



Die Bergkönigin

Als die ersten Exemplare der Baureihe 95 vor 85 Jahren erschienen, wollte die DRG mit ihren stärksten Tenderloks den aufwändigen Zahnradbetrieb auf Steilstrecken überflüssig machen. Genau das will Fleischmann mit seiner Neukonstruktion natürlich nicht, sind die Nürnberger doch der einzige Großserien-Hersteller von funktionsfähigen Zahnradbahnen auf der Modellbahn.

Neu ist allerdings die preußische T 20 im Miniaturmaßstab nicht. In der Spur HO gab es bei Liliput (Wien) die 95 013 als DB-Ausführung und bei PIKO schon zu DDR-Zeiten 95er-Varianten, die DR (Ost)-Loks als Vorbild hatten. Optische Mängel wiesen die mittlerweile betagten

Exemplaren kaum auf. Das schon seit langem nicht mehr erhältliche Liliput-Modell hatte solch ein passables Aussehen, dass selbst die Nürnberger auf Teile der 95 013 für das eigene Messmuster zurückgriffen. Kaum jemand bemerkte das Plündern dieser „Ersatzteilkiste“, doch allen Beteiligten war klar: Die neue 95-er muss die technische Eigenschaften ihrer Vorgänger

rinnen – besonders die der Antriebe – deutlich übertrumpfen. Weniger messen muss sich die Neukonstruktion mit Arnolds Wiederauflage der berühmten Preußenlok in N: Die BR 95 ist also wieder up-to-date: Kann Fleischmann die hohen Erwartungen der Modellbahner erfüllen und geht für die Franken das unkalkulierbare Risiko der Mehrfachentwicklung auf?

Neben der 95 008, deren Vorbild offiziell wenige Monate nach Elektrifizierung der Strecke Frankfurt – Würzburg am 25. April 1958 ausgemustert wurde, stehen Fleischmann ohne größere Formänderungen drei weitere Varianten für die Zukunft zur Verfügung: Selbstverständlich die DRG-Version, die Lok im grauen „Fotostrich“ und eine grüne „Pseu-

do-Länderbahnvariante“, wie sie in den zeitgenössisch kolorierten „Hanomag Nachrichten“ abgebildet wurde. Die charakteristischen Einzelventilpumpen und das 2-Licht-Spitzenlichtsignal der DB-Ausführung lassen dies ohne besondere konstruktive Kraftakte zu.

Technik

Wer in der neuen 95-er den bewährten Bühler-Motor erwartet, wird überrascht sein. Da dieser Antrieb wegen seiner Einbaumaße eher für Schlepptender geeignet ist (z. B. BR 18), implantierten die Konstrukteure – ohne viel Wirbel darum zu machen – eine Neuentwicklung in das aktuelle Flaggschiff, das nun

In ihrer Filigranität sind die Rohre und Leitungen am Kessel von Fleischmanns BR 95 kaum zu toppen.

von einem dynamisch gewuchteten, 5-poligen Motor mit Hochenergie-Magneten angetrieben wird. Kompakt und leistungsstark sollte er werden: Das ist den Entwicklern auch gelungen! Die wirkungsvolle Schwungmasse mit einem effektiven, großen Durchmesser und ein hervorragend abgestimmtes Getriebe sorgen für einen sanften Lauf und lassen auch im Analogbetrieb feinfühliges Rangieren zum Kinderspiel werden.

Die Stromaufnahme wird über sechs Achsen mittels gut kaschierter Radnennschleifer realisiert.

Die direkte Kraftübertragung vom Motor erfolgt auf die vierte Kuppelachse, die zur Erhöhung der Zugkraft mit zwei Haftreifen ausgestattet ist. Die restlichen Achsen werden per Kuppelstangen mit angetriebenen. Wegen der gewaltigen Länge des Laufwerks besitzen die Radsätze ein enormes Seitenspiel, um auch den engen Radius I (35 cm) problemlos befahren zu können. Zudem sorgen die vertikal gefederten Radsätze für einen runden Lauf auch auf holperigen Weichenstraßen.

