



Artikel Nr.

43288/290

Einheitsdampflokomotive BR 50 der DB, Dampflokomotive Baureihe 150 Z der SNCF

Als Ablösung der zahlreichen, überalterten Länderbahn-Lokomotiven auf Nebenbahnen befaßte sich die DRG ab 1934 mit der Konzeption einer leistungsfähigen Universallokomotive mit niederem Achsdruck (maximal 15 t), bei der möglichst viele Baugruppen aus dem bereits laufenden Einheitslokomotiven-Programm verwendet werden sollten. Ab 1939 lief der Bau dieser neuen Maschine, als BR 50 bezeichnet, in großen Stückzahlen. Nach Ausbruch des 2. Weltkrieges erwies sich die BR 50 als ideale Universallokomotive gerade auch auf den meist nur über einen leichten Oberbau verfügenden Strecken der besetzten, osteuropäischen Länder. Man entschloß sich zu immer weitergehenden Vereinfachungen und schließlich - ab 1942 - zum Bau der extrem vereinfachten Kriegslokomotive BR 52, bei der alle nicht absolut lebensnotwendigen Teile der BR 50 weggelassen und alles andere - wo möglich - durch einfacher zu produzierende Teile ersetzt wurde. Schrittweise wurde der Bau der BR 50 während des Krieges in den der BR 52 übergeführt, sodaß BR 50 in den unterschiedlichsten Varianten zustande kamen: verschiedene, aber untereinander tauschbare Kessel mit 4, 3 oder auch nur 2 Domen (und variieren den Domformen), unterschiedliche Zylindergruppen mit und ohne Druckausgleicher, unterschiedliche Laufwerksausrüstungen, variierende Führerhausformen, drei verschiedene Tenderbauarten, mindestens drei verschiedene Umlauf- bzw. Schürzenbauarten und mehrere Formen runder und quadratischer Dampfströmrohre sorgten dafür, daß etwa 60 Hauptvarianten und unzählige Untervarianten entstanden. Keine andere Lokomotive Europas dürfte so viele Erscheinungsformen bieten, wie die BR 50. Insgesamt wurden 3164 der 80 km/h schnellen und 1625 PS starken Maschinen gebaut, von denen über 2150 Exemplare noch in den Bestand der DB kamen.

Von den zahlreichen im Ausland verbliebenen Maschinen kamen 33 Stück als Baureihe 150 Z nach Frankreich, die alle im Elsaß stationiert waren, jedoch nie in den Bestand der SNCF übernommen wurden, sondern Eigentum der staatlichen, französischen Vermögensverwaltung blieben und von dieser zwischen 1947 und 1949 vor allem an die deutsche SWDE (Vorläuferin der DB in der französischen Besatzungszone) und dann bis 1953, dem Jahr der Ausmusterung, an die SNCF vermietet wurden.

Standard-Steamlocomotive Class 50 of the DB, Steamlocomotive Class 150 Z SNCF

From 1934 the DRG worked on the development of a more efficient universal-locomotive with a lower axle-weight (maximum 15t) to replace the many, obsoleted locomotives of provincial railways on branch lines. From 1939 there were produced large quantities of the machine called BR 50. After the beginning of World War II the BR 50 was ideal as a general locomotive especially for the tracks in the occupied, east european countries (mostly the tracks there had only a light permanent way). Then they decided to simplify this loco and from 1943 they started production of the "War-Loocomotive" BR 52. Gradually the production of the BR 50 during the war has been changed into the production of the BR 52. As a result of this the BR 50 came into being in different variants: Different steams - but exchangeable among themselves - with 4,3 or only 2 domes (and with different dome-shapes); various cylindergroups with or without by-pass; different running-gear-equipments; various forms of the driver's cab; 3 different forms of running-board-and skirt-construction; several forms of round and square steamadmission pipes. So there came into being about 60 main-variants and innumerable under-variants. The BR 50 is the only european locomotive with such a great number of different types of constructions. Altogether there were built 3164 locos with 1625 PS and a maximum-speed of 80 KM/H. More than 2150 of them still came into possession of the DB.

33 machines of all locos left abroad came to France as class 150 Z and were stationed in Alsace. However they never came into the possession of the SNCF but of the french wealth-management of the state.

Locomotive à vapeur unifiée, série 50 de la DB et série 150 Z de la SNCF

A fin de pouvoir remplacer aux lignes secondaires les machines dépassées des anciennes compagnies étatiques allemandes, la DRG envisageait dès 1934 la réalisation d'une locomotive universelle et puissante, mais à masse par essieu réduite (15 t seulement). Dès le début des hostilités fin 1939 la 50 se prouvait idéale comme locomotive universelle en particulier à utiliser sur les lignes souvent à superstructure légère aux pays est-européens occupés par l'armée allemande. On introduisait une simplification après l'autre et mit finalement au point en 1942 une locomotive de guerre extrêmement spartiate, la série 52. Tous les composants dont on pouvait se passer à la rigueur, furent supprimés, les autres se voyaient remplacés par des versions plus faciles à fabriquer, sans qu'on regardait leur fiabilité. Pas par pas la fabrication passait de la série 50 à la série 52, ce qui fit que la série existait ensuite en versions les plus variées : des chaudières de conceptions variées, mais interchangeable à 4, 3 ou 2 dimes aux lignes également variées, des cylindres de constructions les plus diverses avec et sans by-pass, des châssis et roues plusieurs fois modifiés, des abris de mécanicien également riches en variantes, trois types de tenders, au moins trois versions de tabliers fermés et ouverts, et plusieurs formes de tuyaux circulaires ou rectangulaires d'arrivée de vapeur font qu'on compte environ 60 versions de base et d'innombrables variantes secondaires. Aucune autre locomotive européenne n'offre tant de "phénotypes" que la série 50 allemande. En tout on peut correctement classer 3164 exemplaires à la série 50, dont plus de 2150 machines (vitesse maximale: 80 km/h; puissance indiquée: 1625 ch) se retrouvèrent après 1948 aux effectifs de la DB.

