

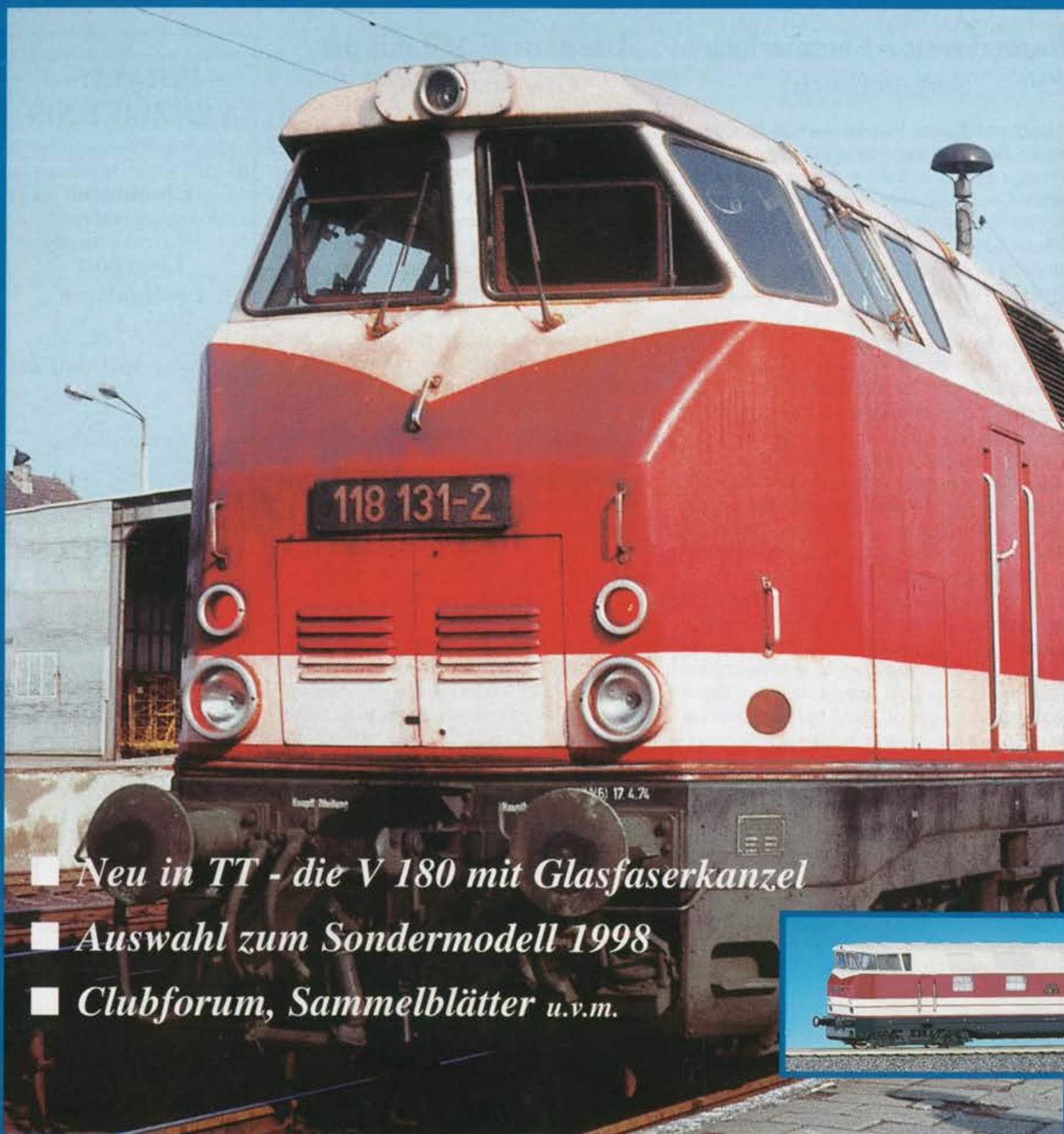


Club

Heft 2/98 • Preis 9,50 DM
Jahrgang 2

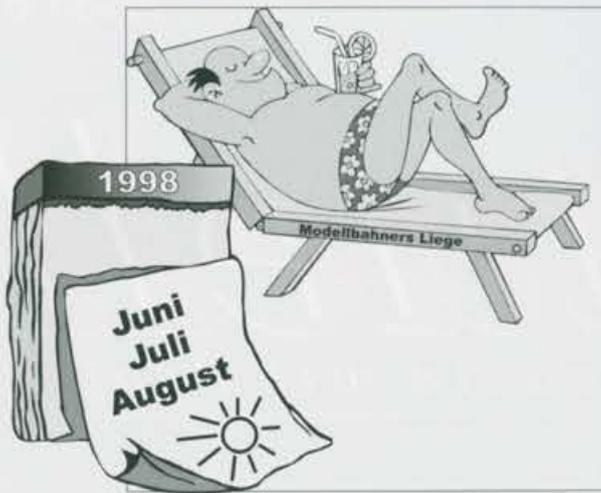
aktuell

TT-Clubmagazin mit Profil



- *Neu in TT - die V 180 mit Glasfaserkanzel*
- *Auswahl zum Sondermodell 1998*
- *Clubforum, Sammelblätter u.v.m.*





Sommerzeit = Sommerloch? Sommerhoch!

Mit Hartnäckigkeit fällt konstant ab Mai diese fünfte Jahreszeit über Modellbahnhersteller und Händler her. Aber was ist das eigentlich? Die schon Genannten sehen es ganz nüchtern an sinkenden Umsatzzahlen, die erst ab September wieder steigen.

Ruhe ist an des Modelleisenbahners Anlage eingezogen - er strebt allein oder in Familie zum Strand, zum Wandern ins Gebirge oder zum Gartenhäuschen. Erholung tut Not.

Sonne tanken für die Winter-Bastelabende muß ja auch mal sein. Clevere Händler versuchen ihn mit Sonderangeboten unterm Sonnenschirm hervorzulocken.

Vielleicht haben Sie Ihren Urlaub schon hinter sich, vielleicht lesen Sie diese Zeilen gerade gemütlich im Liegestuhl oder Sie haben das Ganze noch vor sich.

Dann gehen Sie doch einfach mal zu Ihrem Modellbahnfachhändler oder zu dem in Ihrem Urlaubsort und sehen nach, was der so hat, nicht nur an Neuigkeiten, sondern auch an Schnäppchen ...

Aber wenn Ihnen das alles zu anstrengend ist, bleiben Sie sitzen und nehmen Stift und Papier oder Ansichtskarte zur Hand und schreiben uns einfach, wie Sie Modelleisenbahners "Sommerloch" verbringen.

Die neue V 180 mit der Glasfaserkanzel

„Schiebermütze“ und „Starfighter“ so die liebevollen Bezeichnungen des Lokpersonals für die außergewöhnlichen Maschinen der V 180 aus der Lokschmiede des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg. Nachdem die beiden Prototypen V 180 001 und V 180 002, die als Erprobungsträger dienten, getestet waren, wurden die mit etlichen Verbesserungen ausgestatteten V180-III in Angriff genommen. Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1963 wurde die V 180 004 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Im gleichen Jahr erarbeiteten das Institut für Schienenfahrzeuge und das Zentralinstitut für industrielle Formgestaltung ein Designkonzept, das die Einsatzmöglichkeiten von Kunststoffen im Schienenfahrzeugbau überprüfen sollte und eine blendfreie Stirnfensterpartie zum Ziel hatte. Das Ergebnis dieser Arbeiten wurde zur Leipziger Frühjahrsmesse 1965 präsentiert. Die vom Hersteller als V 200 1001 bezeichnete Maschine, die später als V 180 059 bei der DR ihren Dienst tat, hatte ihre Stirnpartie aus glasfaserverstärktem Polyester erhalten und galt als modernes Fahrzeug. Die ursprünglich eingebauten, nach den Seiten hin gewölbten Fenster, mußten wegen Winddruckproblemen gegen gerade Fenster mit Stegen zur Versteifung ausgetauscht werden. So entstand die nun auch im TT-Modell nachgebildete charakteristische Front, die jedoch keinen Einzug in die Serienfertigung der V 180 fand. Die Gründe dafür sind vielschichtig und können im Buch „Die Baureihe V 180“ vom EK-Verlag nachvollzogen werden. Unser TT-Modell setzt den zwei Sonderlingen, die bis in die 80er Jahre verkehrten, ein Denkmal.

