

Bauanleitung

Bausatz 1080/09 HOe
Bausatz 1080/12 HOm

Diesellokomotive V 29 951- 953 Deutsche Bundesbahn (DB)
Diesellokomotive V 29.01 Mittel badische Eisenbahn (MEG)
Diesellokomotive V 29.01 Südwestdeutsche Eisenbahn (SWEG)
Diesellokomotive V 29.01 Deutscher Eisenbahn Verein (DEV)
Spurweite 1000 mm

Stückliste

Bitte kontrollieren Sie vor dem Öffnen der Beutel anhand der folgenden Stückliste die Vollständigkeit der Teile. Der Inhalt ist genau gezählt und gewogen. Sollte dennoch ein Teil fehlen oder defekt sein, so senden Sie uns bitte den ganzen Beutel ungeöffnet zurück. Nur so können wir Ersatz leisten.

Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.	Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.
Beutel 1				Beutel 6			
1	1	Dach	20.242	29	2	Bremsschläuche MEG	21.201
2	1	Drahtgewebe	24.681	30	4	Bremsschläuche DB	21.205
3	2	Umlauf	20.256	31	2	Schienenräumer	21.160
4	2	Führerhausseitenwand	20.244	32	2	Puffer, flach	21.017
5	2	Führerhausstirnwand	20.243	33	2	Kupplungshaken	21.017
Beutel 2				34	2	Originalhaken	21.018
6	1	Vorbaudeckel, glatt	20.246	35	2	Puffer, Nagold-Altensteig	21.018
7	1	Vorbaudeckel mit Klappen	20.247	36	2	Puffer, Walhallabahn	21.018
8	2	Vorbaustirnwand	20.245	37	2	Puffer, Pfalzbahnen	21.018
9	2	Vorbauseitenwand, links	20.249	72	2	Fallhaken	21.045
10	2	Vorbauseitenwand, rechts	20.248	73	2	Fallhakenpuffer	21.043
11	2	Armaturentafel	20.251	38	2	Klappen f. Vorbaustirnwand	21.408
12	1	Werkzeugkasten	20.254	39	4	Scheinwerfer	21.408
14	1	Heizung	20.253	40	4	Rücklichter	21.408
15	1	Batteriekasten	20.252	41	2	Einfüllstutzen	21.408
Beutel 3				42	2	Dichtungsleisten	21.408
16	2 Paar	Achslagerblenden	21.308	43	2	Steuerleitungen	21.692
17	2	Pufferbohle	21.060	44	4	Griffstangen	21.692
18	2	innerer Rahmenabschluß	21.060	45	4	Griffstangen	21.692
19	2	innerer Puffer	21.060	47	2	Steckdosen	21.692
20	2	Pufferbohlenvorsatz MEG	21.060	48	4	Dachhaken	21.692
21	2	Pufferbohlenvorsatz DB	21.060	46	4	Scheibenwischer	21.600
22	2	Auspufftopf, rechts	21.060	49	1	Horn	21.691
23	2	Auspufftopf, links	21.068	50	1	Ölpumpe	21.691
24	2	Umlaufträger	21.068	51	1	Filtertopf	21.691
25	1	Luftkessel	21.069	52	1	Dachlüfter	21.691
26	1	Kühlschlange	21.069	53	1	Lüfter, flach	21.691
27	16	Lüfterlamellen	21.656	54	4	kleine Lüfter	21.691
Beutel 4				55	4	große Lüfter	21.691
28	1	Fahrwerk, komplett montiert, HOe oder HOm	1080/49 1080/42	56	2	Spitzenlichter	21.691
Beutel 5				58	2	Pfeifen	21.691
65/66	1	Draht, Ms 0,4 mm	24.692	59	2	Handräder	21.558
67	1	Fensterstreifen	24.999	60	2	Fahrschalter	21.558
	1	Beschriftungssatz	29.1080	61	2	Führerhausaufstiege	21.061
68	2	Schrauben DIN 7981 2,2x6,5	24.659	62	1 Paar	Originalkupplungen	21.051
69	4	Schrauben DIN 963 M 1,4x2	24.673	63	8	lange Griffstangenhalter	21.843
70	8	Schrauben DIN 84 M 1,4x2	24.649	64	16	kurze Griffstangenhalter	21.842
71	2	Rundmuttern M 1,4	24.678	75	2	Türgriffe	21.856
				sowie	1	Bauplan und Bauzeichnung	
					1	Seitenansicht	
					1	Gußteil übericht	

