



S laskavou pomocí kolegy Libora „Stoupy“ Zapletala jsem přeložil německou verzi pojednání o lokomotivě řady 95, které je k dispozici na Wikipedii. Po doladění překladu a doplnění několika našich drobných poznámek a fotografií nyní článek dávám k dispozici i dalším zájemcům, kteří němčinou nevládnou, ale dané témě je rovněž zajímavá. Ke zpracování článku mne vedla skutečnost, že ve velikosti TT nyní přicházejí na trh modely tohoto stroje hned od dvou výrobců. Lokomotiva se mi líbí, ale nic moc jsem o ní nevěděl, takže mi nezbylo nic jiného než si o ní nějaké informace nastudovat. Fakt, že ty nejobsáhlejší byly v němčině, byl jen „drobnou“ komplikací. 😊

Pod řadu 95 spadají pětispřežní tendrové lokomotivy s uspořádáním náprav 1'E'1, které byly u DR od začátku nasazovány na těžké nákladní vlaky na hlavních tratích s náročnějšími sklonovými poměry. Vzhledem k tomu, že byl tento typ lokomotiv vyvinut na sklonku pruských časů, byl značen také jako pruská řada T 20.

Vývojem řady T 20 sáhla Pruská státní dráha po ověření „Tierklasse“ dráhy Halberstadt - Blankenburg, tedy po lokomotivách, které se osvědčily jako adhezní, bez ozubení, na strmých trasách a s využitím (tehdy velmi moderní) dynamické protitlaké brzdy vzoru Riggenbach.

Prvních deset exemplářů vyrobených v závodě Borsig v roce 1922 pod vedením šéfkonstruktéra Augusta Meistera a dodaných počátkem roku 1923 bylo objednáno jako řada T 20 Magdeburg 9201 – 9210. Vozidla byla nejdříve zařazena jako 77 001 až 77 010, neboť pro ně bylo původně naplánováno označení řady číslem 77. V průběhu nejbližších let však byly lokomotivy přeznačeny na 95 001 až 95 010. Do roku 1924 bylo vyrobeno celkem 45 kusů. Nasazovány byly na tratích Sonneberg – Probstzella, Spessartrampe, Frankenwaldbahn, Geislinger Steige, Schiefe Ebene a Rübelandbahn, kde také získaly svoji přezdívku Bergkönigin (volně přeloženo jako Horská královna).

Deutsche Bundesbahn (DB)

Ze 45 exemplářů řady 95 připadlo k DB 14 kusů. Díky tomu byla tato řada tzv. „Splitergattung“, což se týkalo řad s méně než 20 lokomotivami, a měla být přednostně vyřazena. Navzdory tomu byly do roku 1953 vyřazeny pouze 3 stroje, z nichž byly získány náhradní díly pro ostatní kusy. Všechny lokomotivy byly nakonec umístěny ve stanici Aschaffenburg a sloužily na postrku na Spessartrampe. Po elektrifikaci bylo do konce dubna roku 1958 všech zbývajících 11 kusů vyřazeno. Před rokem 1953 byly některé stroje této řady nasazeny také na Schiefe Ebene a spadaly pod depo Neuenmarkt-Wirsberg.

Deutsche Reichsbahn (DR)

Ostatních 31 lokomotiv této řady se dostalo k východoněmeckým DR. Z nich bylo mezi lety 1966 a 1972 přestavěno 24 kusů na olejové vytápění, 10 kusů bylo opatřeno novým kotlem. Od roku 1970 byly „olejovky“ označeny jako 95.00 a původní, tedy nepřestavěné lokomotivy nadále vytápěné uhlím obdržely označení 95.10. Poslední lokomotivy této řady byly nasazeny na železniční trati Eisfeld-Sonneberg a byly vyřazeny v roce 1981. Stroj 95 1016 sloužil jako vytápěcí kotel v depu Kamenz a 95 1027 jako historická lokomotiva DR.

