

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

40248		93520/ 93521	
40246		85612	
40279		85060	Motor motor moteur
89282		89743	Kohlebürsten 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 zuzuschneiden.

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 zijkanalen en uitsteeksels!

Προσοχή!
Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κινδύνους μικрот τραυματισμών.

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 Modellsportwaren 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.

8043259-720

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!



Jakob-Auer-Straße 8, Telefon 0662 / 62 09 61



Artikel Nr.

43259

H0-Dampflokomotive, Baureihe 18¹ der Deutschen Bundesbahn (ehemalige Baureihe C der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen K.W.St.E.)

Zwischen 1909 und 1919 hatten die K.W.St.E. insgesamt 36 Maschinen der Baureihe C – bald wegen ihrer eleganten Linienführung als „schöne Württembergerin“ bekannt geworden – in Dienst gestellt. Auf Grund der Vorschriften des Versailler Vertrages mußten drei Maschinen (C 2001, C 2026 und C 2027) an die französische ETAT-Bahnen und eine weitere Maschine (die C 2010) an die polnische PKP abgegeben werden. Die übrigen 32 Maschinen wurden von der 1920 gegründeten Deutschen Reichsbahn vollständig übernommen, die außerdem 1921 noch weitere 5 Maschinen nachbestellte, sodaß schließlich insgesamt 37 Maschinen in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gekommen waren.

Bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges war lediglich die 18.134 (ex C 2038) im Jahre 1934 auf Grund eines sehr schweren Unfalles bei Backnang ausgemustert worden. Die Kriegereignisse der Jahre 1939/45 sorgten dann aber dafür, daß die C-Maschinen selbst für damalige Kriegsverhältnisse schwerste Verluste hinnehmen mußten. Von den zu Kriegsbeginn vorhandenen 36 Lokomotiven der BR 18¹ waren im Mai 1945 nur noch 6 Maschinen betriebsfähig. Der Bedarf an leistungsfähigen Lokomotiven für den wieder einsetzenden Reisezugverkehr sorgte dafür, daß selbst solche C-Maschinen wieder aufgebaut wurden, deren desolater Zustand eigentlich ein endgültiges Verschrotten hätte sinnvoller erscheinen lassen; ihre Ausbesserung kam praktisch einem völligen Neubau gleich. So stieg der Einsatzbestand an C-Maschinen bei der inzwischen neu gegründeten Deutschen Bundesbahn kontinuierlich an, um zum Jahreswechsel 1950/51 mit 23 Maschinen, verteilt auf die BW von Ulm und von Heilbronn, den höchsten Nachkriegsbestand zu erreichen. Aber schon ab Mai 1953 war das BW Ulm zum alleinigen „Auslauf-BW“ der ehemals stolzen „Schwabenrenner“ geworden. Mit 16 Lokomotiven das BR 18¹ verzeichnete das BW Ulm im Sommer 1953 trotz verschiedener Ausmusterungen dann auch den absolut größten Bestand an Maschinen dieser Baureihe in seiner langen Geschichte. Aber schon ab Frühjahr 1953 setzte ein so massives Ausmustern der BR 18¹ ein, daß zum Jahreswechsel 1953/54 nur noch die Hälfte dieser Maschinen im Einsatz war. Wie überstürzt man mit dem Ausmustern dieser Lokomotiven nun zu Werke ging, zeigte der Umstand, daß zwei bereits z-gestellte Maschinen, nämlich die 18.128 und die 18.133, im Frühjahr 1954 ausgebessert und reaktiviert werden mußten, um nicht die Dienstpläne der verbliebenen C-Maschinen wegen Lokomotiv-Mangels platzen zu lassen ...!

Am 13. Februar 1955 trat die 18.133 als letzte Maschine ihrer Art ihre letzte, planmäßige Fahrt an. Zwei Tage später wurde sie ebenfalls z-gestellt und dann am 23. Mai 1955 amtlich ausgemustert, um dann im Juli 1956 im Haupt-Schrottlager Desching bei Ingolstadt verschrottet zu werden. Damit war die Zeit der einstmals so stolzen Würt. C unwiederbringlich zu Ende gegangen.

H0-Steam Locomotive, class 18¹ of the German Federal Railways (formerly class "C" of the Royal Württemberg State Railway K.W.St.E.)

Between 1909 and 1919 the K.W.St.E. placed into service a total of 36 locomotives of class C and due to their elegant exterior design they were soon known as the "beautiful Württembergians". As a result of the provisions of the Treaty of Versailles three of these locomotives (C 2001, C 2026 and 2027) had to be turned over to the French ETAT railway and an additional engine (C 2010) to the Polish PKP railway. The remaining 32 engines were taken over by the German State Railways which had been set up in 1920. The German State Railways then ordered an additional 5 locomotives of this class in 1921 so that altogether 37 locomotives of this class came into possession of the German State Railways.

Until the start of World War II only one locomotive (18.134, ex C 2038) was scrapped after a very serious accident near Backnang. The events during the war years 1939–1945 led to extensive losses among the C-locomotives which were unusual even for the prevailing war time circumstances. Only 6 locomotives of a total complement of 36 engines of class 18¹ at the beginning of the war remained serviceable in May 1945. The need for high-performance locomotives for the renewed passenger travel service led to the repair of even those C-locomotives which were in such desolate state that scrapping would have been the logical choice. Their repair was actually equivalent to a complete rebuilding. Consequently the inventory of C-engines of the German Federal Railways which had been newly created, rose continuously and reached its highest post-war stand in 1950/51 with a total of 23 locomotives. They were stationed at the service centres of Ulm and Heilbronn. However starting in May 1953 the service centre Ulm became the lonely "discontinuation centre" of the formerly proud "Swabian Racers". Having 16 locomotives of the class 18¹ in its roster the service centre Ulm had its peak number of this type during its long history in the summer of 1953. In the early Fall of 1953, large numbers of the class 18¹ were taken out of service so that at New Year's 1954 only half of these locomotives remained in service. This hasty removal from service led to repair and reactivation of two locomotives