Sur les nombreuses machines restées à l'étranger un lot de 33 exemplaires se retrouvait en France, fut immatriculé à la série 150 Z et resta toujours affecté à des dépôts alsaciens. Cependant, les machines n'appartenaient cependant jamais à la SNCF, mais toujours aux domaines français qui en louaient un certain nombre aux SWDE allemandes (l'administration ferroviaire allemande en zone française d'occupation avant la création de la DB) entre 1947 et 1949 et puis entièrement à la SNCF jusqu'à leur réforme fin 1953.

D

INBETRIEBNAHME IHRER LOKOMOTIVE

Auspacken des Modells: Die Lokomotive bitte vorsichtig mittels der Folie aus der Packung herausziehen, nachdem die Pufferanschlagplättchen entfernt wurden. (Fig. 1).

Betriebsbedingungen: Wir empfehlen eine **kurze Einlaufzeit**. In den ersten fünf Minuten soll die Lokomotive mit mittlerer Geschwindigkeit fahren.

Der kleinste befahrbare Radius für dieses Modell ist **R3** (415 mm) des ROCO-Gleissystems (Modell mit Kolbenschutzrohre) (Fig. 2). Radius **R2** (358 mm) ist nur bedingt und ohne Kolbenschutzrohre befahrbar.

Der einwandfreie Lauf Ihrer Lokomotive ist nur auf sauberen Schienen gewährleistet. Hierzu empfehlen wir den **ROCO-Schienenreinigungswagen** Art.-Nr. **46400** und bei etwas stärkerer Verschmutzung den **ROCO-Schienenreinigungsgummi** Art.Nr. 10002.

Aufrüstung: Sie können für Ihren Fahrbetrieb unter verschiedenen Kupplungen wählen (Fig. 3). Wir empfehlen den Einsatz der **ROCO-Kurzkupplung**.

Im beigelegten Zurüstbeutel finden Sie auch kleine vorbildgetreue Steckteile für eine erweiterte Aufrüstung Ihrer Lokomotive (Fig. 3), die Sie bitte **vorsichtig montieren**. Achtung! Kleben nur mit ausdrücklichem Hinweis.

WARTUNG UND PFLEGE DES MODELLS

Damit Ihnen Ihre Lokomotive lange Freude bereitet, sind regelmäßig (ca. alle 30 Stunden) gewisse **Servicearbeiten** zweckmäßig. Zuerst die Lokomotive vom Tender entkuppeln (Fig. 5).

1. Reinigung der Radstromkontakte: Radstromkontakte können auf unsauberen Schienen leicht verschmutzen. Bitte **entfernen Sie** vorsichtig mit einem kleinen Pinsel **den Schmutz** an den in (Fig. 13) gekennzeichneten Stellen. Dazu das Lokgehäuse (Fig. 6) bzw. die Drehgestellblenden abnehmen (Fig. 8). ↪ *Zusammenbau*

2. Schmierung: Versehen Sie die im Schmierplan in (Fig. 12) gekennzeichneten Stellen mit nur **kleinen Öltropfen**. Dazu zuerst das Lok- bzw. Tendergehäuse abnehmen (Fig. 6, Fig. 7). Wir empfehlen den **ROCO-Öler** Art.-Nr. **10902**. ↪ *Zusammenbau*

3. Lämpchenwechsel: Bitte nehmen Sie zuerst das Lokgehäuse bzw. das Tendergehäuse ab (Fig. 6, Fig. 7). Danach können Sie die Lämpchen wechseln (Fig. 9). ↪ *Zusammenbau*

4. Einbau eines Dampfentwicklers: Zuerst den Rauchfang abnehmen und dann den Seuthe Dampfgenerator Nr. 10 einbauen (Fig. 4).

5. Haftreifenwechsel: Zuerst die Drehgestellblenden abnehmen (Fig. 8). Danach den **Haftreifen** mit einer Nadel oder mit einem feinen Schraubenzieher abziehen. Beim Aufziehen des neuen Haftreifens bitte darauf achten, daß dieser sich **nicht verdreht** (Fig. 10).

6. Kohlebürstenwechsel: Tendergehäuse abnehmen (Fig. 7). Danach wird der **Motor ausgebaut** (Fig. 11) und die **Kohlebürsten ausgewechselt**. ↪ *Zusammenbau*

Zusammenbau: Bitte achten Sie beim Zusammenbau auf die **richtige Lage der Kontakte** (Fig. 14).
... Wir wünschen gute Fahrt!

GB

USE OF YOUR LOCOMOTIVE

Unwrap model: Take the Roco carefully out of the packing with the help of the foil after having removed the buffer-protection-platelets (fig.1).

Operating instructions: We recommend a **short running in**. During the first five minutes the locomotive should run at medium speed.

The smallest radius this model should run is **R3** or rather **R2** of the ROCO track system (model without tubes protecting pistons) (fig. 2).

Your locomotive will run smoothly on clean tracks only. For this purpose we recommend using item no. **46400, Roco track cleaning van**, or item no. **10002, Roco track cleaning rubber**, for removing heavy dirt.

Fittings: Operation is possible with different couplings (fig. 3). We recommend using the **Roco close coupling**.

In the enclosed accessory bag you will find small kits to be fitted on your locomotive. Please **mount them cautiously**. Attention! Use glue only if indicated (fig. 3).

SERVICING OF YOUR MODEL

To enjoy your locomotive for a long time, it is necessary to **service** it regularly (i.e. after it has been in operation for approximately 30 hours). Uncouple locomotive and tender first (fig. 5).