Beilage für Clubmitglieder:
4seitige Bedienungsanleitung der BR 52

IMPRESSUM

Herausgeber: TILLIG Modellbahnen GmbH & Co.KG, Promenade 1, 01855 Sebnitz
Redaktion: Liane Tillig, Karl-Ernst Krusche, Horst Peter Oelschlägel
Titelfoto: Vorbildfoto: R. Uhlmann, TT-Modell der V 180: Gnauck
Rücktitelfoto: Werkarchiv Tillig
 Modellaufnahme: Gnauck
Satz: Werbestudio Böstler
Druck: Lessing Druckerei
Heft-Nr.: 3

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben, Werkarchiv Tillig, Gnauck Neustadt/Sa.
 Nachdruck und Vervielfältigung nur mit schriftlicher Zustimmung der Redaktion.
 Alle Lieferterminangaben erfolgen ohne Gewähr. Redaktionsschluß: 20.06.1998

Made and printed in Germany

INHALTS- VERZEICHNIS

Clubforum
Seite 2 - 5

Leserpost
Leseranlagen
Seite 6 - 7

TT-Sammelblatt 4
Seite 8

Fanartikel
Seite 9

Sondermodell 1998
Coupons
Seite 10

TT-Historie
Reprint
Seite 11/12

Vorbild/Modell
Seite 13/14

Kleinanzeigen
Seite 15

News
Seite 16/17

Service Seite
Seite 18

Auktion
Seite 19

Liebe Clubmitglieder!

Herzlichen Dank für Ihre uns so zahlreich zugesandten Meinungen, Anregungen, Anlagenfotos und die wahre Flut von Wortmeldungen zum diesjährigen Sondermodell.

Wir erhielten per Post, Fax und auch über unsere Hotline sehr viele Wortmeldungen, die wir gewissenhaft registriert haben. Wie das Rennen um die vorderen Plätze ausging, erfahren Sie unter der Rubrik „Sondermodell 1998“. Bitte sehen Sie uns nach, daß wir nicht auf jede Zuschrift individuell eingehen konnten. Auf unseren Service-Seiten und im Clubforum werden wir nach und nach die am häufigsten geäußerten Wünsche, Probleme und Hinweise behandeln. Auch zu unserem Clubforum am Tag der offenen Tür haben Sie die Gelegenheit, Ihre Anliegen vorzutragen.

Eines jedoch vorab: die Zahl der Seiten unseres Magazins läßt sich leider noch nicht erhöhen. Das Clubteam arbeitet jedoch daran, diesem vielfach geäußerten Wunsch zu entsprechen.

Gern würden wir auch Ihre Anregung aufgreifen, die Zeitung so auszulegen, daß das Sammelblatt ohne Beschädigung der übrigen Seiten herausnehmbar ist. Das bedeutet jedoch die Platzierung des Sammelblattes in der Heftmitte. Gerade die Heftmitte mußte aber bisher für andere wichtige Abbildungen oder Reprints erhalten, die gegenüber dem Sammelblatt Vorrang hatten.

Wir bitten daher um Verständnis für die gewählte Heftaufteilung.

Informationen zum Tag der offenen Tür bei TILLIG-Modellbahnen

Wie bereits angekündigt stehen unsere Türen am 03. und 04.10.1998 für jedermann offen. Neben den allgemeinen Führungen im Werk und im Museum haben Sie als Clubmitglied die Möglichkeit, an folgenden Veranstaltungen teilzunehmen:

- Clubforum mit Vertretern der Geschäftsleitung
- Schnäppchen- und Raritätenauktion
- Workshop

Dazu ist es erforderlich, daß eine **Voranmeldung** erfolgt, die Sie unter Nutzung der Coupons auf Seite 10 vornehmen können.

Bitte haben Sie Verständnis, daß wir nur für die uns vorliegenden Anmeldungen die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen schaffen können. Ablauf und Qualität der einzelnen Programmpunkte sind ohne Voranmeldung nicht zu gewährleisten.

Parallel zu den Veranstaltungen des Clubs findet die **Eröffnung des Werksmuseums** statt, das ab dem 03.10.1998 der Öffentlichkeit zugänglich sein wird.

Ein Verkauf von Ersatzteilen und Finalartikeln wird durch ortsansässige Fachhändler abgesichert. Dort besteht u.a. auch die Möglichkeit, einen Club-Gründungswagen in der tschechischen Bedruckungsvariante zu erwerben.

ANREISE:

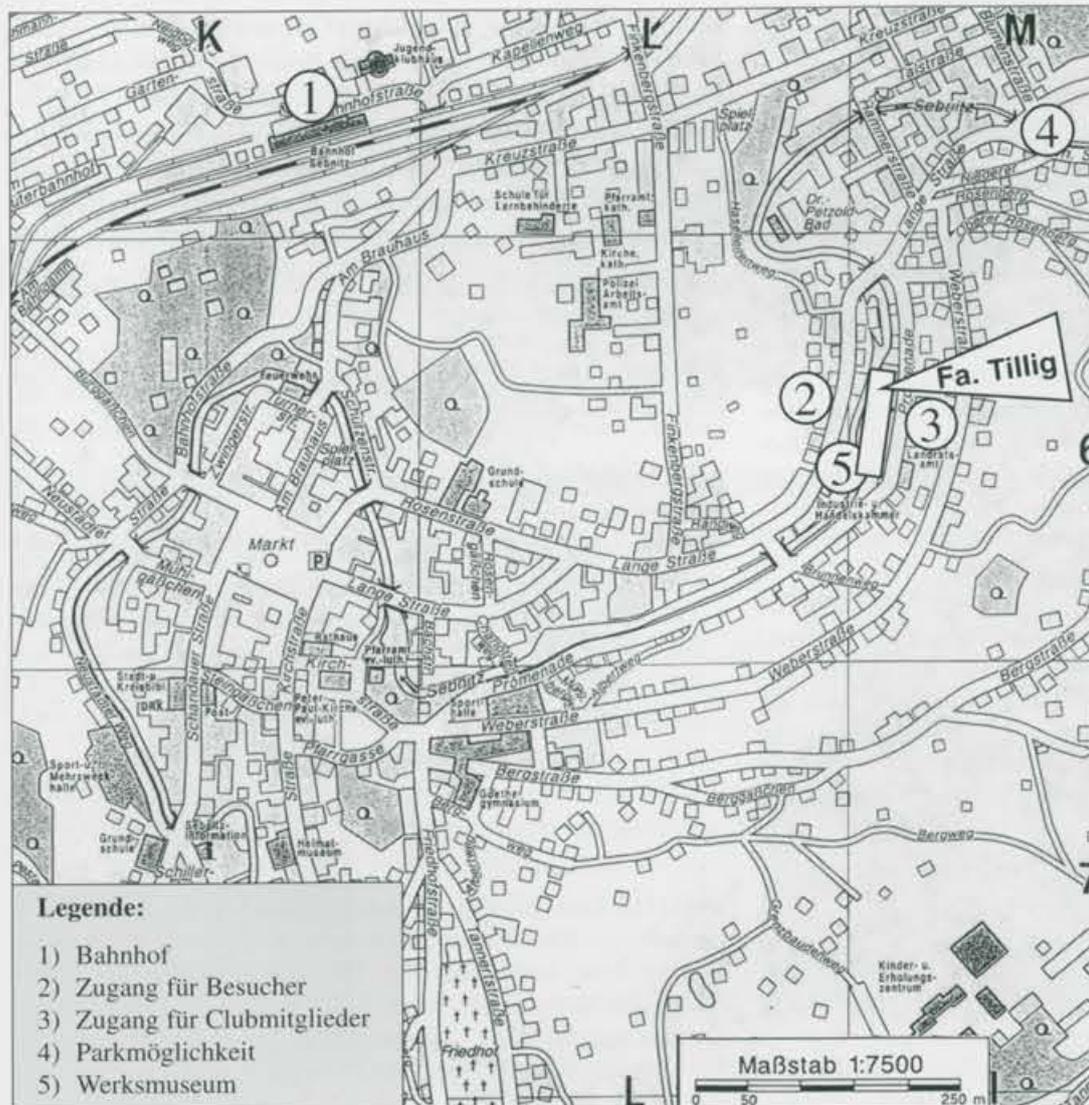
Sie erreichen Sebnitz am besten per Bahn. Ab Dresden verkehren die Regionalbahnen über Bad Schandau oder über Neustadt. Empfehlenswert ist die Strecke über Bad Schandau, da Sie neben den 7 Tunneln eine landschaftlich einzigartige Streckenführung aufweist.

Auch wenn Sie mit dem Kfz. anreisen, sollten Sie Ihren fahrbaren Untersatz spätestens in Bad Schandau abstellen, da die Parkmöglichkeiten in Sebnitz sehr begrenzt sind.

Clubmitglieder (und deren Angehörige) benutzen bitte den Zugang über die Promenade 1. ③

Alle anderen Besucher haben Zugang über die Lange Straße. ②

Genauere Infos zum Ablauf und zum Zeitpunkt der einzelnen Veranstaltungen erhalten Sie bei Ankunft im Werk. Das Programm für Clubmitglieder ist an beiden Tagen identisch.



Das Sondermodell 1998

Ganz knapp ging das Rennen um den diesjährigen Favoriten für das Club-Sondermodell aus. Kopf an Kopf lagen über lange Zeit die Vorschläge 1 (Säuretopfwagen) und 3 (Ladegutwagen mit H3A).