3/2000

ALLGEMEINE HINWEISE

WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN

Nehmen Sie nur die gerade benötigten Teile aus den Beuteln.
Entgraten Sie alle Teile sorgfältig. Gußteile trennen Sie am besten mit einer Laubsäge oder mittels Trennscheibe vom Anguß.

Bevor Sie die Teile abtrennen, vergewissern Sie sich über die richtige Schnittstelle. Dann prüfen Sie den exakten Sitz der Teile vor dem Befestigen durch „trockenes“ Anpassen. Dies ist immer erforderlich und besonders bei dünnen oder gebogenen Teilen, die sich in der Packung gern verziehen.

Bitte bedenken Sie, daß Messing- und Weißmetallgußteile einzeln und manuell in Gummiformen hergestellt werden. Dies kann zu leichten Maßschwankungen führen, ist aber kein Herstellungsfehler.

Sollte trotz genauer Kontrolle ein Teil Grund zur Beanstandung geben, tauschen wir Ihnen dieses gern aus. Wir haben auch Verständnis dafür, daß zuweilen dieses oder jenes Teil bei der Verarbeitung zerstört wird. Darum können Sie bei uns alle Teile unter Angabe der Artikelnummer extra beziehen. Allerdings können manche Ätzteile oder Gußteile nur im kompletten Satz (d.h. verschiedene Teile mit gleicher Artikelnummer) verschickt werden.

Folgendes Werkzeug sollten Sie sich zurechtlegen und auf einwandfreie Funktion überprüfen. Kleiner Uhrmacherschraubenzieher (1,5 und 2,5 mm), spitze Pinzette und eine nicht ganz so spitze Pinzette, die dafür aber etwas kräftiger ist, quasi als Mittelding zwischen Zange und Pinzette, mittlere Haushaltsschere, Laubsäge und/oder Bohrzweig, Stichlochfeile Hieb 5, diverse Nadelfeilen, diverse Bohrer (Durchmesser siehe Bauanleitung), wasserfestes Schmirgelpapier (Körnung 180 – 320) und natürlich als wichtigstes Utensil Lötstation oder LötKolben. Ideal ist auch kleiner Schraubstock mit glatten Backen, den Sie mittels Kugelgelenk in die gewünschte Position schwenken können.

Beim Farbauftrag mit Sprühdosen verdeckt die Lackierung meist feine Einzelheiten, besonders Nieten und dünne Linien. Die Pinsellackierung sollten Sie ohnehin nur bei farblich abgesetzten Kleinteilen anwenden. Ideal zum Lackieren ist eine kleine Heilmackieranlage mit Kompressor und Spritzpistole.

Da Sie sicherlich nicht nur dieses Modell bauen, sollten Sie die Investition tätigen. Außerdem hat sich nach wenigen Modellen die Anschaffung rentiert, denn der Einsatz von Farbmitteln ist wesentlich geringer, das Ergebnis wesentlich schöner und der unangenehme Farbnebel hält sich in Grenzen.

Alle Teile sind im Karton bisweilen einer gewissen Belastung durch die anderen Beutel ausgesetzt und können sich so leicht aus der Form bringen lassen. Prüfen Sie daher besonders Fahrwerk und Ätzplatten zuerst durch Augenschein in Längs- und Querrichtung. Die Teile dürfen keinesfalls in sich verwunden sein.

Bei Anregungen oder Wünschen, die Ihnen am Herzen liegen, schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an. Wir hören zu und helfen weiter.

Und nun viel Spaß beim Bauen!