1. Cleaning of wheel contacts: Wheel contacts easily get dirty on tracks which are not entirely

clean. Use a small brush to **remove dirt** from spots marked in fig. 13 after having removed the loco body (fig. 6) or gear cover (fig. 8). ⇨ *Assembly*

2. Lubrication: Apply **tiny oil drops** to spots marked in fig. 12. Prior to lubrication dismantle the loco body or the tender body (fig. 6, fig. 7). We recommend using item no **10902, Roco oiler**.

3. Change of lights: First remove loco body and the tender body (fig. 6, fig. 7) and then change **lights** (fig. 9). ⇨ *Assembly*

4. Steam generator application: First remove the smokestack and then push in the Seuthe steam generator Nr. 10 (fig. 4).

5. Change of traction tyre: Remove bogie blind (fig. 8). Remove **traction tyre** using a pin or a fine screw driver. When pressing on the new traction tyre please **avoid twisting it** (Fig. 10).

6. Carbon Brush Changing: First **remove** tender body (fig. 7), and then the **motor** (fig. 11).
⇨ *Assembly*

Assembly: During assembly please take care of **correct position of contacts** (fig. 14).
... Off you go!



MISE EN SERVICE DE VOTRE LOCOMOTIVE

Déballage du modèle: Veuillez sortir la locomotive de son emballage avec précaution et à l'aide du film transparent (voir fig. 1).

Précautions d'exploitation: Nous recommandons **un rodage** du modèle. Faites circuler le modèle pour la première fois et pendant 5 minutes environ à une vitesse moyenne dans les deux sens.

Le rayon minimal admissible du modèle présent est fixé à 418 mm, soit le rayon **R3** des voies ROCO. Le rayon R2 (soit 358 mm) exige par contre la suppression uniquement des tiges de piston (fig. 2).

Une marche impeccable de votre modèle n'est réalisable que sur des voies vraiment propres. A ces fins nous vous recommandons notre **wagon-nettoyeur ROCO réf. 46400** ou - en cas d'un encrassement plus considérable de la voie - notre **gomme de nettoyage ROCO réf. 10002**.

Les attelages: En vue d'une exploitation pratique sur votre réseau vous pouvez choisir parmi plusieurs types d'attelages conformes aux différents systèmes d'attelage pratiqués en H0 (voir fig. 3). Nous vous recommandons l'emploi de l'**attelage court ROCO**.

Le sachet joint comprend entre autres des petites pièces de finition conformes à la réalité et à **rapporter avec précaution** par le modéliste, si désiré (fig. 3). Attention: N'utilisez de la colle qu'aux endroits expressément indiqués aux dessins!

ENTRETIEN PRÉVENTIF DU MODÈLE

Pour garantir un fonctionnement impeccable de votre modèle au fil de longues années veuillez assurer régulièrement (environ tous les 30 heures d'exploitation) certains **travaux d'entretien**: Dételez d'abord la locomotive de son tender (voir fig. 5).

1. Nettoyage des lames de contact aux roues: Les lames de contact risquent de s'encrasser rapidement sur des voies poussiéreuses. Veuillez **enlever la poussière** aux endroits marqués à la fig. 13 à l'aide d'un petit pinceau souple après avoir démonté la caisse de la locomotive ou le couvercle du carter des engrenages du tender (fig. 6, fig. 8).
⇨ *L'assemblage*

2. Graissage: N'appliquez **qu'une toute petite goutte** aux endroits indiqués par le plan de graissage (fig. 12) après avoir démonté la caisse du tender (fig. 6, fig. 7). Nous vous recommandons le **graisseur à huile ROCO réf. 10902**.
⇨ *L'assemblage*

3. Remplacement des ampoules: Veuillez démonter d'abord la caisse de votre locomotive et la caisse du tender (fig. 6, fig. 7), puis vous pouvez **échanger les ampoules** (voir fig. 9). ⇨ *L'assemblage*

4. Emploi d'appareil fumigène: Veuillez démonter d'abord la cheminée de votre locomotive et introduisez ensuite le fumigène au chassis (fig. 4).

5. Échange des bandages d'adhérence: Démontez d'abord les flancs de bogies (fig. 8). Enlevez les bandages d'adhérence à l'aide d'une aiguille ou d'un tourne-vis fin. Lors du montage des nouveaux bandages veuillez veiller à ce que les bandages **ne soient pas tordues** (fig. 10).





6. Remplacement des balais du moteur: Démontez la caisse du tender (voir fig. 7). Sortez ensuite le moteur de son logement (voir fig. 11) et échangez finalement le balais. ⇨ *L'assemblage*



L'assemblage: Lors de l'assemblage veuillez veiller à la **position correcte des lames de contact** (voir fig. 14).
Bon voyage!

ERSATZTEILE ZUM NACHBESTELLEN

ORDER NOS FOR VARIOUS SPARE PARTS

LES RÉFÉRENCES DES PIÈCES DE RECHANGE

40243	
40244	
40270	
85612	

93518	Tender tender	
92520	Lok Loco	
85090	Motor motor moteur	
89743	Kohlebürsten Carbon brushes Balais de charbon	

Eine mit den beigelegten Zurüstteilen aufgerüstete Lokomotive paßt nur bedingt wieder in die Originalverpackung hinein, weil diese aus Gründen der Transportsicherheit 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.

Une locomotive entièrement équipée de ses pièces de finition 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 strict minimum de toute place découpée et non utilisée, raison pour laquelle ces découpes ne peuvent malheureusement pas être aménagées déjà en usine.

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.

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 zijkanten en uitsteeksels!

Προσοχή!

Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κινδύνους μικροτ τραυματισμών, εξ αιτίας κοπτερων ακμων και προεξοχων.

Attenzione!

Un inappropriato uso comporta pericolo di ferimenti attraverso punte e spignoli 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!