Per 31.05.1998 ergibt sich folgendes Endergebnis:

- Platz 1** mit 33,8 % der Zuschriften entfallen auf Vorschlag Nr.1 „Säuretopfwagen“
Platz 2 mit 33,1 % der Wortmeldungen erhielt Vorschlag Nr.3 „Ladegutwagen mit 2 LKW vom Typ H3A“
Platz 3 mit 9,3 % entfallen auf den Bierwagen „Hasseröder“

Mit deutlichem Abstand folgen dann die Wortmeldungen für die Vorschläge 4 – 6, auf die sich die restlichen 23,8 % aufteilen. Einige Zuschriften sollen das breite Spektrum an dieser Stelle widerspiegeln:

M. Kowalski schreibt uns: „Ich bin für den Bierwagen „Hasseröder“ (ersatzweise: Säuretopfwagen).“

R. Wegner meint: „Ich wäre für Vorschlag Nr. 3, aber H3A mit Pritsche und Plane, Sonderdruck mit Werbung in Epoche III oder IV. Weitere Vorschläge zu Nr. 6 DO 2000 mit Tillig-Graffiti oder Halberstädter mit Tillig-Graffiti.“

R. Kaufmann schließlich: „Auch wenn die Chance gering ist, für das Sondermodell 1998 schlage ich als Sachsen-Anhaltiner und Kenner der Marke die Nr. 2, den Bierwagen der Hasseröder Bierbrauerei in Wernigerode vor. Für meine Güterzüge wäre sicher auch der Säuretopfwagen mit Bremserbühne interessant, den stricke ich zur Not aber selber.“

Die eigenen Vorschläge der Clubmitglieder reichten vom Doppelstocksteuerwagen bis zum Güterwagen der Gattung G 10 mit hochliegendem Bremserhaus. Eine komplette Neukonstruktion ist als Club-Sondermodell nicht möglich, da die Kosten mit einer einmaligen Serie nicht gedeckt werden können.

Richtigstellung

Wütende Post erhielten wir von etlichen Clubmitgliedern, die sich gelinde ausgedrückt, veralbert vorkamen.

Im TT Kurier (Heft 5/98, Seite 25) war zu lesen, daß das diesjährige Sondermodell (ein blauer Bierwagen !) auf der Intermodellbau in Dortmund bereits übergeben wurde. Empfänger war der AKTT e.V., der inzwischen Mitglied im TT-Club ist. Wozu dann noch die Befragung der Clubmitglieder, wenn bereits alles entschieden ist? So der Tenor in den Zuschriften.

Hier handelt es sich aber eindeutig um eine Fehlinformation. Die Entscheidung zum diesjährigen Sondermodell haben die Clubmitglieder selbst herbeigeführt und niemand sonst. Bei dem auf der Abbildung im TT-Kurier gezeigten Modell handelt es sich um den Sonderwagen zur Messe in Dortmund, der im Fachhandel unter der Artikel-Nr. 14388 für jedermann zu haben ist.

Das außerordentlich knappe Abstimmungsergebnis hat uns veranlaßt, wie folgt zu verfahren:

- als Club-Sondermodelle 1998 werden zwei Modelle (Säuretopfwagen und H3A-Ladegutwagen) gefertigt
- Sie teilen uns Ihre persönliche Auswahl über die Coupons (Seite 10) mit. Den zweiten Wagen können Sie zum Preis von 39,50 DM erwerben.
- der Bierwagen „Hasseröder“ wird als reguläres Modell in den Handel kommen und ist für jedermann erhältlich



Schnappschuß auf dem Bahnhof Rudolstadt: T 334 als Werklok des Chemiefaserkombinates "Schwarza" mit Säuretopfwagen

Aufnahme: M. Schwindkowski

Auf diese Weise kommt nahezu jedes Clubmitglied (exakt 76,2 % derer, die sich zu Wort meldeten) in den Genuß „seines“ speziellen Wunschwagens. Die ursprünglich vorgesehene Bildung eines „epochereinen Clubzuges“ kann mit dieser Verfahrensweise weiter verfolgt werden.

Für die Bestellung Ihres Sondermodells nutzen Sie bitte den entsprechenden Vordruck auf der Seite 10!

Die Verfahrensweise ist identisch mit der im Jahre 1997. Das heißt, Sie bringen Ihre ausgefüllten Coupons zu einem Fachhändler Ihrer Wahl, der seinerseits die Bestellungen zusammenfaßt und an uns weiterleitet. Für den Fall, daß Sie keinen TT-Fachhändler in ihrer Nähe haben, nutzen Sie bitte die zentralen Anlaufpunkte, die im Heft 1/98 in der Tabelle auf Seite 4 veröffentlicht wurden. Dort sind auch die Auslandsvertretungen genannt, die Sie nutzen können, sofern Sie nicht in der BRD wohnen.

Spätester Termin für die Abgabe Ihrer Coupons im Fachhandel ist der 30.09.1998.

Die Auslieferung der Sondermodelle erfolgt im IV.Quartal über Ihren Fachhändler.

Ausführung der Sondermodelle

Säuretopfwagen

- Für die Holz-Stirnwand (zur Bremserbühne) wird eigens zu diesem Zweck eine Werkzeugüberarbeitung vorgenommen. Die z.Zt. vorhandenen Anpassungen an das Bremserhaus werden entfernt.
- Bremserbühne in filigraner, geätzter Metallausführung
- Epoche II-Bedruckung
- Speichenradsätze
- Säuretöpfe in einer anderen Farbgebung (graue Glasur)
- Wagenboden (Holzrostimitation) und Gitter als Kippsicherung für die Steinguttöpfe in dunkelbrauner Farbgebung

Der H3A-Ladegutwagen wird voraussichtlich auf Basis des zweiachsigen Plattformwagens hergestellt. Erstmals erhält dieser Waggon eine Lackierung der Holzbalkenimitation der Ladefläche. Die Halterungen für die LKW werden entsprechend dem Ladegut angepaßt. Die LKW werden eigens zu diesem Zweck in einer ansonsten nicht lieferbaren Farbgebung gefertigt.

- zum Wiederaufbau der Frauenkirche -

1000 Sondermodelle ausgeliefert

Am 28.05.1998 besuchte die Redaktion gemeinsam mit Frau Tillig die Baustelle der Frauenkirche in Dresden.

Anlaß war der in diesen Tagen ausgelieferte 1000. Sonderwagen mit der Nachbildung einer Kirchenglocke als Ladegut im TT-Maßstab. Im Preis jedes Modells sind 3,- DM Spendenanteil enthalten, die der Stiftung zum Wiederaufbau der Frauenkirche zugute kommen.

Baudirektor und Kirchenbaurat Herr Dipl.-Ing. Eberhardt Burger übernahm persönlich die Führung der Gäste aus Sebnitz bei einem kurzen Rundgang auf der Baustelle. Er informierte, daß durch die Anwendung einer veränderten Bautechnologie ein Bauvorsprung von ca. 4 Monaten erarbeitet werden konnte. Die ursprünglich an den vier Außentürmen montierten Turmdrehkräne wurden den Anforderungen an die Genauigkeit beim Setzen der Sandsteinblöcke nicht gerecht und deshalb durch eine mitwachsende Bauplattform ersetzt. Die Außenmauern, Innenmauern, Podeste und Treppenanlagen sind inzwischen auf ca. 16 m gewachsen. Nach Fertigstellung des Bauwerks mißt die Kirche dann wieder 93 m.

Die bereits fertiggestellte Unterkirche ist der Öffentlichkeit zugänglich und zum Schauplatz verschiedenster Konzerte und Veranstaltungen geworden.

Im Verlaufe der Begegnung überreichte Frau Tillig einen Scheck über 3000,- DM, der von Herrn Burger mit Worten des Dankes und der Freude entgegengenommen wurde. Gleichzeitig wurde besprochen, mit welchen Ideen das Bauvorhaben auch in der Zukunft unterstützt werden kann. An dieser Stelle gilt ein herzlicher Dank allen TT-Bahnern, die durch den Kauf der Sondermodelle das Projekt unterstützten und damit den hohen Spendenbeitrag ermöglicht haben.

Mit weiteren interessanten Modellen wird TILLIG Modellbahnen dieses einzigartige Dresdner Bauvorhaben auch in Zukunft fördern.



Öffnungszeiten der Unterkirche:

Führungen:

Montag - Freitag
10.⁰⁰ - 15.⁰⁰ Uhr stündlich
Samstag/Sonntag
10.⁰⁰ bis 15.⁴⁵ Uhr
1 ½ stündlich

Konzerte:

regelmäßig samstags
20.⁰⁰ Uhr
gelegentlich auch am
Freitag und am Sonntag

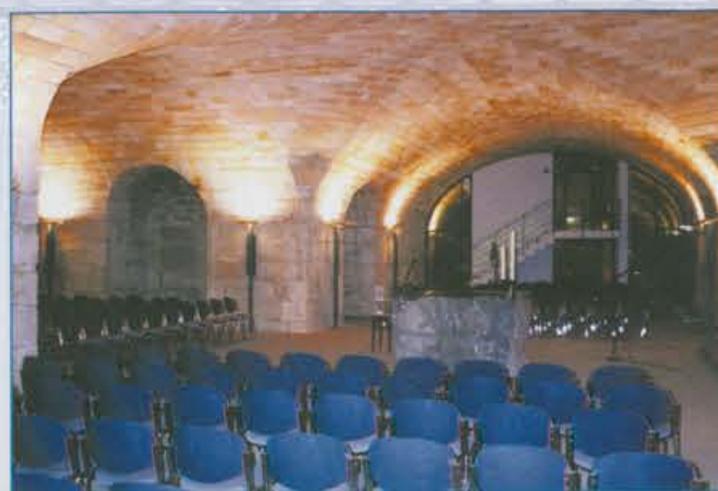


Bild oben: Die vollständig eingehauste Kirche inmitten des Dresdner Zentrums

Bild Mitte: Frau Tillig übergibt den Spendenbeitrag an den Baudirektor, Herrn Burger

Bild unten rechts: Die bereits fertiggestellten Gewölbe der Unterkirche

Fotos: Tillig-Werfoto, Oelschlägel



Telefonauskunft und Kartenreservierung
unter Dresden Tel. (03 51) 4 98 11 32

Beitragszahlung 1998

Die meisten unserer Clubmitglieder haben inzwischen Ihren Clubbeitrag beglichen. Zur Erinnerung: Stichtag war der 31.03.1998.

