

Kontaktgeber in Verbindung mit **Schaltchiene 6402/6432** zur Auslösung elektrischer Schaltfunktionen

Contacter and contact unit 6402/6432 perform electrical switching functions.

Frotteur fonctionnant en combinaison avec le **contact universel 6402/6432** pour effectuer des commandes d'appareils électromagnétiques.

Het kontakt wordt gemaakt tesamen met **schakelkontakt 6402/6432** om de elektrische schakelfunctie buiten werking te stellen.

Kontaktgivare i förening med **kopplingsskena 6402/6432** för utlösning av elektriska kopplingsfunktionerna.

Trasmettitori d'impulsi (in unione lamina di **condatto 6402/6432**) per il comando di dispositivi elettrici.

Gleisreinigung: Bei ungleichmäßigem Lauf der Lok Gleise mit **Gleisreinigungsgummi 6595** oder mit benzingetränktem Lappen säubern und danach mit einem leicht öligen Lappen nachreiben.

Track Cleaning: If locomotive operates jerkily, clean rails with **track cleaner block 6595** or with rag moistened in gasoline and then run a slightly oily rag over them.

Nettoyage des rails: Si la locomotive fonctionne irrégulièrement, frotter la surface du rail avec **gomme de nettoyage 6595** ou avec un chiffon imbibé d'essence et ensuite repasser avec un chiffon légèrement huileux.

Spoorreinigung: Bij onregelmatig lopen van de lokomotief dient de rail met **gum blok voor spoorreinigung 6595** of met een lap benzine schoongemaakt te worden en daarna met een olie-lapje na wrijven.

Skenrengöring: Om loket går ojämnt, rengör skenorerna med **skenrengöringsgummi 6595** eller med en bensinindränkt trasa och torika därefter av med en lätt inoljad lapp.

Pulitura dei binari: Nel caso di corsa a strappi delle locomotive, pulire la superficie di rotolamento delle rotaie con **gomma pulisci binari 6595** o con una pezzuola di lino imbevuta di benzina, ripassando poi con un'altra pezzuola leggermente imbevuta di olio.

Reinigung der Lokräder: Mit sauberem Lappen Lauffläche der Räder (→) bei Verschmutzung reinigen. Niemals Treibräder von Hand durchdrehen, sondern durch Anlegen der Fahrspannung in Betrieb setzen. Zum Reinigen von Loks mit Drehgestellen und von Schlepptenderloks mit Antrieb im Tender müssen die nichtangetriebenen Räder von Hand bewegt werden.

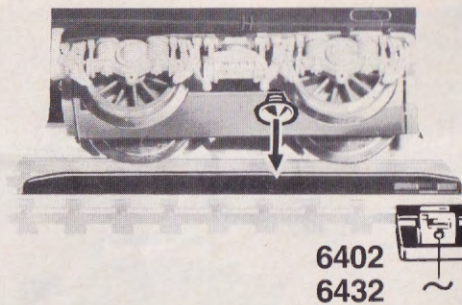
Cleaning the loco wheels: When wheel-treads (→) get dirty, clean them with a clean rag. Never turn drive-wheels by hand — always use D. C. power to turn them! Cleaning of locos with bogies and tender locos with drive in the tender, the non driven wheels must be rotated by hand.

Nettoyage des roues de la locomotive: Nettoyer avec un chiffon la surface de roulement des roues (→) pour la garder propre. Ne jamais faire tourner les roues à la main mais les actionner par l'entremise du courant de traction. Pour le nettoyage des roues des locomotives à bogies et des roues des tenders équipés du moteur, il faut faire tourner à la main les roues non motrices.

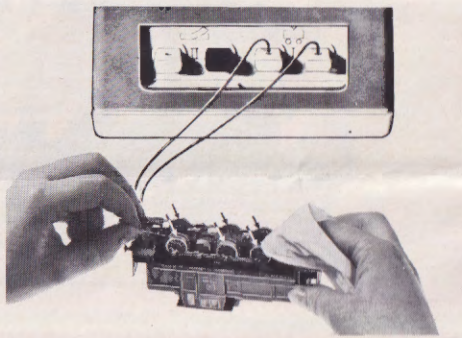
Het reinigen van de lokwielen: Met schone lap de loopvlakken van de wielen (→) schoenmaken. Nooit de aandrijfwielen met de hand doordraaien, echter alleen door rijstroom toevoer de wielen in beweging brengen. Bij het reinigen van lokomotieven met draaistellen en van tenderloks met de aandrijving in de tender, moeten de niet aangedreven wielen met de hand gedraaid worden.

