

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

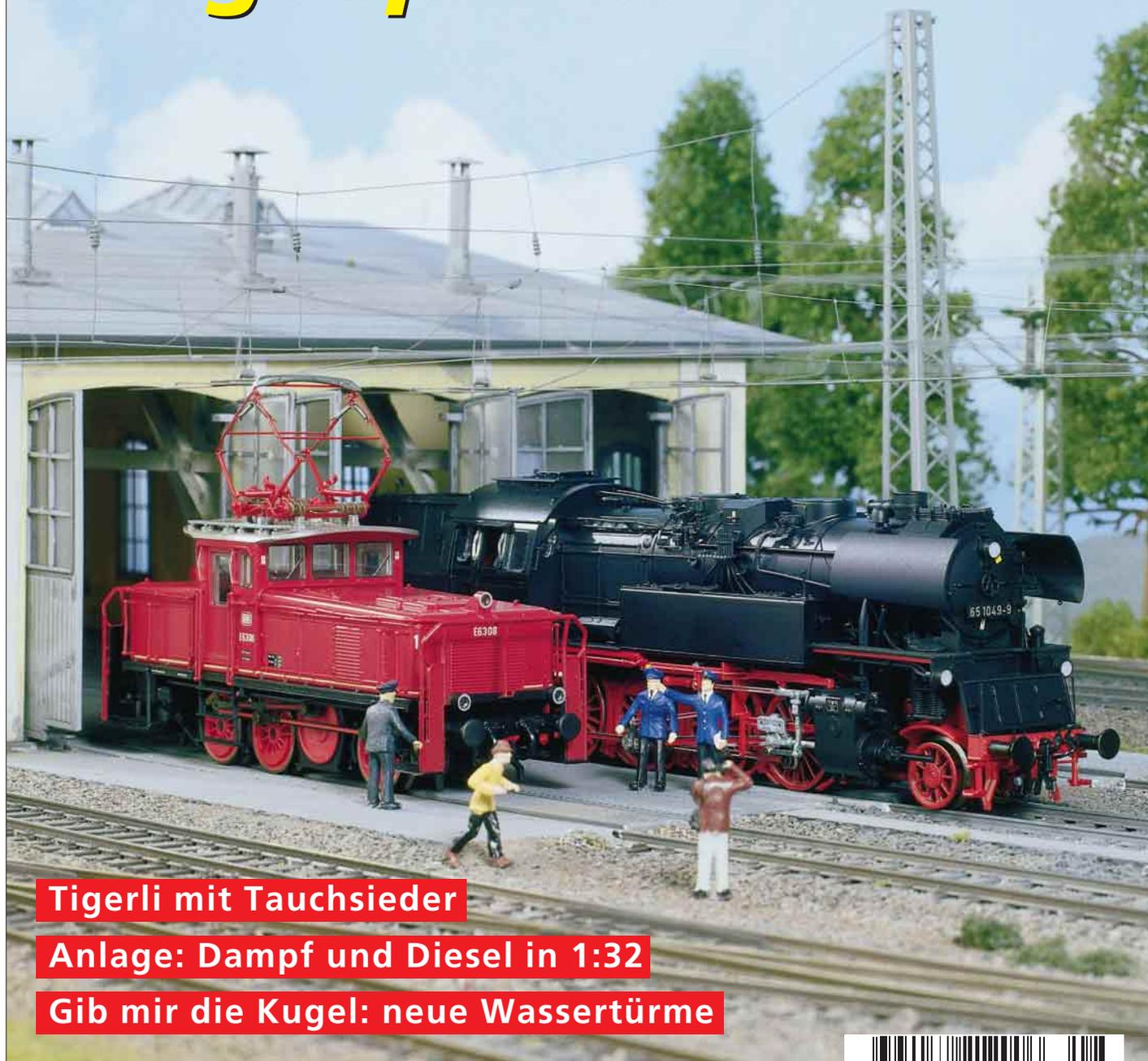
August 1999

B 8784 · 51. Jahrgang

DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-

<http://www.miba.de>

Neuheiten im MIBA-Test: E 63, 65.10, CargoSprinter



Tigerli mit Tauchsieder

Anlage: Dampf und Diesel in 1:32

Gib mir die Kugel: neue Wassertürme



4 394038 212006 08 >

Großspurigkeit als Gütezeichen? Das kann es auch nur bei uns Modellbahnern geben. Gemeinhin ist der Begriff ja eher negativ besetzt: Wer großspurig ist, ist ein Angeber, ein Dünnbrettbohrer, ein von heißer Luft dahergetragenes Windei. Großspurige Modellbahner dagegen können sich der besonderen Aufmerksamkeit ihrer Hobbykollegen gewiß sein. Dabei ist

