

P 8- das „Mädchen“ für alles- Update 2025

Die P8 war die bekannteste Personenzuglok Deutschlands. Bereits im Jahre 1906 erblickte sie das Licht der Welt, gebaut vom Robert Garbe, damals Lok-Dezernent bei der KPEV und ein Verfechter der Zweizylinderloks mit Heißdampf. Mit der Lok ist Garbe ein großer Wurf gelungen, obwohl man anfangs sich nicht so schlüssig war, ob es eine Schnellzuglok werden sollte oder doch lieber eine Personenzuglok. Schließlich hat man sich auf letzteres geeinigt. Die Lok sollte Nachfolgerin der P 6 werden. Die ersten Loks hatten noch ein Windschneide-Führerhaus, das aber in den 20er Jahren wieder abgebaut wurde.

Die P 8 hatte anfangs noch Kinderkrankheiten, wie z.B. zu schwach ausgelegte Lager der Kuppelstangen, oder den unzureichenden Massenausgleich, wodurch die Lok bei der angestrebten Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h so arg zuckte, sodass später alle Loks nur noch für 100 km/h zugelassen wurden. Die Lok, ab 1925 als Baureihe 38.10 in den Büchern geführt, wurde von fast allen Lokfabriken bis 1930 gebaut, es bezogen außer Preußen auch Baden und Mecklenburg die Lok. Nachbauten gab es auch für Polen (Reparationsleistungen) und Rumänien.

Ende des I. Weltkrieges mussten 692 Loks an die Sieger abgegeben werden, weitere Loks gelangten nach 1945 ins Ausland, sodass fast alle Nachbarländer die BR 38.10 im Bestand hatten, die meisten waren in Polen. Insgesamt 3946 Loks wurden gebaut, davon für Deutsche Staatsbahnen 3.556 Loks.

Nach Ende des II. Weltkrieges verblieben noch 1.253 Loks der BR 38.10 bei der DR (West), während die DR (Ost) noch ca. 700 Loks besaß. Die meisten Loks waren mit Tendern der Bauart 2'2' T21,5 gekuppelt, damit die Loks noch auf 16 m Drehscheiben gewendet werden konnten. Schon die DRG kuppelte einige Loks mit Tendern der ausgemusterten BR 17 der Bauart 2'2' T31,5. Die DB kuppelte die Lok mit Wannentendern ausgemusterter Kriegsloks der Baureihen 42 und 52, wobei der Tender, damit er hinter der Lok passte, wegen des Führerhausdaches der Kohlenkasten abgeschrägt werden musste.

Die Loks waren recht langlebig; viele Maschinen hatten bei der Ausmusterung über 50 Jahre auf dem Buckel. Die letzten P 8 wurden bei der DR 1972 ausgemustert, während bei der DB sich die Loks noch zwei Jahre länger hielten.

Äußerlich gab es einige Unterschiede bei den Loks: Die ersten 400 Loks hatten Hängeeisen, die große Mehrheit aber die Kuhn'sche Schleife, das ist das Flacheisen unter dem Umlaufblech mit den zwei großen Löchern. Anfangs hatten die Loks nur 2 Dome, ab 1915 zunehmend auch 3 Dome auf dem Kessel. Durch Kesseltausch kamen Loks mit höheren Betriebsnummern auch zu 2 Domen. Eine Zutat der DRG waren die Windleitbleche; anfangs wurden die großen Wagner-Bleche verbaut, die bei der DB durch die kleineren Witte-Windleitblechen ausgetauscht wurden.

Umbauten gab es bei der DB auch noch: Um die Lok im Wendezugbetrieb einzusetzen, hat man bei 40 Loks ein geschlossenes Führerhaus verbaut und mit Wannentender gekuppelt; diese Loks konnten rückwärts 85 km/h laufen. 2 Loks bekamen versuchsweise einen Kurtzender und liefen ein paar Jahre als BR 78.10.

Die Bezeichnung „Mädchen für Alles“ bekam die Lok deshalb, weil sie in fast allen Diensten der Bahnen eingesetzt wurde. So wurde die Lok bei der DRG sogar vor den FFD „Rheingold“ eingesetzt; natürlich auch vor D-, E- und Personenzügen, in den letzten Jahren auch im Güterverkehr und vor Arbeitszügen. Auch bei der DB wurde gelegentlich die Lok vor den blauen F-Zügen eingesetzt, wenn die Planlok defekt war. Das Gros der Leistungen waren aber leichte bis mittelschwere Personenzüge auf Haupt- und Nebenbahnen.

Die P 8 als Modell in N

Es hat in HO erstaunlich lange gedauert, bis die Lok als Modell erschien: Den Anfang machte 1959 Liliput aus Wien. Inzwischen haben fast alle großen Hersteller die P 8 im Programm.

In N musste man bis 1972 warten, als Fleischmann mit einer P 8 aufwartete. Allerdings gab es die Lok nur in Epoche IV als 038 772-0. Zehn lange Jahre dauerte es, bis eine Lok in Epoche III erschien, es war die 38 1148 II mit Wannentender. Die „II“ bedeutete eine Zweitbesetzung der Loknummer. Hier steckt die ehem. Polin Ok 1-55 dahinter, die 1941 von der DRB beschlagnahmt und umgezeichnet wurde. Die 1916 gebaute Lok war bis 1919 eine Preußin und musste als Reparation an Polen abgegeben werden. Nach 1945 verblieb die Lok bei der DR (West).

