

Art.-Nr. 3010 • 03011 • 03012 • 03020



Abbildung zeigt 03020

© TILLIG

DAS VORBILD

Anfang des letzten Jahrhunderts gab es deutliche Bestrebungen, den für Steilstrecken üblichen aber sehr aufwendigen Zahnstangenantrieb von Lokomotiven mit Reibungsantrieb abzulösen. Dazu mussten die Loks eine größere Reibungskraft aufbringen. Das wurde versucht, durch eine erhöhte Lokgewicht und Vergrößerung der Zahl gekuppelter Achsen zu erreichen. Einer der Vorreiter war die Blankenburg – Halberstädter Eisenbahn, die für Ihre Strecke Lokomotiven der sogenannten Tierklasse bei Borsig in Auftrag gab. Dies war der Anlass, dass sich auch die Preußische Eisenbahn für solchen Maschinen interessierte. So erhielt Borsig erneut einen Auftrag, noch stärkere und schwerere Maschinen für den Einsatz auf Gebirgstrecken mit Hauptbahncharakter zu entwerfen. Diese erhielten zur Verbesserung der Fahreigenschaften zusätzlich vor und Nachläufer sowie größere Treibräder für eine höhere Geschwindigkeit. Kessel und Wasservorräte waren ebenfalls größer bemessen.

Als T 20 beschaffte die Preußische Staatsbahn 1922 die ersten 10 Exemplare. Bis 1924 wurden weitere 35 Lokomotiven geliefert. Der Einsatz erfolgte vorwiegend als Schiebelokomotive auf den Steigungsreichen Strecken aus dem Dresdner Elbtal in Sachsen, in Thüringen auf den Strecken um Arnstadt und Saalfeld und auf der berühmten Geislinger Steige in Schwaben. Die Maschinen wurden nach einer anfänglichen kurzzeitigen Fehlbenummerung als BR 77 unter der BR 95 in das neue Nummernschema der DRG aufgenommen.

Die Loks bewährten sich von Anfang an sehr gut. Die DB setzte Ihre Lokomotiven bis 1958 im Raum Aschaffenburg ein. Die DR, die den größten Anteil dieser Baureihe nach dem Krieg besaß, nutzte die Loks wesentlich länger. Der Einsatz konzentrierte sich im Harz und Thüringer Raum, wo sie dann auch im BW Probstzella, Ende der achtziger Jahre, ihren aktiven Einsatz beendeten. Infolge der langen Einsatzzeit gab es auch einige Modernisierungen bei dieser Baureihe.

Neben der Nachrüstung der Öl- bzw. Gasbeleuchtung der Loks war das bei beiden Bahnverwaltungen auch der Einsatz geschweißter Wasserkästen. Einige der DR Loks erhielten auch einen Neubaukessel ohne Speisedom.

Auch erhielten 24 Maschinen in den sechziger Jahren eine Ölhauptfeuerung, um das Personal zu entlasten und die Leistung der Loks stets an der Obergrenze auszunutzen. Mit der Ölkrise der siebziger Jahre erfolgte allerdings wieder ein Rückbau auf Rostfeuerung, wobei hier die erste Ausmusterungswelle einsetzte. Um genügend Bremsluft erzeugen zu können, hatte diese Baureihe ursprünglich zwei Luftpumpen montiert. Die DR ersetzte diese später durch die Doppelverbundluftpumpe.



Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbaren und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.