

Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Das Meisterstück von Bahls

Baureihe 23 – Neubaulok der DB
Abstimmen für Wunschmodelle

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

auch wenn uns das Wetter etwas anderes suggerieren mag: Der Winter ist da, Weihnachten steht vor der Tür. Damit hat unser Hobby wieder Hochkonjunktur und für viele wird die kalte und dunkle, dieses Jahr auch besonders nasse Jahreszeit zur schönsten.



Holger Späing
Chefredakteur

Das hat auch Märklin erkannt: Erstmals nach dem 125-jährigen Firmenjubiläum boten die Göppinger ihrem gesamten Kundenkreis an, das Stammwerk an der Stuttgarter Straße – das so genannte „Werk 1“ – zu besichtigen.

Wenige Tage vorher traf sich die Spur-Z-Gemeinde zum sechsten Mal in Zell an der Mosel. Alle Redaktionsmitglieder haben den Eindruck gewonnen, dass auch dieses Treffen immer bunter und besser wird. Damit wurde es aber einfach zu viel, einen Bericht noch in der Dezember-Ausgabe unterzubringen!

Dennoch passt unsere aktuelle Ausgabe besonders gut ins Zeitgeschehen, denn auch unseren heutigen Themenschwerpunkt verdanken wir dem Adventstreffen: Dort zeigte Bahls Modelleisenbahnen zum ersten Mal seine Neuentwicklung der Baureihe 23. Wir waren und sind derart begeistert, dass wir es kaum in Worte fassen können.

Selten zuvor haben wir uns auf einen Produkttest so gefreut wie dieses Mal, aber nie zuvor ließ das Testmuster so lange auf sich warten: Michael Bahls wollte es besonders gut machen und hat sein bereits in Auslieferung befindliches Modell gegenüber der in Zell gezeigten Lok noch mal an zwei Stellen nachgebessert.

Das Warten und Zittern wegen eines rechtzeitigen Eintreffens hat sich gelohnt: Diese Lok setzt tatsächlich neue Maßstäbe für den Dampflokbaubau in der kleinen Spur. Über unsere Testergebnisse können wir heute berichten.

Passend zum Thema haben wir auch eine Literaturempfehlung für Sie aufbereitet. Wählen konnten wir aus insgesamt drei Titeln, die sich mit dieser Baureihe oder den Neubaulokomotiven insgesamt befassen. Das unserer Auffassung nach gelungenste Werk haben wir für Sie ausgewählt und stellen es Ihnen vor.

Ein ausführlicher Vorbildbericht über Entstehen und Einsatz der Baureihe 23 schließt sich an. Wir sind sicher, dass er nicht nur für Zetties interessant ist.

Nur für Zetties ist hingegen unser Artikel zur Wunschmodellumfrage 2009 gedacht, der die ausgewählten Vorschläge vorstellt und den Ablauf erläutert. Noch bis zum 31. Januar 2010 können alle Leserinnen und Leser ihre Stimmen für die eigenen Favoriten abgeben.

Bitte nehmen Sie rege daran teil! Es gibt schließlich auch attraktive Preise zu gewinnen, weil auch seitens der Hersteller großes Interesse an einem repräsentativen Ergebnis besteht.

Ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr wünscht Ihnen

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Hochgewachsene Schönheit.....4

Vorbild

Geliebt und gehasst.....15

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Alles neu macht der... Witte.....31

Impressionen

Die Wahl des Leserwunschmodells.....34
Zetties und Trainini im Dialog.....40

Wir danken dem DB Museum, der Eisenbahnstiftung, Rolf Schulze, Andreas Petkelis und Ulrich Budde für ihre historischen Aufnahmen, natürlich auch allen anderen Bildautoren für ihre Aufnahmen sowie Michael Bahls für die Testunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 21. Dezember 2009

Titelbild:

Wunschmodell auf großer Fahrt – 23 071 kommt in den ersten Einsatzjahren auch mit D-Zügen noch gut herum. Ihre erste Heimatstelle war das Bw Paderborn. Anfang der sechziger Jahre, wie auf einem Modul von Gerhard Maurer hier mit neu gelieferten Wagen, war sie im Bw Bingerbrück zu Hause.

Die Baureihe 23 von Bahls

Hochgewachsene Schönheit

Viel Geduld war gefragt, denn lange mussten die Spur-Z-Freunde warten: 2005 kündigte Bahls Modelleisenbahnen eine DB-Neubaurok der Baureihe 23 als Kleinserienmodell an. 2009 war es endlich so weit und die Auslieferung konnte beginnen. Wir wollten wissen, ob sich das Warten gelohnt hat und haben die Neuheit ausgiebig getestet. Heute berichten wir, was die Zetties beim Modell des Blomberger Herstellers erwartet.

Gut Ding will Weile haben – so sagt es der Volksmund. Trotzdem müssen wir zugeben, dass einem Modelleisenbahner viel abverlangt wird, wenn er fast fünf Jahre auf sein Wunschmodell warten soll. Wirtschaftlich konnte die Baureihe 23 eigentlich kein Misserfolg werden: Zu gefragt sind Dampflokomotiven bei den Modellbahnern aller Altersklassen, die Epoche III ist immer noch die bevorzugte Zeit der großen Mehrheit.

Woran also lag die große Verspätung? Michael Bahls gibt heute unumwunden zu, dass seine Informationspolitik verbesserungswürdig ist. Als er nach dem altersbedingten Rückzug seines früheren Arbeitgebers „Schmidt – Ihr Spur-Z-Partner“ aus Hameln konsequent den Schritt in die eigene Selbstständigkeit wagte, musste schnell eine eigene Angebotspalette her.



Edel verpackt in einer Holzschatulle, mit einer Schutzfolie ins Schaumstoffbett eingelegt kommt sie daher: Bahls neue Baureihe 23 (Art.-Nr. 5023). Nach dem Herausnehmen und Aufgleisen bietet sich dem Käufer dieser schöne Anblick.

Zum Start gehörte dann neben einem umfangreichen Reparatur- und Umbauangebot auch ein Grundsortiment an Kleinserienmodellen. Eine Auswahl von Kunden nachgefragter Vorbilder lag ebenso vor wie das Herzensprojekt „Baureihe 23 DB“. Als die Ankündigungen erfolgten, hatten alle Modelle noch Projektcharakter, zu denen allenfalls Zeichnungen vorlagen.

Für seine Kunden war dies natürlich nicht transparent und so wurde eine baldige Auslieferung erwartet. Hinzu kam, dass die Baureihe 23 sich als sehr anspruchsvolle Lokomotive erwies: Es war bei weitem nicht damit getan, Fahrwerk, Aufbau und Tender neu zu entwickeln.

Zu lösen war die Unterbringung des Glockenankermotors samt Schwungmasse und Getriebeteilen in der Weise, dass sie dem Modell gute Fahreigenschaften und angemessene Zugkraft verleihen konnten. Gleichmaßen wichtig war, die neue Lok auch gleich für den Einbau digitaler Komponenten zu konstruieren. Die Ausrüstung mit funktionierenden Stirnlampen sollte ebenfalls zum Angebot gehören.

Zeitgemäß kamen dafür nur warmweiße LED in Frage, die neben einer guten und vorbildnahen Lichtwirkung auch eine geringe Stromaufnahme bieten, die den Motor nicht seiner Ressourcen beraubt. Wer auf dieses Detail Wert legt, muss allerdings bereits bei der Bestellung den Zusatzwunsch „Lichtfunktion“ äußern, denn ein nachträglicher Einbau scheidet leider aus.



Der Tender mit seinen feinen Details wie den Aufstiegsleitern und der nachgebildeten Wannenförmigkeit ist eine Pracht. Die Laternenbeleuchtung mit warmweißen LED überzeugt mit glühlampenähnlichem Farbspektrum und ist auch bei niedriger Fahrspannung sofort gut wahrnehmbar.

Die erste Eingangsprüfung zeigt, dass Michael Bahls die 5. Vergabe von 1955 als Vorbildserie für seinen Artikelnummer 5023 ausgewählt hat. Die Maschinen dieses Bauloses wurden alle von Jung gebaut und als 23 071 bis 23 076 im Jahre 1956 an die Bundesbahn abgeliefert. Der Bauzustand belegt einen frühen Einsatzzeitraum, allerdings nicht den Ablieferungszustand des Vorbilds.

Folgende Änderung hat er an seinem Modell nachgebildet, die dies gleich auf den ersten Blick belegt: Die Führerstandstür aus Aluminium war beim Vorbild ursprünglich unlackiert und erhielt erst nachträglich den schwarzen Anstrich der Miniatur.



Die lackierte Schiebetür mit nur einer Griffstange am Führerhaus ist ein Merkmal des frühen Bauzustands. Zum gelungenen Gesamteindruck tragen aber auch die filigranen Leitungen und die Beschilderung bei. Die Tenderanschriften sind sogar lupenlesbar.

Das Dreilichtspitzensignal an Lok und Tender wechselt vorbildgerecht mit der Fahrtrichtung. Alle Laternen sind gut ausgeleuchtet und auch die unterhalb des Lokumlaufes hinein-führenden Lichtleiter sind sehr unauffällig montiert. Nur beim Blick von vorn sind auch leicht störende Lichtaustritte im Bereich zwischen Rauchkammertür und Michvorwärmerspeicherkasten zu beobachten.

Seit dem Sommer 2009 sind aber alle Hürden überwunden und die Zulieferteile eingetroffen: Die Auslieferung an die ersten Besteller hat begonnen. Und so sind wir froh, dass auch das Testmodell endlich bereitsteht. Es handelt sich hierbei um die analoge Ausführung mit Beleuchtung, eine digitale Aufrüstung erfolgt auf Wunsch selbstverständlich auch.

Nicht umgesetzt wurden Änderungen des Dampfreglers – das Modell weist die flache Abdeckung des ursprünglichen Heißdampfreglers auf – und des Mischvorwärmer-Speicherkastens unter der Rauchkammer, die später bei den meisten Maschinen zurückgebaut wurde. Damit lässt sich das Bahls-Modell gut im sicher interessantesten Zeitabschnitt der Baureihengeschichte - vom Ende der Fünfziger bis etwa 1966 - einsetzen.

In dieser Zeit kam die Baureihe 23 bei weitem nicht nur vor Eil- und Personenzügen zum Einsatz. Auch einzelne, blaue F-Züge wie der „Rheingold“ wurden nachweislich mit diesem Typ bespannt. Im Raum Saarbrücken kamen sie schließlich auch im Wendezugverkehr zum Einsatz und verdrängten dort ältere Dampflokomotiven. Ob das natürlich auch immer für das konkrete Vorbild des Modells gilt, sei dahingestellt.



Die Baureihe 23 war auch in Diensten anzutreffen, für die sie nicht konstruiert worden war: Ihr Vorspanndienst für die Baureihe 50 vor Fischzügen erlaubt es, zum Auffüllen der Modell-Dienstpläne auch mal einen schnellen Güterzug zu bespannen (Bild oben). Bis Ende der fünfziger Jahre waren die Lokomotiven auch vor blauen F-Zügen zu sehen, hier den F21 „Rheingold“ (Bild unten), was ebenfalls für die Modellbahn sehr reizvoll ist.

Selbst der Einsatz einer 23 vor einem Güterzug ist kein völliger Stillbruch: Aushilfsweise mussten sie auch hier einspringen oder es wurden Lücken im Umlaufplan damit aufgefüllt. Nachgewiesen sind zahlreiche Vorspanneinsätze dieser Loks vor der Baureihe 50 zur Beförderung gemischter Güterzüge oder auch einem „Fischzug“, einem Kühlwagen-Ganzzug von der Küste ins Binnenland.

Michael Bahls selbst begründet seine Vorbildwahl wie folgt: „Ich habe die Baureihe 23 genau so wiedergeben wollen, wie sie den neuen Baugrundsätzen Friedrich Wittes als ausgereifte Lok entsprechen musste.“



Dem theoretischen Idealzustand einer Dampflok nach den neuen Baugrundsätzen entspricht die Baureihe 23 von Bahls Modelleisenbahnen. Zu deren Merkmalen gehören auch die Fensterschirme am geschlossenen Führerhaus statt der späteren Druckstauschuten. Das Modell trägt vorbildrichtig auf der Lokführerseite einen Indusi-Magneten hinter der letzten Kuppelachse.

Zu deren Merkmalen gehören die konsequente Anwendung der Schweißtechnik, das schlanke und glatte Äußere mit hoher Kessellage, ein geschlossenes und modern wirkendes Führerhaus mit Fensterschirmen (statt den späteren Druckstauschuten), Rollenlager in Treibstangen- und Achslagern sowie Ausrüstung mit einem modernen Mischvorwärmer (zunächst der Bauart Heini).

Gerade letzterer beeinflusste das Aussehen der Vorbilder erheblich. Die von Michael Bahls gewählte Ausführung verkörpert als einzige eine durchgängige, optisch Harmonie, die weder plump noch wegen fehlender Symmetrien unruhig wirkt.

Dem Modell ist deutlich anzumerken, dass Michael Bahls ein Dampflok-Kenner ist: Nicht einen Schnitzer hat er sich bei den vielen Details erlaubt, was angesichts der Vielfalt der Bauartänderungen keinesfalls selbstverständlich ist. Die lange Vorbereitungszeit kam dem neuen Modell wirklich zu Gute.

Unsere Testlok zeigt einen glatten Kessel mit wenigen, darauf verlegten Leitungen, wie es dem Idealbild einer modernen Dampflok in den Fünfigern entsprach. Vorbildgerecht zieren die



Feine Tritte und eine zugerüstete Pufferbohle kennzeichnen die Stirnansicht. Das Modell trägt noch den ursprünglichen Heini-Mischvorwärmer mit vollständigem Speicherbehälter unter der Rauchkammer. Die Lichtleiter zu den unteren Lampen fallen dem Betrachter derweil nicht auf.

Lok nur ein Dom, die flache Abdeckung des Heißdampfreglers und der leicht ovale Schornstein mit Krempe. Die Leitungen sind separat angesetzt und daher sogar freistehend – auch in der Kleinserie bei weitem kein Standard der Spurweite Z.

Auch die kleinen Wittebleche wurden selbst gefertigt, sind in der korrekten Höhe angebracht und zeigen sogar die richtigen vier Aufnahmepunkte des großen Vorbilds. Unter der Rauchkammer sitzt mittig der große Speicherbehälter des Heini-Mischvorwärmers, dessen heizerseitige Außenwand gleichzeitig Träger für die Turbo-Speisepumpeneinrichtung ist.

Das Fahrwerk besitzt korrekte Abmessungen und Treib- sowie Kuppelräder im richtigen Durchmesser. Vollständig nachgebildet wurden auch die Bremsen, der Indusi-Magnet, das Gestänge und die Steuerung mit Kuhnscher Schleife, die Laufgestelle von Vor- und Nachlaufachse sowie die Luftpumpe zwischen zweiter und dritter Kuppelachse. Die Dampfpeife sitzt richtig am vorderen Kesselschuss auf der Lokführerseite.



Bild oben:

Der Schlot hat vorbildgerecht eine leicht ovale Form, die Windleitbleche besitzen je vier Haltestege. Auf dem Führerhausdach wurde auch das Oberlichtfenster angedeutet. Einen Kompromiss musste Bahls wegen der Schwungmasse des Motors nur bei den Dachlüftern eingehen, die angedeutet, aber nicht plastisch nachgebildet wurden.

Bild unten:

Gut zu sehen sind der Fensterschirm der Führerhausstirnseite und die oberen Waschluken. Die wichtigsten Leitungen a Kessel sind freistehend nachgebildet!

Das Führerhaus ist wie beim Vorbild geschlossen und besitzt die eingelassenen Dachlüfter der Serienausführung ab 23 026. Die Wiedergabe der Lüfter im Modell stellt gleichzeitig den einzigen, sichtbaren Kompromiss in der optischen Ausführung dar: Das Führerhaus wurde aus einer doppelten Lage Ätzbleche konstruiert.

Damit folgen die Lüftungsklappen, die beim Vorbild um eine senkrechte Achse aufgedreht werden konnten, der Wölbung des Daches und besitzen nicht die erhoffte plastische Wirkung, weil sie ja eigentlich auch senkrecht stehen müssten. Im Modell musste dies hingenommen werden, um die Fahreigenschaften nicht zu beeinträchtigen, weil unter dem Dach noch die Schwungmasse unterzubringen war.

Die Führerhaustüren folgen dem Umriss des Führerhauses und sind als Schiebetür nachgebildet. Folgerichtig weist es nur einen Handlauf auf jeder Führerstandsseite auf – beim Vorbild sollte dies die Lokführer zwingen, den Entriegelungsknopf immer mit der richtigen Hand zu bedienen.

Auch der Tender gibt sich keine Blößen: Er gibt die Form einer umgedrehten Wanne im sichtbaren Bereich korrekt wieder und besitzt keine sichtbaren Streben am Kohlenkasten. Wie beim Vorbild sind die Kanten des Kohlenaufsatzes an den Seiten abgeschrägt worden. Dieses kleine, aber durchaus markante Merkmal

sollte beim Vorbild vor mechanischen Schäden durch Kranschaukeln oder Kohlenhunte schützen.

Nur der Lok-Tender-Abstand ist recht groß, was der Befahrbarkeit von Kurven und Gegenbögen geschuldet ist. Die Faltenbälge des Vorbilds ließen sich nicht wiedergeben, weil deren Widerstand das Modell bei Kurvenfahrt aus dem Gleis drücken könnte. Daher akzeptieren wir dies als unumgänglichen Kompromiss, zumal das Führerhaus ja völlig korrekt hinten geschlossen ist.

Äußerst filigran treten die Aufstiegsleitern an seinem hinteren Ende hervor, die auch im Modell sehr markant sind. Der Kohlenkasten ist gut gefüllt und zeigt eine Lok zum Anfang ihres Streckeneinsatzes. Bei den Drehgestellen hat sich Bahls für die verstärkte Ursprungsausführung entschieden.

Daten zu Vorbild und Modell der Baureihe 23

	Vorbild	1:220	Bahls-Modell
Länge über Puffer	21.325 mm	96,9 mm	99,3 mm / (96,8 mm)*
Höhe (über SO)	4.550 mm	20,7 mm	20,4 mm
Breite	3.050 mm	13,9 mm	15,8 mm / (14,3 mm)*
Höhe Kesselmitte (über SO)	3.325 mm	15,1 mm	14,9 mm
Treibraddurchmesser	1.750 mm	8,0 mm	7,8 mm
Laufreddurchmesser vorn	1.000 mm	4,6 mm	4,1 mm
Laufreddurchmesser hinten	1.250 mm	5,7 mm	5,3 mm
Achsstand Lok	9.900 mm	45,0 mm	45,0 mm
Gesamtachsstand	17.625 mm	80,1 mm	82,0 mm / (80,0 mm)*
Gewicht	132 t	---	48 g
Leistung	1.785 PSi		
Vmax	110 / 85 km/h		
Bauart	1'C1' h2		
Betriebsgattung	P 35.18		
Kohle	8 t		
Wasser	31 m³		

*Maßabweichungen erklären sich durch funktionsbedingte Kompromisse (Tenderabstand für Kurvenfahrten; Lage der Dampfzylinder wegen Breite der Radlauffläche). Der Wert in Klammern kennzeichnet einen um den jeweiligen Faktor bereinigten Wert.



Neben den markanten Tendaraufstiegen hat uns die Lösung für die hintere Kupplung gut gefallen, die eine voll detaillierte Pufferbohle ermöglicht: Nach Lösen einer einzigen Schraube ist der Haken abgenommen, wenn die Lok in der Vitrine gezeigt werden soll.

Sie entsprechen dem Ablieferungszustand des Vorbilds und dem größten Teil seiner Einsatzzeit. Später wurden sie bei vielen Loks nach Verschleiß gegen solche des Schlepptenders der Baureihe 50 ausgetauscht. Die (während der Serie nachgeholte) Beschilderung des Tenders (Schiebebilder) und auch der Lok (Ätzschilder) sind einwandfrei, im richtigen Schrifttyp aufgebracht und sogar lupenlesbar. Auch die Inhalte der Anschriften sind richtig.

Korrekt ist die Nachbildung von Aluminiumschildern an einer Lok dieses Bauloses. Die DB-Embleme wurden allerdings erst kurz nach der Indienstellung angebracht, eine Auslieferung ab Werk mit diesen Schildern erfolgte beim Vorbild erst ab 23 077.

Gibt es an diesem Modell auch etwas zu kritisieren? Grundsätzlich nein. Aufgefallen ist uns aber, dass manche Loks nicht ganz gleichmäßig lackiert sind und stellenweise, bevorzugt im Bereich der Windleitbleche, die vermutlich vor der Lackierung montiert werden, noch eine rote Grundierung



Für die Baureihe 23 gibt es viel Wagenmaterial bei Märklin: Typisch für sie waren Nahverkehrszüge, die aus dreiachsigen Umbauwagen gebildet wurden (Bild oben; Märklin 8706 - 8708). In den ersten Dienstjahren sind aber auch Einsätze vor stilreinen Zügen aus preußischen Dreiachsern nachgewiesen (Bild unten; Märklin 8703 – 8705). Solche Garnituren haben im Modell einen besonderen Reiz.

durchschimmert. Bei den zuerst ausgelieferten Modellen fehlte noch der Tenderspiegel, also dessen weiße Anschriften mit technischen Angaben.

Das lässt sich leicht abstellen oder auch nachträglich vom Hersteller beheben und soll daher nicht überbewertet werden. Im Falle des Tenderspiegels ist dies sogar schon geschehen. Und auch ein nachträglicher, weiterer Lackauftrag ist leichter durchzuführen als ein zu dicker wieder zu entfernen.

Die Feststellung zeigt nur, dass kein Hersteller frei von Fehlern ist und immer irgendwas gefunden werden kann.

Gut gelöst finden wir die Idee der Kupplung: Vorne hat Bahls zu Gunsten einer bestmöglichen Optik auf eine Systemkupplung verzichtet, um die Pufferbohle mit Detailzurüstungen versehen zu können. Alle Lokomotiven des nachgebildeten Bauloses besaßen im dargestellten Zustand eh keine Wendezugleinrichtungen und dürften daher rückwärts fahrend kaum gesichtet worden sein.

Am Tender war Michael Bahls besonders erfinderisch. Ihm gönnte er einen Kupplungshaken statt der Märklin-Systemkupplung. Das sieht nicht nur zierlicher aus und kommt der Gesamtwirkung zu Gute, sondern ermöglichte auch hier Pufferbohlendetails. Die Vitrinenfreunde können diesen Kuppelhaken zudem auch noch abnehmen, wofür lediglich eine Schraube zu lösen ist.

Dadurch können sie ihrem Modell ein Aussehen verleihen, dass Spur-Z-Modellen bisher nicht zugetraut wurde. Nur beim Ankuppeln von Wagen erfordert der Haken viel Feingefühl, denn er weicht nicht wie eine Systemkupplung zur Seite aus. Die Kupplung des Wagens sollte daher mit einem geeigneten Werkzeug etwas geführt und der Wagen zusätzlich gegen Entgleisen gesichert werden.



Als die „Silberlinge“ ab 1959 in Dienst gestellt wurden, gehörten sie zu den hochwertigen Wagengarnituren und waren sogar im D-Zug-Verkehr zu finden. Einen solchen Zug stellt die Modellabregung auf diesem Bild dar. Gebildet ist diese Einheit aus Märklin-Wagen 8713, 8716 und 8717.

Kommen wir im Folgenden zur technischen Wertung: Die Vorbildmaße- und –proportionen wurden, wie schon angedeutet, erstaunlich penibel eingehalten. Angetrieben wird das neue Modell durch einen drehmomentstarken Glockenankermotor im Führerhaus.

Die Schwungmasse mit größtmöglichem Durchmesser (siehe Kompromiss bei der Führerstandsachswiedergabe) gleicht zuverlässig kurze Stromunterbrechungen aus und sorgt für eine gleichmäßige und sehr ruhige Fahrt. Deutlich zeigt sich hier, dass nicht die Dicke/Stärke sondern ihr Durchmesser positiv auf die Fahreigenschaften eines Modells wirkt. Auch bei voller Fahrspannung fährt das Modell nicht übermäßig schnell und auch Schleichfahrten sind problemlos möglich.

Da das Modell überwiegend aus Neusilber und Messing besteht, davon im Kesselbereich massive Gussteile, bringt es mit 48 Gramm ein gutes Gewicht auf die Waage, das leicht über dem Durchschnitt der Großseriendampflokomotiven (ca. 30 – 40 g) liegt. Dies garantiert gute Zugleistungen, wofür die Baureihe 23 nicht mal Haftreifen braucht. Wir haben deren Grenzen auch bei Kurvenfahrten nicht ausreizen können.

Getestet haben wir mit zum Modell passenden Zugkompositionen, wie in den begleitenden Bildern dargestellt, die auf geraden Strecken, Weichenstraßen und Radien ab dem vom Hersteller vorgesehenen Mindestradius von 195 mm (Märklin 8520) fuhren. Dieser Radius sollte nicht unterschritten werden, weil besonders der Tender schnell an die Grenzen seiner Kurvenauffähigkeiten gelangt und auch der Abstand zur Lok dann zu gering ist.



Eine sehr modellbahntaugliche Zugkomposition haben wir hier zusammengestellt: Ein Eilzug mit drei vierachsigen Umbauwagen stellt hinsichtlich seiner Länge noch kein großes Problem dar. Wer mag, kann die Wagenreihung aus Märklin 8753, 8754 und 8755 auch noch mit weiteren Wagen – auch Dreiachser – verlängern.

Bahls Baureihe 23 zieht in der Ebene ohne Probleme einen Personenzug von fünf bis sechs vierachsigen Drehgestellwagen oder auch solche mit der gleichen Zahl Zwei- oder Dreiachser, die wegen langer, starrer Achsstände einen höheren Reibungswert verursachen.

Bei den Fahrprüfungen bleibt die Stromaufnahme stets sicher gewährleistet, denn das Modell bedient sich dafür der 1. und 3. Kuppelachse sowie der 1. und 4. Tenderachse – der Tender ist wegen der Kabelverbindung fest mit der Lok gekuppelt. Die Zahl der Stromaufnahmeplätze ist folglich recht hoch und über eine große Länge verteilt, was Betriebssicherheit auch bei langsamen Weichenfahrten gewährleistet. Die Treib- und Kuppelachsen wie auch die vier Achsen des Tenders sind starr verbaut.

Unser Fazit lautet daher: Bahls Modelleisenbahnen hat mit der Baureihe 23 (Art.-Nr. 5023) nicht nur eine große Wunschlokomotive vieler Bundesbahnfreunde auf die Schienen gestellt. Dem Hersteller ist es in jahrelanger Entwicklungsarbeit gelungen, ein nahezu rundum überzeugendes Modell zu entwickeln, das dem Spur-Z-Freunde keine spürbaren Kompromisse mehr zumutet.

Die gewählte Bauzustandsausführung setzt der Idee der modernen Neubaulok nach neuen Baugrundsätzen ein würdiges Denkmal und erlaubt einen breiten Einsatz in der Blütezeit des Vorbilds. Das Modell analog oder auf Wunsch digital anzubieten entspricht dem Stand der Zeit.

Auch die Frage, ob ein Kleinserienmodell eine Lokbeleuchtung zeigen sollte oder nicht, wurde endlich beantwortet: Beim zeitgemäßen Einsatz warmweißer LED sind keine nachteiligen Einflüsse auf die Fahreigenschaften festzustellen. Das Modell gewinnt wegen der angenehmen Wirkung der unter dem Umlauf angebrachten, filigranen Leuchten noch mal enorm hinzu.



Zum Abschluss noch mal eine Gesamtansicht der Heizerseite: Bahls Modell ist perfekt detailliert, exakt maßstäblich und zeigt gute Fahreigenschaften. Das bedeutet neben neuen Maßstäben für DampfloK-Kleinserienmodelle auch unser Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2009“ in der Kategorie Lokomotiven.

In Verbindung mit dem Preis für dieses Modell ergibt sich eine gute Gegenleistung, die der Handarbeit an diesem Meisterstück auf jeden Fall angemessen ist und nicht über dem Durchschnitt anderer Kleinserienhersteller liegt. Das lange Warten hat sich aus Sicht der Redaktion daher auf jeden Fall gelohnt.

Die Messlatte für die nachfolgenden und bereits angekündigten Modelle der Baureihen 01¹⁰ und 18⁶ liegt jetzt sehr hoch. Bahls Modelleisenbahnen hat sich mit diesem Modell an die Spitze der Dampflokbauer unter den Kleinserienherstellern gesetzt, was die **Trainini®**-Redaktion einstimmig mit dem Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2009“ in der Kategorie Lokomotiven würdigt.

