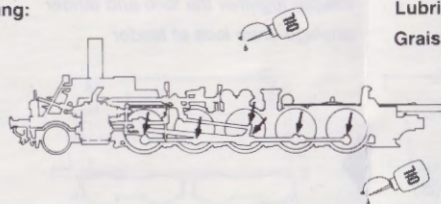
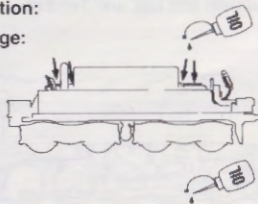


Schmierung:

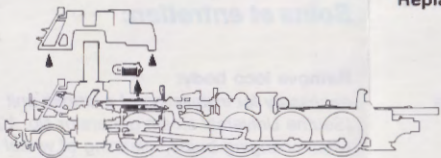


Lubrication:

Graissage:

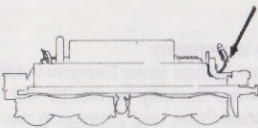


Lämpchenwechsel:



Bulb changing:

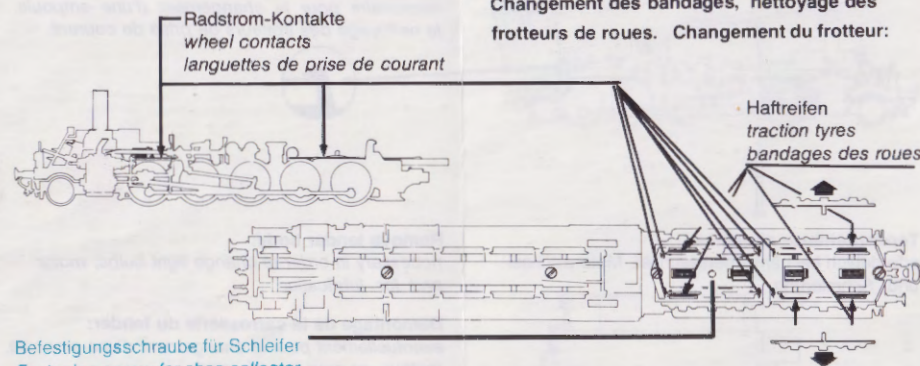
Replacement des lampes:



Haftreifenwechsel, Schleiferwechsel:
Reinigung der Radstromkontakte:

Changing traction tyres, cleaning of wheel
contacts. Exchange of shoe collector:

Changement des bandages, nettoyage des
frotteurs de roues. Changement du frotteur:



Befestigungsschraube für Schleifer
Fastening screw for shoe collector
vis de fixation pour le frotteur

Änderungen von Konstruktion und Ausführung vor-
behalten.

We reserve the right to change the construction and
design.

Nous nous réservons le droit de modifier la con-
struction et le design.

8-04126 S-720

Für 10 ROCO-Coupons erhalten Sie bei Ihrem
Fachhändler ein kleines Geschenk.

In exchange for 10 ROCO-coupons you will
receive a small present from your local
ROCO stockist.

En échange de 10 coupons ROCO,
vous recevrez un petit cadeau
chez votre détaillant.



A-5033 SALZBURG, JAKOB-AUER-STRASSE 8
Telefon (06 62) 20 9 61 Postfach 38



Artikel Nr.

43260-67, 43909

H0-Modell der Deutschen Bundesbahn, der ÖBB und der SNCF; Dampflokomotive BR 43, 44, Serie 150 X

Als im Jahr 1922 das Vereinheitlichungsbüro der neuen gesamtdeutschen Bahnverwaltung gegründet wurde, bestand die Notwendigkeit, eine schwere 1 E Güterzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung zu stellen.

Es wurde beschlossen, 10 Stück Zweizylinder-Lokomotiven (h2) als BR 43 und 10 Stück Dreizylinder-Lokomotiven (h3) als BR 44 den Deutschen Lokomotivwerken in Auftrag zu geben.

In den Jahren 1926/27 wurden diese Maschinen der Deutschen Reichsbahn übergeben. In weiterer Folge wurden die sich bestens bewährten Lokomotiven von allen namhaften Firmen wie Henschel, Schwarzkopf, Krupp, Borsig, Krauß-Maffei, Maschinenfabrik Eßlingen, gebaut. Auch wurde diese Maschine in Frankreich von Schneider & Cie – Croustot gebaut.