Bauanleitung

Bausatz 1080/09 HOe
Bausatz 1080/12 HOm

Diesellokomotive V 29 951 - 953
Diesellokomotive V 29.01

Deutsche Bundesbahn
Mittelbadische Eisenbahnen AG. M EG / SWEG
Deutscher Eisenbahn Verein (DEV)

Spurweite 1000 mm

Zum Vorbild

Für die Meterspurstrecken in der Pfalz wurden Anfang der fünfziger Jahre neue, leistungsfähige Lokomotiven benötigt, die die alten noch aus der Zeit der Jahrhundertwende stammenden Dampfloks ablösen sollten. Erforderlich waren Loks robuster Bauart mit guter Streckensicht, geringer Achslast und möglichst niedrigen Unterhaltskosten. Die Bundesbahn entschied sich zugunsten des Entwurfs der Firma Jung und ließ drei Loks in Meterspur der Baureihe V 29 bauen. Die Loks leisteten 2x 145 PS und waren für 40 km/h zugelassen. Nach Einstellung der Pfalzstrecken wurden alle 3 Loks auf die DB-Walhallabahn nach Regensburg versetzt. Bis Ende 1968 wurden sie hier eingesetzt, dann wurden V 29 951 und V 29 953 nach Auflassung auch der Walhallabahn verschrottet. Die V 29 952 gelangte zur Württembergischen Meterspurstrecke Nagold-Altensteig. 1969 war auch diese Bahn am Ende. 1970 gelangte die letzte V 29 an die Mittelbadische Eisenbahnen; später SWEG. Hier wurde sie umgezeichnet und als V 29.01 im Rollwagenverkehr bis Ende 1981 eingesetzt, weil die SWEG hier ihren Schmalspurbetrieb einstellte. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte erwarb die Lok und stellte sie in Viernheim aus. Inzwischen befindet sich die Lok beim Deutschen Eisenbahn Verein in Bruchhausen-Vilsen und ist betriebsfähig aufgearbeitet worden.

Zum Bausatz

Beginnen Sie mit dem Fahrwerk. Hierzu säubern Sie die beiden Teile 24 (Umlaufträger) vom Anguß. Führen Sie Teil 24 auf das innere Ende des Drehgestells. Das Drehgestell weist an diesem Ende zwei Bohrungen auf. Die vordere nimmt den Stift des Teils 24 auf. Durch die hintere führen Sie von unten eine Zylinderkopfschraube M 1,4 x 2 (70) und schrauben den Umlaufträger fest. Anschließend legen Sie bitte auf das vordere Ende des Drehgestells den Umlauf (3). Auch der Umlauf wird durch eine von unten durch das Drehgestell geführte Zylinderkopfschraube M 1,4 x 4 befestigt. Schrauben Sie bitte sehr vorsichtig, damit das Gewinde nicht ausreißt. Beide Schrauben nur anziehen, nicht festschrauben. Der Umlauf sollte jetzt mit seinen beiden Enden unter dem Umlaufträger aufliegen. Bohren Sie bitte nun mit 1,0 mm je ein Loch in den Umlauf, indem Sie den Bohrer von oben durch die beiden Bohrungen im Umlaufträger führen. Anschließend den Umlauf wieder abnehmen. Das 1,0 mm Loch bohren Sie jetzt ganz, ganz vorsichtig auf 1,5 mm auf. Mit einem mit der Hand geführten Bohrer 0 3,2 mm senken Sie die Löcher im Umlauf jetzt so weit an, dass die Senkkopfschrauben ganz mit ihrem Kopf im Umlauf verschwinden. Schraube Nr. 69 Senkkopf M 1,4 x 2. Anschließend wird der Umlauf wieder aufgeschraubt. Wer dem Frieden zwischen der vorderen Zylinderkopfschraube und dem Gewinde im Weißmetall nicht traut, kann zusätzlich die Mutter auf das Weißmetallteil kleben.

