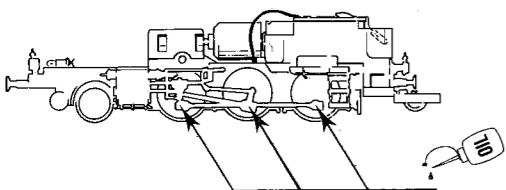
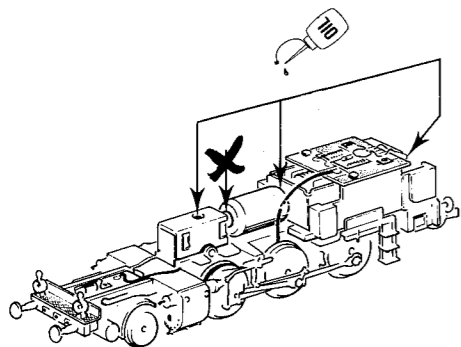


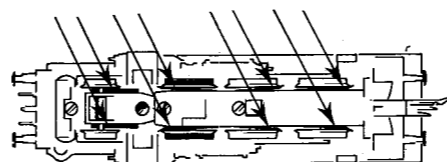
hmierung:

Lubrication:
Graissage:



Reinigung der Radstromkontakte:

cleaning of wheel contacts
nettoyage des frotteurs de roues:



Haftreifenwechsel:

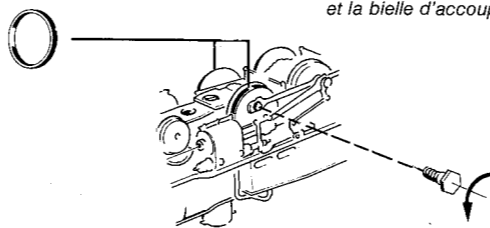
Haftreifen mit Nadel oder feinem Schraubenzieher abheben und vorsichtig zwischen Rad und Kuppelstange herausziehen

Changing of traction tyres:

Lift off traction tyres using a needle or small screw driver, and remove them between wheel and connecting rod.

Changement des bandages d'adhérence:

soulever les bandages d'adhérence à l'aide d'une aiguille ou d'un petit tournevis et enlever entre la roue et la bielle d'accouplement.



Steckschlüssel Art. Nr. 10903
box-spanner art nr. 10903
clef à tube art nr. 10903

Zugzusammenstellung für Lok

Train composition for locomotive



Composition de train pour la loco

I	44509	44503	44506	44500
II	44222	44211	44201	46266
III	46128	46128	46128	46128 46128 46128 46128
VI	46264	46137	46278	46132
V	44254	44252	44253	44252
IV	44370	44367	44363	

Für ganz vorbildentsprechende Garnituren empfehlen wir Ihnen besonders unsere Kurzkupplung.

For example, the following train compositions are true to prototype:

Pour des garnitures très réalistes nous recommandons particulièrement notre attelage court.



Artikel Nr.