ROCO Modellspielwaren GmbH & Co. KG



Jakob-Auer-Straße 8, Telefon 06 62/20 9 61

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.

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!

Fig. 1

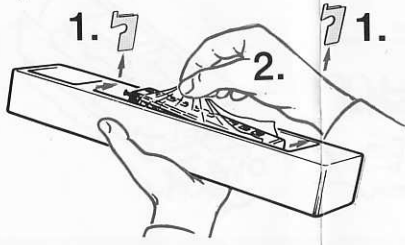


Fig. 2

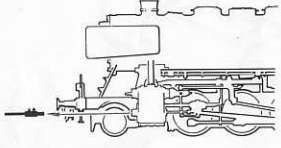


Fig. 4



- kleben
cement
coller
- nicht kleben
do not cement
ne coller pas
- wahlweise
optional
à choisir

Fig. 3

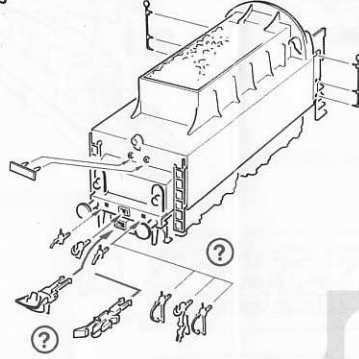
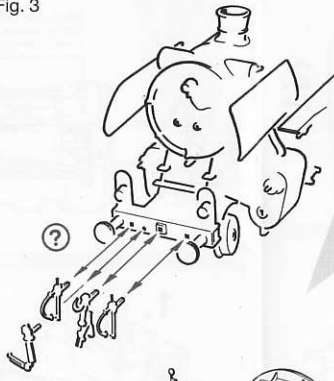
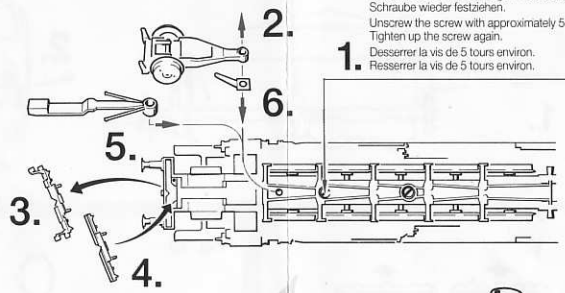
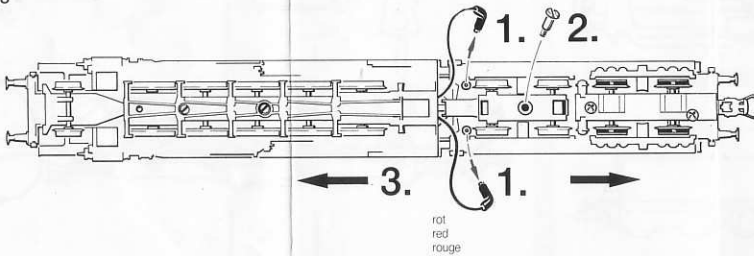


Fig. 5



Schraube ca. 5 Umdrehungen herausdrehen.
Schraube wieder festziehen.
Unscrew the screw with approximately 5 turns.
Tighten up the screw again.
Desserter le vis de 5 tours environ.
Reserrer la vis de 5 tours environ.

Fig. 6

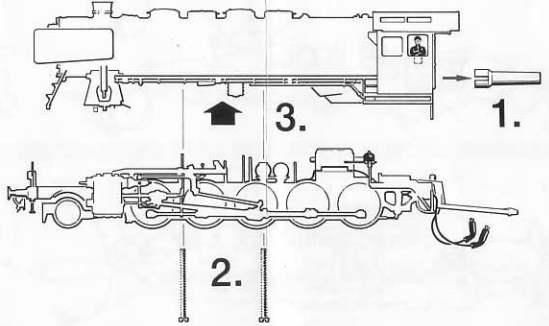
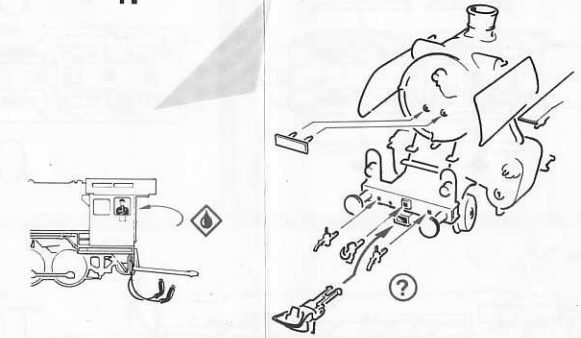