Bezugsquelle:
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:
Sparda-Bank West
Kto.: 579 484
BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



Die Baureihe 23

Geliebt und gehasst

Die Baureihe 23 verkörpert wie keine andere Neubaulok die neuen Baugrundsätze der jungen Bundesbahn. Sie gehört zur ersten Generation der Neuentwicklungen, bei denen viele Innovationen noch nicht ausreichend in der Praxis erprobt waren. Als zahlenmäßig größte Baureihe brachte sie es so auch auf viele technisch voneinander abweichende Ausführungen und Bauartänderungen. Was deren Ästhetik betrifft, scheiden sich bis heute die Geister.

Mai 1945: Der zweite Weltkrieg ist zu Ende, das deutsche Reich hat bedingungslos kapituliert. Das ganze Land liegt in Trümmern, die Infrastruktur ist zerstört. Ein geregelter Zugbetrieb ist nicht mehr möglich. Eine Lokzählung ergibt, dass in den Westsektoren von 17.700 Dampflokomotiven nur 6.700 betriebsfähig sind. Neben Zerstörungen durch den Bombenkrieg ist daran auch der schlechte Unterhaltungszustand Schuld.



Nach dem 2. Weltkrieg wirkte der Eisenbahnverkehr noch lange recht spartanisch. So ist auch die erst zwei Jahre alte 23 055 – aus dem Baulos von Krupp mit DB-Emblem an der Rauchkammertür – im August 1957 bei der Ausfahrt aus Hanau Hbf (noch mit dem alten Gebäude zwischen den Gleisen) mit einem stilreinen Personenzug aus alten Preußen-Dreiachsern zu sehen. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Nur mit einer funktionierenden Eisenbahninfrastruktur wird das Land wieder zur Normalität finden können, doch dafür mangelt es überall an Geld. Besonders Personenzug- und Tenderlokomotiven sind Mangelware, der Bestand ist meist überaltert, während Güterzugmaschinen im Überschuss vorhanden sind, weil die Reichsbahn im Krieg große Zahlen davon in Dienst gestellt hat.

Am 17.9.1947 ordnet die Hauptverwaltung der Eisenbahn in der britischen Zone an, dass der Fachausschuss Lokomotiven wiederzubegründen sei. Dieser Ausschuss hatte schon die Entwicklung der Einheitsloks geprägt. Vorsitzender wird Friedrich Witte.

Der frühere „Vater der Einheitsloks“, Richard P. Wagner, nimmt nur als Gast an den Sitzungen teil.

Ziel des Gremiums ist ein Neubauprogramm, mit dem die größten Lücken geschlossen werden sollen. Preiswerte Beschaffung und Betrieb sind oberstes Gebot. So wird auch der Neuaufbau auf vorhandenen Rahmen der Baureihe 52 diskutiert. Bis Oktober 1948 einigt sich der Ausschuss dann schließlich auf alle Merkmale, die in der Summe als die „neuen Baugrundsätze“ in die Geschichte eingehen:

- Eingeschweißte Stehbolzen,
- Verwenden einer Verbrennungskammer,
- vollständig geschweißte Rahmen, Kessel und Tender,

- den Einsatz von Mischvorwärmern und einen
- Blech- statt Barrenrahmen.

Nach den Erfahrungen mit der Einheitslok Wagnerscher Prägung wünschen die Ausschussmitglieder auch vereinfachte Feuertüren, Wasserstände und Pfeifen, die Befestigung des Steuerbocks am Rahmen statt am Kessel, Aschkästen der Bauart Stühren mit großen Lufteinritten und die feste Anbringung der Spitzenlaternen.



Die erste Lok der neuen Baureihe 23 gehörte auch zu den letzten, die noch unter Dampf standen: 023 001-1 hat bereits fast 24 Dienstjahre auf dem Buckel, als sie vor N 7543 in Richtung Crailsheim bei Bad Mergentheim am 22. September 1974 aufgenommen wurde. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Gerade die Verbrennungskammer ist ein großer Schritt nach vorn: Immerhin litten die Einheitsloks zu einem großen Teil an zu langen Rohren und zu kleiner, feuerberührter Heizfläche. Trotz guter Erfahrungen im Ausland erkannte man ihren Vorteil zu lange nicht und hielt schließlich blind am alten Konzept fest. Da „gute Kohle“ eine zentrale Vorgabe für den Betrieb der neuen Loks war, erhielten sie nur einen kleinen Rost, der erst im Auslaufbetrieb Probleme machte, weil die Qualität nicht stimmte.

Mangels eigener Erfahrungen berechnete man den Kessel der neuen Baureihe 23 sehr großzügig und übertraf dann trotz kleinerer Abmessungen nicht nur den der alten Baureihe 23 von 1941: Gedacht war sie als Ersatz für die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (ehemalige P8), doch ihre Leistung lag noch über derjenigen der Baureihe 03. In Verbindung mit ihrem höheren Reibungsgewicht, kleineren Antriebsrädern und dank der hohen Überlastbarkeit des Kessels lief sie auch viel dynamischer.

Schließlich gehört die neue 23 neben der 82 zu den ersten Baureihen, die kurz vor dem Jahreswechsel 1948/49 im (beinahe) endgültigen Typenprogramm auftauchen. Der Auftrag über das erste Baulos erfolgte dann am 10. September 1949 durch das Eisenbahnzentralamt Göttingen an die Lokomotivfabrik Henschel. Basis der endgültigen Konzeption wurde deren Projekt „Pt 1473“.

Dieser Entwurf hatte bereits große Ähnlichkeit mit der endgültigen Lok, so z.B. der sehr hoch liegende Kessel oder der Tender in der Grundform einer umgedrehten Wanne. Abweichungen bestanden noch im größeren und geräumigeren Führerhaus oder der Gestaltung der Frontpartie nach dem Vorbild der Kriegslokomotiven mit Lampen auf der Pufferbohle. Die Hauptluftbehälter sollten zwischen Kuppel- und Schleppachse liegen (Serienlok: über der ersten Kuppelachse).

Schon am 7. Dezember 1950 konnte mit der 23 001 die erste Maschine abgeliefert und dem Bw Kempten im Allgäu zugeteilt werden. Kinderkrankheiten blieben nicht aus – wie bei jeder großen Neukonstruktion. Bei allen Neubaulokomotiven führten lose Schiebertragbuchsen zu Ausfällen und machten die Maschinen zunächst nicht sonderlich beliebt. Erst bessere Befestigungen sorgten für Abhilfe.



Die Baureihe 23 übertraf die erwartete Kesselleistung und war auch deshalb der Baureihe 03 ebenbürtig. Das führte in den ersten Dienstjahren auch zu Einsätzen vor D- und sogar F-Zügen. Am 2.7.1968 ist das Vergangene, trotzdem stehen 23 071 und 03 216 im Bw Ulm friedlich nebeneinander. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Auch führte die Devisenbewirtschaftung noch zu billigen Interimslösungen mit sich anschließendem Nachbesserungsbedarf. Betroffen waren u.a. die Strahlpumpen. Nur aus Kostengründen hatte man auf bewährte Bauarten verzichtet und eine von Henschel entwickelte saugende Pumpe eingesetzt, die viel Wasser fallen ließ. Das einsetzende Wirtschaftswunder als Folge der Aufnahme in den Marshall-Plan entspannte die Lage allmählich. Bereits gebaute Maschinen wurden umgerüstet.



023 002-9 hat am 27.4.1973 den Bahnhof Mosbach verlassen und beschleunigt ihren Personenzug in Richtung Neckarburken. In den ersten Betriebsjahren der BR 23 liefen Silberlinge auch noch in hochwertigen D-Zügen. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

In insgesamt sechs Vergaben wurden 105 Serienmaschinen bei der deutschen Lokindustrie bestellt: Auf Henschel entfielen 29, auf Krupp 21 und die Maschinenfabrik Esslingen 4 Exemplare sowie einige Tender. Die Firma Arnold Jung in Jungenthal baute mit 51 Lokomotiven fast jede zweite Baureihe 23.

Bis 1956 brachte es die 23 übrigens nach den Schienenbussen auf die größte Beschaffungszahl aller DB-Neubaufahrzeuge. 1956 wurden letztmalig Dampflokomotiven durch das BZA Minden bestellt, denn ab dem Beginn der Fertigung der E41 im selben Jahr gab es keinen finanziellen Spielraum mehr für die Dampftraktion.

Das überraschend gute Leistungsbild der Neukonstruktion führte schnell dazu, dass sich der Einsatz der Baureihe 23 nicht nur auf ihr ursprünglich definiertes Aufgabengebiet beschränkte, das Personen- und Eilzüge umfassen sollte. Aus diesem Grund rüstete man alle Maschinen ab 23 071 ab Werk mit Indusi-Einrichtung aus. Ältere Exemplare wurden bald nachgerüstet. In Ausnahmefällen war aber auch dort eine solche Ausrüstung ab Werk bereits verbaut worden.

Wegen der Ebenbürtigkeit zur Einheitslok der Baureihe 03 zog man sie sofort auch als „Behelfsschnellzuglok“ vor D-Zügen und sogar im F-Zugdienst heran. Im Gegensatz zur preußischen P8 war sie dafür auch geeignet, denn ihre moderne Ausrüstung machte sie langstreckenfest und ließ einen wirtschaftlichen Betrieb zu. Die Schnellzugeinsätze währten daher bis zum Ende der fünfziger Jahre, als durch die fortschreitende Elektrifizierung im Süden große Zahlen an Schnellzugdampfloks freigesetzt wurden.

Ihre universelle Verwendbarkeit machte die Neukonstruktion zu einer gefragten Maschine, so dass die verfügbaren Stückzahlen gut und überlegt eingesetzt werden mussten. Ihr Einsatz im Schnellzugdienst hatte zur Folge, dass die Baureihe 23 bald wieder aus dem Raum Hannover und Braunschweig verschwand, denn für die dort zu leistenden Personen- und Eilzugdienste waren mit der P8 Alternativen schließlich noch verfügbar – die 23 konnte ihre Vorgängerin so nie ganz verdrängen.



Der N 7543, mit dem 023 002-9 am 19. September 1975 bei Schrozberg in Richtung Crailsheim unterwegs ist, wird an diesem Tag aus einer sehr modellbahngerechten Garnitur aus drei Umbau-Vierachsern und einem Altbauwagen gebildet. Der Lok steht das Ende unmittelbar bevor, wenige Wochen später wird der Regeleinsatz der Baureihe 23 Geschichte sein. Foto: Eckerle, Sammlung Petkelis

Die enorme Kesselleistung der Baureihe 23 veranlasste die Bundesbahn auch, Lokomotiven beim Bw Kempten in den Plänen der Baureihe 39 mitlaufen zu lassen. Man erhoffte sich, dass sie auch in der Lage sein würde, die preußische Dreizylinderlok abzulösen, welche zeit ihrer Einsatzdauer an schlechter Feueranfachung und hohem Kohleverbrauch litt.

Diese schweren Zugleistungen auf Rampen- und kurvenreichen Strecken im Allgäu lagen allerdings derart fernab des ursprünglichen Pflichtenheftes, dass die Maschinen bald wieder aus dem Allgäu verschwanden. Trotzdem waren die Lokomotiven in Betriebswerken nahezu im gesamten Bundesgebiet beheimatet. Eine große, wenn auch kurzlebige Dienststelle jener Zeit war das Bw Mainz.

Ab den sechziger Jahren begann ihr Stern zu sinken. Viele Bautypen mussten in diesen Jahren Abschied nehmen und auch der Bestand der Baureihen 38¹⁰⁻⁴⁰ und 03 nahm beständig ab. Die BR 23 wurde noch recht lange voll unterhalten und so blieb ihr Bestand in dieser Zeit noch weitgehend konstant. Hochwertige Leistungen gehörten aber nicht mehr zu ihrem Programm.



Bald blieben auch Einschränkungen bei der Unterhaltung nicht mehr aus, denn die DB plante, bereits Anfang der siebziger Jahre dampffrei zu werden. Für die Dampflokomotiven bedeutete das verfügte betragsliche Höchstgrenzen bei anfallenden Reparaturen, Fristverlängerungen bei den regelmäßigen Untersuchungen und besondere Auslaufuntersuchungen statt regulärer Hauptuntersuchungen.

Viele Maschinen der Reihe 23 waren damals noch nicht einmal 10 Jahre alt und hatten erst ein Mal eine Hauptuntersuchung erhalten. Das führte wenige Jahre später auch dazu, dass vorrangig die jüngeren und moderneren Lokomotiven zuerst auszumustern waren, denn die älteren hatten vor den Verfügungen noch Kesseluntersuchungen erhalten und durften daher länger im Betrieb bleiben.

So wurden jüngere Exemplare ab 1971/72 in der Konsequenz wegen ihrer Kesselfristen abgestellt. Unter ihnen war 1972 auch die 23 105, die als letzte DB-Dampflok überhaupt 1959 ihren Dienst aufgenommen hatte. Glücklicherweise blieb sie erhalten und war ab dem Jubiläumsjahr „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ 1985 für ganze 15 Jahre wieder betriebsfähig.

Im Oktober 2005 wurde sie beim Brand im Nürnberger Lokschuppen schwer beschädigt und wartet noch heute auf ihre zumindest äußerliche Wiederherrichtung. Die letzte 23 rollte übrigens am 22. Dezember 1975 aufs Abstellgleis.



Bild oben:

Der Nachmittagspersonenzug N 2683 nach Neunkirchen passiert am 12.9.1973 mit 023 075-5 die Ortschaft Wustweiler. Der Pflegezustand lässt angesichts der angeklautenen Ausmusterung der BR 23 bereits zu wünschen übrig. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Die bekannteste Lok ist 23 105, die beim Brand in Nürnberg schwer beschädigt wurde. Im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn wurde sie schon weitgehend wiederhergerichtet: Kesselleitungen und Führerhaus fehlen am 12.9.2009 aber noch. Foto Heribert Baier

Obwohl die Baureihe 23 bereits sehr jung ausgemustert wurde, die Maschinen im Durchschnitt kaum 20 Einsatzjahre erreichten und die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰, als deren Nachfolgerin sie ja beschafft worden waren, um gerade mal ein Jahr überlebten, kam ihr eine stete Bauartpflege zu Gute.

Maßnahmen in diesem Zusammenhang waren etwa die Verstärkung der Bremsen an den Laufachsen, der Tausch von verschlissenen Tenderdrehgestellen gegen solche von der Baureihe 50 oder die Ausrüstung alle Lokomotiven mit einer Spurkranzschmierung an der vorderen Laufachse.

Fast bis zum offiziellen Einsatzende waren Bauartänderungen und –modernisierungen noch die Regel. Kaum bekannt ist, dass ab 1973 nur noch beidseitig mit Indusi-Magneten ausgerüstete Lokomotiven im Streckendienst fahren durften.