Wir möchten an dieser Stelle folgende Clubmitglieder erinnern:

60, 64, 161, 186, 213, 219, 234, 236, 242, 291, 316, 350, 384, 410, 446, 465, 499, 513, 530, 534, 541, 535, 586, 619, 675, 654, 680, 683, 691, 708, 714, 740, 741, 785, 818, 832, 892, 902, 971, 973, 974, 975, 989, 993, 1081, 1089, 1103, 1142, 1150, 1151, 1174, 1181, 1257, 1258, 1311, 1313, 1355, 1375, 1389, 1410, 1419, 1429, 1441, 1451, 1458.

Wir geben Ihnen Gelegenheit, Ihren Jahresbeitrag in Höhe von 93,- DM noch bis zum 31.07.1998 zu begleichen. Falls dies nicht erfolgt, können keine weiteren Clubleistungen in Anspruch genommen werden und Ihre Clubmitgliedschaft erlischt.

Treffen mit tschechischen Clubmitgliedern

Am 14.03.1998 fand auf Anregung der tschechischen Handelsvertretung RT-Hobby ein Seminar mit tschechischen Clubmitgliedern statt. Treffpunkt war die Kleinstadt Kolin, ca. eine Autostunde von Prag entfernt. Nach dem herzlichen Empfang, den uns die tschechischen Clubmitglieder bereiteten, nahmen die Herren Tverdy und Tillig Stellung zu den Zielen, Leistungen und Aufgaben des TT-Clubs. Im anschließenden offenen Rundtischgespräch wurde deutlich, daß auch für die tschechischen Clubmitglieder die Informationsmöglichkeiten und die Exklusivität der Club-Modelle im Vordergrund stehen. Diskutiert wurde auch die Frage, wie man tschechische Modelle so fertigen kann, daß sie preislich einem breiten Interessentenkreis zugänglich werden. Die ersten Schritte sind diesbezüglich schon angelaufen. Wichtig für alle Beteiligten war außerdem, daß eine Lösung gefunden werden konnte, die sicherstellt, daß das Clubmagazin in die tschechische Sprache übersetzt wird.

Bei der Wahl zum diesjährigen Club-Sondermodell votierten unsere tschechischen Clubmitglieder wie folgt:

Vorschlag 1 = 22,0%	Vorschlag 2 = 4,9%
Vorschlag 3 = 46,3%	Vorschlag 4 = 19,5%
Vorschlag 5 = 0	Vorschlag 6 = 7,3%

Das Votum ging in vollem Umfang in die Gesamtwertung ein. Übergeben wurden die diesjährigen Neuheitenblätter und der noch unvollständige Andruck des Clubmagazins als Vorabinformation. Vereinbart wurde, daß ein weiteres Treffen unweit der deutsch-tschechischen Grenze am **05.07.1998** in Usti n.L. vorbereitet wird und bei dem die Möglichkeit gegeben ist, am **06.07.1998** das Werk in Sebnitz zu besuchen.



Leserpost/Leseranlagen

Zuschrift von Herrn U. Thörmer:

... Vor einigen Tagen habe ich mir auf das Heck meines Autos einen 22 cm breiten Schriftzug geklebt.

MODELLEISENBAHNER MITGLIED IM TT CLUB

Vielleicht möchten andere Clubmitglieder auch solch einen Aufkleber in dieser oder einer anderen Variante für ihren fahrbaren Untersatz. Ich wäre dafür, diesen Vorschlag in der nächsten Ausgabe unserer Clubzeitschrift zu veröffentlichen. Die Mitglieder könnten dann ihre Meinung dazu schreiben, ob sie die Idee für gut halten oder nicht. Mein Schriftzug entstand in unserer Werbeabteilung. Dieser Aufkleber könnte natürlich auch ganz anders aussehen - Größe, Form, Farbe, Logo - es ist vieles möglich. Sollte mein Vorschlag auf allgemeine Zustimmung treffen, würde ich mich sehr freuen. Der damit verbundene Werbeeffekt für unseren Club ist natürlich "rein zufällig".

Anmerkung der Redaktion:

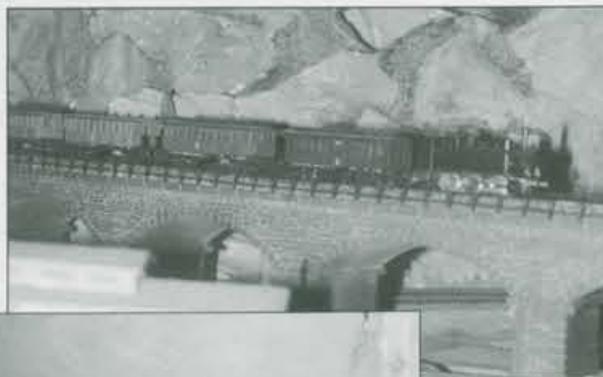
Gern greifen wir die Idee von Herrn Thörmer auf und bitten Sie um Ihre Meinung. Die Herstellung von Autoaufklebern kann von uns kurzfristig realisiert werden.

Zuschrift von A. Weber:

... Ihrem Aufruf im letzten Clubmagazin folgend übersende ich Ihnen einige Fotos meiner 13 m² großen Anlage. Baubeginn war 1991, und bis heute sind auf Grund meiner geringen Freizeit nur Teile fertiggestellt. Einige schöne Fotostandorte sind aber schon vorhanden. z.B. handgravierte Steinbogenbrücke mit Eigenbau BR 89.



Anlagenfotos: A. Weber



Leserzuschrift von B. Merkel: ...warum die umständliche Verfahrensweise bei der Zusendung des Sondermodells? Es wäre doch einfacher, das Sondermodell direkt an das Mitglied zu verschicken, auch ohne Coupons, wie beim AKTT ...

Antwort der Redaktion: Grundsätzlich soll durch die jetzige Verfahrensweise die Einbeziehung des TT-Fachhandels gewährleistet werden. Würden wir so verfahren, wie es Herr Merkel vorschlägt, würden wir eine der Zielstellungen, die mit der Clubarbeit verbunden sind, untergraben.

Leseranlage von O. Bräuer aus Jöhstadt:

... nun kann ich Ihnen die gewünschten Bilder und den Gleisplan zu senden. Ich hoffe, daß meine Bilder Ihren Wünschen entsprechen, denn es ist gar nicht so einfach Anlagenfotos zu erstellen.

