

Die Deutsche Bundesbahn benötigte 1949 für den Reiseverkehr weitere Dampflokomotiven. Gedacht war an eine 1'C 1' Maschine. Als Basis dafür diente die Muster-Baureihe 23 aus dem Jahr 1941.

Henschel lieferte dann bereits im Jahr 1950 die erste Neubaulok BR 23 an die Bundesbahn ab. Von der Ursprungsausführung übernahm man das Lauf- und Triebwerk. Rahmen, Kessel und Tender wurden in moderner Schweißtechnik gefertigt. Die ersten 52 Lokomotiven erhielten Oberflächenvorwärmer und Gleitlager. Ab der Nummer 23 053 bekamen die Maschinen Mischvorwärmer und Wälzlager.

Im Jahr 1959 kam dann die 23 105 als Letzte zur Auslieferung, diese war zugleich die letzte Dampflokomotive, die von der DB in Dienst gestellt wurde.

MASCHINENDATEN

Bauart:	1'C 1' h2	Leistung:	1780 PSi
Treib-/Kuppelrad-Ø:	1750 mm	Achslast:	18,9 Mp
Lauf-Ø, vorn:	1000 mm	Lokdienstlast:	82,8 Mp
Lauf-Ø, hinten:	1250 mm	Tender:	2' 2' T 31
Länge ü. Puffer:	21325 mm	Höchstgeschw.:	110 km/h
Betriebs-Nr.:	23 001 - 105	Erstes Baujahr:	1950

DB-BAUREIHE 23, AUCH FÜR DIE NENNGROSSE "TT"

Baubeschreibung des TT-Modells

Wer mit BTB im Bundesbahnvorbild (Dampflokomotive bis 1975) fahren will, kann mit dem TT-Modell DR-BR 35 (ex 23) nicht viel anfangen. Da aber einerseits dieses Modell vorhanden ist, andererseits aber BTB-Dampflokomotive nur mit der 81er, 86er und 56er zur Verfügung stehen, kam der folgende Umbauvorschlag zur Realisierung.

Natürlicherweise beinhaltet dieser Umbau kleine Ungenauigkeiten und Kompromisse. Zum Beispiel die "Länge über Puffer", die ist um 7 mm beim TT-Umbaumodell zu lang. Maßstäblich ist die LÜP 177,7mm.

Aber nach dem hier beschriebenen Umbau (und das ist wichtig) besitzt das TT-Modell die markante Silhouette der DB 23er. Sieht man das Maschinchen auf der Anlage vor einem Personenzug gekuppelt fahren, vergißt man schnell einen Maßstabsvergleich.

Material für den Umbau

Werkzeuge für den Umbau

1 Stck. BTB BR 53 (Art-Nr.2110)	Bastelmesser (KHD-Cutter)
Modellbaunlast-Tafel, 1 mm dick	Laubsäge / Juweliersäge
Plastrohr 15 mmØ (Add-Rollenspule)	Stiftenkloben/ Handbohrer
Plast-Rundstab 5 mm Ø x 14 mm Länge	Spiralbohrer M 3, M 0,7
1 Stck Schraube M 2 mit Mü u U-Scheibe.	Spitzzange (Feinmechanik)
2 " Nägelchen 0,7 Ø x 9 mm Länge	Pinzette
1 " Unterlegscheibe 6/4 mm Ø	Schlüsselfeilen

Fortsetzung Seite 10

Draht, isoliert, schwarz, 1 mm \varnothing Uhrmacherschraubenzieher
Farbe: Revell Nr. 8 (mattschwarz), Nr. 36 (signalrot) matt, Sekun-
denkleber, -STABILIT-Zweikompon.-Kleber, Kaross. Feinspachtel SK2.

Der Umbau fordert keine besonderen bastlerische Geschicklichkeiten,
allerdings sollte man gut mit einem Messer umgehen können
was das Schnitzen anbelangt. Aber auch das ist lernbar.

UMBAU DES FAHRGESTELLRAHMENS

Die BTB BR 35 wird erst einmal demontiert. Gehäuse abnehmen,
Tenderkabel und Motor ablöten und mit Getriebewelle und Gewichte
entfernen. Dann Vor- und Nachläufer-Haltestifte herausdrücken u.
beide Achsen ausklinken. Bodenplatte abschrauben. Radsätze, Zy-
linder, Steuerungsträger usw. abnehmen. (Vorher die Steuerungs-
haltestiftchen aus dem Fahrradrahmen herausziehen. Den Ort dieser
Bohrung festhalten.) Zum Schluß dann Stromleitbleche, Lampen-
träger und Stromabnehmer entfernen.