Im nächsten Schritt werden die Achslagerblenden und die Pufferbohlen montiert. Entfernen Sie auch hier alle Angüsse pedantisch. Die abgesenkte Seite der Achslagerblenden zeigt zur Mitte der Lok. Die Teile 17 und 18 weisen an den Innenseiten waage- und senkrechte Führungsleisten auf. Hier werden die Achslagerblenden angelegt und befestigt. Kleben reicht, aber Löten ist besser (dies gilt eigentlich bei allen Verbindungen und sollte eventuell endlich auch von den Klebefetischisten beherzigt werden). In einem nun fertigen Rahmen setzen Sie von innen noch den Puffer (19). Der andere Rahmen enthält dieses Teil nicht, so dass sich der Puffer der Gegenseite hier bewegen kann. Den Puffer bitte nur dann einsetzen, wenn die zu befahrenden Radien größer als 300 mm sind. Die fertigen Rahmen werden jetzt mit je 1 Zylinderkopfschraube M 1,4 x 4 am Umlauf und 1x 1,4 x 2 am Umlaufträger befestigt. Schrauben Sie im

Weißmetall bitte nur ganz langsam und vorsichtig. Gegebenenfalls überzeugt auch hier eine Mutter die Pessimisten. Zwischen Achslagerblenden und Umlauf sollte jetzt kein Luft- oder sogar Lichtspalt mehr vorhanden sein, anderenfalls heißt es: nacharbeiten! Alle 4 Achslagerblenden sind unterschiedlich in der Ausrüstung. Vergleichen Sie bitte mit den Skizzen und der Bauzeichnung; Und beachten Sie auch vorn und hinten. Rüsten Sie die Einheiten nun mit den Zusatzteilen 2x 22, 2x 23, 25, 26, 12 (nur bis 1973), 14, 15, 50, 51 und 66 aus. Der Draht 66 wird durch das Teil 51 durchgeführt. Eventuelle überstände auf der Oberfläche schleifen Sie bitte ab. Entscheiden Sie bitte, welche Version der V 29 „Ihre“ werden soll und bestücken Sie die Pufferbohle entsprechend. Die keine Steckdose (47) befindet sich bei der DB an der Pufferbohle, bei der MEG hingegen mittig unterhalb der Tür (38) in der Stirnwand der Vorbauten (8).

Und bei diesen Vorbaustimwänden (8) geht es nun auch weiter. Die Öffnungen der Klappen (38) werden von Ihnen mit passend geschnittenen Drahtgittern(2) versehen. Da der Drahtgitter hinter den Türen aufrägt, hat die Stirnwand des Vorbaus (8) eine Ausfräsung erhalten. Das Teil 8 bestücken Sie bitte nun noch mit den Scheinwerfern und den Rücklichtern. Die Stifte der Lampen sollten nicht innen aus den Teile 8 heraus schauen. Befestigen Sie nun bitte die Stirnwand (8) am Anschlag der Vorbaudeckel (6+7). An der Unterseite der Vorbaudeckel befinden sich auf der eine Seite 1 winziger und auf der anderen Seite 2 winzige Punkte. Diese Punkte finden Sie auch innen oben an den Vorbauseitenwänden. Verbinden Sie die Seitenwände mit den Deckeln so, dass I-Punkt zu I-Punkt und 2-Punkt zu 2-Punkt kommt. Achten Sie darauf, dass alle Teile winklig miteinander verbunden worden sind. Dieses prüfen Sie am besten, in dem Sie die Vorbauten auf die Umläufe stellen. Das sollte ohne Druck und Kraft vonstatten gehen und hinterher auch noch gut aussehen. Eventuell sind die Führungsleisten auf den Umlaufblechen flacher zu feilen.