Großspurig fremdgehen

weniger die Spur, auf der ihre Modellfahrzeuge rollen, größer als üblich, sondern allenfalls der Maßstab der Fahrzeuge selber. Die Anhänger der großen Spuren fahren und bauen in den Maßstäben 1:45, 1:32 oder gar 1:22,5 – klar, daß da viele normalsterbliche H0-, TT- oder N-Modellbahner mit leuchtenden Augen die entsprechenden Fahrzeuge und Anlagen betrachten angesichts Detaillierung und Fahrverhalten, angesichts des optischen (und akustischen) Genusses, den ein rollender Modellzug von der achtfachen Größe und Masse seines H0-Pendants vermittelt.

Von dem logischen Einwand abgesehen, daß eine Anlage in der Baugröße 0 nunmal erheblich mehr Platz benötigt als eine in der Nenngröße H0, halten aber mindestens zwei hartnäckige Vorurteile die meisten davon ab, selbst ein bißchen großspurig zu werden: das vermeintlich geringe Angebot an Fahrzeugen und Zubehör und das angeblich hohe Preisniveau in dieser Marktnische. Insider wissen jedoch, daß es durchaus ein breites Angebot an allen erdenklichen Fahrzeugen gibt. Zudem sind die Baugrößen 0 und 1 keineswegs ausschließlich der Tummelplatz von Kleinstserienherstellern, die mit ebenso aufwendigen wie teuren Handarbeits-Messingmodellen ihre begüterte Klientel bedienen. Wie

der Schwerpunkt in dieser MIBA zeigt, haben sich inzwischen eine Reihe von Firmen etabliert, die „großspurige“ Produkte zu durchaus volkstümlichen Preisen anbieten: Neben den „Platzhirschen“ Märklin in 1 und Lehmann in 2m sei auf Firmen wie Hübner für die Nenngröße 1 und EMA, O-Scale Models oder Ha&We für 0 verwiesen, um nur einige zu nennen.

Wie sehr unser Schwerpunktthema im Trend ist, zeigt die Information, daß die traditionsreiche Baugröße 0 durch das Engagement eines Großserienherstellers wiederbelebt werden soll. Wie der Importeur von Rivarossi mitteilte, plane die italienische Firma „eine Neuauflage diverser Spur-0-Artikel“, die auf der Spielwarenmesse 1999 offensichtlich in nennenswerten Stückzahlen geordert worden sind. Erscheinen sollen zunächst die kleine Dampflok der Baureihe 80 und die V 160 sowie zweiachsige Personenwagen, ein Kühlwagen, der Rungenwagen Rs, ein gedeckter Güterwagen vom Typ Gs und ein oder zwei offene Wagen.

Lobenswert ist das Vorhaben, sämtliche Modelle anlässlich ihrer Neuproduktion zu überarbeiten und zu verbessern. Die Loks erhalten neue Antriebe und sind für Decodereinbau vorbereitet, die Waggons rollen auf Metallachsen an und sind mit einem Aufnahmeschacht für Spur-0-Originalkupplung versehen. Wie es heißt, werden die Modelle schon im Herbst erhältlich sein.

Warten wir ab, ob das Vorpreschen von Rivarossi der Spur-0-Szene breitenwirksame Impulse verschafft. Bleibt zu wünschen, daß die Verkaufszahlen zumindest diesen Hersteller dazu ermutigen, eine begrenzte Auswahl an O-Fahrzeugen dauerhaft im Programm zu führen und dieses mit wohldosierten Neuerscheinungen auszubauen und zu pflegen. Die angekündigten Verbesserungen müssen die Modelle in punkto Technik und Detaillierung auf ein zeitgemäßes Niveau bringen – dann sollten sich genug H0- oder N-Bahner finden, die ab und zu fremdgehen und ein bißchen „großspurig“ werden.

