

ERSATZTEILE ZUM NACHBESTELLEN
ORDER NOS FOR VARIOUS SPARE PARTS
LES RÉFÉRENCES DES PIÈCES DE RECHANGE

40248		93518	
40246		85612	
40279		85078	Motor motor moteur
		89743	Kohlebursten Carbon brushes Balais de charbon

Bitte **bewahren** Sie die Verpackung der Lokomotive sorgfältig **auf**. Beim Abstellen der Lokomotive bietet sie Ihrem Modell den besten Schutz.

Don't throw **your loco box** in the dustbin. If your model is not in use this box will **keep it safe**.

Veuillez **conserver** ce mode d'emploi ainsi que l'emballage en vue d'un futur emploi. L'emballage se prête particulièrement bien pour stocker et protéger votre modèle lorsqu'il n'est pas en service.

Eine mit den beigelegten Zurüstteilen aufgerüstete Lokomotive (Fig. 2) paßt nur bedingt wieder in die Originalverpackung hinein, weil diese aus Gründen der Transport-sicherheit sehr eng sein muß. Es empfiehlt sich, die Originalverpackung an gewissen Stellen mit einem scharfen Messer auszuscheiden.

If kits are mounted on a locomotive it will be slightly tight when placing it in the original box. This guarantees safe transport. It is therefore recommended to cut out certain parts of the original box.

Achtung!
Bei unsachgemäßem Gebrauch besteht Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Kanten und Spitzen!

Attention!
At an incorrect use there exists danger of hurting because of cutting edges and tips!

Attention!
Il y a danger de blessure à un emploi incorrect à cause des aiguilles et arêtes vives!

Voorzichtig!
Bij ondoelmatig gebruik bestaat verwondingsgevaar door scherpe zijkanen van uitsteeksel!

Προσοχή!
Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κίνδυνους μικрот αναμασμων.

Une locomotive entièrement équipée de ses pièces de finition (voir fig. 2) ne rentre plus dans son emballage qu'après avoir dégagé la place nécessaire à l'aide d'un couteau fin et bien guisé aux endroits où sont montés ces pièces. La stabilité et la sécurité de l'emballage lors du transport du modèle de l'usine à votre détaillant (ou même à vous) impose une réduction au stricte minimum de toute place découpée et non utilisée, raison pour laquelle ces découpes ne peuvent malheureusement pas être aménagées déjà en usine.

Attenzione!
Un inappropriato uso comporta pericolo di ferimenti attraverso punte e spigoli taglienti!

Atencion!
Un empleo incorrecto puede causar heridas debido a las puntas y aristas agudas!

Atenção!
Por utilização incorrecta existe o perigo de estragos, em virtude de cortes nas abas e nas pontas!

Bemærk!
Ved ukorrekt brug kan de funktionsbetingede skarpe kanter og spidser forvolde skade!

εξ αιτίας κοπτερων ακμων και προεξοχων.



Roco Modellspielwaren GmbH & Co. KG

Änderungen von Konstruktion und Ausführung vorbehalten.
 We reserve the right to change the construction and design.
 Nous nous réservons le droit de modifier la construction et le design.

804119S-720



Jakob-Auer-Straße 8, Telefon 0662/20961

Bitte diese Beschreibung zum späteren Gebrauch aufbewahren!
 Please retain these instructions for further reference!
 Prière de bien vouloir conserver ce mode d'emploi en vue d'une future utilisation!



H0-Modell der Dampflokomotive 01 150 der DB

Als nach dem ersten Weltkrieg die Deutsche Reichsbahn (DRG) gegründet wurde, standen verschiedenste Länderbahn-Lokomotiven zur Verfügung. 1922 wurde ein Vereinheitlichungsbüro eingerichtet, um Richtlinien zum Bau neuer Loks zu schaffen. Schon früh erkannten die großen deutschen Lokomotivhersteller den Vorteil genormter Teile, die untereinander verwendet werden können.

Die DRG benötigte zu dieser Zeit eine leistungsstarke Schnellzuglok, die aufgrund der eingangs erwähnten Erwägungen als erste Einheits-Schnellzuglokomotive entwickelt wurde. Sie erbrachte eine Leistung von 2240 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Die ersten Exemplare wurden 1925 übergeben. Bis 1938 lieferten Borsig, Henschel, Hohenzollern, Schwartzkopf, AEG und Krupp weitere Loks.