Wenn dem so ist, können Sie weiterarbeiten und die Seitenwände der Vorbauten mit je 4 Lüfterlamellen ergänzen. Um die Lüfterlamellen genau in der Höhe ausrichten zu können, haben diese Messingteile ein wenig Höhenspiel. Bohren Sie zur Befestigung der Griffstangen an den Markierungen in den Vorbaudeckeln 16 Löcher mit 0,9 - 1,0 mm. In die 16 Locher stecken Sie bitte 16 kurze Griffstangenhalter (64). Aus den Messingdrähten (65) schneiden Sie jetzt bitte 8 Griffstangen zu, die in ihrer endgültigen Lage jeweils ca. 0,5 mm aus den Griffstangenhaltern herausragen. Die Vorbaudeckel erhalten jetzt noch die großen (55 4x) und die kleinen (54 4x) Lüfter, je einmal die kleinen Stützen (41) und der Vorbau mit den Seitenlamellen noch den Stützen (53). Alle Lagepunkte dieser Teile sind an der Unterseite der Vorbauten angekört. Sie brauchen Sie nur noch mit einem kleinen Bohrer zu durchstoßen. Wegen der einfacheren Farbtrennung bei der späteren Lackierung werden die nun fertigen Vorbauten noch nicht auf den Umläufen befestigt. Achten Sie später bitte auch darauf, dass die unterschiedlichen Vorbauten auf den richtigen dazugehörigen Umläufen befestigt werden. Mit dieser nun noch recht merkwürdig aussehenden Lok können Sie schon einige Probeläufe veranstalten. Beinahe hätten wir Proberunden gesagt, aber welcher Modellbahner fährt heute noch im Kreis? Es ist möglich, dass die beiden Befestigungsschrauben des Motorhalters auf der Schwungmassenlosen Seite des Motors an die Vorbaudeckel stoßen und diesen in der Bewegung einengen. In diesem Falle schaben Sie mit einem Messer oder einer Feile etwas Material vom Vorbaudeckel ab. Wenn Sie jetzt noch die 4 Griffstangen (Nr. 45 für die DB, Nr. 44 für die MEG in den letzten Jahren) auf den Umläufen befestigen (Bohrungen sind auch hier von unten angekört), können Sie mit den Arbeiten für das Führerhaus beginnen.

Von den Seiten- und Stirnwänden des Führerhauses entfernen Sie bitte alle Angüsse. Zu diesem Zeitpunkt -und nicht später, weil Sie gerade jetzt keine Lust zu dem Fummel haben- schneiden Sie sich aus den beiliegen Cellonstreifen die passenden Fenstereinsätze zurecht. Wenn die Führerhausteile erst einmal verbunden sind, ist es schwierig, die Scheiben zuzuschneiden. Die Fenstereinsätze legen Sie bitte gut geschützt beiseite. Sie brauchen sie erst wieder nach der Lackierung. Die 4 Teile des Gehäuses werden rechtwinklig zusammengefügt. Die Ecken des Gehäuses werden mit Schmirgelpapier (Körnung ungefähr 220) gerundet. Dabei verschwindet auch gleichzeitig der Spalt zwischen Seiten und Stirn. Passen Sie das Dach auf das Gehäuse auf, nicht befestigen! Stecken Sie diese Einheit jetzt auf das Fahrwerk und bohren Sie mit 0,2,0 mm von unten durch das Fahrwerk zwei Löcher in das Gehäuse. Bohren Sie bitte langsam und vorsichtig. Die beiden Selbstschneideschrauben drehen Sie jetzt in das Gehäuse ein. Immer eine halbe Umdrehung vor und eine viertel Umdrehung wieder zurück bis das Gehäuse fest sitzt.

Nehmen Sie das Führerhaus bitte wieder ab und bohren Sie nun für die Griffstangenhalter 8 Löcher mit 0,9 - 1,0 mm in die Seitenwände. Entfernen Sie bitte von den Aufstiegen (61) die Angüsse. Aber achten Sie darauf, dass der mittige Vierkantzapfen erhalten bleibt. Für diesen Zapfen befindet sich in den Seitenwänden eine Ausfräsung zum dauerhaften Halt der Aufstiege in den Wänden. Jede Aufstiegsstufe hat 2 Bohrungen. In diese Bohrungen und in die 8 Griffstangenhalter führen Sie nun die Griffstangen (Ms-Draht 0,3 mm) ein. Die Griffstangen werden gekröpft schließen unten mit der unteren Stufe und oben mit dem Griffstangenhalter bündig ab. Bohren Sie in die Stirnwände die Löcher für die Scheibenwischer (46) und die Stirnlampen bzw. Pfeifen (je nach gewählter Variante). Scheibenwischer, Lampen und Pfeifen einsetzen. Als Inneneinrichtung befestigen Sie auf der inneren Seitenleiste im Führerhaus die beiden Sitze (57), im Armaturenbrett die Fahrhebel. Das Armaturenbrett selbst setzen Sie in den Schlitz unterhalb des jeweils rechten Stirnfensters. Das Handrad gehört in den kleinen Klotz unterhalb des jeweils linken Stirnfensters. Bohren Sie