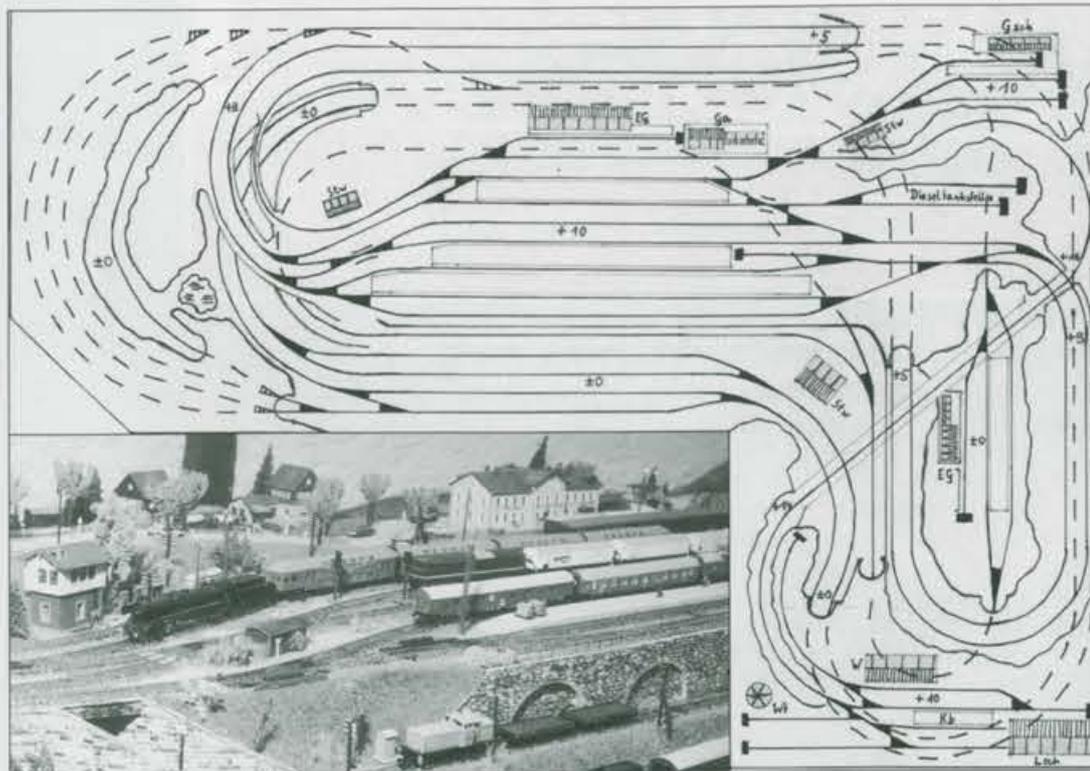
Wie Ich Ihnen bereits mitteilte, begann ich schon 1964 meine erste Anlage aufzubauen. Bis zur heutigen Anlage waren es insgesamt vier Anlagen. Nach der Wende, im Jahr 1992, begann ich mit dem Ausbau einer Bodenkammer. Ich entschied mich für die TT-Spur, da ich noch viel rollendes Material aus früheren Jahren hatte und die Firma Tillig die TT-Produktion aufgriff. Im Januar 1993 begann ich dann, zusammen mit meinem Sohn, mit dem Bau der Anlage, die ich bis zum Jahr 1997 fertigstellte. Zum Ersten angelehnt an die zuletzt gebaute Anlage und zum Zweiten aus der Phantasie heraus entstand die neue Anla-



Anlagenfotos: O. Bräuer

ge. Der Grundaufbau ist ein Rahmengerüst auf Rollen. Die Trassen sind auf 8 mm starkem Sperrholz verlegt. Der Durchgangsbahnhof steht im Mittelpunkt der Anlage und liegt auf einer Höhe von 10 cm. Von ihm gehen die zweigleisige Hauptstrecke und die eingleisige Nebenstrecke ab. Ebenfalls vom Bahnhof aus führt eine Trasse über eine 120 cm lange Brücke in ein kleines BW. Unter der Brücke befindet sich ein Haltepunkt der Nebenbahn. Da ich mehr Wert auf Fahrbetrieb legte, kam die Landschaftsgestaltung etwas zu kurz. Bei der Gestaltung der Landschaft hielt ich mich dennoch an das Vorbild der Natur und gestaltete eine Mittelgebirgslandschaft. Die Anlage war zuerst für meinen Sohn zum Handbetrieb gebaut. Im Laufe der Zeit wurde sie automatisiert, so daß heute ein vollautomatischer Betrieb mit acht Zügen möglich ist. Es ist aber auch alles von Hand steuerbar. Die Automatik wird durch 29 Relais gesteuert. Auf der Hauptstrecke blocken sich die Züge, wie bei der Bahn, automatisch weiter. Im Bahnhof schalten sie sich ihre Fahrstraße selbst. Auf der Nebenbahn wurde eine Pendelautomatik zwischen dem Hauptbahnhof und dem Haltepunkt eingerichtet. Zudem wird die Kehrschleife der Nebenbahn auch automatisch gesteuert. Mit dieser Automatik versuchte ich, den Betrieb abwechslungsreich und realistisch zu gestalten.

Gleisplanzeichnung: O. Bräuer



- Technische Daten -

Anlagengröße: 3,75 x 2,10 m

Bauzeit: 4 Jahre

Motiv: 2gleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn im Mittelgebirge der Epochen III bis IV

Steuerung: Handbetrieb/automatisch (29 Relais)

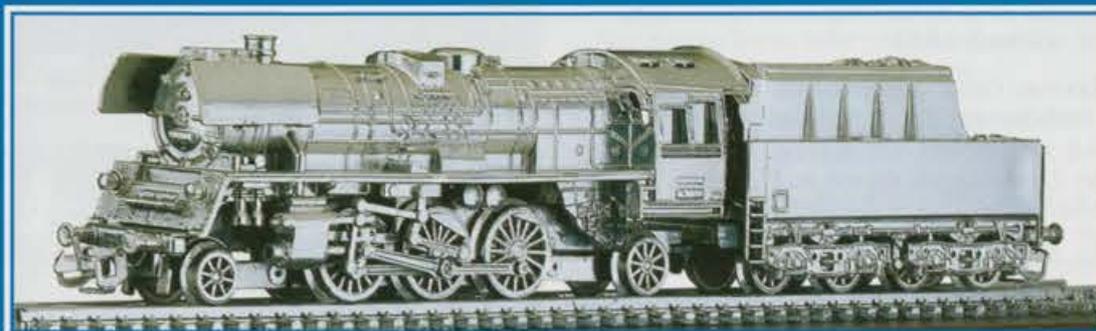
Gleise: ca. 70 m Modellgleis, 42 Weichen, 3 DKW

Rollendes Material: 9 x Dampf, 19 x Diesel, 1 x Triebwagen, 126 Güterwagen, 62 Personenwagen

Landschaftszubehör: Bäume von Heki/Busch, Gebäude und Geländematten von Auhagen/Noch



TT-Sammelblatt Nr. 4 - BR 23.10 Werbemodelle



**Werbemodell der BR 23.10 der Deutschen Reichsbahn,
silber bedampft auf Holzsockel**

Katalognummer: ohne



**Werbemodell der BR 23.10 der Deutschen Reichsbahn,
glasklare Plastikausführung (Tenderoberteil verlustig)**

Katalognummer: ohne



**Werbemodell der BR 23.10 der Deutschen Reichsbahn,
kupferfarben bedampft auf Holzsockel**

anlässlich der Einweihung der Produktionsgebäude in der Storkower Straße in Berlin

Werbemodelle – bei Zeuke & Wegwerth von jeher groß geschrieben und zu Anlässen verschiedenster Art herausgebracht. Im Bild zeigen wir Ihnen hier die nicht in den freien Verkauf gelangten Werbemodelle der BR 23.

Während die sog. Silberlinge des öfteren verschenkt wurden, sind die Modelle aus glasklarem PVC nur zum Beginn einer Serie entstanden. Die Legende berichtet, daß das Fließverhalten der Kunststoffe anhand der durchsichtigen Einzelteile besser nachzuvollziehen war und nur vor Serienbeginn üblich war. Teilweise wurden dem glasklaren Material auch rote Farbpartikel beigemischt, was die Fließlinien noch deutlicher sichtbar machte. Die Verbreitung der durchsichtigen Loks dürfte sich daher auf nur wenige Betriebsangehörige beschränken.

Die kupferfarbene Sockellok haben wir Ihnen in unsrem Beitrag zur TT-Historie (siehe Heft 1/98, Seite 6) bereits vorgestellt. Da sie zu den ausgesprochenen TT-Raritäten zählt, möchten wir die Farbbildung an dieser Stelle nachholen.

Querverweis: Siehe auch TT-Sammelblatt Nr. 1 und 2

Anmeldecoupon zum Tag der offenen Tür

Nur für Clubmitglieder

Anmeldeschluß ist der 31.08.1998

- Ich besuche Sie am Sonnabend, dem 03.10.1998 (vorrangig für Clubmitglieder bis zur Mitglieds-Nr. 00750)
 - Ich besuche Sie am Sonntag, dem 04.10.1998 (vorrangig für Clubmitglieder ab der Mitglieds-Nr. 00751)
 - Ich komme allein
- Wir sind insgesamt Personen incl. Kinder

- Ich nehme an der Schnäppchen- und Raritätenauktion des Clubs teil
- Ich nehme am Workshop "Endmontage V 180, 6achs., neue Betriebs-Nr." teil (Unkostenbeitrag 149,- DM)
- Ich habe Interesse an einer ermäßigten Eintrittskarte für die Messen: "Modell und Hobby" in Leipzig vom 15.10.-18.10
- "Modellbahn" in Köln vom 18.11.-23.11.

Meine Clubmitgliedsnummer



Datum
Unterschrift

Unteren Teil abtrennen, ausfüllen, Wunschmodell ankreuzen und bis zum 30.09.1998 beim Fachhändler abgeben! Teil 3 als Quittung einbehalten und bei Abholung vorlegen!