Die leider nicht gerade schwergewichtige Lok (285 Gramm) – der optische Schein trägt hier – verfügt





Angeschragter Kohlenkasten für gute Sicht bei Rückwärtsfahrt.



Fleischmann-like ist die makellose, vorbildgerecht spärliche Beschriftung. Ihre Ausführung überzeugt in jedweder Hinsicht.

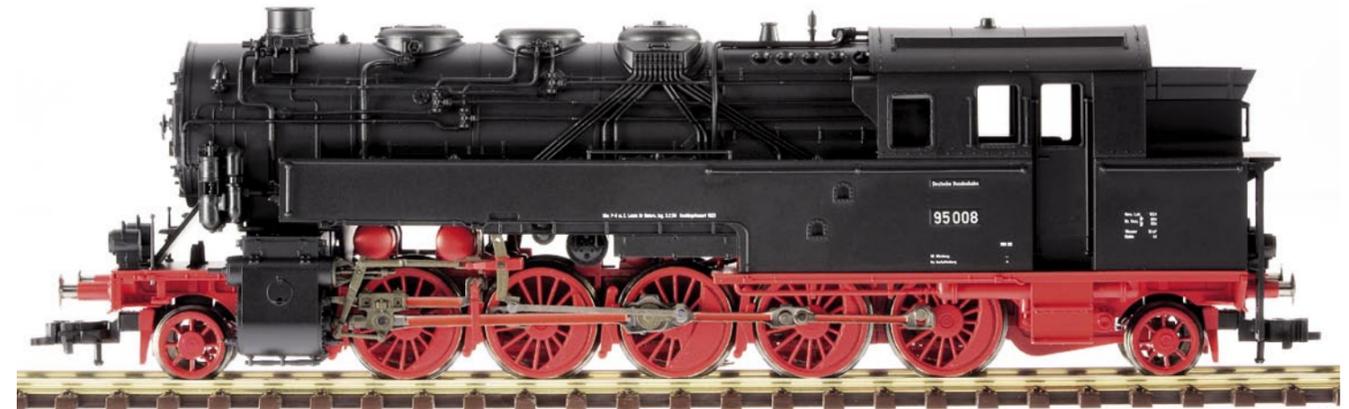
dank des neuen Antriebs über genügend Zugkraft, um auch beim Steilstreckenbetrieb wie die große 95-er, die auf der Rübelandbahn 60 %-Rampen meisterte, nicht schlapp zu machen. Locker wuchtet die T 20 einen Zug mit 15 Güterwagen über noch steilere Rampen auf der Modellbahn hinauf.

Hilfreich für eine spätere Digitalisierung ist die 6-polige Schnittstelle nach NEM 651. Der Decoder wird auf die Beschwerung oben im Stehkessel geklebt. Für eine Kurzkupplungsmöglichkeit bzw. für ein optisch hervorragendes Zugbild sorgen die hauseigenen PROFI-Kupplungen in Verbindung mit der beidseitigen Kulissenmechanik. Ebenfalls zeitgemäß ist das Spitzenlicht, das mit seinen warm-weißen (prima!) LED schon bei geringer Spannung ausreichend hell brennt.

Optik
 Dass die Nürnberger tolle Dampflok bauen können, ist hinlänglich bekannt. Bei der neuen Tenderlok ging es aber auch darum, die spezifischen Details der ausserkorenen DB-Version (95 008) authentisch wiederzugeben, um sich von der DR-Variante der Sonneberger deutlich abzugrenzen. Dieses selbst auferlegte Ziel haben die Fleischmänner mühelos erreicht. Kenner registrieren die Varianten-Unterschiede auf Anhieb: Die Lok besitzt zwei Pumpen anstelle der Doppelpumpe. Wegen des abgeschrägten Kohlenkastens hat das „fränkische“ Personal bei Rückwärtsfahrt bessere Sicht. Der Originalkessel ist 3-domig (der Nachbaukessel besaß keinen Speisedom). Das Fahrzeug hat drei Einzelventile statt eines Gruppenventils. Der Luftbehälter sitzt nicht seitlich (wie noch beim Handmuster), sondern unter dem Kessel. Die Sicherheits-



So ist's richtig: Das Vorbild besaß zwei Einzelpumpen (anstelle einer Doppelpumpe). Im Modell werden sie filigran wiedergegeben.