im Dach von unten die Löcher für die Dachhaken (48), das Horn (49) und den Dachlüfter (52). Die Teile gut ausrichten und befestigen. Aber das Dach immer noch nicht aufkleben; das erfolgt erst nach dem Lackieren.

Nun sind Ihnen nur noch 2 Teile verblieben: die Dichtungsleisten (42). Hier ist es entscheidend, ob Sie enge Radien und starke Steigungen befahren wollen. Im Normalfall (Radien ab 300 mm, Steigungen nicht über 3%) legen Sie die Leisten auf den Vorbau an die Stirnwand des Gehäuses an. Sie können nun das Gehäuse für die Zapfen in den Dichtungsleisten aufbohren oder Sie befestigen die Leisten stumpf am Führerhaus. Achten Sie in allen Fällen auf gute Beweglichkeit der Vorbauten. Falls Sie doch enge Radien und/oder starke Steigungen befahren wollen, müssen Sie die Lage der Leisten austesten. So, nun dürfte eigentlich alles fertig sein, und es geht an die Lackierung.

Für die Lackierung verwenden Sie bitte folgende Farbtöne:

	DB-Versionen DEV	MEG ab 1970 SWEG ab 1973	SWEG ab 1974
Fahrwerk, Rahmen, Umlauf, Griffstangen, Scheben- Wischer		schwarz RAL 9005	schwarz RAL 9005
Dach	schwarz RAL9005 silber-alu	silber-alu	silber-alu
Zierringe der Lampen		rot RAL 3003	chromgelb RAL 1007
Vorbauten, Führerhaus	rot RAL3004		mittelblau RAL 5012
Zierstreifen		weiß RAL 9020 rot RAL 3000	weiß RAL 9020 rot RAL 3000 (zeitweise mit dem blauem Zierstreifen übermalt!)
Lampenspiegel Rückleuchten	weiß RAL 9010 rot RAL 3000		

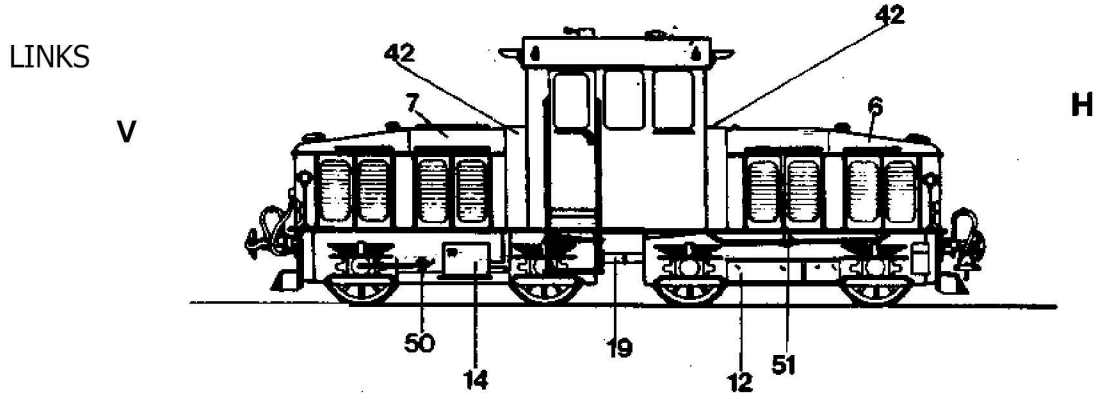
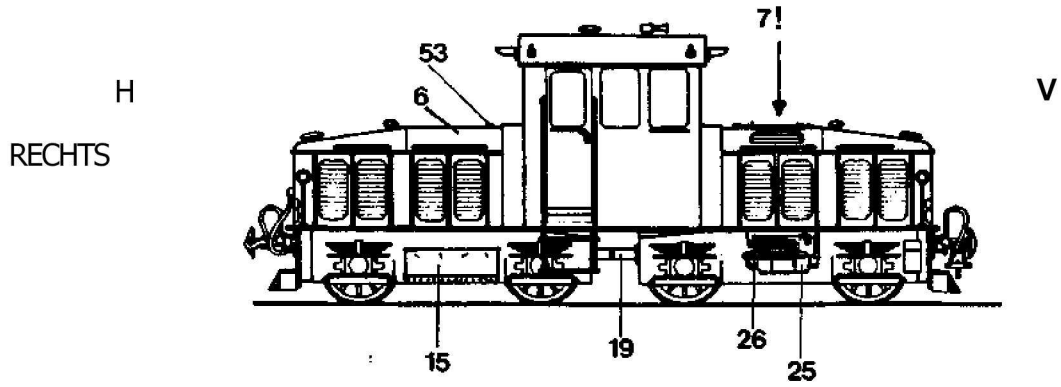
Wenn die Lackierung durchgetrocknet ist, beschriften Sie die Lok nach untenstehendem Schema. Sie können nun noch einen Klarlack auftragen, der die Beschriftung besser schützt.

Eigentlich ist es ja immer so, dass, wenn man das Modell besitzt, auch das Vorbild von Interesse ist. Hierfür geben wir Ihnen die nachstehenden Literaturhinweise: (Ob alle Bücher noch erhältlich sind, entzieht sich unserer Kenntnis)