Die Schneckenwelle kann im Fahrradrahmen verbleiben.

Vom Fahrradrahmen sind nun gemäß der Skizzen 1, 2, 3, verschiede-
ne Teile abzusägen (schraffiert). Umlauf beidseitig 43 x 4 mm.
Das Vorderteil kürzen und seitlich bis an den Lampen/Getriebe-
wellenträger verschmälern, sodaß zwischen Zylinderoberseite und
Umlaufunterseite zum Rahmenkern hin, eine Nut entsteht.
Die oberen Teile der Zylinderhaltenasen werden mitentfernt.

HERSTELLUNG DES UMLAUF NEUTEIL II

Auf dem 1mm Modellbauplast wird das Umlaufteil II gemäß Skizze
(4) aufgezeichnet und anschließend ausgeschnitten. Das Ausschnei-
den geschieht mit der Spitze des Bastelmessers. Damit ritzt man
an einem an den Linien angelegten Lineal unter leichtem Druck
entlang. Schnitt um Schnitt, bis das Plast durchtrennt ist. Mit
Ruhe und Sorgfalt geht das ganz leicht.

Ist das Umlaufteil II ausgeschnitten, wird es verputzt und ge-
richtet. Das heißt im Maschinenbau: mit Feile, Messer, Hobel u.
Schmirgel, alle Kanten und Flächen winklig und planschleifen.

Nun werden beide Zylinder aufgezogen. Dann schiebt man das neue
Umlaufteil II von vorn durch die Seitennuten nach hinten auf
den Rahmenkern. Auflage vorn, ist die Fläche vor dem Lampenhal-
ter und die Zylinderoberseiten. Rückwärts sollen die abgewinkel-
ten Enden unter der ersten Luftzylinderattrappe gegenliegen (not-
falls die Zylinderattrappe unterseitig um einen Span abflachen).
Gleichzeitig wird der Sitz der Steuerungsträger geprüft, die vor-
her mit der Spitze in die vorgesehenen Öffnungen am Zylinder
eingesteckt werden. Wo nötig muß noch ein bißchen beschnitten
werden. Alles sollte möglichst genau passen.

Wenn der Umlauf II richtig sitzt, wird er unten und seitlich sig-
nalrot und oben in schwarz gestrichen und nach dem Trocknen auf
den Rahmen aufgeschoben.

Nun Schleifer, Stromleiter, Radsätze mit Steuerung, Treibstangen
montieren und mit der Bodenplatte befestigen. Die Steuerungsträ-
ger werden am Rahmen wieder wie ursprünglich aufgehängt. In den
am Rahmen verbliebenen Kesselumlauf eine neue 0,7 mm-Bohrung ein-
bringen (wie bei der 35er) und dann mit einem Nagelchen der
Größe (0,7 mm \varnothing x 9 mm Länge, durch die Schwinge gesteckt die
Steuerungsträger aufhängen und befestigen.

Fortsetzung Seite 15

Anschließend durch Drehen der Schneckenwelle am Ritzel prüfen,
ob sich alles leichtgängig dreht. Ist das der Fall, kann der
Motor mit Getriebeübersetzung wieder montiert werden. Danach
folgt der Fahrttest auf Schienen.

ÄNDERUNGEN AM 35er - GEHÄUSE

Wie eingangs erwähnt besteht diese Arbeit hauptsächlich aus
schnitzen.

Zuerst die Windleitbleche abnehmen. Innen die Haltenasen auf
biegen und die Bleche herausziehen.

Den DR-Vorwärmer auf dem Kesselscheitel mit einem Bastelmesser
abtragen, Spänchen um Spänchen, bis auf die Kesselrundung. Das
gleiche geschieht mit dem Sanddom (eckig), den schräg nach un-
ten verlaufenden Sandrohr- und sonstigen Rohrimitationen, den
Kesselringen und allen erhabenen Detaillierungen an beiden Steh-
kesselseiten.

Diese erhabenen Detaillierungen werden förmlich vom Kessel "ab-
geschält".

Die DB 23er sieht auf der Kesseloberseite ziemlich "spartanisch"
aus.

Erhalten bleiben: auf der rechten Seite (Lokführerseite) die Lei-
tung Führerhaus - Dampfdom und die waagerechte Leitung auf hal-
ber Kesselhöhe. Auf der Heizerseite verbleibt die Leitung zum
Überdruckventil, zum Lichtgenerator und die drei Leitungen vom
Führerhaus nach vorn, in halber Höhe.

Alles andere Erhabene wird abgeschält und geglättet. Auch die
erhabenen Teile auf dem Kesselumlauf. Erhalten bleiben die
Reinigungsloch-Deckel auf dem Kessel oberhalb des Stehkessels.
Abgetragen werden ferner alle Details auf der Rauchkammertüre,
wie Handrad und Nummernschild. Die 23er hat eine glatte, ge-
wölbte Rauchkammertüre.

Einbau des DB - Vorwärmers

Auf dem Kesselscheitel, 5 mm von der Rauchkammertür zum Schorn-
stein, ist die Mitte der quer in den Kessel zu feilenden Rund-
nut von 5 mm \varnothing . Die Nut wird so tief gefeilt, daß das Vorwär-
merstück (aus Rundplast 5 mm \varnothing x 14 mm Länge) so tief zu liegen
kommt, bis die Oberseite mit dem Kesselscheitel plan fluchtet.
Anschließend mit Stabilitt einkleben und verspachteln.

Der Kesselumlauf wird vorn gekürzt und die Schürze entfernt.

Dazu sägt man den Umlauf senkrecht zur Kesselmitte ein. Kurz
vor den Haltenasenschlitz (am Stützblech) und links und rechts
am Zylinderdampfrohr vorbei. Markierungen sind bereits vorhan-
den. Anschließend die Kesselschürze direkt an der Rauchkammer-
türe absägen. Nun alles was unterhalb des alten Umlaufs hervor-
ragt, samt diesem, mit dem Messer abschneiden (Skizze 7).
Der alte-jetzt neue Umlauf endet ca 3 mm vor den angespritzten
Dampfrohren, die nun mit dem Messer herausgearbeitet werden.
Ab diesen Dampfrohren ragt nur der Kessel nach vorn, jetzt noch
unten offen. Der Kessel muß vorn-unten geschlossen werden.
Dazu dient die Additionsrollen-Spule (15 mm \varnothing). Von dieser
wird ein 5 - 6 mm breiter Ring abgesägt. Gemäß dem am Kessel
offenen Stück, aus diesem Ring ein entsprechendes Segment heraus-
schneiden und dieses in die Kesselunterseite einpassen. Das
heißt: das Ringstück solange beschneiden bis es mit der Kesselrun-
dung sauber paßt (ab Rauchkammertüre). Danach mit Stabilitt ein-
kleben.

Fortsetzung Seite 16

kleben und verspachteln. Wenn der Zweikomponentenkleber anfängt abzubinden, beginnt man mit dem Messer den Kesselunterteil herauszuformen.

Bei diesem Formen, das Gehäuse ab und zu auf den Fahrradrahmen aufsetzen, damit es am Lampensockel nicht zu eng wird.

Das Lampenhalter-Gewicht gemäß Skizze 3a kürzen. Es kommt wie der an seinen ursprünglichen Platz.

Anfertigung der Kopf- und Seitenteile der Kesselstütze gemäß Skizze 6, aus Plasttafel. Aus der Vorderteil-Oberseite die Kesselrundung heraus schnitzen. Wenn alle drei Teile mit dem aufliegenden Kessel in Höhe und Breite dicht anliegend passen, an den Metall-Plastsockel mit Stabilit ankleben. So entsteht eine kastenförmige Kesselstütze. Wer will kann aus Iso-Draht die Dampfleitungen zum Vorwärmer verlegen (Enden einbohren).

Die Windleitblech-Haltelöcher im Kessel ca 1,5 mm tiefer-rückwärts versetzen, bzw. neue Bohrungen einbringen und die Leitbleche einsetzen. Man kann auch die alten Löcher wieder verwenden, aber da sitzen die Bleche zu hoch.

Von der abgetrennten Kesselschürze wird nun die Pufferbohle, unterhalb der Rauchkammertritte abgesägt. Seitlich und in der Höhe so beschnitten wie auf Skizze (8) zu sehen ist. Anschliessend die Pufferbohle an den Vorläufer, auf den Kupplungsträger gegen die schräge Frontseite mittig aufkleben.