Fig. 7

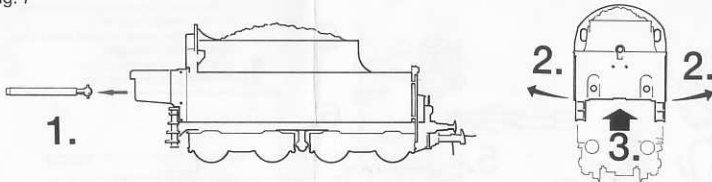


Fig. 9

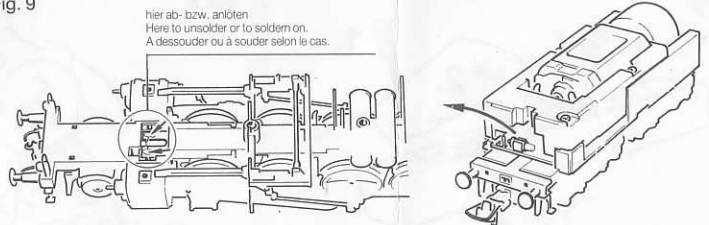


Fig. 8

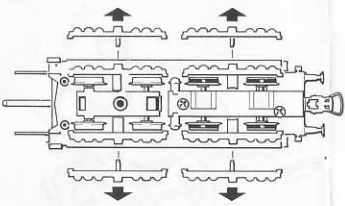


Fig. 10

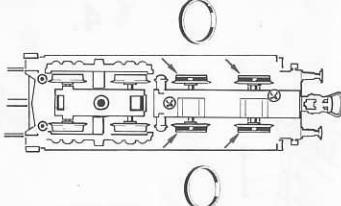


Fig. 11

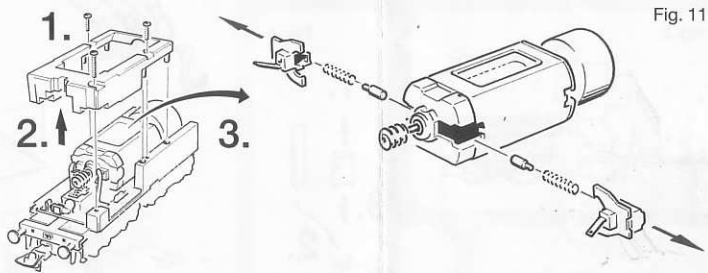


Fig. 12

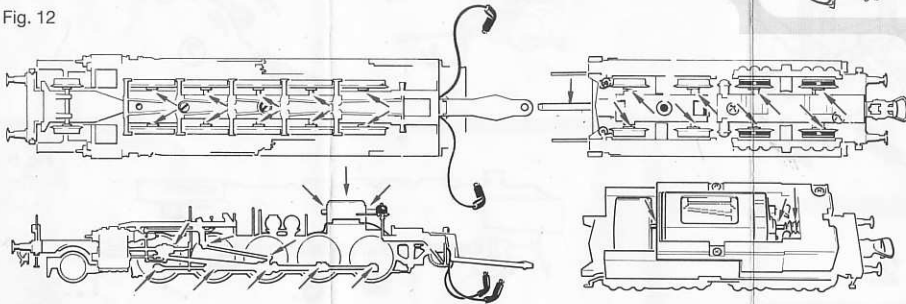


Fig. 14

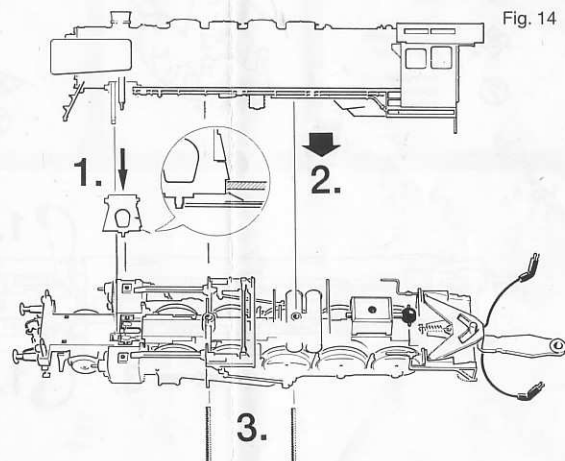
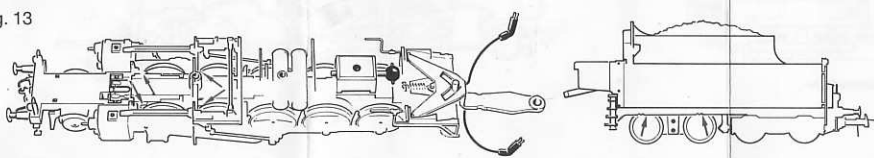
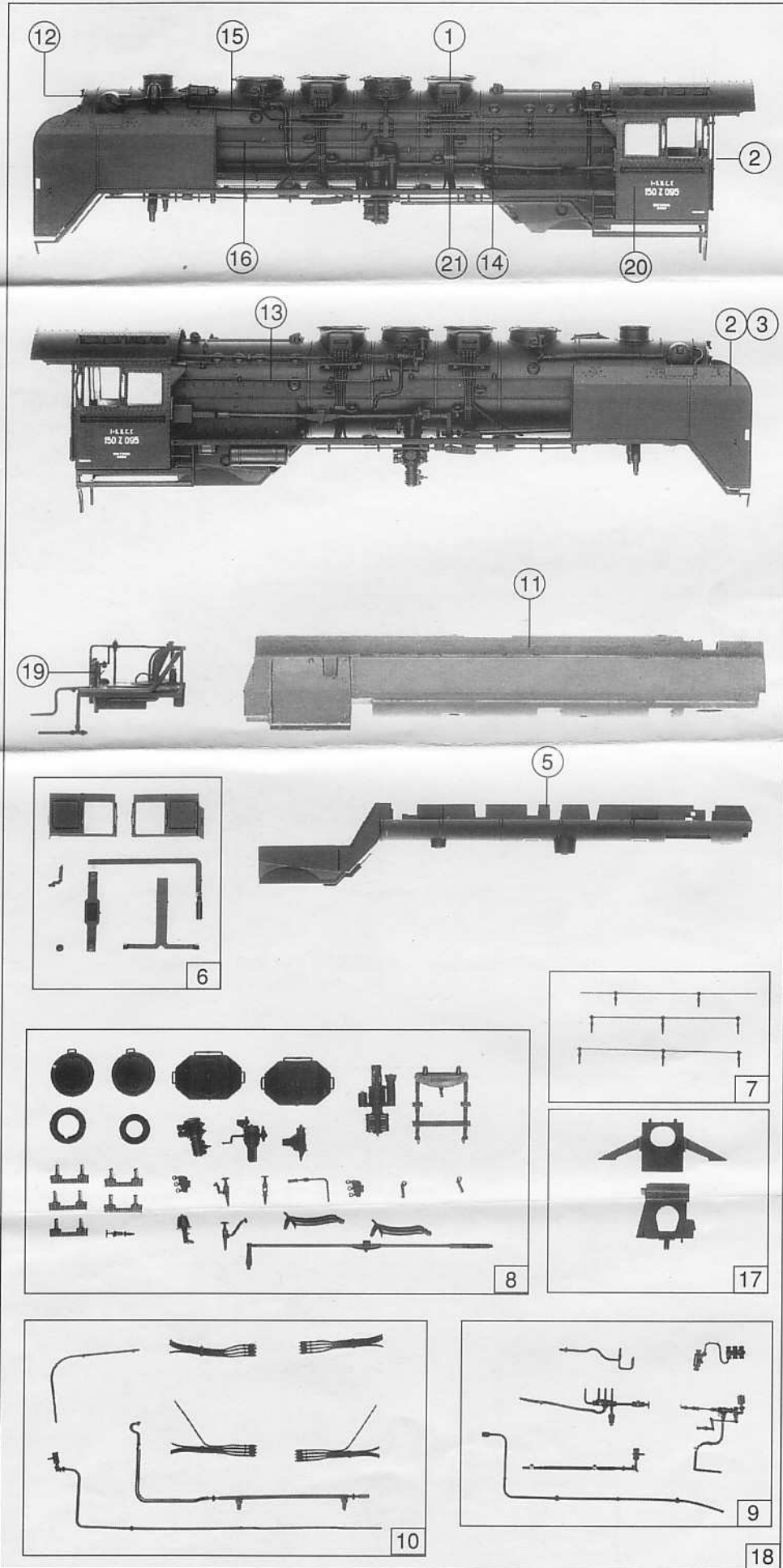