Die 23 gehörte zu denjenigen Typen, denen die DB ab 1973 diese Modernisierungen angedeihen ließ. Auch der zeitlebens Probleme bereitende Mehrfach-Heißdampfregler wurde erst sehr spät gegen bewährte Einfachregler getauscht, sofern die geplante Einsatzzeit dies noch rechtfertigte.

Im Laufe der Zeit erhielten viele 23er eine Wendezugeinrichtung, einige Loks waren bereits ab Werk so ausgerüstet. Dabei soll aber ausdrücklich erwähnt werden, dass nicht alle Maschinen gleichzeitig diese Ausrüstung trugen, denn sie wurde auch zwischen Maschinen getauscht. Meist stand die Ausrüstung im Zusammenhang mit einer Beheimatung im Bw Saarbrücken, wo sie als Ersatz für die Baureihe 78 vor Wendezügen liefen.



Wenige Monate vor ihrer Ausmusterung zeigt sich 023 058-1 am 30.8.1975 – geschmückt mit Kesselringen - vor der Stadtkulisse mit der ev. Johanniskirche im Bw Crailsheim. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung



Werkfoto: Jung-Jungenthal

Ebenfalls zur Bauartpflege gehörte die versuchsweise Ausrüstung der 23 024 (und 025) mit Mischvorwärmer der Bauart Henschel und einigen weiteren Neuerungen, die nur teilweise in den Serienbau übernommen wurden. Auch die zuvor gebauten Loks profitierten von vielen Errungenschaften. Werkfoto Jung - Jungenthal: Fotosammlung DB Museum

Diese Beheimatung ab den sechziger Jahren steht bereits im Zusammenhang mit dem Auslaufbetrieb der Reihe 23. Er sah eine Konzentration der Maschinen in Saarbrücken und beim süddeutschen Bw Crailsheim vor.

In beiden Dienststellen machte besonders der Heißdampfregler wegen schlechten Speisewassers mit 30° dH Probleme (siehe bereits ausgeführte Modernisierungen), denn dafür war die 23 – wie auch für die dort verwendete, schlechte

Kohle – nicht konzipiert. Trotzdem entwickelte sich besonders Crailsheim zur Hochburg: In den letzten zehn Einsatzjahren war teilweise der halbe Bestand hier stationiert!

Andere, noch nicht erwähnte Beheimatungsstellen der Lokomotiven waren z.B. Minden (u.a. 23 105), das seine Loks auch auf den Strecken um Altenbeken herum einsetzte, Bestwig im Sauerland und Emden. In Emden waren jahrelang 23er zu Hause, die auf der Emslandstrecke ebenso anzutreffen waren wie auf der Verbindung von Salzbergen über Bentheim (damals noch kein Bad) nach Utrecht in den Niederlanden.



So etwa sah auch der Wendezugbetrieb mit der Baureihe 23 aus: Die Lok stand dafür rückwärts schiebend am aus Silberlingen gebildetem Zug. Die im August 1966 in Schwäbisch Hall-Hessental aufgenommene 23 055 gehörte damals allerdings nicht zu den wendezugfähigen Exemplaren. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Typisch für den Emdener Bestand war ein ständiges Kommen und Gehen, d.h. die Loks wurden häufig gegen Schwestermaschinen aus anderen Betriebswerken getauscht. Nur im Güterverkehr

wurden sie von Emden ausgehend regulär nicht eingesetzt, obwohl der aufstrebende Hafen Emden für ein beständig steigendes Frachtaufkommen auf der Emslandstrecke sorgte.



Zum Zeitpunkt der Aufnahme am 22. April 1968 gehört 23 073 zum Bestand des Bw Emden und ist daher häufig auch auf der Emslandstrecke zu sehen. Die Maschinen dieser Dienststelle wurden häufig durchgetauscht. Fotografiert wurde die Lok im Bw Rheine. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Dafür standen in Emden Dampflokomotiven der Baureihe 50 in ausreichender Zahl zur Verfügung. Wer eine 23 vor einem Güterzug sehen wollte, der wurde in Crailsheim fündig: Nicht selten war sie dort als Vorspann einer 50 vor gemischtem Güterzügen zu sehen. Legendär sind auch die „Fischzüge“ genannten Wagenschlangen weißer Kühlwagen, mit denen tatsächlich Frischfisch von der Küste ins Binnenland verteilt wurde.

Im Lauf ihrer Betriebsgeschichte trug die Baureihe 23 viele Gesichter: Einige kamen durch Bauartänderungen, Modernisierungen, Tausch eines Führerhauses oder von Tendern zustande, während die meisten Exemplare schon mit der Auslieferung ihre Prägung erhielten. Daher wollen wir die Änderungen zwischen den insgesamt sechs Vergaben zusammenstellen und den einzelnen Maschinen im Folgenden zuordnen:

Vergabe 1949

23 001 – 015

Baujahre 1950/51

Noch 1950 gebaut wurden die Maschinen mit den Betriebsnummern 23 001 – 009. Mit ihnen konnte die frisch gegründete DB also die ersten Erfahrungen sammeln, die in die nachfolgenden Bauserien einfließen sollten.



Werkfoto der 23 001 (Fabriknummer 28611) zur Auslieferung an die Deutsche Bundesbahn im Dezember 1950 auf dem Firmengelände von Henschel in Kassel. Die neue Lok, die noch viele von Kinderkrankheiten behaftete Bauteile, einen Knorr-Oberflächenvorwärmer und das alte Führerhaus mit Lüfteraufsatz aufweist, wurde mit Kesselringen bemalt, um ihre elegante Wirkung zu unterstreichen. Der Retuschierung weitgehend zum Opfer gefallen sind die äußeren Streben des Tendaraufbaus. Werkfoto Henschel: Fotosammlung DB Museum

Da viele vorgesehene Komponenten wie der Mischvorwärmer noch nicht hinreichend getestet waren und die bereits beschriebene Devisenbewirtschaftung zur extremen Sparsamkeit zwang, besaßen die Lokomotiven dieser Vergabe noch viele Merkmale des klassischen Dampflokbaus:

- den Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr,
- Gleitlager in Achsen und Stangen,
- Deichselgestelle ohne Rückstellvorrichtung und
- einen Tender mit Außenstreben am Kohlenkasten

Das neu entwickelte Führerhaus trug aufgesetzte Lüfter, wie sie auch bei der Baureihe 82 und der ersten Lieferung der Baureihe 65 zu sehen waren. Gerade Drehtüren führten ins Innere des geschlossenen Führerhauses – ein großer Fortschritt gegenüber den Einheitsdampflokomotiven.

Der Domhals war ausgepresst und hatte keine Verstärkung. Nachdem bei Maschinen der Reihe 65 Schwächen daran festgestellt worden waren, die zu Kesselexplosionen hätten führen können, nietete man recht schnell Verstärkungsringe unter. Auch die schadanfällige Kolbenspeisepumpe KSV 15/25-250 wurde nachträglich geändert.

Von Anfang an wurde aber der Mehrfach-Heißdampfregler verwendet, durch den sofort bei Öffnen des Reglers Heißdampf zum Anfahren zur Verfügung stand. Beschwerden der Lokpersonale gab es über die Dampfpeife, die vor dem Führerhaus angeordnet worden war.

Vergabe 1952

23 016 – 023, 23 024 & 23 025
Baujahr 1952/53

Bereits mit der Vergabe 1952 gab es erste Veränderungen an der neuen Baureihe, die im gleichen Jahr umgesetzt wurden. Die beiden erst im Jahr 1953 gebauten Lokomotiven 23 024 und 23 025 wurden und blieben Exoten, denn sie waren sozusagen Versuchsträger für die künftige Ausstattung der Neubaudampflokomotiven, d.h. sie wurden ab Werk so ausgestattet, wie man es sich für künftige Loks wünschte. An ihnen wurden neue Komponenten getestet.



023 023-5 ist in den Niederlanden betriebsfähig erhalten geblieben. Die Lok der zweiten Bauserie besaß bei der Ablieferung bereits eine einfache Führerhausheizung und abgewinkelte Schiebetüren, die später auf Klapptüren umgebaut wurden. Am 13. Mai 2006 fährt sie mit prächtiger Dampfahne aus Brilon Wald in Richtung Korbach aus.

Gemeinsam war allen Exemplaren dieser Bauserie das neue Führerhaus mit abgewinkelten Schiebetüren (ab Werk aus unlackiertem Aluminium), weil die Personale über zu niedrige und enge Türen klagten, und erstmals eine einfache Fußbodenheizung im Führerhaus. Mit dieser Ausführung wollte man auch den Beschwerden wegen Zugluft am Rücken Rechnung tragen.

Die bisherige Türnische hatte den Zugwind nach innen geleitet, der die Personale mangels Rückenschutz im geschlossenen Führerhaus direkt am Rücken traf. Das Entriegeln der Steuerung erfolgte nicht mehr mittels Hebel sondern bequem durch eine Fußraste.

Weiter ohne Rückstellvorrichtung waren die Deichselgestelle und auch die äußeren Tenderstreben blieben vorerst erhalten, wobei es ab sofort einen zweiten, seitlichen Aufstiegstritt am Kohlenkasten gab. Bereits ab Werk trug der ausgepresste Domhals nun den untergenieteten Verstärkungsring. Das war es aber auch schon mit den Gemeinsamkeiten der Maschinen innerhalb dieser Serie.

Bis zur 23 023 behielten alle gebauten Maschinen das Führerhaus mit aufgesetztem Lüfter, Gleitlager in Achsen und Stangen, die Pfeife vor dem Führerhaus und den Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr. Neu war der Einsatz der bewährten Speisepumpe KT-1 statt der schadanfälligen Pumpe der ersten Loks.



Exoten waren 23 024 und 23 025, mit denen eine gründliche Überarbeitung der noch jungen Baureihe 23 erfolgte. Ihr wuchtiges Aussehen verlieh ihnen der markante Speicherbehälter des Henschel-MVC, den 023 024-3 auch am 27. Mai 1969 noch besitzt, als sie im Bw Koblenz-Mosel aufgenommen wurde. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Groß ist die Zahl der Abweichungen bei 23 024 und 025. Sie erhielten die Henschel-Turbinenspeisepumpe TP-BB 180, auch die Henschel-Strahlpumpe wurde gegen eine Friedmann-Strahlpumpe ASZ 9 getauscht. Achsen und Stangen wurden versuchsweise mit Rollenlagern ausgestattet. Statt der bisher verwendeten Messingschilder kamen nun solche aus Aluminium zum Einsatz.

Die meisten Änderungen gab es aber sicher im Bereich der Führerhäuser. 23 024 und 025 erhielten nämlich den so genannten „Sozialführerstand“ mit neuen gepolsterten Sesseln samt Rückenlehne, die zur Seite wegklappbar waren. Für den Serienbau wurden sie nicht übernommen. Die Dampfpeife hatte man wegen der Beschwerden der Personale nun weit nach vorn an den Kessel verlegt.

Das Armaturenpult vor dem Lokführer war steiler gestellt und lies sich jetzt im Sitzen ablesen. Weitere Merkmale waren die Dachlüfter der Vorserie, Vaihinger Wasserstände, mit denen man in bayerischen Länderbahnlokomotiven gute Erfahrungen gemacht hatte, Drahtglasfenster im Führerhausdach und Frontfenstern mit rotierenden Klarsichtscheiben, die Wasser durch Fliehkrafterzeugung abwiesen. Bekannt waren diese aus dem Schiffsbau.

Erfolglos blieb der Versuch der Ausrüstung mit einer Kylchap-Saugzuganlage bei der 23 024. Die Wege der Gase waren bei der Baureihe 23 bereits so gut durchkonstruiert, dass dieses Experiment absehbar scheitern musste. Schon 1955 baute man die Kylchap-Anlage daher wieder aus.

Äußerlich waren 23 024 und 025 zeitlebens leicht an ihrem eigenwilligen Aussehen zu erkennen. Geprägt wurde es maßgeblich vom Henschel-Mischvorwärmer MVC mit Speicherbehälter unterhalb der Rauchkammer. Seine Erscheinungsform war bei beiden Maschinen besonders wuchtig.

Vergabe 1953

23 026 – 052
Baujahr 1954

Einen Rückschritt gegenüber den letzten beiden Serienexemplaren bedeutete die Serie der 23 026 bis 052. Weil noch keine ausreichenden Betriebserfahrungen vorlagen, rüstete man die Lokomotiven wieder vollständig mit Gleitlagern aus, auch der Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr kam wieder zum Einsatz.



023 039-1 und 052 838-0 durchziehen am 6. August 1972 mit dem Fischzug Sg 5321 den Bahnhof Möckmühl. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Grund war, dass das BZA Minden den Henschel-MVC der 23 024 und 025 als Standardausstattung für große Schlepptenderloks abgelehnt hatte. Nur neue Tenderlokomotiven sollten künftig damit ausgerüstet werden. Der Einsatz des Heini-Mischvorwärmers kam noch nicht in Frage, denn zuvor

waren genauere Prüfungen an den Erprobungsloks 52 891 und 892 erforderlich. Hinzu kamen vorherige Verhandlungen mit dem Patentinhaber.

Die Führerstandsleitern wurden statt mit Gitterrosten wieder mit Warzenblechen der ersten Maschinen belegt.

Immerhin wurden die abgewinkelten Türen und das Drahtglasfenster im Dach beibehalten. Neu waren Rückstellvorrichtungen in den Deichselgestellen und eingelassene Lüfter der Serienbauart in den Führerhäusern. Der Dampfdom war nun aufgenietet und kleiner als sein Vorgänger. Die Tender trugen fortan keine äußeren Streben mehr. Auf den Pufferbohlen wechselte man von der Rangiergriffstange mit Ring zu einer Ausführung mit Knauf, die bis zur letzten Serie beibehalten wurde.

Vergabe 1954

23 053 – 070
Baujahr 1955

Nachdem nun ausreichende Betriebserfahrungen vorlagen und auch andere Neubaulokomotiven mit Mischvorwärmern ausgestattet wurden, erhielt ab dieser Bauserie auch die BR 23 den Heini-Mischvorwärmer, der später auf eine Version mit der Bezeichnung MV 57 umgebaut wurde, wie er an der Baureihe 10 erprobt worden war.



Die Maschinen der Vergabe 1954 erhielten endlich einen Mischvorwärmer. Zum Einsatz kam die Bauart Heini. Ebenfalls Standard war nun die Ausrüstung mit Rollenlagern, die eine Verstärkung des Rahmens erforderlich machte. Markant waren die Lokomotiven des Krupp-Bauloses – als einzige erhielten sie ein DB-Emblem auch an der Rauchkammertür. Foto: Krupp / Sammlung Ulrich Budde

Die serienmäßige Verwendung von Rollenlagern in Achsen und Stangen machten eine Verstärkung der Rahmenkonstruktion und der Räder erforderlich. Aus Wartungs- und Verschleißgründen erhielten die Maschinen auch Achslagergleitplatten aus Manganstahl. Verstärkt wurden bei dieser und allen nachfolgenden Serien die Tenderdrehgestelle.

