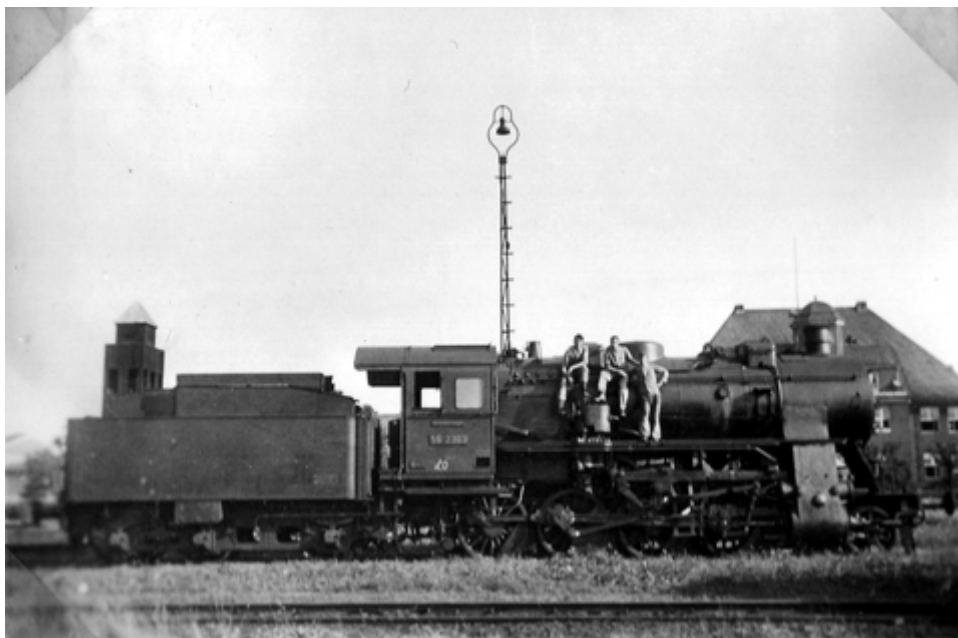


Preußische G 8.2

Die Gattung G 8.2 bestand aus zwei verschiedenen Lokomotivtypen: Zum einen aus der preußisch/oldenburgischen G 8.2, die auch von der Deutschen Reichsbahn weiterbestellt wurde, zum anderen aus der G 8.2 der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Preußische G 8.2 G 8.2 (Preußen) DR-Baureihe 56.20–29



Nummerierung:	DR 56 2001–2485, 2551–2916
Anzahl:	846
Baujahr(e):	1919–1928
Ausmusterung:	1970er
Bauart:	1'D h2
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	16.995 mm
Dienstmasse:	83,5 t
Reibungsmasse:	70,2 t
Radsatzfahrmasse:	17,7 t
Höchstgeschwindigkeit:	65 km/h
Indizierte Leistung:	1.022 kW
Treibraddurchmesser:	1.400 mm
Laufraddurchmesser vorn:	1.000 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	620 mm
Kolbenhub:	660 mm
Kesselüberdruck:	14 bar
Rostfläche:	3,42 m ²
Überhitzerfläche:	53,12 m ²
Verdampfungsheizfläche:	164,15 m ²
Tender:	pr 3 T 16,5/20pr 2'2' T 21,5
Wasservorrat:	16,5/20,0/21,5 m ³

Die Preußische G 8.2 ist eine Version der Preußischen G 8.3 mit zwei Zylindern. Man hatte festgestellt, dass das innenliegende dritte Triebwerk der G 8.3 nicht unbedingt erforderlich war und baute die G 8.3 daher nicht weiter. Wie diese war die G 8.2 aus der G 12 entwickelt worden und stellte eine verkürzte Variante dieser dar. Die Lokomotiven wurden im schweren Güterzugdienst auf Hauptstrecken eingesetzt. Später wurde die Höchstgeschwindigkeit teilweise auf 75 km/h angehoben, so dass die G 8.2 auch im Personenzugdienst eingesetzt werden konnte. Von dieser Lok wurden zwischen 1919 und 1928 insgesamt 846 Exemplare für die Preußischen Staatseisenbahnen und die Deutsche Reichsbahn gebaut. Fünf Fahrzeuge, die 1921 an die Reichsbahndirektion Oldenburg geliefert wurden, hatten, wie bei den oldenburgischen Maschinen üblich, eine Lentz-Ventilsteuerung. Die 1922 gelieferten Loks erhielten Nummern der Gattungsdirektion Cassel, 1923 wurden einige dann als Baureihe 31 ausgeliefert, bevor sie ab Ende 1923 mit ihren endgültigen Nummern abgeliefert wurden. Weitere 150 Fahrzeuge wurden an die türkische und rumänische Eisenbahn geliefert. Die Firma AEG rüstete 1930 vier Fahrzeuge auf Kohlestaubfeuerung um. 650 Exemplare dieser Loks waren nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland noch vorhanden. Die Deutsche Reichsbahn hatte die Betriebsnummern 56 2001–2485 und 2551–2916 vergeben.