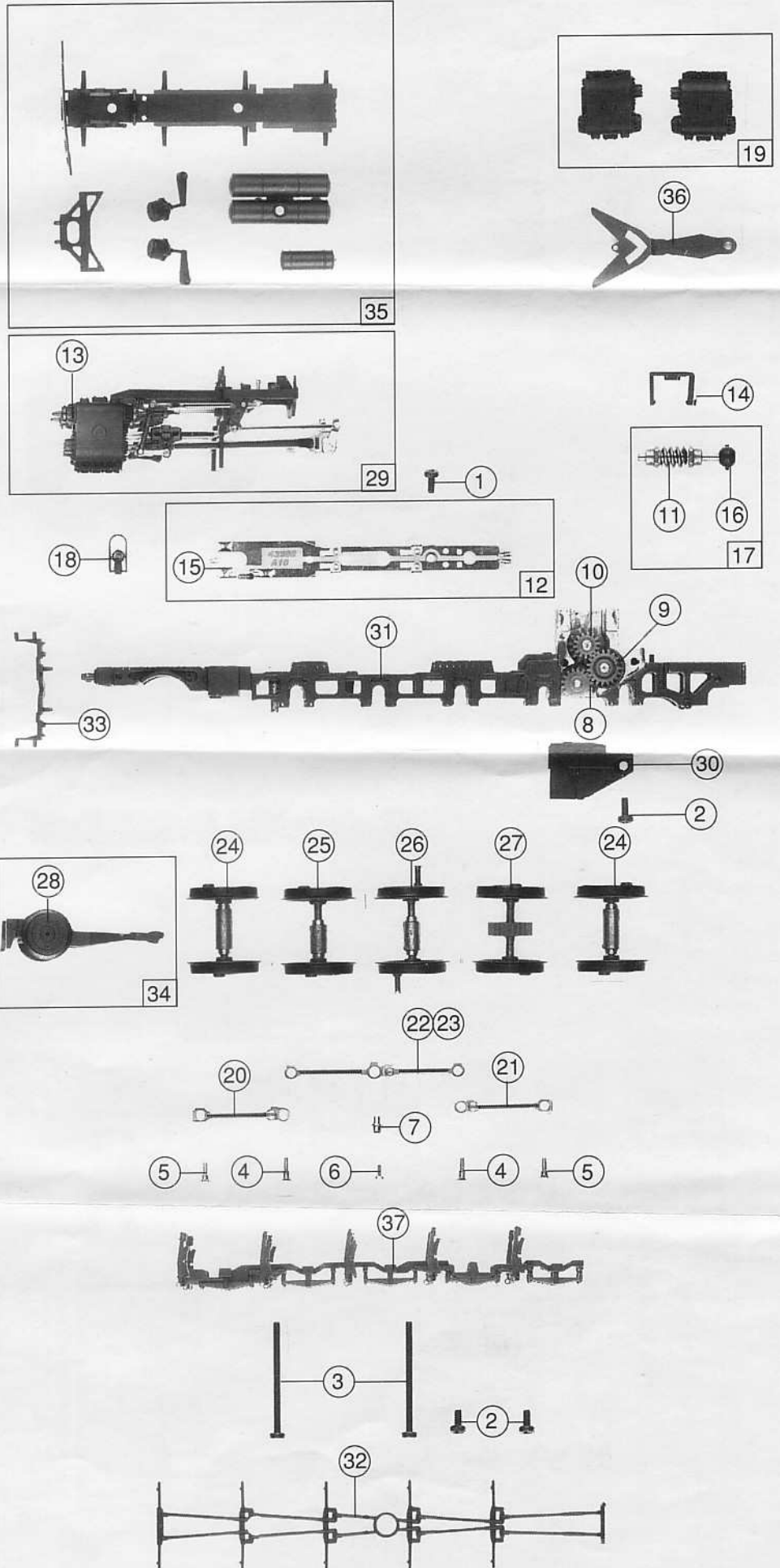
Fig. 13

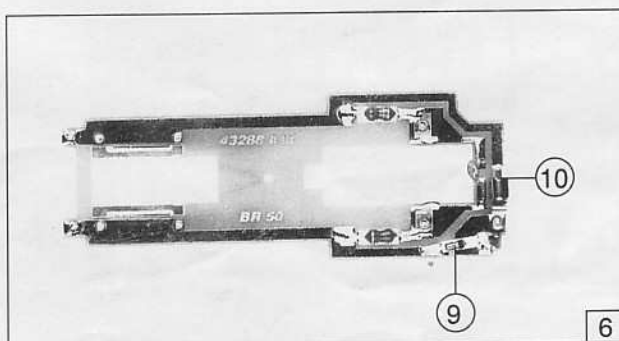
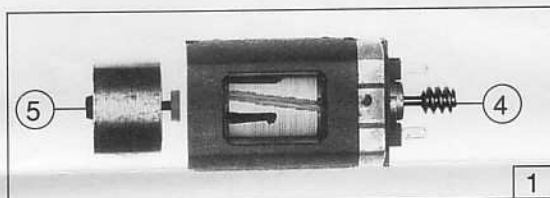
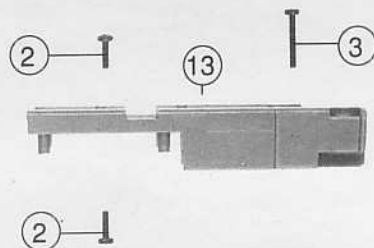
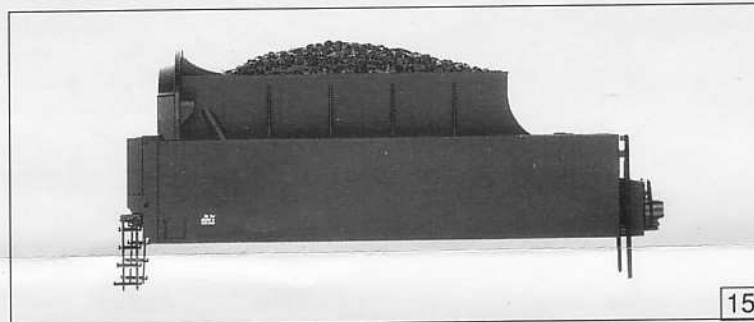
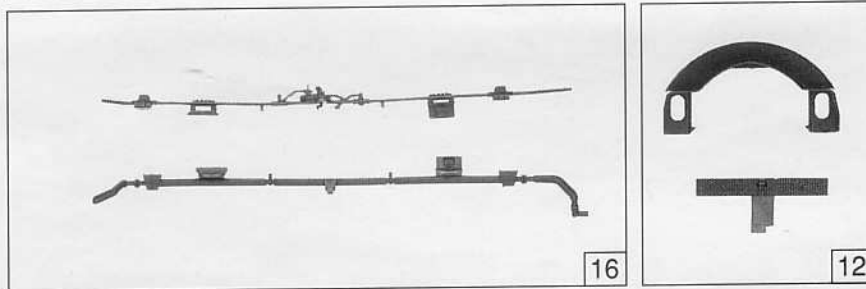
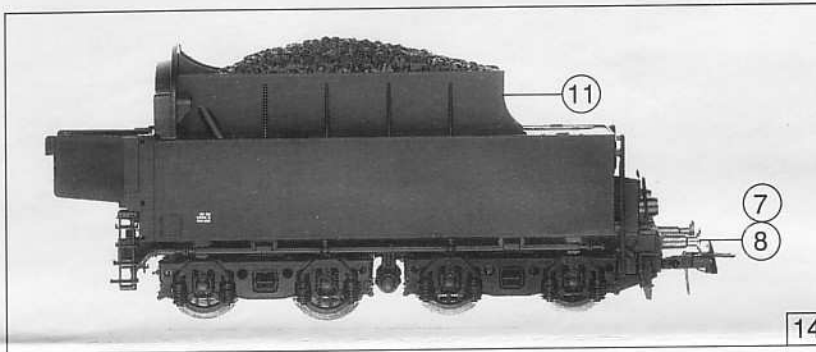




Pos.-Nr.	Text	Art.-Nr.	Preis-gruppe
1	Schraube 2,2 x 6,5 <i>Screw 2,2 x 6,5</i>	85800	2
2	Wagner Windleitblech links <i>Wagner smoke deflector left</i>	100489	10
3	Wagner Windleitblech rechts <i>Wagner smoke deflector right</i>	100490	10
4	Ölkanne <i>Oil canister</i>	92453	3
5	Kesselboden <i>Boiler bottom</i>	100139	20
6	Fenstersatz <i>Glazing set</i>	100141	22
7	Griffstangensatz <i>Handrail set</i>	100143	15
8	Steckteilesatz 1 <i>Push in part set 1</i>	100144	25
9	Steckteilesatz 2 <i>Push in part set 2</i>	100145	14
10	Sandrohrsatz <i>Sand tube set</i>	100146	14
11	Lokgewicht <i>Boiler weight</i>	100148	10
12	Loklampe oben <i>Lantern</i>	100161	2
13	Schaltstange <i>Switch rod</i>	100169	3
14	Griffstange <i>Handrail</i>	100170	3
15	Schaltstange <i>Switch rod</i>	100171	3
16	Schaltstange <i>Switch pin</i>	100172	3
17	Teilsatz 4 <i>Part set 4</i>	100173	10
18	Kessel komplett Betr. Nr. 150 Z 095 <i>Boiler assembly Betr. No. 150 Z 095</i>	100276	80
19	Kupplungsauflage <i>Coupling block</i>	100277	3
20	Führerhaus Betr. Nr. 150 Z 095 <i>Driver cab Betr. No. 150 Z 095</i>	100278	39
21	Umlaufblech <i>Gandway</i>	100279	30