Ansonsten wurden alle Merkmale der vorherigen Bauserie beibehalten, die wir bereits beschrieben hatten. Die von Krupp gebauten Lokomotiven mit den Betriebsnummern 23 053 – 064 erhielten statt des Schriftzugs „Deutsche Bundesbahn“ bereits DB-Embleme. Einmalig war aber, dass diese auch an der Rauchkammer angebracht wurden, was den Maschinen ein sehr ungewohntes und eigenwilliges Aussehen verlieh.

Vergabe 1955

23 071 – 076
Baujahr 1956

Diese Bauserie dürfte den ursprünglichen Vorstellungen einer Neubaulok am ehesten entsprochen haben. Sie behielten das glatte, elegant und modern wirkende Äußere der Lokomotiven aus dem vorausgegangenen Baulos, ohne dass ihr „Gesicht“ durch einen DB-Keks an der Stirnseite entstellt wurde.

Technisch ergaben sich bis auf die serienmäßige Ausrüstung mit induktiver Zugsicherung (Indusi) ab Werk auf der rechten Lokseite keine Änderungen gegenüber dem vorausgegangenen Los. Auch bei ihnen wurde der Heintl-Mischvorwärmer später auf die Ausführung MV 57 zurückgebaut.



Am 10.9.1973 war 023 075-5 in der Bw-Außenstelle Lebach anzutreffen. Der auf MV 57 zurückgebaute Mischvorwärmer und die Windstauschuten vor dem Führerhaus entsprechen längst nicht mehr dem Ablieferungszustand. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Vergabe 1956

23 077 – 080, 23 081 – 092
Baujahr 1957/58

23 093 – 105
Baujahr 1959

Eigentlich handelt es sich bei dieser Vergabe um zwei verschiedene Bauserien, was wir mit der Unterteilung in den oberen Zeilen deutlich machen möchten. Gemeinsam ist allen Exemplaren, dass sie bereits ab Werk mit dem DB-Emblem ausgestattet wurden. Ebenso wurden die Deichselgestelle mit Rückstellvorrichtung, der Tender ohne Außenstreben



am Kohlenkasten sowie natürlich die nun bewährte Ausstattung mit Rollenlagern und Achsgleitplatten aus Hartmanganstahl beibehalten.

Schlechte Erfahrungen hatte man aber mit den Schiebetüren gemacht, deren Laufschiene häufig durch Kohlestückchen blockiert wurden. Sie wichen mit dieser Bauserie im Lichtraumprofil abgewinkelten Klapptüren, die später auch im Zuge eines Umbaus bei anderen Exemplaren zum Einsatz kamen.

Der Übergang von der Lok zum Tender wurde bei allen Exemplaren der letzten beiden Serien durch einen Gummiwulst statt Faltenbalg geschützt. Neu waren auch die Ausrüstung mit Gärtner-Dampfbläser sowie verstärkte Zug- und Stoßeinrichtungen. Beginnend mit dem Jung-Baulos ab 23 081 wurde der Dampfdom wieder eingeschweißt statt genietet.



023 097-9 war eine Lok der letzten Bauserie und erhielt als erste die neuen Druckstauschuten statt der bisherigen Fensterschirme (vgl. 23 024 auf Seite 24). Der Mischvorwärmer war schon ab Werk der MV 57, aber 23 096 – 105 behielten trotzdem den großen Speicherbehälter, der bei ihnen außer als Träger für die Turbospeisenpumpe keine besondere Funktion hatte, der Optik aber sehr förderlich war. Aufgenommen wurde die Lok am 20. September 1969 im Bw Koblenz-Mosel. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Bild Seite 27 unten:

023 077-1 erhielt als erste Lok Führerstand-Klapptüren im Lichtraumprofil statt der Schiebetüren, die häufig klemmten. Mit diesem Exemplar begann parallel auch die Verwendung von Gummiwulsten statt Faltenbälgen zwischen Lok und Tender sowie die generelle Ausrüstung der Baureihe 23 mit DB-Emblemen ab Werk. Am 6. April 1971 in Lebach ist der Speicherkasten des ehemaligen Heini-Vorwärmers längst zurückgebaut. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Bei den Lokomotiven 23 097 bis 105 wurden statt einfachen Fensterschirmen neue Druckstauschuten verwendet, die vor den Stirnfenstern Luftpolster aufbauten, mit denen Regentropfen abgehalten werden konnten. Andere Maschinen wurden im Laufe der Zeit damit nachgerüstet.

Auch an den Mischvorwärmern gab es wieder Änderungen: Bis zur 23 092 wurde der Heiñl-Vorwärmer unverändert weiterverwendet, später aber teilweise der Mischkasten bis auf die Halterung für die Turbospeisepumpe zurückgebaut. Geschuldet war dies den guten Erfahrungen mit 10 002, die schon ab Werk mit einem Heiñl-Vorwärmer ohne zweite Stufe ausgerüstet worden war.

Diese Änderung bezeichnete die Bundesbahn als MV 57 und ließ damit die Lokomotiven 23 093 bis 105 schon ab Werk ausrüsten. Sie trugen zwar noch den alten, großen Behälter unter der Rauchkammer, aber er hatte keine Funktion mehr. Bei 23 093 bis 095 baute man den Speicherkasten daher bald auch wieder aus, während ihn die übrigen Loks behielten, was ihnen optisch sehr entgegenkam.



Am westlichen Bahnhofskopf Warburgs kam am 11. Februar 1967 bei tief stehende Sonne der E 682 Warburg – Bestwig - Dortmund mit der Bestwiger 23 017 entgegen (Abfahrt 11.09 Uhr). In Schwerte wurde dieser Zug geteilt und die Lok fuhr mit dem vorderen Zugteil als E 882 nach Hagen weiter. Die Karriere dieser Neubaulok ging drei Jahre später ebenfalls im Sauerland zu Ende. Foto: Helmut Dahlhaus

Rückblickend lässt sich festhalten, dass die Konstruktion der Baureihe 23 – wenn nicht aller Neubaulokomotiven – durchaus als gelungen bezeichnet werden darf. Gerade die Vielfalt der Ausrüstungen und Bauartänderungen zeigt, wie flexibel dieses Grundkonzept gewesen ist. Nach Überwinden der anfänglichen Kinderkrankheiten stand dem Betriebsdienst eine zuverlässige und sehr leistungsfähige Lok zur Verfügung, deren Eignung das ursprüngliche Pflichtenheft deutlich überstieg.

Besonders der Neubaukessel mit Verbrennungskammer erwies sich als besonders verdampfungsfreudig, wenn er auch, wie auch die neuen Kessel anderer Baureihen, bei starker Belastung wegen der kleinen Dampfäume zum Wasserüberreißen neigte.

Ein Schwachpunkt der Konstruktion war die kurze Treibstange, die ihr auch einen „harten Gang“ verlieh. Geschuldet war dies der Vorgabe des Betriebsmaschinendienstes an eine kompakte Lokomotive mit kurzem Radstand, um sie auch unter Nebenbahnbedingungen einsetzen zu können.



023 001-1 verlässt am 13. September 1974 mit dem morgendlichen Personenzug N 7511 nach Crailsheim, gebildet aus vier Umbauwagen, den Bahnhof Bad Mergentheim. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Prädestiniert war sie für den Wendezugverkehr, denn dank ihres insgesamt guten Laufverhaltens und der Heusinger-Steuerung mit Kuhn-scher Schleife, sonst typisch eher für Tender-loks, erreichte sie auch bei Rückwärtsfahrt stolze 85 km/h. Vorwärts war sie für 110 km/h zugelassen, wobei die Laufruhe wohl deutlich mehr, schätzungsweise etwa 125 km/h, erlaubt hätte. Mit Blick auf übermäßigen Verschleiß wurde diese theoretische Leistung jedoch nie ausgefahren.

Einer erfolgreicherer Karriere stand nur der Traktionswandel im Weg. Lokomotiven wie die V100, V160 und auch die E41 besetzten viele der Aufgabengebiete, in denen zuvor die Baureihe 23 zu finden war. Trotzdem wurde sie mit insgesamt 105 Exemplaren die am meisten gebaute Neubaudampflok der Bundesbahn. So erfreut sie sich mit insgesamt 8 erhaltenen Loks auch heute noch einer großen Fangemeinde.



Blick auf Luftpumpe und Treibradgruppe der Museumslok 23 042.

Bildmaterial zur Vorbildgeschichte:

<http://www.bundesbahnzeit.de>
<http://www.traktionswandel.de>

Bildbeitrag über die Baureihe 23 (Ulrich Budde):

<http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,4454231,4454231>

Gegenwärtiger Standort der 23 105 zur Wiederaufarbeitung:

<http://www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de>

EJ-Sonder-Ausgabe 4/2006

Alles neu macht der... Witte

Merkwürdig, dass sich im Sammelsurium der Baureihenportraits zu Dampflokomotiven so wenig zur Baureihe 23 findet. Auf der Suche nach einer geeigneten Literaturempfehlung zum heutigen Titelthema stießen wir fast nur auf Publikationen, in denen die DB-Neubaualokomotiven insgesamt behandelt werden. Das aus unserer Sicht beste Heft stellen wir Ihnen nun vor.

Jürgen-Ulrich Ebel / Thorsten Reichert
EJ-Sonder-Ausgabe 4/2006 Neubau-Dampflok
DB-Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2006

Geklamertes Heft
Format 21 x 29,7 cm
92 Seiten mit über 200 Abbildungen

ISBN 3-89610-164-1
Best.-Nr. 53 06 04
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Nicht mehr erhältlich ab Verlag

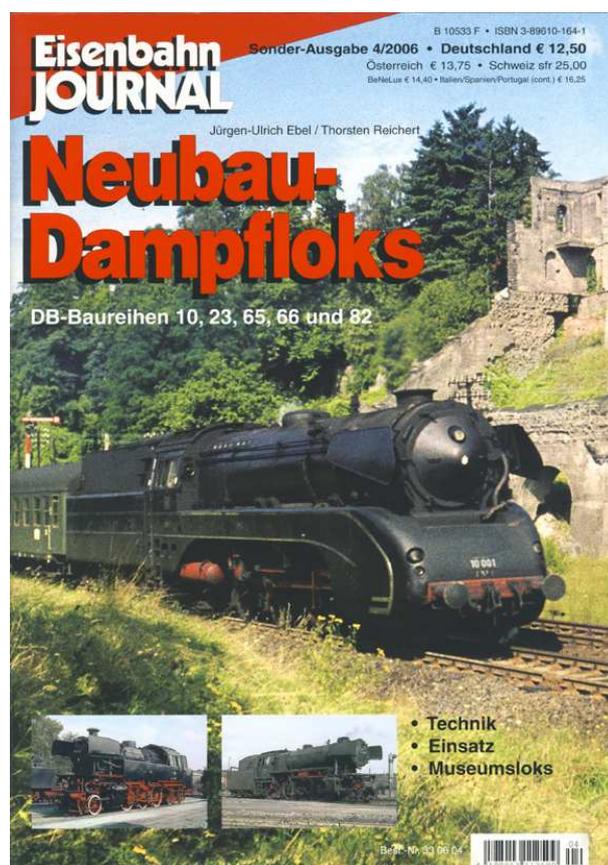
Trotz eines reichhaltigen Angebots an spezieller Baureihenliteratur, besonders zu den äußerst beliebten Dampflokomotiven, finden sich im Angebot der Verlage auch heute noch viele Lücken. Mit der Baureihe 23 hatten wir eine davon entdeckt.

Ein wenig wunderte uns das, denn immerhin reden und schreiben wir hier von der zahlenmäßig und betrieblich wichtigsten Neuentwicklung der Bundesbahn. Auch die letzte an die DB abgelieferte Dampflok gehörte zu diesem Typ. Warum hat sich noch niemand diesem Vorbild intensiv gewidmet, als sie ausführlich portraitiert und ihre Einsatzgeschichte aufgezeichnet?

Zumindest aktuell ist kein Baureihenband am Markt erhältlich, der diese Lücke füllen würde. Dies verwundert umso mehr, als dass immerhin acht Vorbildmaschinen erhalten blieben, von denen fünf derzeit betriebsfähig sind. Öffentliche Aufmerksamkeit kommt dieser Bauart also zweifelsfrei zu, zumal auch die brandbeschädigte 23 105 im Jubiläumsjahr 2010 sicher wieder in den Fokus rücken dürfte.

Auch unsere im Folgenden vorzustellende Sonder-Ausgabe 4/2006 des Eisenbahn-Journals dürfte allenfalls in Ausnahmefällen noch im Bahnhofsbuchhandel aufzutreiben sein. Wer es schafft oder die Ausgabe von Dritten ausleihen oder erwerben kann, der ist unserer Auffassung nach gut beraten.

Der Titel „Neubau-Dampfloks“ bezeichnet eindeutig und unmissverständlich, worum es auf 92 Seiten geht, nämlich eine Übersicht über die verschiedenen Projekte der jungen Bundesbahn insgesamt. Wer sich damit nicht auskennt, dem hilft der Untertitel „DB-Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82“ beim Überblick über die 168 Neubaumaschinen, die Thema dieser Ausgabe sind.



Spur-Z-Freunde erkennen, dass es mit der Baureihe 10 – auch als „Schwarzer Schwan“ bekannt – noch einen zweiten Loktyp gibt, der in unserer Spurweite bereits verwirklicht wurde. Allein das macht dieses Heft für uns lesenswert und schürt Freude und Hoffnungen, was uns noch in Zukunft erwarten könnte, wenn die Hersteller nur wollen: Die Baureihen 65 und 66 standen und stehen immerhin auch auf dem Wunschzettel vieler Zetties.

Mit Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass im Sonderheft beim Marktüberblick auch die kleine Spur nicht vergessen wurde. Stellvertretend abgebildet ist dort die knallrote Baureihe 10 aus einer der vielen Farbstudien, die im Auftrag der DB entstanden und nicht verwirklicht wurden.

Tauchen wir nun ein wenig tiefer in die Inhalte des Hefts ein: Mit Jürgen-Ulrich Ebel hat sich, ergänzt durch Thorsten Reichert, ein wahrer Kenner und aus anderen Publikationen bestens bekannter Fachautor der interessanten Geschichte angenommen.