TT-Club Sondermodell 1998

(im Clubbeitrag enthalten)

- Säuretopfwagen oder
- H3A-Ladegutwagen

Clubmitglieds-Nr.:

Name:

TT-Club Sondermodell 1998

(im Clubbeitrag enthalten)

- Säuretopfwagen oder
- H3A-Ladegutwagen

Clubmitglieds-Nr.:

Name:

TT-Club Sondermodell 1998

(im Clubbeitrag enthalten)

- Säuretopfwagen oder
- H3A-Ladegutwagen

Clubmitglieds-Nr.:

Name:

Anforderungsschein

Teil 1 an TT-Club

an Fa. Tillig am

Datum:

Händler-Kunden-Nr.:

Stempel/Unterschrift

Gutschein

Teil 2 für TT-Fachhändler

an Fa. Tillig am

Datum:

Gutschein

Teil 3 für TT-Clubmitglied

abgegeben bei Fachhändler:

Datum:

Stempel/Unterschrift

TT-Club Exklusivmodell 1998

(zum Preis von 39,95 DM)

- Säuretopfwagen oder
- H3A-Ladegutwagen

Clubmitglieds-Nr.:

Name:

TT-Club Exklusivmodell 1998

(zum Preis von 39,95 DM)

- Säuretopfwagen oder
- H3A-Ladegutwagen

Clubmitglieds-Nr.:

Name:

TT-Club Exklusivmodell 1998

(zum Preis von 39,95 DM)

- Säuretopfwagen oder
- H3A-Ladegutwagen

Clubmitglieds-Nr.:

Name:

Anforderungsschein

Teil 1 an TT-Club

an Fa. Tillig am

Datum:

Händler-Kunden-Nr.:

Gutschein

Teil 2 für TT-Fachhändler

an Fa. Tillig am

Datum:

Gutschein

Teil 3 für TT-Clubmitglied

abgegeben bei Fachhändler:

Datum:

Stempel/Unterschrift

Bringen Sie Farbe in Ihre Modell-Landschaft!

Ganz gleich, ob Sie in der Epoche II oder IV fahren - hier finden Sie die passenden Werbeaufschriften für Ihre TT-Gebäude. Maßstabgerecht verkleinert und gealtert.

Epoche II

Epoche III

Epoche IV

Epoche V



Unser Vorbild für die TT-Werbeflächen in Sebnitz - die südliche Giebelseite des Hauses in der Langen Str. Nr. 52

Aufnahme: K. E. Krusche

Reprint des ersten TT-Werbeblattes aus dem Hause Zeuke in Originalgröße. Der Vierseiter wurde zur Leipziger Frühjahrsmesse 1957 ausgegeben. Das Original wurde uns zu diesem Zweck geliehen. Herzlichen Dank im Namen aller Clubmitglieder!



grösste leistung auf kleinstem raum

1:120

Aus dem I. Abschnitt des Fertigungsprogramms
(3. Quartal 1957 bis 3. Quartal 1958)

Triebfahrzeuge

- Güterzug Tenderlokomotive, vierachsrig (Baureihe 81)
- Personenzuglokomotive, fünfachsrig mit vierachsrigem Schleppender (Baureihe 23)
- Diesellokomotive V 200, vierachsrig
- Schwere Güterzuglokomotive, sechsachsrig mit vierachsrigem Schleppender (Baureihe 50⁴⁹)

Wagen

- Verschiedene offene und gedeckte Güterwagen, Kesselwagen, Spezialgüterwagen, Personenwagen, Packwagen, Schnellzugwagen, Schnellzuggepäckwagen

Gleismaterial

- Ganze Schienen und Teilschienen für Parallelschienenkreise und Erweiterungen, gleichschenklige Weichen 22,5° für Hand- und elektromagnetischen Betrieb, Kreuzungen, elektromagnetische Entkopplungsschienen

Reichhaltiges Zubehör

- Regeltransformatoren, Stell- und Schaltpläne, für größere Anlagen
- Zusatzstrahler für Licht und elektromagnetische Artikel, elektromagnetisches Signal mit Zugbeeinflussung, Signale verschiedener Art, Lampen, Schranken, Prellböcke, Gebäude

Komplette Anlagen

- Güterzüge, Personenzüge, Schnellzüge, modern verpackt, in verschiedenen Zusammenstellungen und Preislagen

Bei Kleinanlagen auch Batteriebetrieb möglich, daher geringe Anschaffungskosten für die Erstausstattung



Hersteller: Zeuke & Wegwerth, Kom.-Ges., Berlin-Köpenick

TT

Alle Wege

in der Entwicklung des Modell-eisenbahnwesens führen zur

TT-Spur



Hier noch eine kleine Auswahl zur individuellen Dekoration Ihrer Modell-Landschaft.



Die internationale Spurweite TT (12 mm) jetzt auch in der Deutschen Demokratischen Republik.

Für den praktischen Spielbetrieb der Kinder haben sich Zeuke-Bahnen der Größe D am besten bewährt. Die D-Spurbahn ist und bleibt das geeignetste Mittel, die Kinder der verschiedenen Altersstufen spielend und schrittweise an die mannigfaltigsten technischen Probleme heranzuführen. Zeuke-Uhrwerkbahnen, Zeuke-Batteriebahnen und elektrische Zeuke-Bahnen werden für diesen Zweck bevorzugt gekauft und erweisen sich großer Beliebtheit. Im Hinblick auf diese großen Erfolge wurde die Fabrik für Zeuke-Bahnen von seiten der Modellbahn-Freunde und von ausserordentlich Interessierten immerwieder zur Fertigung von Modellbahnen auch einer kleineren Spurweite aufgefordert, die einen anderen zusätzlichen Abnehmerkreis anspricht und den verwöhntesten Ansprüchen auch der erwachsenen Modellbahner Rechnung trägt.

Es wurden alle Voraussetzungen für eine starke Kapazitätserweiterung und eine neue zusätzliche Produktion dieser Art geschaffen. Um sich in der Entwicklung des Modellbahnwesens dem neuesten internationalen Stand anzupassen, galt es, inzwischen überholte Entwicklungsstufen zu überspringen und die Konstruktion und Fertigung der Spurweite TT aufzunehmen.

Auf dem Weltmarkt tritt diese Spurweite, nachdem die bei Neuerungen zunächst üblichen Vorurteile überwunden sind, ihren Siegeszug an. Fast alle Forderungen der ernsthaften Modellbahner können bei dieser Baugröße erfüllt werden. Auf engstem Raum, ja wirklich beinahe auf einem Tisch, kann man auch größere Anlagen aufbauen. Die Fahrzeuge haben immer noch ein ansprechendes Format und können durch die Fertigkeit der modernen Fertigungstechnik bis in die Details nachgebildet werden. In enger Zusammenarbeit mit erfahrenen Modellbahn-Freunden und Eisenbahn-Fachleuten entsteht so eine neue, bemerkenswerte Modellbahn-Produktion in der Baugröße TT , die höchsten Anforderungen des In- und Auslandes gerecht wird.

Zeuke TT Bahnen

- Modellbahnen im Maßstab 1:120
- Geringster Platzbedarf
- Ausgereifte und zuverlässige Konstruktionen
- Berücksichtigung der Normen Europäischer Modellbahnen
- Vorbildliche Fahr- und Funktionssicherheit
- Größte Modelltreue
- International bewährtes Zweischiensystem
- Fahrbetrieb mit Gleichstrom 3 bis 6 Volt
- Vernickelte Stahlprofile auf Schwellenband
- Parallel-Schienekreise 572 und 660 mm Durchmesser
- Enorme Zugkraft
- Leicht auswechselbarer Perma-Kleinstmotor
- Einheitsmotor für alle Triebfahrzeuge verwendbar
- Automatische Potentkupplung
- Moderne Formgebung der Schaltgeräte
- Ideale Einknopfbedienung
- Erweiterungsmöglichkeiten bis zu Großanlagen
- Ein berliner Hobby-Erzeugnis für hohe Ansprüche



die modellbahn unserer zeit

Die Halberstädter Nahverkehrswagen mit Mitteleinstieg im Vorbild und als TT-Modell



Halberstädter Mitteleinstiegwagen in der grün/elfenbeinfarbenen Lackierung, aufgenommen am 21.12.1995 im Bahnhof Heidenau

Vorbildfoto: K.H. Brust

Die großen traditionsreichen Waggonbauersteller der DDR (Ammendorf, Niesky, Bautzen, Görlitz, Dessau) exportierten ihre Produkte ab Ende der 60er Jahre fast ausnahmslos. Hauptabnehmer waren die Sowjetunion, China und die übrigen Länder des RGW. Der Bedarf des Binnenmarktes konnte in diesen Betrieben nicht untergebracht werden.

Daher ließ die Deutsche Reichsbahn ihren Bedarf an modernen Schnellzugwagen im Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt bauen. Halberstadt war zunächst als Schmiede für Reko-Kessel, Hülsenpuffer sowie ab 1964 für die Rekonstruktion und den Neubau der 3- und 4achsigen Reko-Wagen in Erscheinung getreten. Nach Umbauten im Werk und konstruktiven Vorarbeiten des Waggonbau Bautzen konnten im Jahre 1977 die ersten 26,4m – Wagen hergestellt werden. Die Hauptabmessungen entstammen RIC-Standards, denen man sich auch in der DDR verpflichtet fühlte und die in ihrem Pendant, den OSShD, in ähnlicher Form ihren Niederschlag fanden.

RIC ist die Abkürzung für „Regolamento Internazionale Carrozi“ zu deutsch „Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Personenwagen im internationalen Verkehr“, OSShD ist die russische Abkürzung mit gleichem Inhalt.