Thomas Hilge

Die Vorbilder von Pikos E 63 wie auch Brawas 65.10 sind sich wohl nie im regulären Einsatz begegnet, könnten aber durchaus als Museumslokomotiven nebeneinander ausgestellt werden – ganz so wie es unser Fotograf Martin Knaden arrangierte. Und noch eine Parallele zum Vorbild: Während unser 1:87-Fotograf das helle Fotolicht auszunutzen gedenkt, ist das Schicksal in Form eines Vor-die-Linse-Laufenden bereits unterwegs ...



Original EDITION '99 MICRO-METAKIT®

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle H0 1:87



Art.-Nr. 97402H, G4/5H
Kgl.Bay.Sts.B., No. 5559



Art.-Nr. 97402H, G4/5H,
Kgl.Bay.Sts.B., No. 5559

Neues Farbblatt ab sofort bei Ihrem Händler oder direkt
Auslieferung ab August 1999

Original
MICRO-METAKIT
Messingmodelle in Museumsqualität

Weingartenweg 8 • D-84036 Landshut/Bayern
Tel.: 08 71/4 34 57 • Fax: 08 71/4 59 22
Internet: <http://www.micro-metakit.com>
e-mail: eisenbahn@micro-metakit.com
GERMANY

Wir setzen die Signale!



Mit Modulen von Uhlenbrock

Für Uhlenbrock Module gibt es viele Verwendungsmöglichkeiten. Vor einem Signal bremsst der Zug bei „Halt“ langsam bis zum Stillstand ab; mit Signalfreigabe beschleunigt er langsam wieder auf seine eingestellte Geschwindigkeit. Bei Signal „Fahrt“ passiert der Zug die Signalstrecke ohne Geschwindigkeitsänderung. An dem kleinen Haltepunkt an der Strecke hat die Bahn einen kurzen Aufenthalt. Oder im Baustellenbereich wird eine Langsamfahrstrecke gebraucht. Die Module haben einen einstellbaren Anfahr- und Bremsweg. Sie sind kurzschluß- und überlastungsfest und ruck-„zug“ angeschlossen.



Uhlenbrock Elektronik

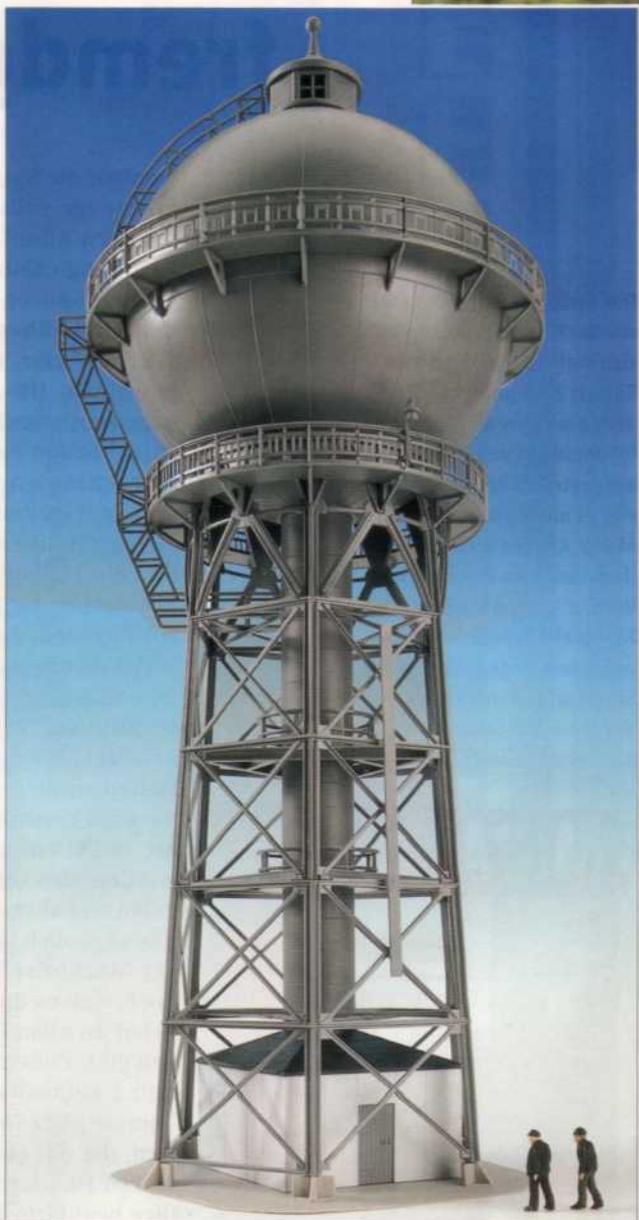
Uhlenbrock Elektronik GmbH, Mercatorstraße 6, 46244 Bottrop
Internet: www.uhlenbrock.de

22 Es hat sich einiges getan auf der N-Anlage „Trennungsbahnhof im Mittelgebirge“! Der ländliche Teil mit dem kleinen Endbahnhof wurde völlig neu gestaltet, außerdem spielt die Landwirtschaft in diesem Bericht eine gewisse Rolle – sozusagen ein kleiner Nachtrag zu unserem diesbezüglichen Schwerpunkt im letzten Heft.

Foto: Rolf Knipper

92 Eine interessante Bauart von Wassertürmen hat sich Markus Tiedtke vorgenommen – solche mit Kugelbehälter und Stahlgerüst. In den verschiedenen Baugrößen gibt es Modelle dieses Typs von Kibri, Krüger, Reitz und Vollmer. Der Autor berichtet von seinen Bauverfahren und zeigt Stärken und Schwächen der Modelle auf.

Foto: Markus Tiedtke





36 Einen Staub-silowagen bekommt man fast nie in sauberem Zustand zu sehen! Wie man Ucs- bzw. Kds-Modelle betriebsgerecht verschmutzt, zeigt Thomas Mauer. *Foto: Thomas Mauer*

13 Im MIBA-Test nimmt sich Bernd Zöllner Pikos kleine Stangen-Ellok E 63 vor. Die Neukonstruktion des Klassikers ist gut gelungen. *Foto: MK*

MIBA-SCHWERPUNKT Baugrößen 0 und 1

Dampf und Diesel im Dachgeschoß	64
Hamburg-Harburg im Museum	72
Spurweite 32 mm – Gleise und Weichen	76
Modellbahnen in XL für den Etat in XS	80
Hoch auf dem braunen Wa-ha-gen	82

VORBILD

Stangen-Stramperl (E 63)	10
Mit 160 Tonnen von Punkt zu Punkt	86

MIBA-TEST

Fleißiges Lieschen (E 63, Piko)	13
Brawissimo! (65.10, Brawa)	16
Der Cargo-Sprinter von Märklin	88

VORBILD + MODELL

Vierachser – kurz und gut (Langenschwalbacher)	20
Kds - Kalk, Dreck und Staub	36
Wassertürme mit Kugelbehälter	92

MODELLBAHN-ANLAGE

Rund um einen kleinen Endbahnhof	22
Das Puchheimer Stadtbahn-Projekt (5): Vier Brückenköpfe und ein Bach	28

ELEKTROTECHNIK

Telex-Kupplung – digital gesteuert	40
Der Integrator (2)	42

MODELLBAU

Tigerli mit Tauchsieder	90
-------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Modellbahn-Szene	27
Bücher/Video	46
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	48
Kleinanzeigen	50
Neuheiten	103
Impressum · Vorschau	118

Herbe Preisunterschiede

Ich bin zwar erst seit kurzem MIBA-Leser, aber ich kann mit gutem Gewissen sagen, daß das die beste Modellbahnzeitschrift ist, die ich jemals gelesen habe. Ihr ausführlicher Testbericht des ICE 2 in der diesjährigen Februar-Ausgabe hat mir richtig Appetit auf den deutschen Flitzer gemacht. Ich wundere mich jedoch nur über die nicht unbeträchtlichen Preisunterschiede der einzelnen Hersteller. Ich habe mich zum Beispiel sehr für das Fleischmann-Produkt interessiert und habe mich bei meinem Modellbahngeschäft erkundigt, was ein Umbau zur Verwendung auf Märklin-Gleisen kosten würde. Ich müßte etwa ÖS 1500, das sind DM 214,-, auf den Tisch legen, um den Umbau zu finanzieren. Als ich zu Hause mir die Preise noch einmal angesehen habe, ist mir aufgefallen, daß die Fleischmann-Garnitur plus Umbau nur unwesentlich teurer käme als die entsprechende Märklin-Garnitur. Bei längeren Garnituren würde sie sogar billiger kommen. Ich bin doch etwas überrascht, daß es so herbe Preisunterschiede der einzelnen Firmen bei ein und demselben Produkt gibt!

Bernhard Gubier, Wien

Fachhandel

Kostenloser Service

Immer wieder lese ich in der MIBA Leserbriefe über den ach so teuren und schlechten Händler. Im gleichen Atem-

zug werden die preiswerten Versender genannt. Sicherlich, gerade in heutiger Zeit muß der Modellbahner bei den ohnehin schon teuren Produkten auf jede Mark achten. Aber hat schon einmal jemand über die Folgen dieses rigorosen Preiskampfes nachgedacht? Viele Händler haben inzwischen wegen des ruinösen Preiskampfes ihre Läden geschlossen. Im übrigen bekomme ich bei meinem Händler für einen kaum teureren Preis vielfach einen kostenlosen Service. Er tauscht mir eine defekte Glühbirne gleich aus, stellt mir die passende Digitaladresse ein oder schmiert meine Lok. Aufgrund eines persönlichen Kontaktes informiert mich mein Händler über Neuheiten und legt mir im Urlaub vorsichtshalber eine MIBA zur Seite. Ist das denn nichts?!

Michael Hecker, Münster

MIBA 5/99, Himbeerschнауze

Haltepunkt Netzkater

Die Aufnahme des VT 187 015 (S. 68 unten links) kann nicht in Netzkater entstanden sein, da es sich hierbei um einen reinen Haltepunkt handelt, der zum angegebenen Zeitpunkt über keinerlei Weichen verfügte. Der ursprünglich als Kreuzungsbahnhof mit Lade- und Abstellgleisen gebaute Bahnhof Netzkater wurde in den 60er Jahren sämtlicher Anlagen bis auf das Durchgangsgleis beraubt, auf der Fläche der ehemaligen Ladestraße sind heute die Anlagen einer betriebsfähigen Grubenbahn aufgebaut, die zu dem sehr sehenswerten Besucherbergwerk (Kohle) „Rabensteiner Stollen“ gehören. Möglicherweise bekommt Netzkater

jedoch künftig ein Kreuzungsgleis, wenn der (hoffentlich) wieder zunehmende Güterverkehr dies erforderlich macht.

Joachim Riebisch, Darmstadt

MIBA 5/99, Alte Ziegelei

Luftgetrocknet

In MIBA 5/99 wird die Gestaltung einer alten Ziegelei aus dem Faller-Sortiment beschrieben. Dabei ist Herrn Koch ein Fehler unterlaufen. Auf Seite 90 schreibt er, daß in der zweiten Etage des Ringofens stets die Ziegel vor dem Brennen getrocknet wurden. Diese Aussage stimmt sachlich nicht. Die Ziegel wurden in Trockenschuppen luftgetrocknet, da ein zu schnelles Trocknen durch gleichmäßige Warmluft oft zu Rissen in den Ziegelrohlingen führte. Die Schuppen waren meist einfache Holzbauten mit einer minimalen Brettverschalung (und Teerpappendach), um eine gute Luftzirkulation zu gewährleisten. Die Beschickung der Trockenschuppen erfolgte ebenfalls mit einer „handbetriebenen“ Feldbahn. Auf dieser Gleisanlage waren nur minimale Steigungen vorhanden, um ein Umkippen der frischen Ziegel auf den Transportmitteln zu vermeiden, außerdem waren diese Wagen mit jeweils rd. 80-100 Ziegelrohlingen höllisch schwer. In der „Oberetage“ des Ringofens wurden nur die Kohlen ringsum gelagert. Wäre hier noch die

Trocknung untergebracht, entstände beim „Ein- und Auslagern“ der Ziegelrohlinge ein „Verkehrschaos“, außerdem würde der Platz dazu nicht ausreichen, weil das Trocknen doch einige Zeit in Anspruch nimmt.

Ulrich Möckel, Pockau

MIBA 5/99, Mozartstraße

Totentanz für N

Beim Studium der Mai-MIBA bin ich fast vor Neid erblaßt, als ich den Artikel über die Häuser der Mozartstraße von Pola gelesen habe. Mit diesen Häusern hat Pola erneut sein bereits recht attraktives Stadthausprogramm für die Spurweite H0 erweitert – aber für N findet fast ein Totentanz statt.

Während die Mozartstraße bereits im letzten Jahr für H0 angekündigt wurde, war auch dieses Jahr für N nichts Vergleichbares in der Vorstellung. Häuser mit „attraktivem“ Hinterhof sind für N nicht zu finden. Ich hoffe, daß viele H0er die Mozartstraße einsetzen werden, so daß Pola/Faller sie in ein paar Jahren auch in N anbieten werden. Über den Artikel der Wagenbausätze von Völkner habe ich mich gefreut. Wer in der Lage ist, Modellhäuschen zusammenbauen zu können, kann meiner Ansicht nach auch Waggon zusammensetzen. Und mit solchen Bausätzen kann ein wenig der Diskussion über den Preis des rollenden Materials die Luft genommen werden.

Peter Lorenz (E-Mail)

MIBA 5/99, Leserbrief

Glückwunsch zur Sporthalle

Mit großem Erstaunen habe ich den Leserbrief von Herrn Reinhold Streit, Fulda, zur Kenntnis genommen. Ich bin über die Forderungen des Herrn Streit doch sehr irritiert, denn er fordert von der Modellbahnindustrie die maßstäbliche Umsetzung der ICE-Fahrzeuge, da er angeblich „Modellbahner“ ist und kein Spielbahner, wie es vermutlich die meisten anderen Hobbyeisenbahner sind. Aber offensichtlich hat Herr Streit seine Forderung nicht zu Ende gedacht. Da er Modellbahner ist, wird er vorbildge-

recht seine ICEs mit zwei Triebköpfen und elf Mittelwagen über die Anlage bewegen wollen. Das heißt: Ein Mittelwagen in 1:87 ergibt etwa eine Wagenlänge von rd. 30 cm, dieses Maß also mal 13 ergibt die stolze Länge von knapp vier Metern! Ich muß dann wohl vermuten, daß Herr Streit einen Raum zur Verfügung hat, der etwa die Größe einer mittleren Sporthalle besitzt, denn der ICE will ja mit Höchstgeschwindigkeit auf Neubaustrecken durch die Landschaft jagen und sollte von einem Stop zum anderen eine Zeitlang fahren. Zu dieser Raumgröße kann man Herrn Streit nur beglückwünschen. Wenn er dann sagt, man vermindert die Anzahl der Mittelwagen, dann ist es ja nicht mehr vorbildgerecht. Dann doch lieber verkürzte Wagen und ein in der Optik stimmender ICE. Bevor man Forderungen dieser Art an die Industrie stellt, sollte man überlegen, ob es für das fertige Produkt auch einen Käuferkreis gibt.

Axel Langjahr, Kirchheim am Neckar

MIBA 6/99 Schwerpunkt Digitalpraxis

Chopin auf dem Mäuseklavier?

Eigentlich hielt ich mich ja nach 60jähriger intensiver modellbahnerischer Praxis für einen Profi. Doch immer stärker macht sich eine Erkenntnis breit, die derzeit auch mancher DB-Reisende erfährt: Anschluß verpaßt! Als ich mir die 18 Seiten Digital-Praxis der Juni-Ausgabe zu Gemüte führte, vergewisserte ich mich mehrmals, mich beim Kauf nicht vergriffen zu haben. Nicht von ungefähr liegen nämlich in der hiesigen Bahnhofsbuchhandlung die Eisenbahn-Zeitschriften direkt neben den Computer-News. Stets muß ich mich durch einen Pulk in sich versunkener Computer-Freaks kämpfen, um an meine MIBA zu gelangen. Ich gehöre nämlich zu denen, die Motorola für die moderne Schreibweise eines zweirädrigen Gefährts halten und sich fragen, ob man auf dem Mäuseklavier auch Chopin spielen kann. Der Inhalt der digitalen Schaltpläne bleibt mir rätselhaft wie der einer chinesischen Kalligraphie. Wenn ich es recht begriffen habe, nennt man die Modellbahner von gestern die „Analogen“, im Gegensatz zu den „Digitalen“. Laut Duden bedeu-

tet analog „entsprechend, ähnlich“. Bin ich also nur noch dem Modellbahner ähnlich? Was ist wohl meine Sammlung modellbahnähnlicher Lokomotiven noch wert? Muß ich mich künftig vielleicht schämen, meine Loks mit einem simplen Handregler zu steuern? Aber da richtet mich Fleischmanns Einstellung zur digitalen Schnittstelle in den Loks wieder auf, die da lautet: Keiner braucht sie, aber jeder will sie. (Au, das gibt wieder Diskussionsstoff!)