Pos. Nr.	Text	Art.-Nr.	Preisgruppe
1	Schraube 1,6 x 3 <i>Screw 1,6 x 3</i>	85658	2
2	Schraube 2 x 4 <i>Screw 2 x 4</i>	85670	2
3	Schraube 2 x 25 <i>Screw 2 x 25</i>	85759	3
4	Ansatzschraube <i>Screw</i>	85761	2
5	Ansatzschraube 1,4 x 3,2 <i>Screw 1,4 x 3,2</i>	85802	2
6	Schraube 1 x 3,6 <i>Screw 1 x 3,6</i>	85803	2
7	Distanzhülse <i>Distance tube</i>	86104	5
8	Zahnrad z=17 <i>Gear T=17</i>	86409	2
9	Zahnrad z=19 / 04 <i>Gear T=19 / 04</i>	86417	2
10	Schneckenrad <i>Gear</i>	86490	2
11	Schnecke <i>Worm</i>	86720	5
12	Platine komplett <i>Printed circuit assembly</i>	87762	38
13	Schiebereinsatz <i>Slinder insert</i>	92420	2
14	Schneckenkammerdeckel <i>Worm cover</i>	93400	2
15	Drahtlampe <i>Liadbulb</i>	93520	10
16	Kardankugel (Schnecke) <i>Cardan ball</i>	95797	2
17	Schneckensatz <i>Worm set</i>	100132	24
18	Loklampe klein <i>Lantern small</i>	100154	2
19	Zylinderblocksatz <i>Cylinder block set</i>	100168	20
20	Kuppelstange links, bedruckt <i>Connecting rod left, printed</i>	100280	9
21	Kuppelstange rechts, bedruckt <i>Connecting rod right, printed</i>	100281	9
22	Kuppelstange mitte links, bedruckt <i>Connecting rod middle left, printed</i>	100282	9
23	Kuppelstange mitte rechts, bedruckt <i>Connecting rod middle right, printed</i>	100283	9
24	Radsatz, kleines Gewicht o. Z. <i>Wheelset, little weight without gear</i>	100284	20
25	Radsatz, mittleres Gewicht o. Z. <i>Wheelset, middle weight without gear</i>	100285	20
26	Radsatz, großes Gewicht o. Z. <i>Wheelset, big weight without gear</i>	100286	20
27	Radsatz, mittleres Gewicht m. Z. <i>Wheelset, middle weight with gear</i>	100287	20
28	Vorlaufadsatz <i>Pilot wheelset</i>	100288	14
29	Steuerung <i>Steering assembly</i>	100289	73
30	Lok-Getriebedeckel <i>Loco - Gear cover</i>	100290	20
31	Lokgrundrahmen <i>Frame</i>	100291	30
32	Bremsgestänge <i>Brake linkage</i>	100292	2
33	Loktreppe <i>Loco step</i>	100293	2
34	Vorlaufgestell komplett <i>Pilot frame assembly</i>	100294	34
35	Teilsatz 5 <i>Parts set 5</i>	100295	15
36	Lok Tender Kupplung <i>Loco tender coupling</i>	100295	10
37	Bremsrahmen <i>Loco underbody cover</i>	100308	20





Pos. Nr.	Text	Art.-Nr.	Preis-gruppe
1	Motor komplett <i>Motor assembly</i>	85090	57
2	Schraube 1,6 x 5 <i>Screw 1,6 x 5</i>	85692	2
3	Schraube 1,6 x 10 <i>Screw 1,6 x 10</i>	85699	2
4	Schnecke <i>Worm</i>	86720	5
5	Kardanschale kurz <i>Cardan bearing short</i>	87129	3
6	Tenderplatine komplett <i>Tenderprinted circuit assembly</i>	87763	28
7	Puffer flach <i>Buffer flat</i>	88556	4
8	Puffer gewölbt <i>Buffer vaulted</i>	88557	4
9	Diode <i>Diode</i>	89890	8
10	Glühlampe <i>Light bulb</i>	93518	12
11	Kohlekasten <i>Coalframe</i>	100138	15
12	Teilsatz 3 <i>Part set 3</i>	100142	10
13	Tendergewicht <i>Tender weight</i>	100147	10
14	Tender komplett Betr. Nr. 150 Z 095 <i>Tender assembly</i> Betr. No. 150 Z 095	100297	83
15	Tendergehäuse komplett <i>Tender body assembly</i>	100298	41
16	Tenderleitungssatz <i>Tender pipe set</i>	100299	8

Pos. Nr.	Text	Art.-Nr.	Preis-gruppe
1	Hafttring Traction tyre	85612	17
2	Schraube 2 x 4 Screw 2 x 4	85670	2
3	Ansatzschraube 2 x 5 Screw 2 x 5	85760	2
4	Zugfeder Spring	86216	4
5	Zahnrad z=19 / 04 Gear T=19 / 04	86417	2
6	Zahnrad z=17 Gear T=17	86418	3
7	Schnecken-zahnrad Gear	86490	2
8	Standardkupplung komplett Standard coupling assembly	89246	5
9	Kolbenschutzrohr Cylinderprotection tube	92421	2
10	Kupplungskammer Coupling holder	94975	2
11	Teilsatz 2 Parts set 2	100140	20
12	Antriebssteilesatz Cardan set	100150	14
13	Radsatz mit 2 Haftreifen und Zahnrad Wheelset with 2 traction tyre and gear	100300	18
14	Radsatz ohne Zahnrad Wheelset without gear	100310	16
15	Tendergetriebebesatz Tender gear set	100302	24
16	Zurüstbeutel Bag with accessories	100303	28
17	Nummertafelsatz Betr. Nr. 150 Z 095 Loco numbers set Betr. No. 150 Z 095	100304	20
18	Tendergrundrahmen Tender frame	100305	30
19	Blende Bogie frame	100306	12
20	Teilsatz 4 Tender Parts set 4 tender	100307	10