Rengöring av lokhjul: Rengör lokhjulens anläggningsyta (→) vid nersmutsning med en ren trasa. Vrid aldrig drivhjulen för hand utan genom att sätta hjulen mot skenan, vars körspänning startar loket. För rengöring av lok med boggi och av släptenderlok med motor i tendern, måste hjulen utan drivkraft röras för hand.

Pulitura delle ruote delle locomotive: Pulire la superficie di rotolamento della ruota (→) con una pezzuola di lino. Mai far girare con la mano le ruote motrici della locomotiva, se necessario si userà la tensione di trazione. Per pulire le locomotive con carrelli e le locomotive con Tender con meccanismo motore nel Tender, le ruote non azionate devono essere mosse manualmente.



Betriebsspannung 4—14 V=



BETRIEBSANLEITUNG

Operating Instruction · Instructions de service · Handleiding · Bruksanvisning · Istruzioni per la manutenzione

Lokomotive

4162

FLEISCHMANN
MODELLBAHNEN

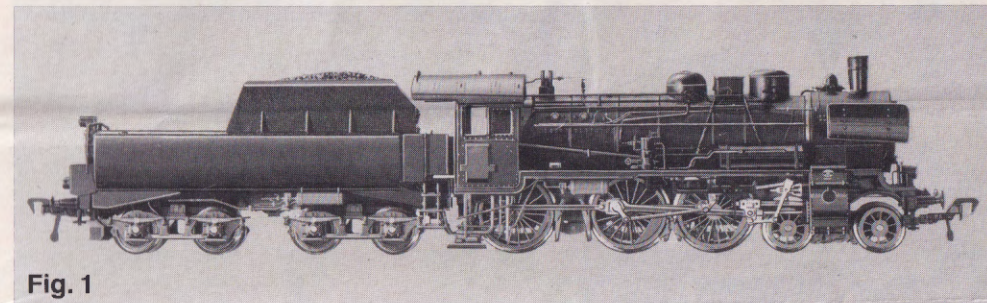


Fig. 1

Von 1906—1923 wurden insgesamt 3956 Stück Personenzug-Lokomotiven der Gattung P8 von verschiedenen deutschen Herstellern an die Preußische Staatsbahn (KPEV) und andere europäische Länderbahnen geliefert. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft (DRG) ordnete sie unter der Bezeichnung BR 38¹⁰⁻⁴⁰ in ihren Bestand ein. Als Bauart 2'C h2 hatte die Lok eine Reibungslast von 51,6 Mp und konnte bei einer Leistung von 1180 PSi die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h fahren. Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) wurden einige Loks mit Wannentender der Bauart 2'2'T30 ausgerüstet. Nach erneuter Ummumerierung in BR 038 musterte die Deutsche Bundesbahn (DB) die letzte Lok (038 772-0) im Jahr 1974 aus. Einige Loks sind als Museums- oder Privatbahnloks bis heute erhalten.

Between 1906 and 1923 a grand total of 3956 passenger service locomotives of the P8 type were delivered to the Prussian State Railways (KPEV) and other European railway companies, from various German manufacturers. The Deutsche Reichsbahn (DRG) listed them under class BR 38¹⁰⁻⁴⁰ whilst in their service. Built as a type 2'C h2 these locos had a working pressure of 51.6 Mp, and developing power of 1180 HP could run at a top speed of 100 km/h. The Deutsche Bundesbahn (DB) fitted a few of the class with tub tender of the type 2'2'T30. Under their new classification as BR 038, the German Federal Railways (DB) took the last loco (038 772-0) out of service in 1974. A few locos are still preserved today on private lines or as museum pieces.