43025
43270-74

H0-Modell der Deutschen Bundesbahn Dampflokomotive BR 74

Mit dem Entwurf und Bau einer neuen dreifach gekuppelten Personenzuglok für die Berliner Stadtbahn wurde Anfang dieses Jahrhunderts die Uniongießerei in Königsberg (Preußen) beauftragt. Ab 1903 lieferte diese Firma die neue 1'Cn2 Personenzugtenderlokomotive T11 an die preußische Staatsbahn. Parallel zur T11 wurde eine gleichartige Maschine für Heißdampfbetrieb entwickelt. 4 Versuchslokomotiven sind schon 1902 in Dienst gestellt worden. Nach über 3 Jahren Probetrieb fiel die Entscheidung zu Gunsten der Heißdampflokomotive. 1905 begann damit die Serienfertigung der preußischen Baureihe T12. Diese Loks wurden dann, wenn auch immer mit kleinen Änderungen und Verbesserungen, bis 1921 gebaut. Insgesamt erhielt die preußische Staatsbahn 974 Maschinen. Neben der Königlich Preussischen Staatseisenbahn erhielten auch andere Deutsche Staatsbahnen Maschinen dieser Gattung. Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn wurden die T12 Maschinen von dieser übernommen und als Baureihe 74⁴⁻¹³ eingereiht. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnten in beiden deutschen Staaten noch eine große Anzahl 74er von der DB und der DR übernommen werden. Bei der DB wurden die letzten Maschinen 1968 ausgemustert. Die Loks hatten eine Leistung von 635 kW, ein Dienstgewicht von 67 t und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Kurz nach dem Kriegsende 1945 sandten die niederländischen Staatsbahnen 10 Schlepptenderlokomotiven der Achsfolge 1'D (umgebaute, ex-preußische G 8.1), die durch die Kriegereignisse als Baureihe 4600 in den Bestand der NS gelangt waren, nach Deutschland zurück. Im Tausch dafür wünschten die NS 10 Tenderlokomotiven der Achsfolge 1'C aus der ex-preußischen Baureihe T12. Aus den nach dem Krieg im westlichen Teil Deutschlands verbliebenen Beständen, die sich aus Maschinen der ehemaligen KPEV, der vor dem Kriege verstaatlichten LBE und der direkt an die DRG gelieferten Serien zusammensetzten, wurden 9 Lokomotiven der Serienausführung und eine Maschine aus einer etwas schwereren, speziell für die LBE gebauten Version ausgesucht und an die NS im Jahre 1946 geliefert. Die NS stellten alle 10 Lokomotiven als Baureihe 5900 in Dienst, wobei beispielsweise die etwas schwerere ex-LBE-T12 die Betriebsnummer 5951 der NS erhielt. Diese Lokomotiven haben für ein paar Jahre auf den Strecken Ymuiden - Haarlem - Beverwijk und De Hoven - Apeldoorn - Hattum Dienst getan, ehe sie dann von den niederländischen Staatsbahnen ausgemustert worden sind.

H0-Model of the German Federal Railways Steam Locomotive Class 74

At the beginning of this century the Union foundry in Königsberg (East Prussia) was commissioned to design and build a three-coupled passenger train locomotive for the Berlin city railway. The foundry started delivery of the new 2-6-0 passenger tank locomotive class T11 to the Prussian State Railways starting in 1903. A similar locomotive for superheated steam was developed during the same time period. 4 prototypes of this engine were already placed in service by 1902. After 3 years of testing a decision was made in favour of the superheated steam version. The series production of the Prussian class T12 was started in 1905. These locomotives remained in production, incorporating minor modifications, until 1921. The Prussian State Railways received 974 locomotives of this type. Other German provincial railways obtained engines of this type as well. After the formation of the German State Railways the T12 locomotives were taken over and designated class 74⁴⁻¹³. A large number of class 74 were taken over in both post-war German states by the DB as well as the DR after the second world war. The last DB locomotives were taken out of service in 1968. The locomotives had a power output of 635 kW, a service weight of 67 tons and had a top speed of 80 km/h.

43274 - After the end of the war in 1945 10 locomotives 1D (2-8-0) type 8 (NS 4651) were returned to Germany. In exchange the NS requested 10 locomotives 1C (2-6-0). 9 locomotives T12 were placed in service in 1946 which were former KPEV, LBEG, DR locomotives as well as one heavy T12 (ex LBEG/DR) having the number NS 5951. These locomotives remained in service for several years on the routes Ymuiden - Haarlem - Beverwijk and De Hoven - Apeldoorn - Hattum.

Bestellnummern für diverse Ersatzteile:

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



85614



10021



10025

Kohlebürsten
Carbon brushes 89743
Balais de charbon

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.