Pittbull auf Schienen: Selbst in der Seitenperspektive wirkt die T 20 ausgesprochen bullig.

ventile sind verkleidet, jedoch fehlen vorbildgerecht die vorderen Griffstangen, die von der Bundesbahn beidseitig entfernt wurden. Die Wasserkästen sehen ungewöhnlich glatt aus: Das liegt an den Senknieten, die ausschließlich bei den Exemplaren 95 002 – 010 verwendet wurden. Summa summarum: Fleischmann bildet hervorragend den typischen Bauzustand der Vorbildlok von 1930 bis zur Ausmusterung bei der DB nach.

Vergessen sollte man bei der Auflistung der historischen Detailprüfung nicht, dass fast alle Leitungen und Rohre freistehend, aber trotzdem sehr stabil ausgeführt sind. Ein Blickfang ist der Sandkasten mit den jeweils zehn Fallrohren pro Seite, die wie ein filigranes Spinnwebgewebe aussehen. Das Führerhaus gewährt einen freien Durchblick sowie ein Studium der nachgebildeten Stehkesselrückwand. Steuerung und Treibstangen sind wie bei al-

len neueren Dampflok des Herstellers dunkel vernickelt und wirken dadurch fast ölig; die Räder rollen auf niedrigen Spurkränzen. Die Bedru-

ckung ist – wie nicht anders zu erwarten war – vollständig und lupenrein.

Horst Wild

Fazit

Die extrem hohe Detailtreue des dicken Brockens hat natürlich ihren Preis: Erst für 270 Euro können Modellbahner das neue Flaggschiff (Artikel Nr. 4055) aus Franken über die Gebirgsrampen stampfen lassen. Auch Wechselstrom-Bahner bekommen mit der Art.-Nr. 1055 eine ideale Schiebelok für ihre Steilstrecken. Was jetzt noch fehlt, ist ein fauchendes Soundexemplar. Aber die nächste Spielwarenmesse kommt bestimmt!

Das Vorbild



Die Baureihe 95 gehört zu den größten deutschen Tenderlokomotiven. Die ehemals preussische T 20 war eine 5-fach gekuppelte Lok mit der Achsfolge 1'E1'. Die DRG beschaffte sie ab 1922 für den Einsatz vor schweren Güterzügen auf steilen (Haupt-) Strecken. Die ersten, 1922 gebauten Exemplare wurden als T 20 Magdeburg bestellt und – da für sie zunächst die BR 77 vorgesehen war – als 77 001 bis 77 010 geliefert.

Bereits 1923 wurden sie in 95 001 – 010 umgezeichnet. Insgesamt wurden 45 Loks gefertigt. Die Einsatzgebiete waren die Strecke Sonneberg – Probstzella, die Spessarttrampe, die Frankenwaldbahn, die Geislinger Steige, die Schiefe Ebene und die Rübelandbahn.

Die stärksten DRG-Tenderloks konnten in der Ebene bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Zuglast von 2.060 Tonnen befördern, bei 25 % Steigung waren es mit 25 km/h Geschwindigkeit immer noch 430 Tonnen. Die hohe Reibungslast von 95,3 Tonnen ermöglichte den Verzicht eines aufwändigen Zahnstangenbetriebes bis zu einer Steigung von 70 %. Von den 45 Exemplaren übernahm die DB 14, die als Schiebelokomotiven auf der Spessarttrampe eingesetzt wurden. Man musterte sie bereits 1958 aus. 31 Loks kamen zur DR (Ost). Von diesen wurden 24 Stück auf Ölhauptfeuerung umgebaut, zehn erhielten sogar einen Neubaukessel. Die letzten Lokomotiven waren bis zur Ausmusterung (1981) auf thüringischen Steilstrecken im Einsatz.

Erhalten geblieben sind die 95 027 im Eisenbahnmuseum Arnstadt, die 95 009 im Museum Dieringhausen, die 95 028 im DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen sowie die 95 016 im Deutschen Dampflok-Museum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg. Außerdem ist im Technikmuseum Speyer 95 020 zu bewundern.