Wer weiß, vielleicht wechsele ich auf meine alten Tage doch noch mein Hobby und sammle wieder Briefmarken. Meines Wissens ist die Philatelie noch nicht digitalisiert.

Gerhard Krauth, Mainz

MIBA 7/99, Schwerpunkt Landwirtschaft

Schwarzer Schimmel

Ein schwarzer Schimmel trabte durch den Schwerpunkt der Juli-MIBA. Da ist – gleich am Anfang – zu lesen, daß man doch bitte auf zueinander passende landwirtschaftliche Szenen achten sollte, oder auf das Baujahr des „Ackerquirrls“. Dann verschickt die MIBA Trecker per Bahn ... und das Auge wird stutzig. Spätestens bei der Ausfahrt des (wirklich schönen!) Zuges aus dem Bahnhof fällt auf, daß dort eine BR 50 Flachwagen mit dem neuen DB-Keks zieht! Hatte die MIBA-Redaktion wirklich keine anderen passenden Wagen zur Hand, auf die man die Trecker hätte verladen können?

Harald Kiel, Clausthal

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA

Senefelderstraße 11

90409 Nürnberg

Telefax: 09 11/5 19 65 40

E-mail: redaktion@miba.de



Foto: Lutz Kuhl

Sommerzeit – Ausflugszeit! In einem kleinen Bahnhof irgendwo im Hessischen (nein, es ist wirklich nicht Laubach!) herrscht auf den schmalen Schüttbahnsteigen reger Andrang. Ganze Familien mit Kind, Kegel und Hund sind unterwegs, nur die Katze mußte zu Hause bleiben. Jeder will einen der Fensterplätze in den schönen alten Donnerbüchsen ergattern. Lang, lang ist es eben her, daß der Sonntagsausflug noch mit der Bahn unternommen wurde.*

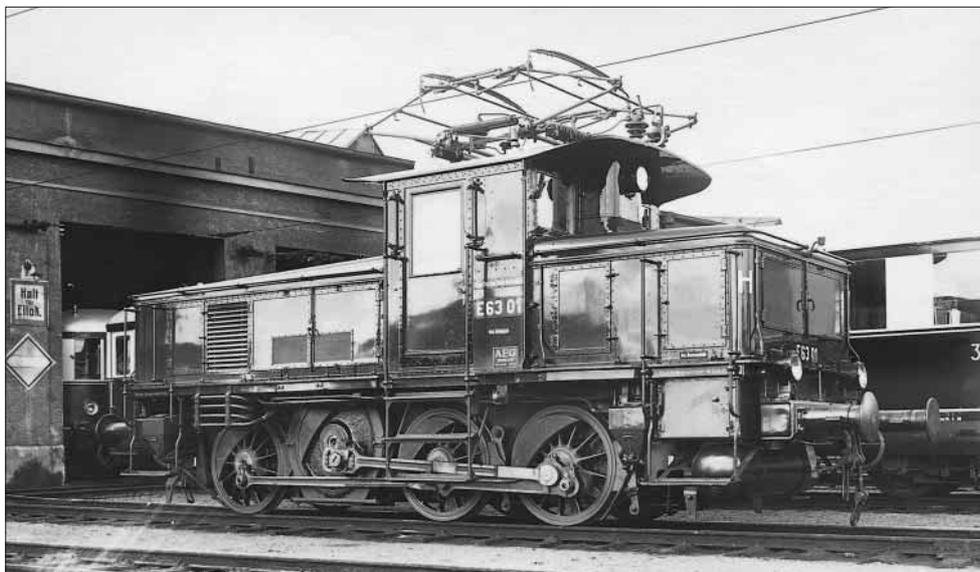
Doch halt, wir wollen hier nicht in kulturpessimistische Sentimentalität verfallen. Denn erstens war früher keineswegs alles besser, und zweitens kann die Epoche-3-Beschriftung der Wagen auch in die Irre führen – wer sagt denn, daß unsere Aufnahme nicht auch dieses Jahr während einer Sonderfahrt oder auf einer Museumsbahn entstanden sein könnte? Bei der Lok handelt es sich jedenfalls eindeutig um die Nürnberger Museumsmaschine 86 457 ...