Im Laufe der Zeit hat Fleischmann viele P 8- Varianten herausgebracht, die Epochen I bis IV sind vertreten, aber auch ausländische Modelle. Insgesamt hat Fleischmann sage und schreibe 56 Varianten auf den Markt gebracht, auffälligste Unterschiede sind die Windleitbleche (ohne, Wagner und Witte), Zahl der Dome auf dem Kessel (2 und 3) sowie der Tender, bislang gab es 3 Bauarten (2'2' T21,5 pr, 2'2' T31,5 pr und 2'2' T30 (Wannentender), ferner Wendezugloks. Die große Mehrzahl der Loks gehört der Epoche III an. Ab Baujahr 1996 hat Fleischmann seine Loks gründlich überarbeitet: Loks haben brünierte Räder und ein feineres Gestänge.

2015 stieg Minitrix auch in das P8- Geschäft ein. Bis 2016 erschienen fünf Varianten, darunter eine BR 78.10 als Clubausgabe. Alle Loks gehören zum oberen Preissegment, sind aber alle digitalisiert.

Die Loks mit Wannentender haben alle einen viel zu großen Abstand Tender- Lok. Der Grund war, dass hier Wannentender der BR 50 und 52 verbaut wurden, sich aber die o.g. Abschrägung des Kohlenkastens (anders als in HO) gespart hat. So hat der Verfasser das Gehäuse des Wannentenders bearbeitet und den an die o.g. 38 1148 gekuppelt. 4 Jahre nach der Ankündigung lieferte Minitrix die erste Wannentenderlok mit abgeschrägten Kohlenkasten.

So hat der Modellbahner die Qual der Wahl, vor welchen Zügen die Lok eingesetzt wird. Aufgrund der o.g. Bemerkung in Epoche III so ziemlich vor allen Reiszügen.

Klaus Kosack (2025)

Hier ein Überblick meiner vierzehn P 8:

Bestellnr.	Bauzeit	Lok-Nr.	Ausstattungsmerkmale	Vorbild	Bild
7160	1972-1982	038 772-1	Witte; 3 Dome, Tender 2'2' T 21,5 pr, keine Kupplung vorne DB	1915- 1975, Bw Tübingen DB	
7162	1982-1992	38 1148 II ex PKP Ok1-55	Witte; 3 Dome, Wannentender 2'2' T30 (Umbau Verfasser) DB	1916- 1965 Bw Crails- heim	
7159	1983-2008	38 1373	Wagner; 3 Dome, Tender 2'2' T21,5 pr DR Lok müsste Hängeeisen- Steuerung haben	1912- 1967 Bw Cottbus	
7165	1995	38 3865	Wagner; 3 Dome, Tender 2'2' T31,5 pr DB	1917- 1965 Bw Hamburg- Altona	

7166	2001-2010	38 2208	Witte, 2 Dome, Wannentender 2'2' T30 geschl. Führerhaus DB	1918- 1967 Bw Hamburg- Harburg	
84 7168	2004	38 2267	Wagner, 2 Dome, Tender 2'2' T 21,5 pr DRG	1918- Museum Bw Erfurt	
7160	U 1978	38 1800	Witte, 3 Dome, Tender 2'2' T 21,5 pr DB keine Kupplung vorne Umzeichnung 038 772-1	1916- 1959 Bw Tübingen	
86 7160	2006	38 2383	Witte, 2 Dome, Tender 2'2' T21,5 pr DB	1919- 1974 (heute Museum) Bw Tübingen (zeitweise auch Bw Bonn)	

7818-1 Zug- packung	1991	38 2025	ohne, 3 Dome, Tender 2'2' T 21,5 pr Ruhrschnellverkehr DRG	1917- 1967 Bw Ober- hausen Hbf	
939801 Zug- packung	2008	38 2778	Witte, 2 Dome, Tender 2'2' T21,5 pr	1920- 1965 Bw Essen Hbf	
7896-1 Zug- Packung Eilzug 60er Jahre	1999	38 3346	Wagner, 3 Dome, Wannentender 2'2' T30 (grusliger Abstand Lok- Tender) DB	1921- 1965 Bw Würzburg	
7160	2005- 2010	38 1366 II ex PKP Ok1- 3 Dz	Witte, 2 Dome, Tender 2'2' T21,5 pr DB	1919- 1960 Bw Cochem	

9398-01 Zug- packung Start	2008	38 2778	Witte, 2 Dome, Tender 2'2' T21,5 pr DB	1920- 1965 Bw Essen Hbf	
7163	1992	38 3884 ex PKP Ok1- 264	Witte, 3 Dome, Tender 2'2' T21,5 pr DB	1923- 1965 Bw Essen Hbf	
12420 (Minitrix)	2015	38 2099	Wagner, 2 Dome, Tender 2'2' T21,5 pr Digital DB	1917- 1960 Bw Minden (Westf)	
16388	2025-	038 357-0 ex SNCF 230-1- 357	Witte, 3 Dome, Tender 2'2' T30 Digital DB	1916- 1970 Bw Tübingen	