Stirnmansichten der Ursprungsausführung (links) und der Umbauausführung (rechts) im TT-Modell

Tillig-Werkfoto, Gnauck

Die sog. „langen Halberstädter“ gliedern sich in 2 grundsätzliche Familien:

- Wagen mit Seitengang für den Fernverkehr (Typenbezeichnung: Am, ABm, Bm, BDmsb)
- Wagen mit Mittelgang für den Nahverkehr (Bmh)

Auffälligstes äußerliches Unterscheidungsmerkmal zwischen beiden Familien sind die Anordnung und die Ausführung der Einstiege. Während die Fernverkehrswagen ihren Einstieg an den Wagenenden haben, besitzen die Wagen für den Nahverkehr 4 Doppeltüreinstiege, die als Drehfalttüren ausgelegt sind. Sie wurden so dimensioniert und im Wagenkasten angeordnet, daß sie den Fahrgastströmen und den kürzeren Verweilzeiten im Nahverkehr besser entsprechen, als das bei den Fernverkehrswagen üblich und erforderlich ist.

Von den Schnellzugwagen mit Seitengang wurden im Zeitraum 1978 – 1991 insgesamt 1465 Stück beschafft. Die Mitteleinstiegswagen wurden von 1978 – 1983 gebaut und umfassen insgesamt 1279 Exemplare. Damit wird auch für den Außenstehenden deutlich, daß das RAW Halberstadt schon ab den 60er Jahren den Status eines achtbaren Waggonbauerstellers eingenommen hatte.

Vorbild für unser TT-Modell waren die Nahverkehrswagen mit Mitteleinstieg, die anfänglich im Fernverkehr zum Einsatz kamen und im Personennahverkehr noch heute im Einsatz stehen. Damit sind variabelere Möglichkeiten im Modellfahrbetrieb gegeben, als bei den Fernverkehrswagen mit Seitengang.

Sie verdanken ihre Entstehung konstruktiven Arbeiten der Versuchsanstalt Delitzsch in Zusammenarbeit mit dem RAW Halberstadt.

Technische Daten:

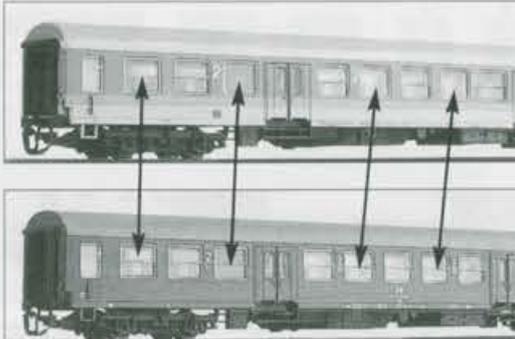
- LüP 26,4 m
- Drehzapfenabstand 19 m
- Drehgestellachstand 2,5 m
- Drehgestellbauart: Görlitz V
- Breite 2,825 m
- Höhe 4,05 m
- Sitzplätze: 88
- 2 WC an den Wagenenden
- Höchstgeschwindigkeit 140 km/h

Die Farbgebung war ursprünglich grün für den Nahverkehr bei der DR, ab 1982 grün/beige für den Fernverkehr bei der DR. Ab 1991 wurden die Wagen auch im ursprünglichen DB-Regionalbahnfarbkonzept lackiert.

Seit 1991 werden die Wagen u.a. im RAW Potsdam und Delitzsch umgebaut. Sie erhalten neben einer zeitgemäßen Inneneinrichtung neue Fenster nach DB-Bauart, die teilweise feststehend sind. Eine Toilette wurde entfernt, die Heizung auf Einspannungsbetrieb reduziert. Durch den Umbau mutierten die Wagen zu Byu438 und ABy408, wenn sie Abteile der ersten und zweiten Klasse beherbergen.

In unserem TT-Modell, das 1996 in die Serie überführt wurde,

Die TT-Modelle in der Umbauausführung (Bild oben) und in der Ursprungsausführung (Bild unten). Deutlich sind die geänderten Fensterpartien zu erkennen.



Fotos: R. Albrecht

konnten die charakteristischen Züge des Vorbilds vortrefflich nachgebildet werden. Die schon bei Zeuke übliche, unbedingte Maßstäblichkeit in Bezug auf die Länge der Wagen, wurde auch bei diesem Modell umgesetzt. Die damit verbundenen Anforderungen an die Güte des verlegten Gleises und an die Einhaltung des Lichtraumprofils (nach NEM 103) sind jedoch unabdingbare Voraussetzung für einen reibungslosen Zugbetrieb.

Die eingebaute Kinematik, die Gravuren an den sichtbaren Bauteilen, die saubere Verarbeitung und das zeitgemäße Finish sorgen in Verbindung mit einer lupenreinen Optik für ein TT-Modell, das auch verwöhntesten Ansprüchen gerecht wird.

Mit den nunmehr lieferbaren Varianten stellt Tillig eine breite Palette zur Auswahl, die den entsprechenden Vorbildern in ihrer zeitlichen Einordnung entspricht.

So sind inzwischen die Farbvarianten der DR (grün, grün/elfenbein) und auch die Regio-Typen der DR und die der DB-AG lieferbar.

Neben der neuen Farbgebung und Beschriftung wurden auch alle übrigen relevanten Veränderungen bis ins Detail nachgebildet. Die Umbauten zu den City-Bahn-Wagen erforderten auch im Modell völlig neue Stirnseiten (und damit neue Werkzeugeinsätze) und neue Fenster (ohne Stege).

Die Kurzlebigkeit der DB-Farb- und Gestaltungskonzepte wird uns auch in Zukunft noch zahlreiche Varianten dieser weitverbreiteten Wagengattung bescheren ...



Stirnsicht an einem Umbauwagen, der Platz für die konstruktiven Arbeiten im Hause TILLIG.

Vorbildfoto: W. Seewald

Zum Stand und zur Weiterentwicklung der TT-Systemkupplung

(Fortsetzung aus Heft 1/98)

Dem in der Modellbahnbranche einsetzenden Trend zu kurzgekuppelten Fahrzeugen folgend, wurden seit 1988 auch bei den TT-Bahnen entsprechende Versuche unternommen. Nach etlichen Entwicklungsstufen und unterschiedlichen Bauformen gipfelten die Bemühungen schließlich im vorigen Jahr in der **NEM 358**. Diese **TT-Norm** basiert auf der N-Norm NEM 355, die im wesentlichen die herausragenden technischen Entwicklungsarbeiten der Fa. Fleischmann beinhaltet. Im konstruktiven Dialog mit der Fa. Fleischmann, die letztlich zu einer lizenzierten Fertigung im Unternehmen TILLIG führten, konnte die N-Kupplungsaufnahme mit veränderten Einbaubedingungen auch für TT-Modelle nutzbar gemacht werden. Die ersten Wagen, die die neuartige Kupplungsaufnahme erhielten, waren die überarbeiteten 3-achsigen Rekowagen, es folgte der Halberstädter Mitteleinstiegwagen. Nach und nach erhalten alle TILLIG-Wagenmodelle diese nun auch in der TT-Spur genormte Kupplungsaufnahme. Wenn der durch die TT-Standardkupplung bedingte größere Fahrzeugabstand nicht stört, kann auf den Austausch der Kupplungen verzichtet werden. Durch den Einsatz des **N-Profi-Kupplungskopfes** der Fa. Fleischmann (Fleischmann - Art.-Nr. 9545) wird ein Kurzkupplungsbetrieb mit automatischer Kupplung (Einkuppeln, Fernentkuppeln auf den TT-Entkuppelungsgleisen Art.-Nr. 06710, 06720, 83201) ermöglicht.

Eine gewisse Alternative zu den automatischen Kupplungsköpfen stellt die den neuen Wagen beiliegende **starre Kupplungsdeichsel** dar. Damit lassen sich Personenzug- und Güterzugverbände kuppeln, die beim Fahrbetrieb **nicht** getrennt werden sollen. Hier fehlt jedoch die automatische Kupplungsfunktion.

Die **N-Standard-Kupplung** paßt zwar auch in die genormte Kupplungsaufnahme, besitzt aber etliche Nachteile, die einem Einsatz in TT entgegenstehen. Die N-Standard-Kupplung ist besonders empfindlich gegen Höhenunterschiede im Gleisverlauf. Aufgrund der bei TT-Modellen auftretenden höheren Zugkräfte, kommt es sehr schnell zu **Zugtrennungen**, da bereits bei geringen Gleisunebenheiten der Zugkraftverlauf ein Aufklappen der Köpfe bewirkt. Auf TT-Entkuppelungsgleisen ist ein Entkuppeln nicht möglich, da nur eine der beiden im Eingriff stehenden Kupplungen angehoben werden darf.

Während die NEM-gerechte Kupplungsaufnahme bei den neuen und technisch überarbeiteten Wagenmodellen bereits verwendet wird, ist es bei den Lokomotiven aus verschiedenen technischen Gründen bisher noch nicht der Fall. So muß zwischen den bisher lieferbaren **Lokomotiven und dem ersten Wagen** weiterhin die TT-Standard-Kupplung zum Einsatz kommen.