Entre les années 1906 et 1923 plusieurs usines allemandes construisirent, pour les chemins de fer prussiens (KPEV) et pour d'autres réseaux européens, un total de 3956 locomotives du type P8, pour trains de voyageurs. La Deutsche Reichsbahn (DRG) leur donna la numérotation BR 38¹⁰⁻⁴⁰. De type 2'C h2, cette locomotive avait une puissance de 1180 HP et une vitesse maximum de 100 km/h. La Deutsche Bundesbahn (DB) a modifié quelques-unes de ces locomotives en les équipant d'un tender semi-cylindrique du type 2'2'T30. La Deutsche Bundesbahn (DB) lui donna la numérotation BR 038 et la dernière (038 772-0) fut retirée du service en 1974. Il en reste quelques exemplaires dans des musées ou sur des lignes de chemin de fer privées.

Van 1906—1923 werden er in totaal 3956 personenrein-lokomotieven van het type P8 door verschillende Duitse fabrikanten aan de Preussische Staatsbahn (KPEV) en aan andere Europese spoorwegen geleverd. Bij de Deutsche Reichsbahngesellschaft (DRG) reden de lokomotieven onder de nummers BR 38¹⁰⁻⁴⁰. Als bouwserie 2'C h2 had de lok een wrijvingslast van 51,6 Mp en kon met een vermogen van 1180 PSi een maximumsnelheid van 100 km per uur bereiken. Bij de Deutsche Bundesbahn (DB) zijn enkele van deze loks later uitgerust met een kuptender (uitvoering 2'2'T30). Na de gewijzigde nummering in BR 038 hebben deze lokomotieven nog tot en met 1974 dienst gedaan bij de Deutsche Bundesbahn (DB), de laatste lok was de 038 772-0. Enkele loks zijn als museum- of als lokaal baanlok bewaard gebleven.

Från 1906—1923 levererades totalt 3956 stycken personståglokomotiv i utförandet P8 från olika tyska tillverkare till den preussiska statsjärnvägen (KPEV) och andra europeiska statsjärnvägar. Den tyska riksjärnvägen (DRG) inordnade dem under beteckningen BR 38¹⁰⁻⁴⁰ i sitt lokbestånd. Som typ 2'C h2 hade loket en åtgåkraft av 51,6 Mp och kunde uppnå en max. hastighet av 100 km/h vid en effekt av 1180 hk. Hos Deutschen Bundesbahn (DB) utrustades några lok med kartender litt. 2'2'T30. Efter förnyad omnumrering till litt. 038 togs det sista loket (038 772-0) ur trafik år 1974 hos de tyska förbundsjärnvägarna (DB). Några lok bibehålles fortfarande på museum eller på privatbanor.

Dal 1906 al 1923 diverse fabbriche tedesche fornirono le ferrovie prussiane (KPEV) ed altre ferrovie europee di 3956 locomotive, tipo P8, per l'impiego di treni passeggeri. Le ferrovie dell'ex DRG classificarono queste locomotive BR 38¹⁰⁻⁴⁰. Questa locomotiva costruita con il sistema 2'C h2 presentava una forza di attrito di 51,6 tonnellate, raggiungendo con i suoi 1180 HP di potenza, una velocità massima di 100 km/h. Le ferrovie tedesche (DB) dotarono alcune di queste locomotive di un tender a vasca del tipo di costruzione 2'2'T30. Dopo un ulteriore cambiamento di matricola BR 038, le ferrovie federali tedesche (DB) hanno infine posto fuori servizio l'ultima locomotiva (038 772-0) nell'anno 1974. Alcune di queste locomotive esistono ancora oggi nei musei oppure come locomotive di ferrovie private.