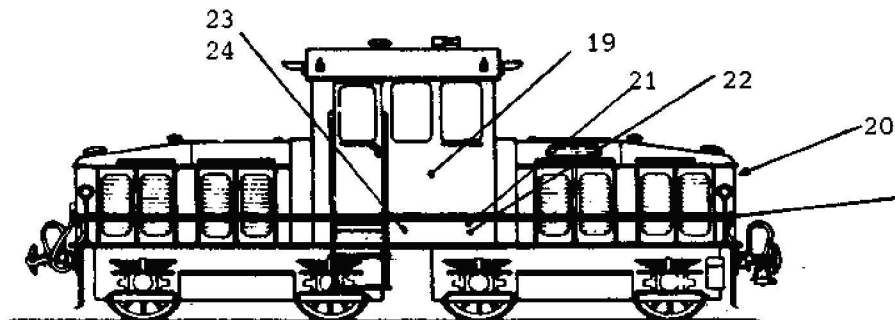
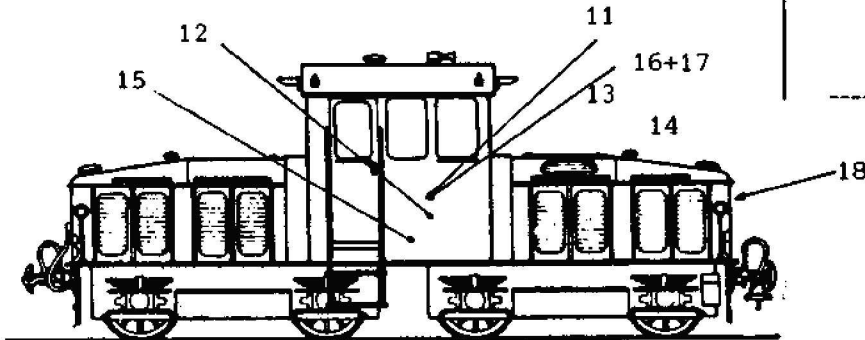
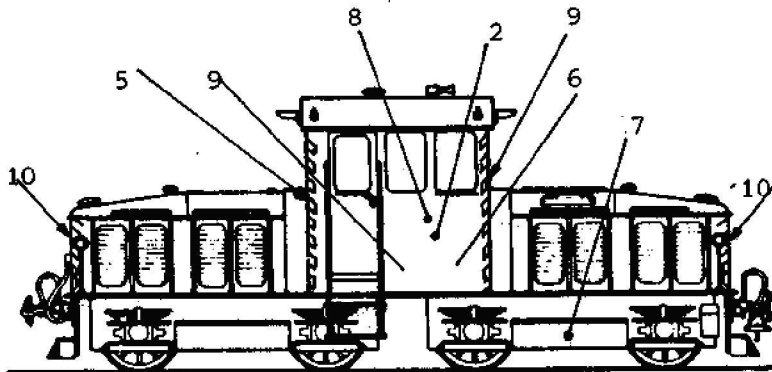
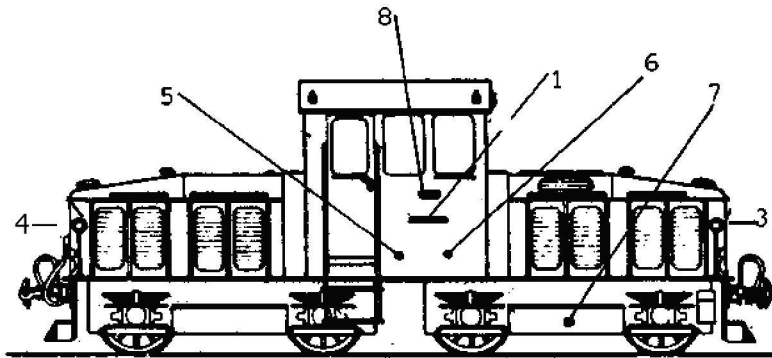
Menges/Jeanmaire	Mittelbadische Eisenbahnen, Verlag Eisenbahn Schweiz	ISBN 3 85649 0140
Kurt Seidel	Schmalspur in Baden Württemberg, Einhorn Verlag Das	ISBN 3 921703 190
Dollhofer Rogl	Walhalla Bockerl, Mittelbay., Druck und Verlags GmbH	ISBN?
	SWEG, Atoa Verlag, Düsseldorf	ISBN 3 87094 532 X

PS: Wir senden Ihnen gern Unterlagen über unser weiteres Programm zu. Anruf genügt.

Alle Teile dieses Bausatzes können Sie auch einzeln bzw. in Gußbäumen unter Angabe der Katalognummer (z.B.: 21.220) -nicht Bauplan-Nr.- einzeln beziehen.



Plazierung der Beschriftung. Die Seitenansichten zeigen von oben nach unten gesehen die Versionen
 1. DB ab Indienststellung 2. DB bis 1969 3. MEG/SWEG ab 1970 (rot) 4. SWEG ab 1974 (gelb)



- | | | |
|----|-----------------------|------------|
| 1 | V 29 951 - V 29 953 | (bis 1968) |
| 2 | 299 951-4 299 953-0 | (ab 1968) |
| 3 | V | (bis 1968) |
| 4 | H | (bis 1968) |
| 5 | BD + Bw | |
| 6 | Gew. Lok + Br.Gew. | |
| 7 | Untersuchung | |
| 8 | DB - Zeichen | |
| 9 | Warnstreifen (lang) | |
| 10 | Warnstreifen (kurz) | |
| 11 | MEG (ab 1971) | |
| 12 | V 2901 | |
| 13 | Untersuchung | |
| 14 | Gew. Lok | |
| 15 | Bw Schwarzach | |
| 16 | MEG-Zeichen (1970) | |
| 17 | SWEG V 2901 (ab 1973) | |
| 18 | V 29 01 (ab 1973) | |
| 19 | SWEG V 29.01 | |
| 20 | 29.01 | |
| 21 | Bw Schwarzach | |
| 22 | Gew. Lok | |
| 23 | Untersuchung V | |
| 24 | Br.-Untersuchung | |

blauer Zierstreifen