43270-720

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

Locomotive a vapeur de la Deutsche Bundesbahn BR 71

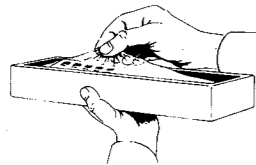
Au debut du siecle les fonderies de l'union a Koenigsberg (Prusse) recurent une commande pour une nouvelle locomotive de ligne. A partir de 1903 les premiers modeles 1 en 2 de cette loco tender T 11 furent livres aux chemins de fer prussiens. Parallelement a la T 11 une autre machine a vapeur surchauffee fut developpee. A titre experimental 4 modeles prenent le service en 1902. Apres 3 annees de test il fut decide de s'orienter vers ce modele. En 1905 commença donc la fabrication en serie. Ces locomotives furent construites jusqu'en 1921. (Avec quelques modifications et ameliorations). Au total les chemins de fer prussiens recurent 974 machines. La Deutsche Staatbahn recu egalement quelques modeles. Apres la creation de la Deutsche Reichsbahn ces machines furent reprises sous la serie 74 (nr. 4 a 13). Apres la deuxieme guerre mondiale un grand nombre de machine fut egalement repris. Les derniers modeles furent reformes a la DB en 1968. Cette locomotive avait une puissance de 635 kw, un poids de 67 tonnes et une vitesse maxi de 80 km/h.

Peu après la fin des hostilités de la guerre de 1939/45, les Chemins de Fer Néerlandais (NS) retournèrent à l'Allemagne 10 locomotives de type 140 à tender séparé (des G 8.1 ex-prussiennes, reconstruites par la DRG) qui se retrouvèrent en 1945 aux effectifs des NS par les avatars de la guerre, immatriculées à la série 4600 des NS. En échange les NS demandaient 10 locomotives-tender de type 130T de la série prussienne T12. Parmi les T12 de l'ancienne KPEV, de l'ancienne compagnie privée du chemin de fer de Lubeck à Buechen (l'ancienne LBE) nationalisée peu avant la guerre, et celles des tranches directement livrées à la DRG après la guerre de 1914/18, on choisissait 9 machines des series normales et une machine d'une série un peu plus lourde et spécialement étudiée à l'époque pour mieux correspondre aux besoins de l'ancienne LBE. Les 10 locomotives ainsi sélectionnées au parc des machines restées après 1945 dans les zones occidentales de l'Allemagne, furent livrées aux NS en 1946 et ensuite immatriculées par ces dernières à la série 5900. C'est ainsi que la T12 un peu plus lourde, prise sur le parc des machines ex-LBE, porta désormais le n° 5951 des NS.

Au fil de plusieurs années ces machines rendirent leurs services aux NS et circulaient surtout sur les lignes d'Ymuiden via Haarlem à Beverwijk et de De Hoven via Apeldoorn à Hattum avant d'être réformées par les NS.

Vor Inbetriebnahme bitte beachten:

Verpackung:
Fahrzeug mit Folie herausheben



Wir empfehlen eine kurze Einlaufzeit.

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

Beachten Sie bitte, daß nur bei sauberen Schienen ein einwandfreier Lauf der Lokomotive gewährleistet ist. Hierzu empfehlen wir unseren ROCO-Clean-Schienenreinigungswagen (46400).

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

We recommend a short running-in period.

Nous recommandons un court temps de rodage.

Minimum track radius: 358 mm

(R2 without piston rod protection tubes)

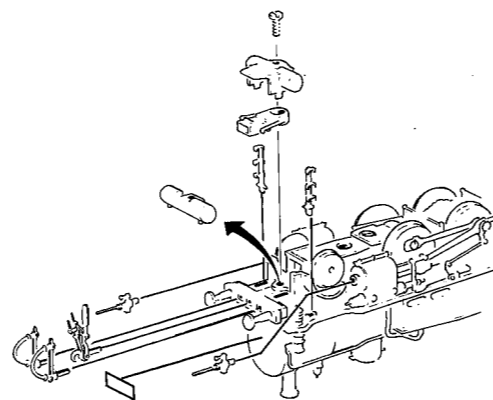
Rayon minimum de circulation: 358 mm

(R2 sans le manchon de protection de piston)

Please note the following: only clean and well cared-for tracks assure good running qualities of your locomotive. The ROCO-Clean track cleaning wagon (46400) produces real track cleaning results.