**Es kann auch ganz woanders sein ...*

Im frischen Glanz des Ablieferungszustands präsentiert sich hier die AEG-Maschine E 63 01 in ihrem Heimat-Bw (Stuttgart-)Rosenstein. Die Lok ist mit Stromabnehmern der Bauart H1S2D mit zwei Schleifstücken ausgestattet.

Foto: Maey/MIBA-Archiv

Unten: Bei einem Tag der offenen Tür wird 163 005 – eine Lok der Bauart Krauss-Maffei – im AW Freimann am 7.10.1977 präsentiert. Die Lok ist inzwischen mit Bühnen- und Stromabnehmer SBS 10 ausgerüstet. Foto: Bernd Zöllner



E 63 – Geschichte einer elektrischen Rangierlok

Stangen-Stramperl

Jahrzehntlang strampelten sich die Stangen-Elloks der Reihe E 63 in den Vorfeldern der großen süddeutschen Bahnhöfe im Rangierdienst ab. Bernd Zöllner erinnert an Konstruktion und Einsatzgeschichte dieser zweitkleinsten Altbau-Ellok.

Die DRB beschaffte für den Rangierbetrieb im weitläufigen Münchener Hauptbahnhof in der Zeit von 1927 bis 1934 insgesamt 14 Loks der Baureihe E 60, die von der AEG entwickelt worden waren. Eine wichtige Vorgabe bei der Konstruktion war eine möglichst weitgehende Verwendung von Bauteilen der in dieser Zeit beschafften Baureihen E 52 und E 91. Dies führte

u. a. dazu, daß die Treibachsen und deren Anordnung prinzipiell mit denen der E 91 identisch waren. Das Gesamtgewicht dieser Lok erforderte jedoch trotz eines Achsdrucks von nahezu 20 t eine zusätzliche Laufachse.

Nach der Beschaffung der E 60 bestand weiterer Bedarf an elektrischen Rangierlokomotiven – jedoch mit geringerem Achsdruck, da noch nicht al-

le von Rangierloks zu befahrenden Gleise für 20 t ausgebaut waren. Für die zusätzlich benötigten Lokomotiven wurde in der Ausschreibung grundsätzlich der gleiche Aufbau bei Verwendung gleicher Radsätze samt Stangenantrieb, aber der Verzicht auf die Laufachse gefordert.

1934 erhielt die AEG den Zuschlag der als E 63 bezeichneten neuen Baureihe für zunächst vier Lokomotiven (01 bis 04) und BBC für drei Lokomotiven (05 bis 07), deren mechanischer Teil von Krauss-Maffei kam. 1937 wurde bei der AEG noch eine weitere Lok mit der Betriebsnummer 08 bestellt. 1935 wurden die Loks mit den Betriebsnummern 01 bis 05 geliefert, 1936 folgten 06 und 07, 08 wurde schließlich 1940 in Dienst gestellt.

Äußerlich glichen die von der AEG gelieferten Loks in ihrem Erscheinungsbild sehr der E 60. Die von BBC gelieferten Maschinen fallen durch ein bulliges Äußeres auf. Bei der Anlieferung waren alle Loks der Baureihe E 63 stahlgrau entsprechend den damaligen Vorgaben für Elloks lackiert. Ihnen gemeinsam ist der Stangen-Antrieb aller Achsen über eine hochgelagerte Blindwelle. Das Führerhaus ist außermittig angeordnet und bietet über die Vorbauten einen guten Überblick nach beiden Seiten.

Unter dem vorderen Vorbau befinden sich Motor und Lüftersatz, Verdichter, Stromteiler, Fahrtwendeschiene und Trafokühler. Unter dem hinteren Vorbau liegen Trafo, Nockenschaltwerk und Ölpumpe. Bei den AEG-Maschinen kam der bewährte Motor aus E 04 und E 18 zum Einsatz, bei den BBC-Maschinen der der E 16.1.