Diese wurden laufend verbessert, wodurch sich einige, optisch unterschiedliche Varianten ergaben. 50 Loks wurden nach 1945 mit neuen Kesseln ausgerüstet, die großen Wagner-Windleitbleche wurden durch die kleineren Witte-Bleche ersetzt. Die Loks der BR 01 waren für den schweren Schnellzugdienst im Flachland gedacht und entsprachen voll den in sie gesetzten Erwartungen.

Die 01 150 wurde 1935 bei Henschel gebaut und auf Mittelgebirgsstrecken in Hessen und Thüringen und später beim Bw Hof eingesetzt. Nach der Ausmusterung am 13. 11. 1973 erwarb der Textilfabrikant W. Seidensticker die Lok und ließ sie aufarbeiten. Zum 150-Jahr-Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland 1985 dampfte sie wieder auf DB-Gleisen. Heute gehört sie zum Bestand des Verkehrsmuseums Nürnberg und wird für Nostalgie-Fahrten eingesetzt.

H0-Model of steam locomotive 01 150 of the DB

When the "Deutsche Reichsbahn" (DRG) was founded in 1920, they inherited a number of regional locomotives which were all of different designs. In 1922 the DRG set up a standardisation authority to rationalise the building of new locos. For a long time the German Locomotive manufacturers had recognised the great advantages to be gained by using parts which would be common to more than one type of locomotive.

There was a requirement for a powerful express locomotive which, in view of the foregoing requirements, led to the development of the first standardised express locomotive. It reached a power of 2240 HP and a maximum speed of 130 km/h. The first of these locos was handed over in 1925. The manufacturers Borsig, Henschel, Hohenzollern, Schwartzkopf, AEG and Krupp continued the production until 1938. The locos were subject to continuous improvements and, therefore, had small superficial differences from one to the other. 50 of them were fitted with new boilers after 1945 and the large Wagner smoke deflectors were replaced by the smaller Witte type. The locos of class 01 were designed to haul heavy express traffic in flat country and completely fulfilled their expectations. Built by Henschel in 1935, the 01 150 was used on routes in the low mountain range areas of Hesse and Thuringia and later in Bavaria. It was taken out of service on November 13, 1973, and sold to the textile manufacturer W. Seidensticker. The loco came back on DB-tracks in 1985 during the celebration of the 150th anniversary of the German railways. Now it belongs to the railway museum of Nuremberg as a part of the inventory of operating museum vehicles.

Modèle H0 de la locomotive à vapeur 01 150 de la DB

Après la fin de la 1^{ère} guerre mondiale fut fondée la Deutsche Reichsbahn (DRG). Des anciennes compagnies des différents états allemands elle héritait un grand nombre de locomotives les plus variées. 1922 la DRG créa le bureau central d'unification et le chargea ensuite d'élaborer des normes obligatoires pour la construction des locomotives. Tôt déjà les grands constructeurs allemands avaient compris les avantages immenses des éléments unifiés et échangeables.

La DRG avait besoin d'une locomotive puissante à vapeur pour accélérer les trains rapides. A base des réflexions citées, furent élaborés les plans pour la 1^{ère} locomotive à vapeur unifiée pour trains rapides. Elle atteindrait une puissance de 2240 CV et une vitesse max. de 130 km/h. Les premières de ces locomotives furent livrées en 1925. La construction de cette série de machines se poursuivit jusqu'en 1938 chez Borsig, Henschel, Hohenzollern, Schwartzkopf, AEG et Krupp. Des améliorations furent apportées entre temps à ces locomotives, entraînant de légères différences de leur aspect extérieur. Après 1945, 50 unités furent équipées de nouvelles chaudières, cependant que les grands écrans pare-fumées du type Wagner cédaient la place à des plus petits du type Witte. Les machines de la série 01 étaient conçues pour la traction des trains rapides lourds sur des lignes de plaine où elles donnaient toujours satisfaction entière aux expériences de leurs constructeurs.

Construite en 1935 aux ateliers Henschel, la 01 150 devait se charger des services sur des lignes aux montagnes hessiennes et thuringiennes, et ensuite au dépôt de Hof. Le 13 novembre 1973 elle fut réformée mais le fabricant de matières textiles W. Seidensticker l'achetait. 1985 à l'occasion du 150^e anniversaire du chemin de fer en Allemagne elle a eu un "Comeback" brillant. Aujourd'hui elle est intégrée au parc du matériel de musée à Nürnberg.