Konstrukce

Lokomotivy mají trámčový rám o síle postranic 100 mm s pěti litinovými zpevňovacími prvky a kotlem, jehož skříňový kotel je typu Belpaire a je umístěn nad rámem. Spřažené nápravy jsou doplněny běhouny Krauss-Helmholtz. Tři střední nápravy jsou v rámu pevně uloženy, přičemž okolek u prostřední (poháněné) nápravy je zeslaben o 15 mm. Dvojčítý parní stroj na přehřátou páru pohání střední, tedy třetí spřaženou nápravu a je vybaven samočinným vyrovnávačem tlaku pro zajištění klidného volnoběhu.

Lokomotivy tohoto typu byly nejsilnější tendrovky u DR. Po rovině mohly táhnout vlak o 2060 tunách rychlostí 50 km/h, ve stoupání 25 ‰ zvládly 430 tun rychlostí 25 km/h, což prakticky odpovídá bavorské Malletce Gt 2x4/4 (BR 96 DB), u níž se udává 465 tun na 25 ‰ rovněž rychlostí 25 km/h. Její údržba v porovnání s BR 95 však byla vzhledem ke konstrukci poněkud nákladnější. Velmi vysoká adhezní hmotnost 95,3 tun umožňovala upuštění od ozubnicového systému až do stoupání 70 ‰, zejména také díky Riggerbachově protitlaké brzdě, s níž při jízdě klesáním nedochází k opotřebením a přehřívání brzdového obložení a obručí kol a tedy ani ke snižování brzdného účinku.

Lokomotivy druhé série (od čísla 95 011) dostaly rovné zásobníky na uhlí, u DR byly pak nahrazeny nýtované vany svařovanými a oba kompresory jedním dvojitým.

Pozn.: V Čechách měla obdobnou funkci řada Va Buštěhradské dráhy (také tendrovka 1'E'1), později známá jako 524.1, ovšem s výrazně nižším nápravovým tlakem.

Zachované lokomotivy

- 95 009 - Bw Glauchau, vlastník Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn, jako 95 0009-1 s olejovým vytápěním
- 95 016 - v Německém muzeu parních lokomotiv v Neuenmarkt-Wirsberg
- 95 020 - v Technickém muzeu Speyer (jako 95 007)
- 95 027 - DB Museum, nasazena na Rübelandbahn spolu s 50 3708-0 v tradicionalistickém spolku.
- 95 028 - v Železničním muzeu Bochum, s olejovým vytápěním

Model

Často je tato lokomotiva mylně přezdívána Mammut, což byla právě lokomotiva „Tierklasse“ řady 95.66. Ta je na první pohled odlišná jak tvarem, tak menším průměrem spřažených náprav (1.100 mm oproti 1.400 mm). Ve velikosti TT je Mammut v nabídce firmy [Beckmann](#), Bergkönigin je v roce 2016 představena jako novinka od firem [Tillig](#) a [Arnold](#), a to jak v uhelném, tak v olejovém provedení. Rovněž se však modely těchto dvou výrobců vzájemně liší. Ve velikosti H0 ji nabízejí/nabízely např. firmy [Piko](#), Fleischmann, Liliput nebo [Trix](#). U dvou prvně jmenovaných je pohon veden ozubeným kolem pouze na hnací nápravu, na ostatní nápravy je výkon přenášen rozvodem. Pohon nového modelu Tillig je přes převody veden na 3., 4. a 5. nápravu, 1. a 2. je poháněna přes rozvody. Konstrukce modelů ostatních výrobců mi není známa.

Spolupráce na překladu:

Libor „Stoupa“ Zapletal

Fotografie:

Libor „Stoupa“ Zapletal, Drahoš Švestka, Piko, Michal Bednář

Originální text z německé Wikipedie:

https://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_95.

Videoportrét lokomotivy (německy):

<https://www.youtube.com/watch?v=W3XapOFud-k>

HISTORIE PARNÍ LOKOMOTIVY BR 95 DR

29.11.2016



Lokomotiva 95 027 na točně v Schönevide dne 11.9.2010 (Foto: Libor Zapletal)



Stroj 95 0027-3 dne 31.8.1979, Lauscha (Foto: Drahoš Švestka)



Lokomotiva řady 95 DR ve velikosti H0 od firmy Piko (Foto: Piko)



Lokomotiva 95 045 DR ze III. epochy ve velikosti TT od firmy Tillig (Foto: Michal Bednář)