Bei der Deutschen Bundesbahn kam es sehr schnell zur Ausmusterung dieser Baureihe, als letzte wurde die 56 2637 im Jahr 1963 abgestellt und 1965 ausgemustert. Der Hauptgrund dafür war die für Hauptstrecken inzwischen zu geringe Höchstgeschwindigkeit und die für Nebenstrecken häufig zu große Achslast. Loks der Baureihe wurden jedoch als Heizloks weitergenutzt.

Die Deutsche Reichsbahn nutzte diese Lokomotiven noch bis Anfang der 1970er Jahre – etliche erhielten sogar noch Computernummern. Hochburg war das Bahnbetriebswerk Vacha in Thüringen, welches mit 56 2001 und 56 2916 sowohl die erst- als auch die letztgebaute Lokomotive einsetzte. In Deutschland ist keine Lok der Baureihe 56.20–29 erhalten geblieben. 56 2795 steht als Tr6-39 im Eisenbahnmuseum Warschau.

G 8.2 der LBE

G 8.2 (Lübeck-Büchener Eisenbahn)

DR-Baureihe 56.30



56 3007 in Bochum-Dahlhausen (1985)

Nummerierung:	DR 56 3001–3008
Anzahl:	8
Hersteller:	Linke-Hofmann
Baujahr(e):	1923–1930
Bauart:	1'D h2
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	18.645 mm
Dienstmasse:	79,4 t
Reibungsmasse:	70,98 t
Radsatzfahrmasse:	17,66 t
Höchstgeschwindigkeit:	75 km/h
Treibraddurchmesser:	1400 mm
Laufraddurchmesser vorn:	1000 mm
Zylinderanzahl:	2
Zylinderdurchmesser:	620 mm
Kolbenhub:	660 mm
Kesselüberdruck:	14 bar
Rostfläche:	2,63 m ²
Überhitzerfläche:	51,70 m ²
Verdampfungsheizfläche:	152,5 m ²
Tender:	pr 3 T 16,5
Wasservorrat:	16,5

Die G 8.2 der Lübeck-Büchener Eisenbahn orientierte sich zwar an der preußischen G 8.2, war aber doch eine eigenständige Konstruktion mit zahlreichen Änderungen. So war sie deutlich länger und wirkte daher nicht so gedrungen. Sie waren für den schweren Güterverkehr zwischen Hamburg und Lübeck vorgesehen. Da diese Lokomotiven auch im Personenzugverkehr eingesetzt werden sollten, wurden das Laufwerk und die Bremsen so konstruiert, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h erhöht werden konnte. Es wurden in den Jahren von 1923 bis 1930 insgesamt acht Lokomotiven von Linke-Hofmann geliefert. Sie bekamen 1938 die Reichsbahnnummern 56 3001–3008.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm die Lokomotiven 56 3001 und 56 3003–3008 und musterte sie bis 1951 aus. Bei der Deutschen Reichsbahn verblieb die 56 3002 und wurde 1956 ausgemustert.

Erhalten ist die Lokomotive 56 3007, die im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein steht.

Die Fahrzeuge waren mit Schlepptendern der Bauarten pr 3 T 16,5, pr 3 T 20 oder pr 2'2' T 21,5 ausgestattet.

Literatur

Hans Bones: Bei den letzten 56.20. Abschied von der G 8.2. In: LOK MAGAZIN. Nr. 259/Jahrgang 42/2003. GeraNova Zeitschriftenverlag GmbH München, ISSN 0458-1822, S. 50-55.