Auf die vielen Fakten und Hintergründe stimmt zunächst eine Bildgalerie ein, die drei Jahrzehnte Einsatzgeschichte zusammenfasst. Dies ist für das Eisenbahn-Journal längst eine gepflegte Tradition und passt auch hier wieder gut zur Konzeption des Magazins.

Der geschichtliche Rückblick beginnt direkt nach dem 2. Weltkrieg, kommt aber auch nicht ohne Rückgriffe auf die DRG-Einheitsloks und ihren „Vater“ Richard Wagner aus. Das Festhalten an längst überholten Konstruktionsprinzipien erschwerte auch nach 1945 noch den Entwurf einer modernen und leistungsfähigen Dampflok. Untrennbar verbunden ist diese Geschichte mit dem Nachfolger Friedrich Witte, der seine Überzeugung gegen den Widerstand Wagners durchsetzte.

Auch die gesamtwirtschaftliche Situation des Zusammenbruchs, zerstörter Infrastruktur und dem Bedarf nach Personenzug- und Tenderloks bei gleichzeitigem Überschuss an Güterzugmaschinen steht untrennbar im Zusammenhang mit den Entwicklungsarbeiten. Not macht erfinderisch und bringt bisweilen erstaunlich skurrile Vorschläge hervor, die hier durch einen Devisenmangel begünstigt wurden.

Richtig war und ist es daher, diesem Kapitel einen großen Stellenwert zuzuordnen und den Leser auf die Umstände einzustimmen, aus denen heraus der Neuanfang erfolgte. Sie erlauben es, Fehler aus dem Bestreben nach Kosteneinsparen richtig einzuordnen und von Kinderkrankheiten der neuen Loks zu unterscheiden.

Verzögerungen bei der Entwicklung, auffallend viele Bauartunterschiede und schließlich die schnelle Abkehr von der Dampflok werden in diesem Heft anschaulich wiedergegeben. Die Neuerungen gegenüber der Einheitslok nach Wagners Prägung werden verständlich herausgestellt und erläutert. Besonders das Schicksal der Baureihen 10 und 66 wird treffend dargelegt.

Die Überschrift „Vom Fortschritt überholt“ spricht für sich: Zu lange und schließlich eher lieblos entwarf und verwarf man Ideen besonders für die größte Neubaurok, konstruierte sie am tatsächlichen Bedarf vorbei und verschlief schließlich den Moment, als sie noch gebraucht wurde.

Die Baureihe 66 als beste Neubaurok zu würdigen, die schlicht zu spät kam und mit der V 100 schon einen Nachfolger gefunden hatte, bevor sie überhaupt das erste Mal aus eigener Kraft fuhr, ist historisch und technisch korrekt. So wird sie zusammen mit der Baureihe 10 richtig als eine zweite Generation der Neubaumaschinen bezeichnet und vorgestellt.

Erstaunlich viel Platz haben die Autoren dem Serienbau und der Bauartpflege gewidmet. Das mag angesichts der bisherigen Darstellungen vielleicht zunächst wundern und Wiederholungen vermuten lassen. Doch dem ist eben nicht so: Im umfangreichsten Kapitel der Ausgabe finden sich Beschreibungen und Erklärungen für die Bauartenvielfalt besonders bei der Baureihe 23, die heute gezielt in unserem Fokus steht.

Hilfreich ist für den Leser besonders, dass in diesem Kapitel chronologisch geordnet wird, wann welche Entwicklung technisch zur Verfügung stand, wo sie erprobt wurde und welche Maschinen davon profitierten. Dies erleichtert es, die parallele Entwicklung oder zumindest zeitliche Überschneidungen in der Entwicklung der Baureihen zu erkennen und Zusammenhänge in der technischen Ausrüstung zu verstehen.

Im Kapitel „Bewährung“ bewerten die Verfasser dann baureihenspezifisch die Schwächen und Stärken aller Lokomotiven. Ihr Ergebnis ist kein überschwängliches Lob eines Fanatikers, der vor der Realität die Augen verschließt. Dort werden Leistungen ebenso gewürdigt und in den Zusammenhang mit dem Aufgabenkatalog gerückt, für den sie gebaut wurden, wie auch Konstruktionsfehler oder Unzulänglichkeiten beschrieben.

Die Feststellung, dass die DB nach Erscheinen der elektrischen Lokomotiven und deren forcierten Bau schnell das Interesse an ihren Dampflokomotiven verlor, erklärt die Gründe für viele nicht behobene Probleme mit den Dampflokomotiven. Der Baureihe 10 weisen sie die angedachte Rolle eines „starken Abgangs“ des deutschen Dampflokbbaus zu – eine durchaus nachvollziehbare Theorie, da sie die letzte neue Dampfschnellzuglok Europas war.

Weihnachtsgrüße



Trainini
Frohe Festtage und ein
glückliches, neues Jahr 2010
wünscht die Redaktion von
Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Diese These stützt sich auf die umfangreiche Ausrüstung der beiden Loks und wertet kritisch, dass dabei wohl das eigentliche Ziel aus den Augen verloren wurde. Wie sonst ließe sich erklären, dass sie so lange auf sich warten ließ und dann trotz mittlerweile mangelnden Bedarfs wegen nicht mehr vorhandener Einsatzgebiete für ihre Gewichtsklasse doch noch gebaut wurde?

Damit sind wir nun an der Heftmitte angelangt. Die restlichen Kapitel können wir schneller überfliegen, ohne sie zu vernachlässigen, denn sie gehören eher zur Pflicht eines solchen Bands, den die Autoren ohne Beanstandungen absolviert haben. Konsequenterweise schließt sich der Entwicklungs- die Einsatzgeschichte an, was bei fünf Baureihen schon ein buntes und bundesweites Bild ergibt.

Nicht vergessen werden die erhaltenen Museumsmaschinen, zu deren Verbleib und Zustand auch hilfreiche Angaben erfolgen. Eine Marktübersicht über zum Veröffentlichungsjahr des Hefts (2006) bereits erschienene Modelle schließt sich an, wie eingangs schon erläutert und schlägt die Brücke zu den Modellbahnern mit Vorbildinteresse.

Das obligatorische Quellenverzeichnis und eine Lieferstatistik vervollständigen die Ausgabe zur für den Vorbildkenner interessanten Publikation. Durchweg gelungen ist auch hier wieder die Bildauswahl und –wiedergabe. Interessante und vielfältige Motive aus fast 50 Jahren Vorbildgeschichte wurden dafür passend zu den einzelnen Abschnitten zusammengetragen und ausgewählt.

Einzig dem Titelbild sieht man wegen der erforderlichen Abbildungsgröße das Alter an, denn die Körnung der Aufnahme ist bei genauerem Hinsehen leicht zu erkennen. Eine bessere Alternative dürfte es jedoch kaum gegeben haben, zumal das Motiv hervorragend zum Thema passt.

Vermisst haben wir nur die verschiedenen Entwürfe der Industrie für die „Baureihe 23 neu“. Anhand der Vorgaben des Eisenbahnzentralamts und deren Umsetzung in Plänen hätte sich vielleicht noch besser veranschaulichen lassen, wie umfassend und schwierig der Weg von der Idee zu einer Lok bis zu deren Umsetzung in ein Serienmuster war. Aber das hätten wir angesichts unserer Begeisterung nun auch fast vergessen zu erwähnen...

Die Seiten des Magazins:
<http://www.eisenbahn-journal.de>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **→ Impressionen**

Trainini ZFE Wunschmodellumfrage 2009 Die Wahl des Leserwunschmodells

Schon häufig gab es im kleinen Markt der Spurweite Z Doppelentwicklungen bei neuen Modellen. Mal durchkreuzte Märklin ein Kleinserienmodell, mal gab es Parallelentwicklungen verschiedener Kleinserienanbieter. Einig sind wir uns darin, dass damit Ressourcen verplempert wurden und niemandem einen Vorteil bringen. Die Wunschmodellumfrage soll helfen, sinnvolle Kleinserienmodelle zu entdecken und erkannte Lücken nur ein Mal zu besetzen. Bis Ende Januar 2010 sind nun unsere Leserinnen und Leser gefragt.

Wünsche haben alle Menschen, denn sie treiben uns ja auch an, für unsere Traumziele zu arbeiten und ihnen näher zu kommen. Richten wir unseren Fokus aber auf das Marktgeschehen, dann muss ein Wunsch auch in einen Bedarf münden. Dafür ist ein Bedürfnis zu wecken, um eine Handlung – sprich den Kauf – überhaupt auslösen zu können.

Soweit die schlichte Betrachtung eines Volkswirtes. Natürlich wollen wir uns dieser nicht hingeben, aber ein paar Eckpunkte dieser Erkenntnis sind wichtig, um die **Trainini ZFE Wunschmodellumfrage 2009** zum Erfolg führen zu können: Gekauft wird nur, wenn Wunsch, Preis und Leistung in einem als gut empfundenen Verhältnis stehen.

Zwangsläufig ist ein Kleinserienmodell, und nur das suchen wir in der laufenden Umfrage, wegen des höheren Anteils an Handarbeit immer teurer als ein Produkt aus der Großserie. Daher sollte sich die Modellauswahl auf solche Vorbilder konzentrieren, die aus Wirtschaftlichkeitsgründen oder technischen Restriktionen der eingesetzten Fertigungsmethoden nicht in Großserie realisieren lassen.

Gleichwohl gibt es preisliche „Schmerzgrenzen“ der Marktteilnehmer, die einem Kauf im Wege stehen. Deshalb sollte vor der Planung auch grob geschätzt werden, welche Entwicklungs- und Fertigungskosten für einen Vorschlag entstehen und auf welche Stückzahlen sie voraussichtlich umzulegen sind.

Die Juroren der Wunschmodellumfrage hatten die Aufgabe, die eingegangenen Vorschläge dahingehend vorzufiltern, dass eine vorher in diesem Kreis festgelegte und mit der Redaktion abgestimmte Anzahl von Vorschlägen zur Abstimmung gestellt wird, die nach Prüfung der Kriterien Aussicht auf Erfolg versprechen.



Die „Class 66“ ist in Deutschland mittlerweile weit verbreitet und so findet sich diese Lokomotive auch unter den Vorschlägen der Wunschmodellumfrage. Zu sehen ist hier die MRCE-Mietlok mit der Betriebsnummer 561-5 in Diensten der DE. Foto: Arnim von Herff

Ebenso haben wir technische Besonderheiten für die Ausführung eines Vorschlags ergänzt, denn unter den von den ZFE-Teilnehmern eingegangenen Ideen fanden sich (leider) auch solche, die bereits ein oder mehrere Male in Kleinserie realisiert wurden, was aber nicht zwingend eine aktuelle Verfügbarkeit am Markt bedeutet.

Am Beispiel der preußischen T3 (spätere Baureihe 89⁷⁰) sei erklärt, welcher Art eine solche Erläuterung sein kann: Ein Modell dieses Bautyps befindet sich seit Jahren im Programm von Bahls

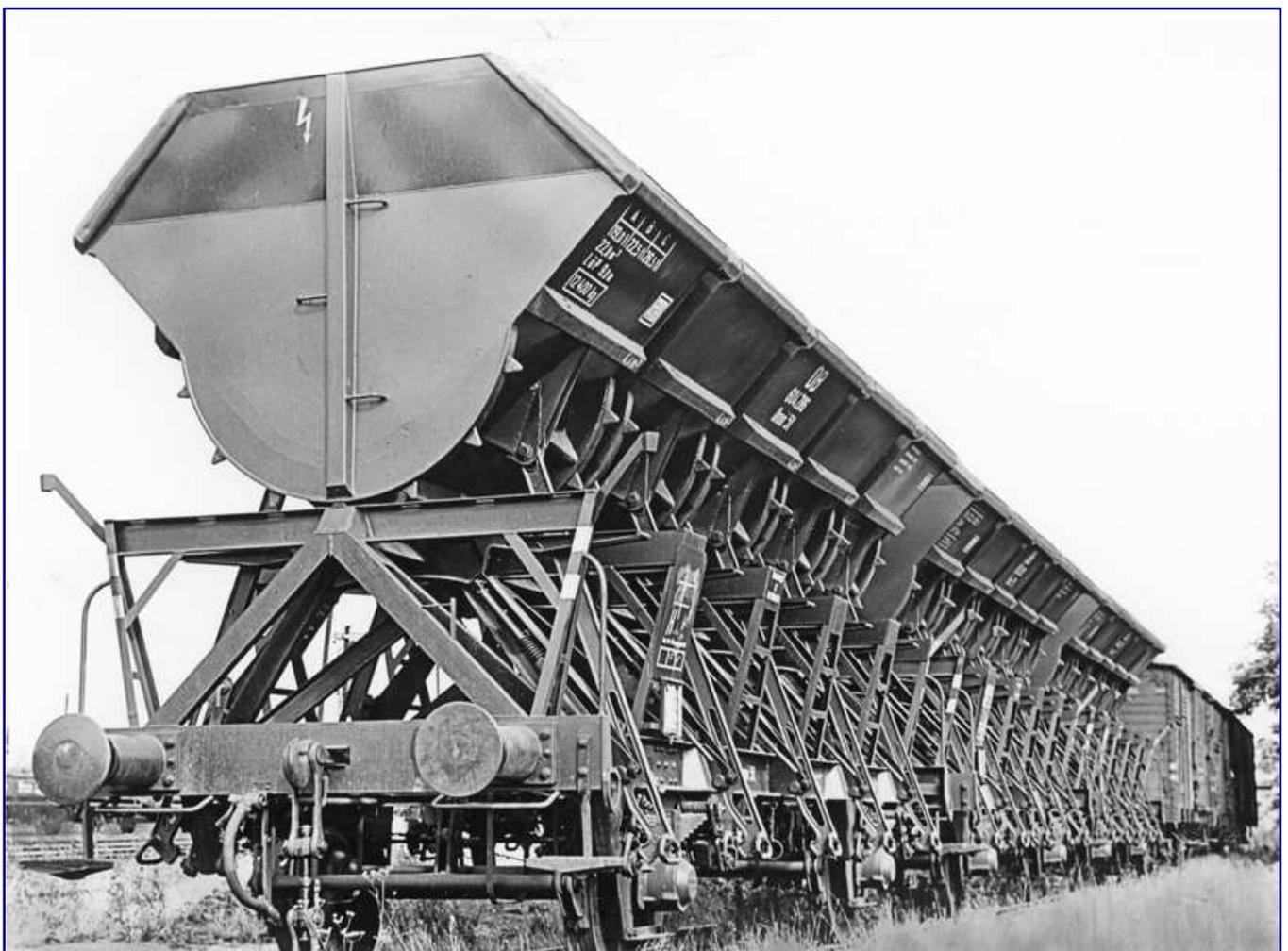
Das Ergebnis finden Sie nun in der Vorschlagsliste, die wir zusammen mit den Teilnahmebedingungen in einem Dokument auf unserer Magazine Seite abgelegt haben. Zu jedem ausgewählten Vorschlag haben wir versucht, ein dokumentierendes Foto abzubilden, das Hilfe leistet, wenn Sie das Vorbild nicht oder nicht sicher kennen.

