# Fleischmann 931168 BR038 382-8

Category: Dampfloks Spur H0
geschrieben von Oliver Wiedwald | 7. August 2022

**Vorbild der Fleischmann 931168 BR038 382-8:**

Personenzug-Schlepptender-Dampflokomotve der Baureihe 38 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Die Personenzug-Dampflokomotive der Gattung P 8 der Preußischen Staatseisenbahnen, bei der Deutschen Reichsbahn Baureihe 38 (10–40), wurde 1906 von der Berliner Maschinenbau AG (vormals Louis Schwartzkopff) nach Vorgaben des preußischen Lokomotiv-Dezernenten Robert Garbe konstruiert. Sie war als Nachfolgetyp der P 6 vorgesehen.

Da Garbe ein Verfechter möglichst einfacher Konstruktionen war, wurde für die P 8 ein Heißdampf-Zwillingstriebwerk vorgesehen. Besonders zugute kam der P 8 die gerade von Wilhelm Schmidt entwickelte Heißdampftechnik, die zu einer für die damalige Zeit herausragenden Leistungsfähigkeit führte. Die P 8 war eine sehr sparsame Lokomotive, die keine großen Ansprüche an das Können der Lokführer und der Heizer stellte. Anfangs plante Garbe die P 8 sogar als Schnellzuglok mit der Erwartung, eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zu erreichen. Dafür wurden die ersten Exemplare mit windschnittig zugespitzten Führerhäusern ausgerüstet.

Die gelungene Gesamtkonstruktion wies anfangs einige Schwachpunkte auf. So standen dem sehr verdampfungsfreudigen Kessel (dieser besaß bereits eine angedeutete Verbrennungskammer am vorderen Ende der Feuerbüchse) einige Kinderkrankheiten gegenüber, z. B. die zu schwach dimensionierten Treibstangenlager, welche ständig zu Heißläufern neigten oder der nicht ausreichend fest gekuppelte preußische Kastentender, was bei Rückwärtsfahrt zu beängstigenden Laufeigenschaften führte. Speziell die Laufeigenschaften konnten nie ganz befriedigen. Durch den schlechten Masseausgleich konnte die von Robert Garbe veranschlagte Höchstgeschwindigkeit nie erreicht werden. Diese wurde letztendlich auf

100 km/h festgesetzt.

Charakteristisch für die P 8 ist der größere Abstand zwischen dem mittleren und dem hinteren Kuppelradsatz. Zu Anfang hatte die P 8 nur einen Dampfdom hinter dem Sandkasten, später kam ein vorderer Speisedom hinzu; es gab aber auch die Anordnung mit einem Dampfdom vor dem Sandkasten, oder mit zwei Sandkästen. Weitere bauliche Veränderungen betrafen u. a. die Führerhausdächer, die Windleitbleche, die Aufbauten. Die Steuerungen der ersten Lokomotiven hatten Hängeeisen, die Mehrheit aber eine Kuhnsche Schleife.

Veränderungen während der Bauzeit betrafen den Einbau eines Speisewasservorwärmers, eines Schlammabscheiders und eines konischen Schornsteins, der später noch einen Aufsatz erhielt.

Um die Lokomotive auch auf kleinen Drehscheiben drehen zu können, stattete die Preußische Staatseisenbahn die P 8 mit Tendern aus, die ursprünglich 21,5 Kubikmeter Wasser und 7 t Kohle fassten. Ab 1950 kuppelte die Deutsche Bundesbahn die Baureihe 38 mit Tendern ausgemusterter Kriegslokomotiven, vor allem mit Wannentendern, welche mehr Betriebsstoffe fassen konnten. Bei Lokomotiven, die dabei auch eine Führerhausrückwand erhielten, konnte die Höchstgeschwindigkeit bei Rückwärtsfahrt von 50 km/h auf 85 km/h erhöht werden.

Die Deutsche Reichsbahn verwendete zum Teil Schlepptender ausgemusterter Dampflokomotiven der Baureihe 17, sogenannte Langstreckentender. Bei ihr wurden auch 75 Lokomotiven mit einem Giesl-Ejektor ausgerüstet, erkennbar am langgestreckten Schornstein.

**Textquelle:**

Wikipedia, Preußische P 8

**Modell:**

Lok und Tender teils aus Kunststoff, teils aus Metall. 3poliger Fleischmann Scheibenkollektor-Motor, Antrieb auf zwei Achsen am Tender, jeweils mit Haftreifen. Die Lok verfügt über eine 6-Polige Digitalschnittstelle im Kessel, und ab Werk über einen ESU LokPilot V1

Decoder. 3-Licht Spitzensignal beidseitig. LüP: 264 mm

**Umrüstung:**

Nichts wildes… der Decoder wurde durch einen ESU LokPilot V5 Multiprotokolldecoder getauscht. Das war jetzt dank Schnittstelle keine wirklich große Herausforderung. Die Motoransteuerung ist natürlich deutlich besser und feinfühliger, sodass das Fahrverhalten noch kultivierter ist.

DB
038 382-8

038 382-8

DB
038 382-8

DB
038 382-8