Der Schornstein wird bis zum zweiten Ring gekürzt und darauf wird anschließend die U-Scheibe 6/4 mm Ø flach und sauber zentrisch aufgeklebt.

Tender und Lok werden "kurzgekuppelt", wie folgt:

Von der Nachläuferdeichsel wird der obenauf sitzende Kuppelhaken plan entfernt und die Oberseite der Deichsel egalisiert. Die Deichselenden sind leicht abzurunden. Vom Ende 2 mm entfernt, eine 3mm-Bohrung mittig einbringen. Das ist die Aufnahme des Tenderkuppelungsstiftes.

ÄNDERUNGEN AM BR 35-TENDER

Der DR 23-Tender hat heruntergezogene Seitenwände, bis auf die Drehgestellblenden.

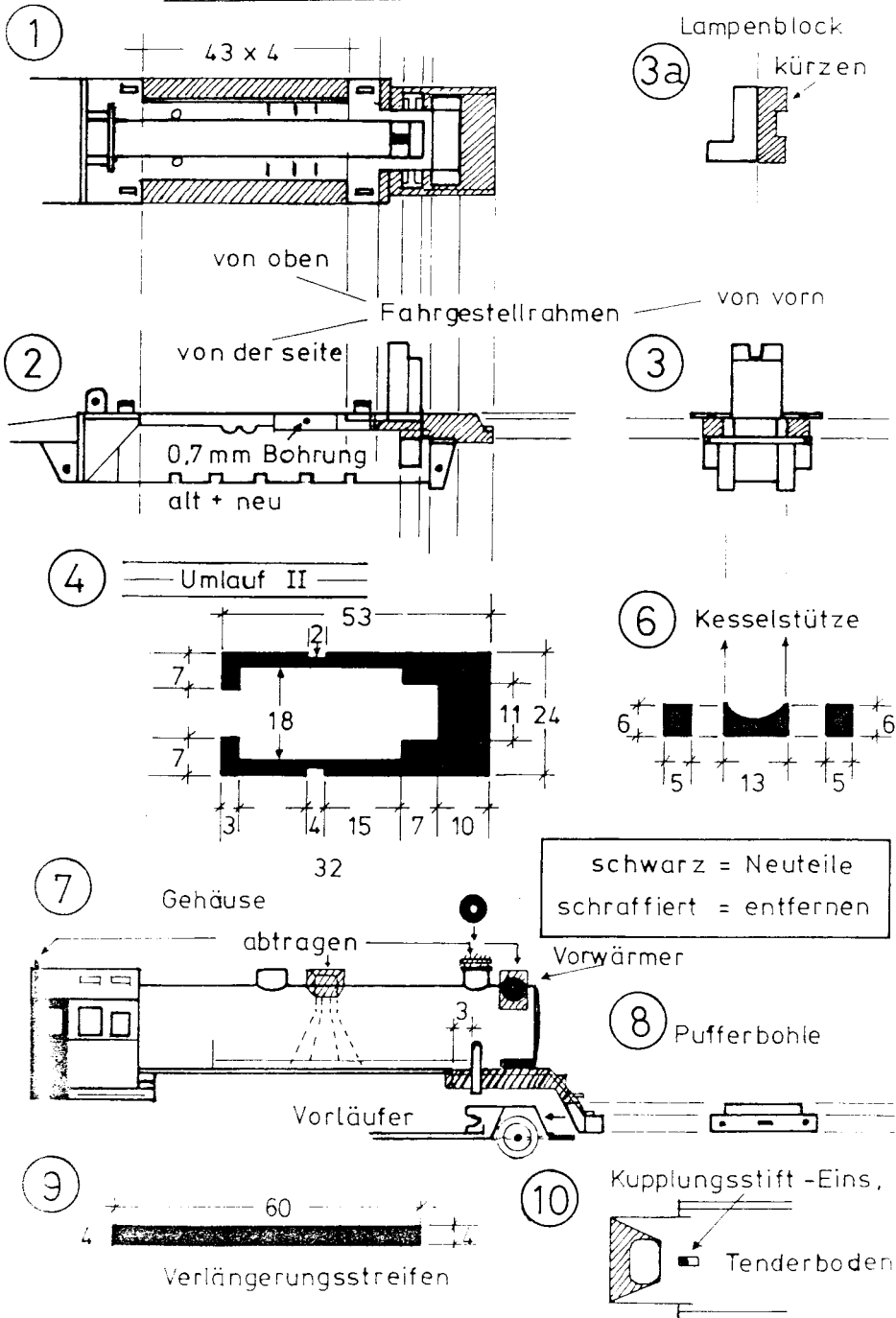
Aus dem Tafelplast werden gemäß Skizze (9) zwei Streifen angefertigt, 1 mm dick, 60 mm lang x 4 mm breit. Am Tender sind alle erhabenen Teile zwischen Seitenwandunterkante und Drehgestellblenden herauszuschneiden (1 mm tief) soweit, bis der angefertigte Plaststreifen diese Lücke oberseitig plan ausfüllt. Nun mit Stabilit einkleben und verspachteln.