Kurze, ergänzende Angaben zum Vorschlag erklären, für welche Zeitabschnitte sich ein Modell eignen würde oder Varianten bieten könnte.

Modelleisenbahnen und wurde kontinuierlich weiterentwickelt. Grundsätzlich ist es immer noch verfügbar, wenngleich es erst auf Bestellung montiert wird und nicht immer alle Teile am Lager sind.

Diese kleine Dampflok gilt bisher als in der Spurweite Z nicht motorisierbar, weil der Kessel keinen Antrieb aufnehmen kann. Angelehnt an den Erfolg von Z-Modellbau mit Köf, „Paulinchen“ und Glaskasten wünschten sich die Forumsteilnehmer aber ausdrücklich, die neuen technischen Möglichkeiten auch dieser Lok angedeihen zu lassen.

Zweifelsfrei handelt es sich um eine beliebte Lok und der Verlockung, diesen Winzling auch ohne Geisterwagen fahren zu können, wird wohl jeder Modellbahnfreund schnell erliegen. Zur Differenzierung des Vorschlags vom angebotenen Bahls-Modell haben wir daher ausdrücklich auf die Motorisierung verwiesen, um Irritationen vorzubeugen.



Der Muldenkippwagen Fz 120 – bei seiner Indienststellung noch als Omni 51 bezeichnet – wäre ein interessantes Modell für die Kleinserie und wegen seiner filigranen Details ein Blickfang auf jeder Anlage. Eingesetzt werden sollte er stets zu mehreren Exemplaren. Foto: Klaus Wedde

Unter den Vorschlägen finden sich noch viele weitere interessante Ideen: Mehrteilige Triebzüge wie der ehemalige IC-Triebzug der Baureihe 403/404, auch als Lufthansa-Airport-Express unter dem Spitznamen „Donald Duck“ bekannt, scheinen sich einer durchaus hohen Beliebtheit zu erfreuen. Der zu erwartende Preis jenseits von 1.000,00 EUR bei einer Umsetzung in Kleinserie nährt aber Zweifel an der Absetzbarkeit eines solchen Produkts.

Da dürften es kurze Exemplare, die mit einer oder zwei Formen auskommen, sicher leichter haben. Zu ihnen zählt etwa das "Hängebauchschwein" ETA 150 oder auch die mit ihren Rundungen technisch sehr anspruchsvollen ETA 176 „Limburger Zigarre“ oder der „Rote Pfeil“ der SBB.

Viele weitere Vorschläge sind noch eingegangen und sie alle aufzuzählen, würde hier den Rahmen sprengen. Unter ihnen befindet sich die moderne, in Kanada entwickelte Diesellok „Class 66“, die in Deutschland mittlerweile häufig anzutreffen ist. Graham Jones vom Z Club GB arbeitet längst an einer Umsetzung und stellte uns sein Zwischenergebnis bei den Märklin-Tagen in Göppingen vor.

Die Umfrage könnte helfen, die Nachfrage abzuschätzen, die er mit seinem Projekt generieren wird. Wir unterstellen dabei natürlich, dass er sein Modell auch käuflich anbieten möchte. Doch auch unter den Vorschlägen nicht angetriebener Modelle fanden sich reizvolle Ideen.

Immer wieder wurde der Touropa-Liegewagen mit seiner eleganten Schürze im Forum ins Gespräch gebracht. Nun steht er auch in der Vorschlagsliste für die Auswahl der beliebtesten Wunschmodelle. Warten wir ab, wie er dabei abschneiden wird. Geradezu ein Winzling ist dagegen der zweiachsige Postwagen Post-ü.

Dieses kleine Modell eignet sich sowohl für den Einsatz auf einer Nebenstrecke, wo er gewiss nicht überdimensioniert wäre, wie auch in Eilzügen auf einer Hauptbahn. Dieser Vorschlag war dem Umstand geschuldet, dass es in der Nenngröße Z nahezu keine Postwagen für den Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn gibt. Besonders deutlich wird dieser Mangel für die Zeit nach 1970.

Einer unserer persönlichen Favoriten für ein Kleinserienmodell ist der Muldenkippwagen Fz 120. Dabei handelt es sich nicht nur um einen sehr außergewöhnlichen Wagen, was dessen Form betrifft, die sich von allen anderen Güterwagen deutlich abhebt. Auch sein Einsatz beim Vorbild war auffallend: Nur selten sah man diesen Wagentyp einzeln oder zu zweit in Güterzügen.

Typischer ist sein Einsatz in kurzen oder langen Ganzzügen des Bauzugdienstes. Seine Beladung war dann Schotter für Ausbau oder Überabreitung von Streckenabschnitten. Mit einer speziellen Kralle musste er auf den Schienen fixiert werden, damit er beim Kippen der Mulden nicht umfallen konnte.



Mit dem VW Passat der Bauart 35i befindet sich ein Fahrzeug für die moderneren Epochen unter den Vorschlägen.

Eine Umsetzung in ein Spur-Z-Modell setzt den Einsatz von Ätz- und Spritztechnik voraus: Die Mulden ließen sich eher als Kunststoffteile realisieren, während sich für das zierliche Gestänge die Ätztechnik anbietet. Unserer Auffassung nach hätte ein solcher Wagen das Zeug zum Kleinserienklassiker, der über mehrere Jahre verteilt auch gute Verkaufszahlen versprechen sollte.

Doch auch fernab vom klassischen Rollmaterial haben wir besondere Vorschläge gefunden. Zu finden sind neben immer noch bestehenden Angebotslücken bei Alltagsgegenständen wie Briefkästen auch exotischere Vorschläge wie der Schi-Stra-Bus.

Dieser dürfte sicher wegen der Brekina-Umsetzung in den Spurweiten H0 und N mit sogar nachfolgender Motorisierung auch das Interesse der Zetties geweckt haben. Immerhin ist im

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen sogar ein Exemplar erhalten geblieben, dass mit einer Zulassung als historisches Fahrzeug sogar Publikumsvorführungen ermöglicht.

Hinweisen möchten wir noch auf ein paar ausgewählte Passagen der Teilnahmebedingungen: Wie immer und auch von anderswo gewohnt, ist der Rechtsweg ausgeschlossen. Von einer Teilnahme ausgeschlossen sind nur die Redaktionsmitglieder und ihre Angehörigen, d.h. auch die Juroren dürfen einen Stimmzettel abgeben, weil sie damit die Umfrageergebnisse nicht wesentlich beeinflussen können und auch an der Ziehung der Gewinner nicht beteiligt sind.

Ehrensache sollte aber sein, dass jede Leserin oder Leser nur ein Mal an Umfrage und Gewinnspiel teilnimmt. Doppelte Bögen auf die Namen Dritter könnten nicht nur das Ergebnis sondern auch die Aussagekraft komplett verfälschen. Und da ein gewählter Vorschlag nicht mit einer zwingenden Umsetzung in Kleinserie gleichzusetzen ist und die Gewinnchancen hier deutlich höher als bei vielen anderen Preisausschreiben sein dürften, gibt es sachlich auch keinen Grund für ein solches Verhalten.

Personenbezogene Daten werden nur insoweit erhoben, als dass sie für die Ermittlung eines Gewinners erforderlich sind. Für andere Zwecke werden sie nicht verwendet oder weiterverarbeitet. Die Namen der Gewinner und der Wohnort (ohne Straße und Postleitzahl) sollen in **Trainini®** bekannt gegeben werden. Dies setzt aber das Einverständnis des Teilnehmers voraus.

Da auch seitens der Anbieter großes Interesse an den Ergebnissen besteht – den Umgang damit werden nach dem Ende der Abstimmung hier erläutern – haben wir mit FR Freudenreich Feinwerktechnik einen bekannten und beliebten Hersteller für uns gewinnen können. Nachdem seine Produkte nun schon zwei Mal in Folge von der Redaktion als Neuerscheinungen des Jahres ausgezeichnet wurden, bot sich FR geradezu an.

Inhaber Harald Freudenreich hat zwei verschiedene Wagenpackungen als Hauptgewinne ausgelobt, darunter auch das prämierte Modell des Vorjahres. Ergänzend dazu gibt es zwei dreiteilige Containersets des gleichen Anbieters als kleinere Preise.

Wenn weitere Kleinserienproduzenten hier ebenfalls als Sponsoren auftreten und so das Interesse an der Teilnahme selbst fördern wollen, sind sie dazu herzlich eingeladen. Einem am Kunden ausgerichteten Programm sollte das nur förderlich sein.

Übrigens sind – trotz guten Anlaufens des Wettbewerbs - bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch keine Sendungen aus den Niederlanden und der Schweiz eingegangen, obwohl gerade aus dieser Richtung interessante Modellvorschläge gemacht wurden.

Und damit sind Sie nun am Zug, lieber Leserinnen und Leser – und das im wahrsten Sinne des Wortes! Drucken auch Sie sich den Stimmzettel aus, nachdem Sie Vorschlagsliste und Teilnahmebedingungen



Eines der fehlenden Accessoires für die Trassengestaltung ist ein Streckenfernsprecher der DB-Bauart.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z



Zu den bereits vorgestellten Preisen gesellt sich noch diese Wagenpackung nach schweizerischen Vorbildern. Ausgelobt wurde auch dieser Preis von Harald Freudenreich. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

in Ruhe studiert haben. Der einzusendende Bogen hat drei Seiten und kostet bei der Deutschen Post gefaltet im kleinen C5-lang-Umschlag gerade mal 0,55 EUR Porto.

Wir meinen, das ist eine gute Investition in unser Hobby, die uns alle mit einem ausgewogenen Programm weiterbringen kann! Viel Erfolg dabei!



The screenshot shows the homepage of the Trainini website. At the top, there is a navigation bar with the site name and a search icon. Below that is a banner image of a model train with the text "Trainini Meine Welt im Maßstab 1:220". The main content area features a large heading "Trainini Praxismagazin für Spurweite Z" and several paragraphs of text. On the left side, there is a vertical menu with icons for "Start", "Online", "IVT", "Gedruckte Ausgabe", "Anmeldung & News", "Links", "Tage & Termine", "Downloads", and "Impressum". At the bottom, there are logos for "Ztrack" and "Lapsite Tube Modellbahn". A red oval highlights a section of the page containing a "Vorschlagsliste" (proposal list) and "Stimmzettel" (ballot paper) for the magazine's content.

Vorschlagsliste, Teilnahmebedingungen und Stimmzettel:
<http://www.trainini.de/Downloads.html>

Bildschirmabbildung links:
Das rote Oval kennzeichnet den Bereich unserer Magazineite, auf der Stimmzettel und Teilnahmebedingungen samt Vorschlagsliste als Dateien vorgehalten werden, die runtergeladen, lokal gespeichert und ausgedruckt werden können.

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini® erreichen. Schreiben Sie bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini® rechtzeitig informieren.

Zum **Trainini Fotokalender 2010** erhielten wir folgenden Leserbrief:

Auch ich bin ein begeisterter Leser deines Trainini-Magazins. (...) Ich gehöre auch zum Freundeskreis der Spur Z in Hamburg. Du hast mein Modul als Februar-Bild auf deine Trainini-Kalender-Seite gestellt. Das hat mich doch sehr gefreut und auch in gewisser Weise mit Stolz erfüllt.

Leider fehlt in der Bildbeschreibung mein Name. (...) Es wäre für mich persönlich sehr schön auch meinen Namen dort lesen zu können. (...)

Thomas Wycislo, Hamburg



Antwort des Herausgebers:

Lieber Thomas, dieser Fauxpas blieb von uns unbemerkt, bis Du selbst uns darauf aufmerksam gemacht hast. An den Tag der Aufnahme dieses Fotos und auch unsere netten Gespräche während der Intermodellbau 2008 kann ich mich noch sehr gut erinnern. Ich möchte mich in aller Form dafür entschuldigen, dass ich Deinen Namen regelrecht „unterschlagen“ habe.

Da der Kalender aber bereits vor fast zwei Monaten veröffentlicht wurde und die meisten Leserinnen und Leser eh schon ihr Exemplar heruntergeladen haben, wird eine „klammheimliche“ Berichtigung kaum noch jemanden erreichen. Ich freue mich daher, dass Du zugestimmt hast, diesen Weg wählen zu dürfen. Ich hoffe, dass wir als Redaktion auf diese Weise so noch deutlicher auf Dein fabelhaft gelungenes Werk hinweisen können und, weil diese Ausgabe und der Kalender auf der gleichen **Trainini Jahres-CD** archiviert werden, auch dauerhaft eine Korrektur angebracht haben.

Ich hoffe, dass wir Deine Module auch zukünftig im **Trainini Fotokalender** – dann natürlich mit Namensangabe – zeigen dürfen.

Nachruf auf Joris Ilegems:

Wie wir erst jetzt sicher bestätigt bekommen haben, ist Joris Ilegems am 6. August 2009 im Alter von nur 62 Jahren plötzlich und unerwartet verstorben. Der belgische Spur-Z-Freund war Herausgeber des Sammlerwerks „The Z Collection Catalogue“. 2009 feierte er bereits die 10. Ausgabe dieses elektronischen Verzeichnisses, das er auf CD vertrieb.

Im Kreise der Zetties brachte ihm sein Werk viel Anerkennung ein. Jedem Sammler sollte sein Name dadurch bekannt sein. Die Modellbahner verlieren mit ihm einen engagierten Enthusiasten, der gewiss eine große Lücke hinterlassen wird. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner ganzen Familie.



Geseke als Veranstaltungsort abgesagt:

Wie ein Schock traf die Spur-Z-Gemeinde in der letzten Woche die Nachricht, dass das 3. Internationale Z-Wochenende 2010 in Geseke abgesagt sei. Auslöser war der Rückzug des Hauptinitiators und ZFE-Gründers Hermann F. Becker, der sich aus persönlichen Gründen von der Organisation zurückziehen musste.

Erleichterung stellte sich aber bald ein, nachdem bekannt wurde, dass die Administratoren und Moderatoren des Forums bereits die Organisation übernommen haben und das Treffen an einen anderen Ort verlegen wollen. Der Zeitpunkt (13. und 14. März 2010) soll sich nicht ändern.

