

Die Baureihe 23 der Deutschen Bundesbahn

Nachdem die grössten Kriegsschäden an Anlagen und Fahrzeugen behoben waren, ging die Deutsche Bundesbahn ab 1950 an die Beschaffung neuer Dampflokomotiven. Viele der vorhandenen Fahrzeuge waren überaltert und sollten durch Neubauten ersetzt werden. Für den Personenzugdienst entstand die neue Baureihe 23, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h auch im leichten Schnellzugdienst Verwendung finden sollte.

Im September des Jahres 1949 hatte die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel den Auftrag zur endgültigen Konstruktion erhalten. Die ersten 15 der von Henschel gefertigten Maschinen waren von Dezember 1950 bis April 1951 in Dienst gestellt worden. Weitere Lieferungen von Jung in Jungenthal, von Krupp in Essen und von der Maschinenfabrik Esslingen folgten in der Zeit bis Ende 1959. Mit der Lokomotive 23 105 war am 4. Dezember 1959 nicht nur die letzte Maschine der Baureihe 23, sondern zugleich auch die letzte Dampflokomotive der Deutschen Bundesbahn dem Betrieb übergeben worden. Die Fahrzeuge der Baureihe 23 wurden unter Berücksichtigung der "Neuen Baugrundsätze" in moderner Schweissbauweise gefertigt. In den ersten Einsatzjahren zeigten sich manche Mängel, die im Laufe der Zeit aber weitgehend behoben wurden. Sämtliche Lokomotiven waren mit Tendern der Bauart 2'2' T 31 gekuppelt, die ein Fassungsvermögen von 31 m³ Wasser und von 8 t Kohle aufwiesen. Während der neunjährigen Beschaffungszeit der Reihe 23 kam es zu verschiedenen Bauartänderungen. Besonders charakteristische Baumerkmale waren der Lüftungsaufbau auf dem Dach des Führerhauses bei den Maschinen 23 001 bis 023 und die Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr bei den Fahrzeugen 23 001 bis 023 und 23 026 bis 052. Alle Fahrzeuge ab der Betriebsnummer 23 024 verfügten über ein rundes Dach mit integrierten Lüftungsöffnungen. In ihrer Ursprungsausführung waren die beiden Maschinen 23 024 und 025 mit einem Mischvorwärmer der Bauart Henschel MVC ausgestattet. Mit Mischvorwärmern der Bauart Heintl wurden die Lokomotiven 23 053 bis 092 abgeliefert und mit Mischvorwärmern der Bauart MV 57 fuhren die Maschinen 23 093 bis 105. Durch spätere Umbauten und durch Kesseltausch verwischte sich später das ursprüngliche Bild. Nach ihrer Ablieferung waren die Lokomotiven der Baureihe 23 zunächst in den Direktionsbezirken Frankfurt/M, Hannover, Köln, Mainz, Münster, Saarbrücken und Wuppertal eingesetzt. Ende der sechziger Jahre gelangten insgesamt 33 Maschinen auch noch bei der BD Stuttgart zum Einsatz. Die im Jahre 1970 beginnende Ausmusterung war am 22. Dezember 1975 mit dem Ausscheiden der Lokomotiven 023 023, 029 und 058 abgeschlossen. Die Lok 023 029 wurde nach einer sorgfältigen Restaurierung im Sommer 1980 als Denkmal vor dem Berufsschulzentrum der Stadt Aalen im Osthalbkreis aufgestellt. Weitere Fahrzeuge kamen in die Obhut privater Vereinigungen im In- und Ausland. Die 23 105 dient als Museumslokomotive der Deutschen Bundesbahn und wird vor Sonderzügen eingesetzt.

Technische Daten

Bauart	1'C 1' h2	Rostfläche	3,11 m ²
Treib- u. Kuppelrad-Durchmesser	1'750 mm	Verdampfungsheizfläche	156,28 m ²
Laufgrad-Durchmesser vorne	1'000 mm	Überhitzerheizfläche	73,80 m ²
Laufgrad-Durchmesser hinten	1'250 mm	Zylinder-Durchmesser	550 mm
Länge über Puffer	21'325 mm	Kolbenhub	660 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h	Achslast max.	18,9 t
Leistung	1'785 PSI	Lokreibungslast	56,0 t
Kesselüberdruck	16 bar	Lokdienstlast	82,8 t

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO MODELLE IN SPUR O - MASSSTAB 1:43,5

Eine weitere Kreation der LEMACO-Werkstätte. Ausschliesslich aus Messing, in feinsten Handarbeit aus über 1300 Einzelteilen gefertigt. Vorbildgetreu lackiert und beschriftet.

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert. Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat.Nr. O-019	DB BR 23 029, schwarz-rot	1-70	70 Exemplare
Kat.Nr. O-019/1	DB BR 23 023-5, schwarz-rot	1-30	30 Exemplare

Technische Daten

Länge über Puffer	490 mm
Gewicht	2'500 g
Stromaufnahme	400 - 450 mA
Mind. Radius	200 cm (bei kleineren Radien Bremsvorrichtung des Lenkgestells entfernen)

- Fein detaillierter Führerstand mit beweglichen Türen und abschaltbarer Beleuchtung
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber
- Abschaltbare Konstantbeleuchtung 1,5 Volt der Laternen und des Triebwerks
- Federpuffer
- Fein detailliertes Bremsgestänge
- Vorbildgetreue Nachbildung des Rahmens mit Radlagerung durch echte Blattfederung, Ausgleichshebel und Rollenlager
- Fine Scale Räder mit Messing-Radsternen

- Rauchkammertüre zum Öffnen
- CANON LN-32 Glockenankermotor 12/14 Volt Gleichstrom mit Freilaufgetriebe
- Gefederte Tenderdrehgestelle mit Rollenlager