Am Tenderoberteil (Kohlebunker) alle Außenwandstützen plan eben entfernen.

Eventuelle Fehlschnitte, Kratzer oder Spalte, können zum Schluß mit dem Karosserie-Feinspachtel SK 2 ausgefüllt und nach Abhärtung plan geschliffen werden.

Als Tenderkuppelungsstift dient die Schraube M 2 x 10 mm. Diese von oben in den Schlitz (vorn im Tenderboden) einstecken, mit den U-Scheiben sichern und mit der Mutter M 2 festschrauben.

Die ursprüngliche, großvolumige Tender-Kuppelöse, wird von vorn außen nach innen-hinten aufgesägt (Skizze 10), sodaß eine Art Klammer entsteht. Hängt man den Tender mit dem Kuppelstift in die Nachläuferdeichsel ein, dürfen die Klammerspitzen bei star-



kem Seitenspiel zwischen Lok und Tender den Nachläufer nicht berühren, sonst sind die Spitzen noch weiter zu kürzen.

Nun werden alle Neuteile (soweit noch nicht geschehen) und bearbeiteten Flächen farblich behandelt. Das Gehäuse mattschwarz und die Fahrstell- und Rahmenteile signalrot. Wer "altern" will, kann auch "Rosttönung" verwenden.

Zum endgültigen Schluß beide Stromleitkabel an die Stromleitbleche im Führerstand bzw. Fahrrahmen loten. Jetzt wird die umgebaute Lok probefahren, etliche Runden, bis sich Antrieb und Laufwerk wieder eingespielt haben.

Wer mit dem Führerhaus unzufrieden ist, kann dieses um einen Türrahmenbreite "verlängern". Dann muß auch das Tendervorderteil (Türe, Podest) abgenommen werden, sonst ist eine Sogefahrt nicht mehr möglich. Auch empfiehlt es sich dann den Tender etwas länger zu kuppeln.

Beleuchtung mag jeder nach seiner Ansicht anbringen (Leeds, Lichtleiter o.ä.).

Beschriftung mit transfer E 1-2 weiß (edding) Aufreibebuchstaben und Zahlen ist möglich, wenn auch etwas groß. Solange es keine Beschriftungen in Nenngröße TT gibt, ist diese Lösung am einfachsten, wie bereits im TT-KURIER 28/83 -Seite 15- beschrieben, die DB-Embleme neben den Seitennummern, samt diesen, ausschneiden und aufkleben.

Es bleibt den Interessenten für diesen Nachbau überlassen, sich ihr Modell nach ihren individuellen Möglichkeiten, zu kompletieren.

Auch in einer einfachen Ausführung erhält man durch diesen Umbau eine Modell-Lok in Baugroße "TT", daß sich ohne weiteres mit dem Vorbild DB - Baureihe 23 vergleichen läßt. Das wichtigste aber, mit diesem Umbau hat der TT-Bahner die Möglichkeit seinen Dampflokbestand um eine weitere Modelltype zu erweitern.

Franz Kaupsch

Mitteilung

Laut Satzung ist in diesem Jahr die Mitgliederversammlung abzuhalten. Als Termin ist vorgesehen:

Samstag, den 9. Nov. 1985 Veranstaltungsort: Frankfurt /M.

Diese Terminwahl anlässlich der Modelleisenbahn-Ausstellung im Messegelände Frankfurt/Main, trägt hoffentlich zu einer großen Teilnahme der Mitglieder bei ?

Einladung + Tätigkeitsbericht gehen den Mitgliedern rechtzeitig zu. Der Vorstand bittet um aktive Beteiligung.

Wahl- und Diskussions-Vorschläge können auch schriftlich eingebracht werden.

Der Vorstand