Im Laufe der Herstellungsjahre entstanden etliche Lokomotivvarianten, aber immer in den gleichen Hauptabmessungen. In den Nachkriegsjahren wurden einige Lokomotiven auf Ölfeuerung umgebaut und mit BR 43 bezeichnet.

Bis in die 70er Jahre versahen die schweren Güterzuglokomotiven der BR 43 und 44 zur besten Zufriedenheit – auch des bedienenden Personals – ihren Dienst.

H0-model of DB, of ÖBB and of SNCF; Steam locomotive type BR 43, 44, series 150 X

When, in 1922 the new administration came into being as a result of the unification of German railways, there was a requirement for a heavy 1 E goods locomotive for service with Deutsche Reichsbahn.

It was decided to order 10 two cylinder locomotives (h2) known as type BR 43 and 10 three cylinder locomotives (h3) known as type BR 44.

Between 1926 and 1927 these engines were delivered to Deutsche Reichsbahn. Additional locomotives were made by all of the well known engine builders such as Henschel, Schwarzkopf, Krupp, Borsig, Krauß-Maffei and the Esslingen machine works. These engines were also built in France by Schneider & Co – Croustot. During the many years of manufacture, there were obviously numerous slight variations and modifications, but the original dimensions were always adhered to.

After the war, some of these locomotives were converted to oil firing and were numbered BR 43.

Right up to the 1970's these heavy goods locomotives of types BR 43 and BR 44 really fulfilled their duty and gave complete satisfaction, also to the men who crewed them.

Modèle H0 de la DB, des ÖBB et de la SNCF; Locomotive à vapeur BR 43, 44, série 150 X

En 1922, lors de la création du bureau d'unification de l'administration des chemins de fer allemands, il apparut nécessaire de mettre à la disposition du chemin de fer du Reich une nouvelle locomotive de marchandise.

Il fut donc décidé de commander aux usines allemandes, 10 locomotives 2 cylindres (h2) type BR 43 et 10 locomotives 3 cylindres (h3) type BR 44.

Ces machines furent livrées au chemin de fer du Reich allemand dans les années 1926/27. Ces locomotives, ayant fait leurs preuves, furent construites en série par des fabricants célèbres tels que Henschel, Schwarzkopf, Krupp, Borsig, Krauß-Maffei, Maschinenfabrik Eßlingen. Cette locomotive fut également construite en France par les firmes Cail, Fives-Lille, Schneider, Batignolles-Chatillon.

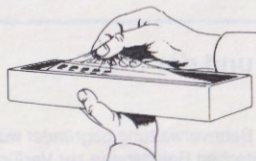
Durant ses années de construction, diverses variantes de cette locomotive virent le jour, mais gardant toujours les mêmes caractéristiques principales. Dans les années d'après guerre, quelques locomotives furent modifiées pour la chauffe au fuel, et numérotées BR 43.

Jusque dans les années 70, ces lourdes locomotives de marchandise type BR 43 et BR 44 ont données toute satisfaction en service ainsi qu'à leur personnel de conduite.

Vor Inbetriebnahme bitte beachten:

Verpackung:

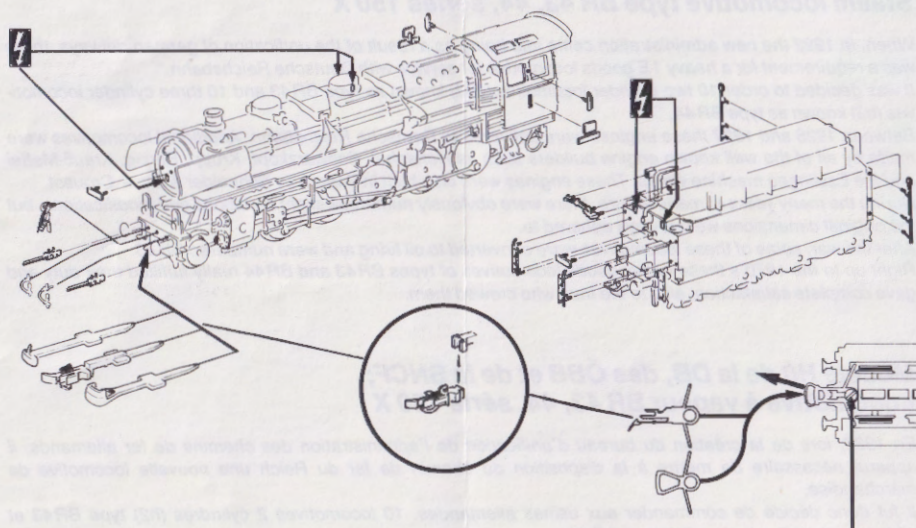
Fahrzeug mit Folie herausheben



Kleinster befahrbarer Radius: 358 mm
(R2 des ROCCO-Gleissystems,
ohne Kolbenschutzrohre)

Empfohlene Einlaufzeit: ca. 5 Stunden

**Austauschkupplungen,
Steckteile und Abziehbilder:**



Schraube für Tenderkupplung
Screw for tender coupling
vis pour l'attelage du tender

Bremsschläuche und Originalkupplung vorher ent-
fernen!
Vacuum pipes and original coupling should be
removed.
Enlever auparavant les tuyauteries de freinage et l'at-
telage d'origine.

Before use kindly note the following:

*Lire attentivement ce qui suit
avant de mettre le modèle en
service:*

Packing:

Remove vehicle from box using the transparent paper

Emballage:

sortir la locomotive à l'aide du film transparent

Minimum track radius: 358 mm
(R2 without piston rod protection tubes)

Rayon minimum de circulation: 358 mm
(R2 sans le manchon de protection de piston)

Recommended running-in period:
5 hours approximately.

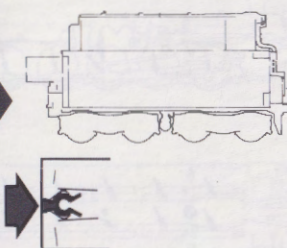
Temps de rodage recommandé:
environ 5 heures.

Exchange couplings, extra parts and decals:
Attelage de rechange, pièces de finition
et vues éclatées:

Zusammenkuppeln von Lok und Tender



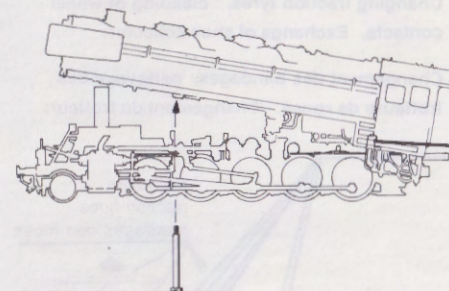
Couple together the loco and tender
attelage entre loco et tender



Wartung und Pflege:

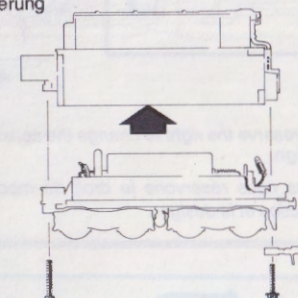
Lokgehäuse abnehmen:

erforderlich bei Einbau eines Dampfentwicklers
(Seuthe Universal Dampfgenerator Nr. 10)
bei Lämpchenwechsel, und Reinigung der
Radstromkontakte



Tendergehäuse abnehmen:

erforderlich bei Lämpchenwechsel, Motorwechsel
und Schmierung



Service and maintenance: Soins et entretien:

Remove loco body:

necessary for installation of a smoke unit
(Seuthe Universal steam generator No. 10),
when changing bulbs, cleaning of wheel current
contacts.

Démontage de la carrosserie de la locomotive:
pour l'installation d'un appareil fumigène
(Seuthe, générateur universel de fumée No. 10),
nécessaire pour le changement d'une ampoule,
le nettoyage des frotteurs de prise de courant.

Remove tender body:

necessary in order to change light bulbs, motor
and for lubrication

Démontage de la carrosserie du tender:
éventuellement pour le changement d'une ampoule,
moteur et pour le graissage

Bestellnummern für diverse Ersatzteile:

Motor
motor
moteur
85063

85612

Lok
loco
10023

Order Nos. for various spare parts: Références de quelques pièces de rechange:

Tender
tender
10021

40002

40232	40227	40277