: Die verstärkte G 8.1 war überaus erfolgreich gewesen, wurden doch allein an die preußische Staatsbahnen von 1913 bis 1921 insgesamt 4.948 Loks in Dienst gestellt; keine andere Länderbahnlok erreichte nur annähernd diese Stückzahl. Weitere G 8.1 beschafften andere Länderbahnen und wurden ins Ausland geliefert, sodass über 5.250 Loks dieser Bauart gebaut wurden. Erst mit der Kriegslok BR 52 ist diese Stückzahl übertroffen worden. Es verblieben 3.122 Loks bei der Deutschen Reichsbahn, die sie als Baureihe 55.25 einreichte. Nach 1945 gab es noch über 1000 Loks bei beiden deutschen Bahnen. 1972 endete der Einsatz bei der DB; die letzte DR-Lok wurde 1973 ausgemustert.

Hauptmanko dieser erfolgreichen Lok war zum einen der relativ hohe Achsdruck von 17 t und die niedrige Höchstgeschwindigkeit von nur 55 km/h. Daher wurden in den Jahren 1934 bis 1941 knapp 700 G 8.1 umgebaut: Sie bekamen eine vordere Laufachse und der Achsdruck sank auf 16 t, die Geschwindigkeit konnte bei sonst unveränderten Laufwerk auf 70km/h heraufgesetzt werden. Damit war die Umbaulok 56.2 auch im Personenverkehr einsetzbar. Das Haupteinsatzgebiet der BR 55.25 waren Übergabegüterzüge im Nahbereich und diese robuste Lok wurde gerne im schweren Rangierdienst eingesetzt, wo sie wegen des Tenders 3T16,5 länger einsatzfähig waren als Tenderloks.

Die meisten Loks waren mit dem preußischen Tender 3T 16,5 gekuppelt, einige G8.1 bekamen auch die größeren Tender pr 3T20 ausgemustertes G12.1 bzw. pr 2'2' T21,5. Durch die Kriege waren die G8.1 außerhalb Deutschlands in vielen Ländern im Einsatz: Algerien und Syrien (über Frankreich), Belgien, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, UdSSR, Tschechoslowakei, Türkei und Ungarn, wobei Polen nach dem I. Weltkrieg über 400 Loks erhielt. Dort wurden sie als Reihe Tp 4 geführt.

Modelle der G8.1

Vier Hersteller haben sich mit der G8.1 beschäftigt, davon haben drei Hersteller das Modell tatsächlich realisiert; der italienische Hersteller **RIVAROSSO** kündigte die G8.1 im Jahre 1972 als „Novita“ an, im nächsten Jahr war es immer noch eine „Novita“, um dann sang- und klanglos in der Versenkung zu verschwinden.

Der erste Hersteller einer G8.1 war **PIKO** im Jahre 1970. Sie erschien als 55 3784 der DR und blieb bis Ende der 80er Jahre im DDR- Programm. Das Antriebskonzept wurde wie folgt gelöst: Rundmotor im Führerhaus, Antrieb aller 4 Achsen; Stromaufnahme über Tenderräder und Stromübergabe mittels 2-poliger Steckdeichsel zwischen Tender und Lok. Beleuchtung hatte die Lok nicht, dafür waren in den Scheinwerfern Simili- Steine eingesetzt. Dieses Modell stellte die Standardbauart der G8.1 dar, mit 3 zusammenliegenden Kesselaufbauten und Rundführerhausdach.



Pikos DR 55 3784 (1970)

PIKO brachte außerdem noch die G8.1 als SNCB, SNCF und CSD- Lok heraus. PIKO hatte nur Epoche III- Loks im Programm.

1980 folgte **ARNOLD** als erster BRD- Hersteller einer G8.1. Als Vorbild nahm man sich die 55 3599, einer Lok der DB in Epoche III mit Rundführerhausdach, aber mit versetzten ersten Sanddom. Damit unterschied sie sich optisch ein wenig von der PIKO- Lok. Der Antrieb war ähnlich wie bei PIKO: Motor in der Lok, Stromabnahme über Lok und Tender; Beleuchtung von Lok und Tender. Die ersten drei Achsen der Lok waren über Zahnräder angetrieben, die 4. Achse wurde über die Kuppelstange mitgenommen.



Arnolds 55 3599 (1980)

ARNOLD brachte bis 1996 zehn Versionen der Lok auf den Markt:

Jeweils eine Version in Epochen I, II und IV (als BR 055), sowie SJ- SNCF- und SNCB- Varianten.

Als bisher letzter Hersteller einer G8.1 folgte 1994 **FLEISCHMANN**.

Als Erstmodell erschien die 55 2875 der DB in Epoche III, wobei hier das erfolgreiche HO-Modell des gleichen Herstellers kopiert wurde. Das Modell hatte die klassischen Kesselaufbauten, aber ein Führerhaus mit Lüfteraufsatz. Erstmals erschien eine G8.1 mit Tenderantrieb, der Motor im Tender trieb die erste und dritte Tenderachse an.



Die 55 4100 von Fleischmann (2010)

Die G8.1 ist bis heute im Fleischmann- Programm; die G8.1 hat es in den 25 Jahren auf sagenhafte 19 Varianten gebracht, angefangen von vier Varianten in Epoche I, ferner

Varianten in Epoche II und III (DR und DB mit anderer Betriebsnummer). Eine unglaubliche Variationsvielfalt gab es nach ausländischen Vorbildern: Die G8.1 gab es mit SNCB-, SNCF-, FS-, CFL-, NS-, PKP-, CFR-, SJ- und TCCD- Dekor. Jüngster Spross der G8.1- Familie ist ein Modell mit flackernder Feuerbüchse.

So hat die Modellbahnindustrie unserem Geburtstagskind ein würdiges Denkmal gesetzt. Was uns aber noch fehlt, ist die Umbauversion als BR 56.2. Wäre das nicht etwas für **LILIPUT**, die in HO diese Lok produziert? Nachsatz aus 2019: **LILIPUT** hat das Flehen erhört: 2017 erschien nach einer fehlerhaften Erstausgabe das gewünschte Modell der BR 56.2. Bis 2019 wurden schon 2 DB- Versionen in den Handel gebracht, wie aus den nachstehenden Bildern ersichtlich.



Die 56 444 von Liliput (2017)



Die 56 338 von Liliput (2019)

Damit wurde sicherlich dem über 100jährigem Geburtstagskind von der Modellbahnindustrie ein würdiges Denkmal gesetzt.

Klaus Kosack

Lit.: HJ. Wenzel, Baureihe 55, Freiburg 1976;
H. Obermayer, Taschenbuch Dt. Dampflokomotiven, Stuttgart 1971;
Internet: Modellbau- Wiki, BR 55 (Quelle Bilder)
www.modellbau-wiki.de/wiki/BR_55#Spur_N