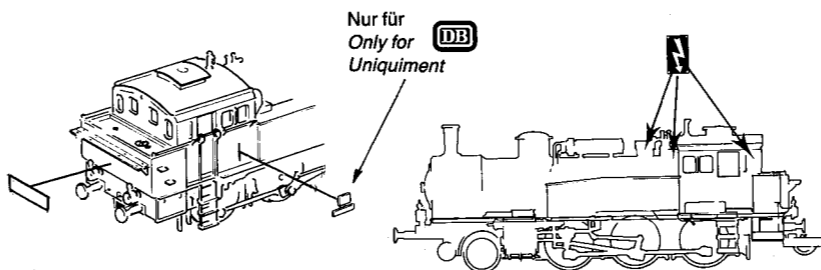
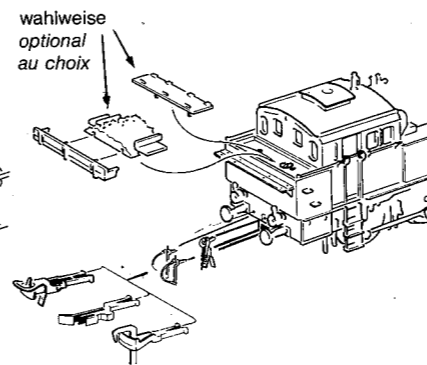
Remarque: un fonctionnement parfait des locomotives ne peut s'obtenir que lorsque la voie est propre. Pour ce faire, nous vous conseillons vivement d'utiliser le Wagon-Nettoyeur-ROCO (46400).

Steckteile, Austausch- und Anbauelemente:



Extra parts, exchange couplings:

Pièces de finition, attelages de rechange:



Nur für
Only for
Uniquiment

Wartung und Pflege:

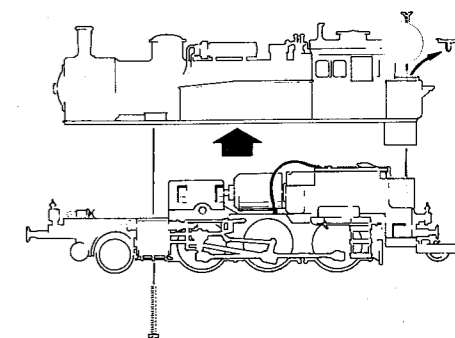
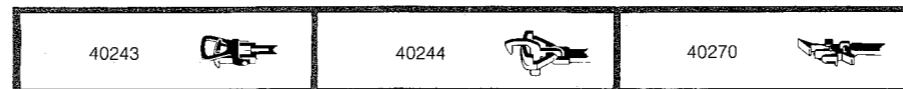
Lokgehäuse abnehmen:
erforderlich bei Lämpchenwechsel, Bürstenwechsel, Schmierung der Motorlager

Service and maintenance:

Soins et entretien:

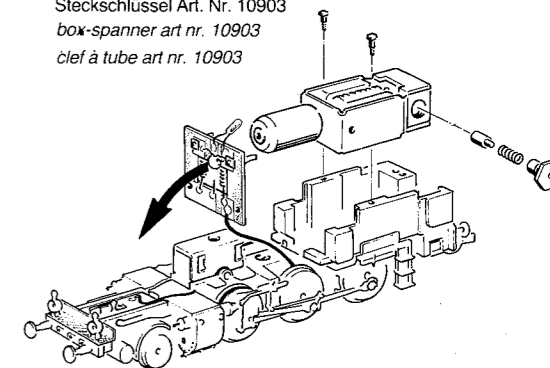
Remove loco body:
Necessary for changing bulbs, brushes, lubrication of motor bearings

Démontage de la carrosserie de la locomotive:
nécessaire pour le changement d'une ampoule, l'échange des balais, le graissage des paliers du moteur



Kohlebürstenwechsel:

Steckschlüssel Art. Nr. 10903
box-spanner art nr. 10903
clef à tube art nr. 10903



Carbon Brush Changing: Echange des balais:

Lämpchenwechsel:

Bulb changing: Remplacement des lampes:

