

Fleischmann 7123 BR23 105 DB

Category: Dampfloks Spur N

geschrieben von Oliver Wiedwald | 19. November 2022

Vorbild der Fleischmann 7123 BR23 105 DB ist die letzte in Dienst gestellte Dampfloks der DB, die Schlepptender-Lokomotive der Baureihe 23.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fehlten der Bahn in Westdeutschland leistungsfähige Personenzugloks; vorhandene Baureihen waren altersbedingt zu ersetzen, wie beispielsweise die bereits rund 40 Jahre alten preußischen P 8. Unter der Leitung von Friedrich Witte entwickelte man für die Neubeschaffung von Dampflokomotiven neue Baugrundsätze, welche bei der Baureihe 23 zur Anwendung kamen. Bei der Konstruktion griff man einen nicht verwirklichten Vorschlag der BMAG für die DR-Baureihe 23 wieder auf, nämlich den einer Lok der von Friedrich Witte bereits seinerzeit favorisierten Achsfolge 1'C1' mit Verbrennungskammerkessel. Ab 1950 wurden 105 Exemplare der neu konstruierten Baureihe für den mittelschweren Personenzug- und den leichten Schnellzugdienst durch die Henschel-Werke, die Lokomotivfabrik Jung, die Lokomotivbauabteilung der Firma Krupp und die Maschinenfabrik Esslingen gebaut.

Wie sich nach den ersten Einsätzen zeigte, erfüllte die Neukonstruktion die Erwartungen, die Baureihe war universell einsetzbar, überdies der Kohleverbrauch geringer als bei vergleichbaren Lokomotiven. Die Loks der Baureihe 23 können einen 600 t schweren Zug in der Ebene mit 110 km/h sowie auf einer Steigung von 10 Promille noch mit 44 km/h befördern. Bei Messfahrten ergab sich, dass die Baureihe 23 mit ihrer im Vergleich zur P 8 nur 8,5 % größeren Kesselheizfläche deren Kesselleistung um 23 % übertrifft; die Zughakenleistung ist mit 1480 PSe sogar um mehr als 50 % höher als bei der P 8.

Mit der Einführung des neuen Baureihenschemas der Deutschen Bundesbahn zum 1. Januar 1968 wurde die Baureihennummer in 023 geändert. Die Baureihe 23 bewährte sich sowohl im schweren Personen- als auch im leichten Schnellzugdienst, häufig auch vor Güterzügen. Dennoch blieben

die Lokomotiven nur wenig länger als die Preußische P 8 im Dienst, welche sie eigentlich ablösen sollten. Durch den einsetzenden Traktionswandel verloren sie immer mehr ihrer Einsatzgebiete. Zuletzt waren die Lokomotiven in den Bahnbetriebswerken Crailsheim, Saarbrücken und Kaiserslautern beheimatet. Der planmäßige Einsatz endete am 27. September 1975, als letzte Lokomotive wurde im Dezember 1975 die 23 058 im Bw Crailsheim ausgemustert.

Textquelle: Wikipedia DB-Baureihe 23

Modell:

Lokomotive Kunststoff-Gehäuse, Tender Metall-Gehäuse. Stromaufnahme über Lok und Tender, Antrieb auf 3 Achsen im Tender, 2 Haftreifen, 3-Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd. Das Modell ist vorne mit der 9525 Kupplung und am Tender mit der 9521 Kupplung ausgerüstet. LÜP 134 mm.

Umbau:

Ich habe das Modell gebraucht „in Top-Zustand“ erworben. Top-Zustand bedeutet, dass die Lok komplett verharzt war. Es hat sich nicht ein Rad bewegt. Des Weiteren hat die Lok einen Schaden an einer Laufbuchse was dazu führt, dass eine Antriebsachse nicht genug Traktion auf die Schiene bekommt, da musste ich etwas trixen. Die Lok wurde mit einem ESU LokPilot micro V5 Multiprotokolldecoder digitalisiert. Sie fährt trotz ihres Alters und es „nur“ dreipoligen Motors sehr feinfühlig und leise.