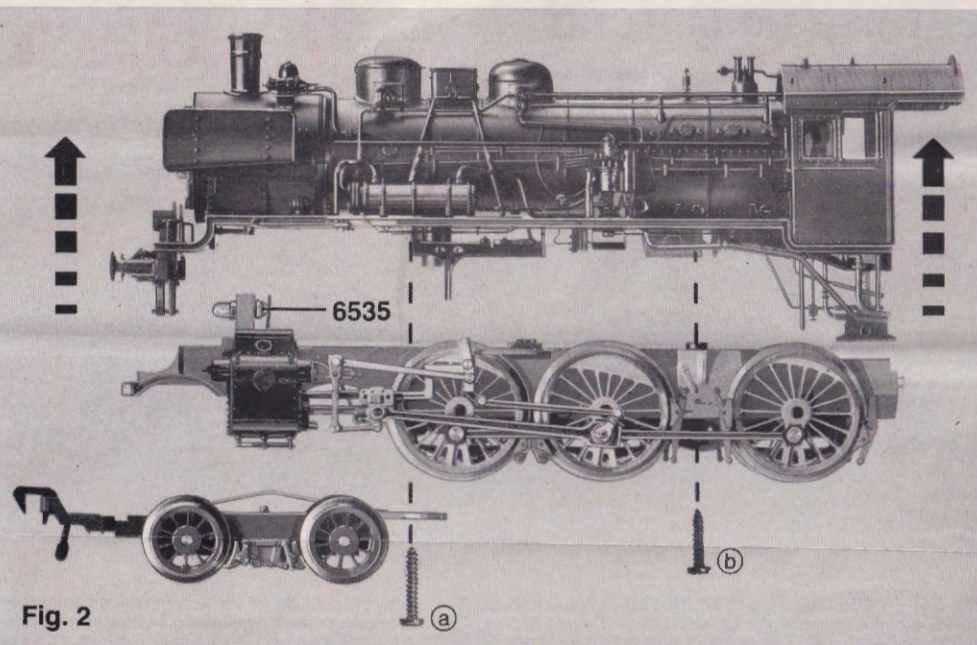


Fig. 2

Öffnen der Lok ist nur zum Lampenwechsel erforderlich. Die Schrauben **a** und **b** entfernen. Lokgehäuse senkrecht nach oben abnehmen (Fig. 2).

Ersatzglühlampe: 6535
Beim Aufstecken des Gehäuses darauf achten, daß Kipphebel der Steuerung hinter Kunststoffrahmen gleiten kann.

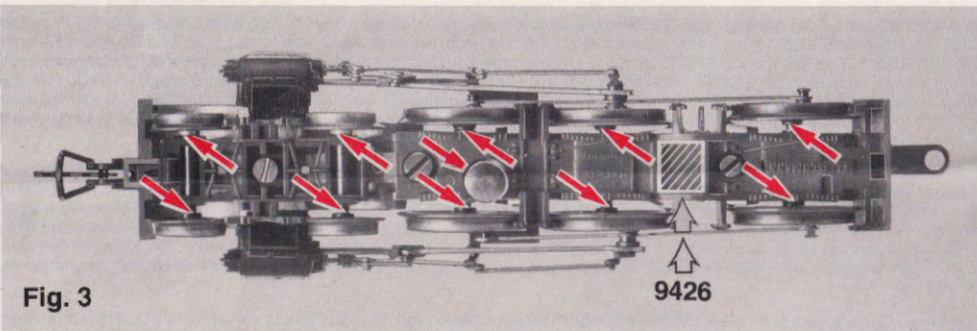


Fig. 3

An der markierten Stelle kann der **Schaltmagnet 9426** eingebaut werden (Fig. 3).

Geölt wird Motor und Getriebe nur an den gekennzeichneten Lagerstellen (Fig. 3, 4, 6, 7).



Nur **FLEISCHMANN-Öl 6599** oder Nähmaschinenöl verwenden. Niemals Speiseöl!
Nur 1 Tropfen pro Ölstelle (→), sonst Überölung.

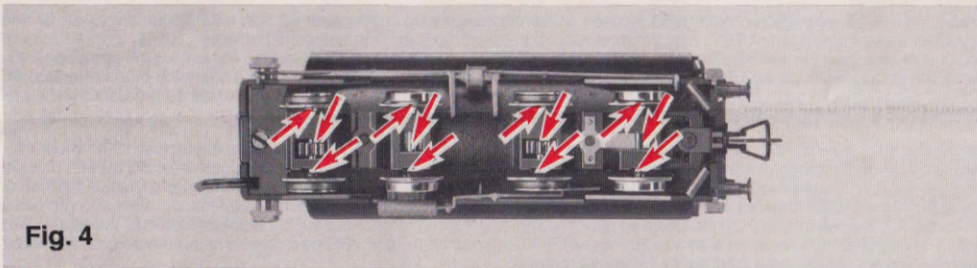


Fig. 4

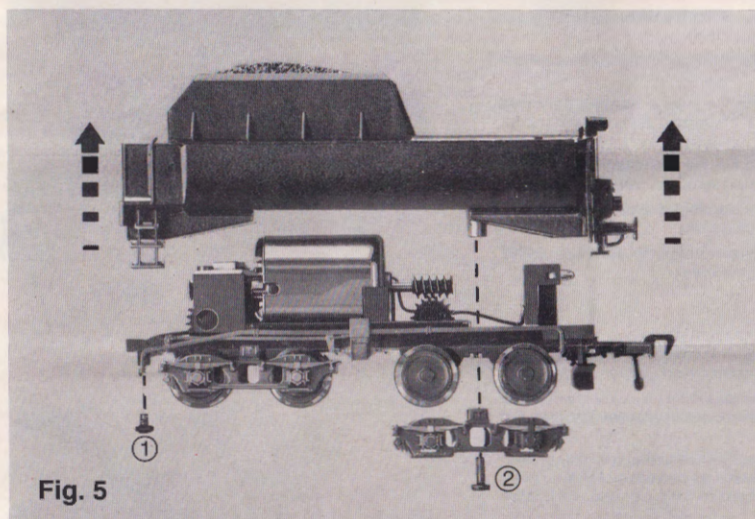


Fig. 5

Zum Auswechseln vor Schleifkohlen und Glühlampe Tendergehäuse abziehen. Dazu Schrauben 1 und 2 lösen (Fig. 5).

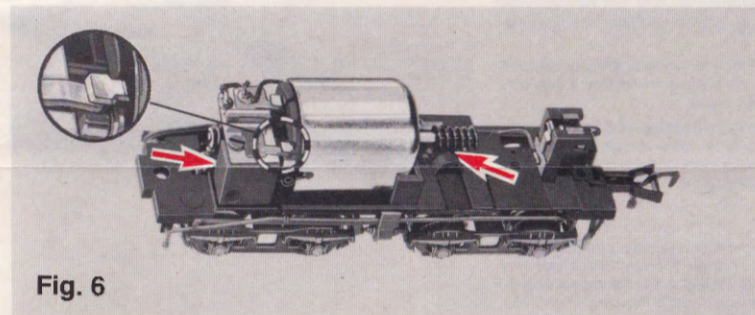


Fig. 6

Die Federn der Kontaktplatte sitzen unterhalb der Kontaktklemmen des Motors. Bei Ausbau und Einbau des Motors darauf achten (Fig. 6).

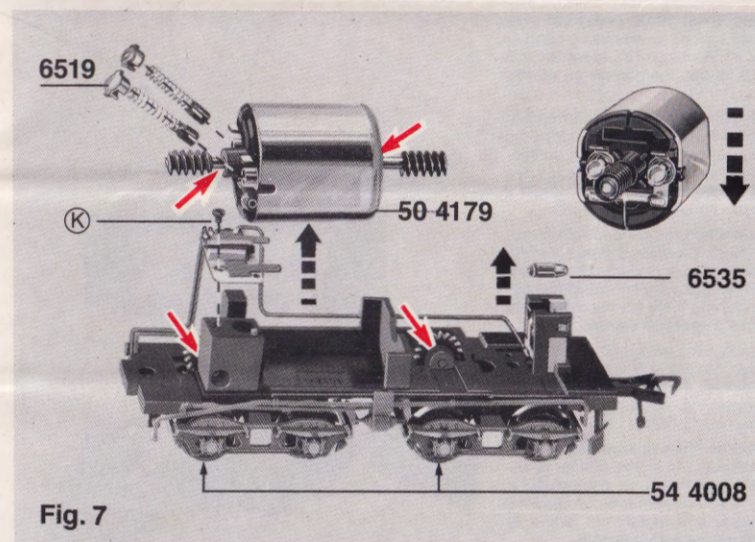


Fig. 7

Zuerst Schraube **K** lösen und Kontaktplatte entfernen, dann Motor herausnehmen. Einbau folgt in umgekehrter Reihenfolge. Dabei auf richtige Einbaulage des Motors achten (Fig. 7).

- Ersatzschleifkohlen: 6519
- Ersatzglühlampe: 6535
- Ersatzhafterifen: 54 4008
- Ersatzmotor: 50 4179