Am Vortag des Erscheinens dieser Ausgabe wurde die Eggelandhalle in der Eisenbahnerstadt Altenbeken als neuer Veranstaltungsort bestätigt. Das wird viele Modellbahnfreunde parallel in den Genuss bringen, auch dem berühmten Viadukt einen Besuch abzustatten.

Bilder der Lütke-Winterneuheiten:

Wie in der letzten Ausgabe bereits angekündigt, reichen wir heute Fotos der neuen Bausätze von Lütke Modellbahn nach, die auf der Messe in Stuttgart vorgestellt wurden. Alle Neuheiten sind inzwischen lieferbar.

Es handelt sich um einen offenen Pferdestall (Art.-Nr. 73 300), die Feldscheune (73 312), das Austragshaus (73 313), eine Holzscheune (73 314), 2 Holzhütten (73 315), 2 Heustadel (73 316), eine Berghütte (73 317) und die Kapelle Gröbming (73 318).

Gefertigt sind die neuen Bausätze aus 1 mm starkem Birkenperrholz, teilweise ergänzt durch Polystyrolteile für Mauersockel sowie Furniere verschiedener Stärken für Fensterläden.

Kibri jetzt in Produktion bei Viessmann:

Viessmann teilte Anfang Dezember mit, dass die Spritzgussfertigung für Kibri jetzt vollständig an ihr ungarisches Werk übertragen wurde. Damit werden die Kibri-Bausätze nun in Lohnfertigung durch Viessmann hergestellt.

Der Umzug der Produktion war ein logistischer Kraftakt, denn die lückenlose Lieferfähigkeit von Kibri sollte möglichst gewahrt bleiben. Bevor die ersten Kibri-Spritzlinge bei Viessmann aus den Maschinen kommen konnten, war eine komplette Fabrik in kürzester Zeit von Schopfloch im Schwarzwald nach Ungarn zu verlagern.



Der Pferdestall (Art.-Nr. 73 300; Bild oben), das Austragshaus (73 313; Bild Mitte) und die Berghütte (73 317; Bild unten) mit Walnuss-Schalen als Steinimitationen sind drei der Winterneuheiten 2009/10 von Lütke Modellbahn. Alle Fotos: Manfred Lütke, Lütke Modellbahn

Das konnte nur mit einem extrem engen Zeitplan und sehr engagierten Mitarbeitern in beiden Firmen gelingen. Eine straffe Organisation, viele helfende Hände und auch etwas Glück waren erforderlich, um den Produktionsausfall so gering wie möglich zu halten.

Insgesamt übernahm Viessmann rund 6.500 Spritzgussformen von Kibri. Zusammen mit den ebenfalls übernommenen Maschinen, darunter der komplette Werkzeugbau mit den entsprechenden Werkzeugmaschinen und eine voll ausgestattete Schreinerei, wurden in knapp vier Wochen verlagert. Das sind etwa 650 Tonnen Material, für das große Sattelzüge rund 30 Mal pendelten zwischen dem Schwarzwald und Ungarn pendeln mussten.

Am neuen Standort wurden die Maschinen zunächst an Strom, Wasser und Druckluft angeschlossen, bevor die Produktion wieder anlaufen konnte.

Aktuelle Märklin-Neuheitenauslieferungen:

Drei neue Märklin-Modelle haben es gerade noch ins Weihnachtsgeschäft geschafft. Dies sind die lange erwarteten und schon 2008 angekündigten schweren Güterzugdampflokomotiven der Baureihe 44 Kohle (Art.-Nr. 88971) und 44 Öl (88972). Ebenso wird aktuell der Jahreswagen 2009 des Märklin-Magazins (80819) ausgeliefert.



Endlich sind seitens Märklin die schweren Güterzugdampflokomotiven der Baureihe 44 in Kohle (Art.-Nr. 88971) und Ölausführung (88972) zur Auslieferung gekommen. Damit dürften sie knapp vor Weihnachten 2009 im Regal der Fachhändler stehen. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Knapp ins Jahr 2010 „herüberkippen“ werden beide Versionen der Baureihe 94⁵ (88941 und 88943) sowie der Tagesgliederzug VT 10⁵ „Senator“ (88100).

Seit etwa einer Woche liegen bei den Händlern die neunteiligen Bausätze für den Jahreswagen 2009 des Märklin-Insiderclubs (80319) zur Abholung bereit.

Rechts: Der Märklin-Insider-Jahreswagen 2009 (80319) liegt bei den Händlern zur Abholung bereit. Foto: Manfred Forst / Holger Späing (Fotomontage Trainini®)



Premieren bei KoMi Miniaturen:

In Zell an der Mosel präsentierte KoMi Miniaturen erstmals wichtige Neuheiten. So gab es verschiedene Ausführungen des landwirtschaftlichen Unterstands zu sehen sowie den Köf-Lokschuppen, der in der letzten Ausgabe hier beworben wurde.

Wie von diesem Hersteller gewohnt, bestechen die Modelle wieder durch ihre filigrane Umsetzung und ein außergewöhnliches Aussehen, was jede Anlage bereichert.

Neuheitenauslieferung bei Busch:

Busch hat seine neuen Pflanzenbausätze für die Spurweiten N und TT ausgeliefert. Die kleineren Exemplare von Kürbissen, Gurken und Salat (Art.-Nr. 8101) sind unserer Ansicht nach auch für die Spurweite Z geeignet. Ähnlich verhält es sich mit den Dahlien (8109) und den Rosen (8105), sofern man diese in ihrer Länge einkürzt und Figuren nicht direkt daneben platziert.

Beispielhaft soll dafür unsere Modellaufnahme dienen, die einen erfolgreichen Versuch mit roten Rosen aus dieser Serie belegt.



Bericht vom Adventstreffen folgt:

Aus Kapazitätsgründen berichten wir vom Adventstreffen in Zell an der Mosel erst in unserer Januar-Ausgabe. Die Veranstaltung konnte auch dieses Jahr wieder wachsen und so gab es wieder reichlich Premieren. Das soll uns einen ausführlichen Artikel wert sein, der sich in dieser Ausgabe nicht mehr unterbringen ließ. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser dafür um Verständnis.

ÖBB-Köf bei Z-Modellbau:

Bei Z-Modellbau aus Chemnitz ist seit kurzer Zeit auch eine ÖBB-Version der beliebten Köf (Art.-Nr. 3109) erhältlich. Dabei handelt es sich um eine Ausführung mit geschlossenem Führerstand, lackiert im Jaffa-Orange. Die Lok zieren ein weißaluminiumfarbenes Dach und Handläufe sowie ein gelb-schwarzer Warnanstrich der Pufferbohlen. Die Maschine ist eingereiht als X 150.01 der Österreichischen Bundesbahn.

Kurz vor der Erstausslieferung befindet sich auch die nächste Formneuheit bei Dr. Andreas Scheibe: Mit der schweizerischen Ee 3/3 wird die zweite Ellokbauart in sein Programm einziehen. Sie erhielt eigens für dieses Modell konstruierte, neue Pantographen. Gegrübelt wird nur noch am richtigen Brauntönen des Lacks.

Aktuelle AZL-Informationen:

Eine Formneuheit von AZL ist frisch verfügbar. Die Rede ist von einem Schüttgutwagen, der auf die englische Bezeichnung „PS2 CD Covered Hopper“ hört. Zum Start sind gleich zwei Varianten

erschienen, die jeweils als Einzelwagen und Wagenpackungen erhältlich. Wir geben deshalb die betreffenden Artikelnummern in Klammern in dieser Reihenfolge mit an:

Union Pacific, lichtgrau mit schwarzen Anschriften (Art.Nr. 91903-1 / 90903-1)

CNW, gelb mit schwarzen Aufschriften, rot-weiß-schwarzes Logo (91920-1 / 90920-1).

Bereits seit Ende November lieferbar sind drei Wagenpackungen eines offenen Güterwagens für Kohletransport der Bahngesellschaft BNSF (BNSF „Swoosh“ bethgon coal porters). Enthalten sind darin jeweils vier Exemplare mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Die Packungen tragen die Artikelnummern 90107-1 bis 90107-3.

Unter den Dezember-Auslieferungen befinden sich Einzelwagen und jeweils eine Wagenpackung des 23.000-Gallonen-Kesselwagens in schwarzer Ausführung (91502-1 / 90502-1), des 4-Schütten-Wagens in blass-gelber Ausführung der CSX „The Family Lines System“ (91703-1 / 90703-1) und eine rote Version „Du Pont“ des gleichen Wagentyps (91704-1 / 90704-1).



CNW PS2 CD Covered Hopper (Bild oben) und BNSF „Swoosh“ Bethgon Coal Porter (Bild unten) sind aktuelle AZL-Neuheiten. Fotos: **Ztrack Magazine**

Alle Wagen erscheinen in limitierter Auflage.

Sortimentshinweis auf Weiche- Walter:

Walter Völklein (Völklein Modellbau) bietet unter der Marke Weichen-Walter auch für die Spurweite Z ein ausgefeiltes Programm an Gleisen und Weichen für Puristen an. Seine Produkte folgen dem Profil „Code 40“ und sind daher deutlich niedriger und filigraner als die Großserienprodukte von Märklin.

Erhältlich sind seine Erzeugnisse mit dem Schwellenprofil von Märklin (identisch mit Spur Nm; siehe Bild rechts) oder auch mit maßstäblichen DB-Schwellen. Weitere Informationen gibt es unter <http://www.weichen-walter.de>.



Produktfoto: Weichen Walter

Aktueller Hinweis von High Tech Modellbahnen:

Ein für viele Ellokmodelle der Spur Z verwendbarer Fünfpolmotor, unter der Artikelnummer 6801 im Programm von High Tech Modellbahnen, ist momentan in kleinen Mengen lieferbar. Eine Lieferung erfolgt aber nur solange der Vorrat reicht.

Der Hersteller hat eine Stückzahl produziert, die leider nicht einmal gereicht hat, alle Vorbestellungen vollständig auszuführen. Daher kann High Tech Modellbahnen (<http://www.z-hightech.de>) nur eine geringe Anzahl liefern. Voraussichtlich im Februar 2010 soll nachproduziert werden.

Herpa-Ankündigungen für März und April 2010:

Auch in den Herpa-Flugzeugneuheiten für März und April 2010 finden sich wieder Modelle, deren Vorbilder in Europa anzutreffen waren oder sind. Daher können für die Zetties folgende Ankündigungen interessant sein:

Air Dolomiti ATR-72-500 (Art.-Nr. 553162),
Zeppelin NT – 2010 Colors (553124),
Super Constellation Flyers Association Douglas DC-3,
BEA – British European Airways Vickers Viscount 701 (553131; Formneuheit) und
Anhaltischer Verein für Luftfahrt Antonov AN-2 (553216).

Auch unter den Militärmodellen finden sich geeignete Miniaturen:

Österreichische Luftwaffe Eurofighter Typhoon, Überwachungsgeschwader (553094),
NVA / LSK Mikoyan MiG-21MF JG-9, 1198 (553087) und
Russian Air Force Sukhoi Su-27, 941st IAP Interceptor Aviation Regiment (553155).

Winterneuheiten 2009/10 bei MWB:

MWB Modellbau Wolfgang Baumann hat seine Winterneuheiten 2009/10 nun auch offiziell bekanntgegeben. In der Entwicklung befinden sich folgende, neue Automodelle in der bekannten Resinguss-Qualität:

BMW Isetta,
Chevrolet Malibu Coupé,
Ford Taunus 12M Limousine,
Glas Goggomobil T Limousine,
Glas Goggomobil TS Coupé,
Glas Goggomobil TS Cabriolet,
Porsche 911 Carrera Coupé (996),
Sachsenring Trabant 601 S Coupé und
Volvo PV444 "Buckelvolvo"

Damit werden neben dem Schwerpunkt in der Epoche III auch die Freunde moderner Zeiten mit neuen Autominiaturen bedacht. Besonderer Beliebtheit erfreuen werden sich bestimmt auch die Modelle der Premium-Serie.



Der Mercedes-Benz 300SL „Flügeltürer“ ist in der Premium-Ausführung bereits seit einiger Zeit bei MWB Modellbau Wolfgang Baumann erhältlich.

In dieser Produktkategorie werden besonders aufwändig gestaltete oder zugerüstete Fahrzeuge angeboten. Ein aktuelles Beispiel für einen Klassiker, der gelungen umgesetzt wurde, ist der berühmte „Flügeltürer“ Mercedes-Benz 300SL (Baujahre 1954 – 57), den wir auf unserer Aufnahme zeigen.

Märklin-Museumswagen 2010 vorgestellt:

In der vergangenen Woche hat Märklin endlich die Museumswagen 2010 in der Erlebniswelt vorgestellt. Partner für das Jahr 2010 wird mit WMF (Württembergische Metallwarenfabrik AG) ein bekannter Hersteller u.a. von Essbestecken, der in Geislingen/Steige ansässig ist.

Für die Spurweite Z hat Märklin einen gedeckten Güterwagen G10 ohne Bremserhaus passend gestaltet. Der Waggon ist hellblau lackiert und mit dem Firmenlogo sowie der Abbildung eines Salz- und Pfefferstreuers (Gegenseite: Eierbecher) bedruckt. Bahnübliche Anschriften der DB fehlen nicht.

Zum Museumswagen 2010 gehört noch ein historischer LKW mit Kofferaufbau vom Typ Krupp Mustang. Seine Nachbildung ist aus Metall gefertigt.

Erste Bilder und ein Video von der Vorstellung gibt es unter http://www.maerklin.de/de/service/erlebnis/maerklin_erlebnisswelt/museumswagen.html zu sehen.

Januar-Ausgabe termingefährdet:

Wir möchten unsere Leserinnen und Leser vorab darüber informieren, dass sich die Januar-Ausgabe 2010 möglicherweise im Erscheinungsdatum verzögern kann.

Geplant ist wieder die Monatsmitte für die Veröffentlichung. Dieser Termin kann sich im Hause des Chefredakteurs aber mit der Geburt seines zweiten Kindes überschneiden.

Sollte dies eintreten, werden wir eventuell nicht kurzfristig über eine Verschiebung informieren können, weil dann auch unsere Internetseiten betroffen sein dürften.



Die Familie des Chefredakteurs (im Modell) auf ihrem Weihnachtsausflug 2009: Bereits Mitte Januar 2010 wird das zweite Kind erwartet. Figuren: Trafofuchs

Allerdings besteht dann kein Grund zur Sorge: Die Ausgabe wird dann schnellstmöglich nachgeholt und die Februar-Ausgabe soll dadurch auch nicht verzögern.

Impressum

ISSN 1867-271X

Das Veröffentlichen von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J.Kluz

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de. Mitarbeit: Hans-Joachim Rüssel

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.