Eine **Alternative** bietet sich bei den Loks mit der kastenförmigen Kupplungsaufnahme an (BR 01, BR 119, E 44, BR 250, BR 243). Hier gibt es von der Fa. Fleischmann unter der Art.-Nr. 9572 und 9573 **Adapter**, in die ein N-Profi-Kupplungskopf (Art.-Nr. 9570) paßt. Entsprechend den auf der Anlage vorhandenen Mindestabständen ist der kurze Adapter 9572 oder der lange Adapter 9573 in die kastenförmige TT-Kupplungsaufnahme einzusetzen. Damit lassen sich zwischen dem Triebfahrzeug und dem ersten Wagen automatisch arbeitende Kupplungsköpfe einsetzen. Der Abstand zwischen Lok und Wagen ist jedoch etwas größer als zwischen den Wagen, da die kulissengeführte Kinematik an der Lokomotive fehlt.

- wird fortgesetzt -

TILLIG

Modelle mit Profil



Sonderling auf Reichsbahngleisen bereits in der Auslieferung:

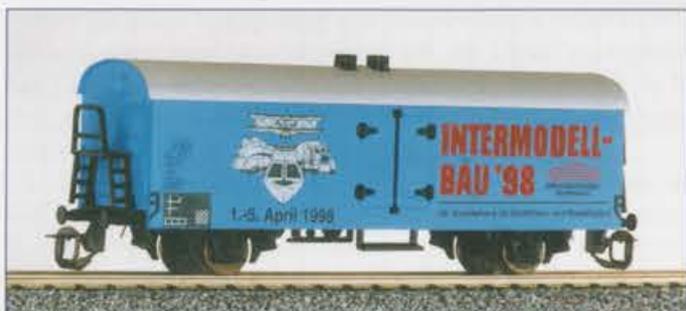
Art.-Nr. 02660
V 180 vierachsrig mit der Glasfaserkanzel, Epoche III

Wir möchten Ihnen auf diesen Seiten vorrangig Neuheiten präsentieren, die wir Ihnen bisher nicht im Bild zeigen konnten. Da seit der Ausgabe des News-Blattes 1998 zahlreiche vorbereitende Arbeiten abgeschlossen werden konnten, möchten wir Ihnen die neuesten Produkte bzw. deren Arbeitsstand nicht vorenthalten. In der Auslieferung befinden sich:

- Art.-Nr. 01331 **Wagenset „Cargo“** (siehe Seite 17)
- Art.-Nr. 02565 **BR 220 DR, Epoche V** (News, Seite 4)
- Art.-Nr. 02342 **BR 243 DR, Epoche IV** (News, Seite 4)
- Art.-Nr. 13652 **Bmhe DR, Epoche IV** (News, Seite 5)
- Art.-Nr. 13634, -5, -6 **Y-Wagen 1./2. Klasse, 1.Klasse, 2.Kl.** der DB AG, Epoche V (News, Seite 5)
- Art.-Nr. 13638 **Reisezugwagen Typ Y, 1. Kl.** DB-AG, Epoche V, Interregiofarbgebung (News, Seite 5)
- Art.-Nr. 14375 **„Sternquell des Vogtlands“** (Katalog, Seite 55)
- Art.-Nr. 13224, 6 **Rekowagen, 3-achs.** DR, Epoche IV (News, Seite 7)
- Art.-Nr. 15541 **Schiebeplanenwagen Rils** der DB AG, Epoche V, graue Plane (News, Seite 7)
- Art.-Nr. 08656 **LKW Typ H3A „Mitropa“** (News, Seite 11)
- Art.-Nr. 08657 **LKW Typ H3A „Plaste&Elaste“** (News, Seite 11)

Einmalige Auflage 1998

Art.-Nr. 14388 **Werbewagen zur Dortmunder „Intermodellbau“**



Art.-Nr. 14428
Kesselwagen
„100 Jahre EVA“
Exklusivmodell 1997/98
Vedes, Spielzeugring, mc-Händler



Art.-Nr. 14403
Kesselwagen
„Minol“ im Outfit ab 1992.
Das Modell wird regulär an den Fachhandel geliefert.



Bild unten links zeigt die **neue Ausführung der V 36-SNCF** ab Bj. 1998. Das Modell ist unter der Art.-Nr. 02634 lieferbar. Im Vergleich dazu haben wir Ihnen rechts daneben die alte SNCF-Maschine abgebildet.

Art.-Nr. 08740 **LKW vom Typ „W 50“-Koffer „Margonwasser“** (Fabrikat Hruska)



Art.-Nr. 08530 **B 1000** Fernmelde-technik mit Leiter und Kabelkasten (Fabrikat Weiland)



Art.-Nr. 02270

BR 52 mit Wannentender in Epoche III

Ein gutes Stück vorangekommen sind die Arbeiten an der BR 52. Mit den neuesten Abbildungen möchten wir allen TT-Fans einen



kleinen Vorgeschmack auf das TT-Highlight des Jahres 1998 geben. Nach Abschluß der Erprobungsphase und dem Anlauf der Serienproduktion werden noch in diesem Quartal die ersten Maschinen zur Auslieferung kommen.



Bild oben: Die ersten Karossen des Eisenacher 353er Wartburgs wurden im TT-Maßstab gepreßt ...



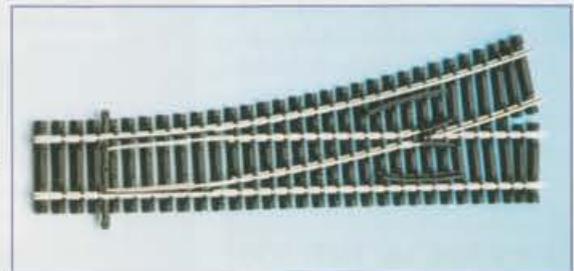
Art.-Nr. 01331 DB-Cargo Wagenset
Attraktiver Farbtupfer im diesjährigen TT-Sommer

Art.-Nr. 13217, Exklusivmodell 1998/99 für die Fachgeschäfte der Vedes, Spielzeugring, mc-Händler, **Behelfs-Güterzuggepäckwagen Pwghs** der DB, Epoche III, lieferbar ab September 1998

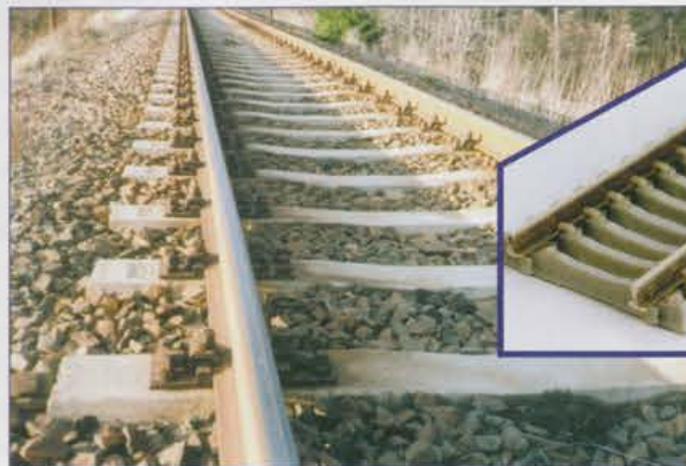


Art.-Nr. 15553, Huckepacktaschenwagen der SBB, grau, beladen mit zwei **Wechselpritschen**, authentische Planenbedruckung "Spedition Kunze" Dresden (Handmuster Arbeitsstand 06/98) Auslieferung ab Ende August 1998

Die Art.-Nr. 83331 EW 2 15° rechts (83332-links) werden bereits ausgeliefert. EW 3 12° folgt im III. Quartal



Kupferelektrode des VW-Käfer. Gefertigt wird zunächst die Ausführung, so wie er in den 60er Jahren produziert wurde. Die Auslieferung erfolgt im IV. Quartal. Weitere Varianten befinden sich in der Planung.



Art.-Nr. 83134 **Beton-Flexgleis** ca. 50 cm Länge, lieferbar ab 07/98

Auflösung des Bestimmungsservice Heft 1/98



Zahlreiche Zuschriften erhielten wir auf unseren Bestimmungsservice aus Heft 2, wo es um die Serie der Kesselwagen mit Schiebbildbeschriftung ging. Viele unserer Leser legten ihren Zuschriften interessante Fotos bei, so daß wir Ihnen an dieser Stelle folgende Übersicht geben können:

Insgesamt 5 verschiedene Modelle wurden zeitweise mit Schiebbild geliefert und zum einheitlichen Preis von 5,95 M (Mark der Staatsbank der DDR) gehandelt. Hersteller der Schiebbilder war der Grafische Spezialbetrieb Saalfeld, Betrieb der VOB Aufwärts. Die Etikettierungen auf den Verpackungsfaltschachteln nennen die Artikelnummern: 4401 „Lacke und Farben“, 4403 „Schwedt“, 4404 „ARAL“, 4405 „ESSO“.

Gemäß den Veröffentlichungen im Modelleisenbahner (Heft 6/1980, Seiten 180-181) zu Messeneuheiten aus Leipzig sowie anhand der Angaben auf den Rückseiten der Schiebbilder, kann der Produktionszeitraum auf die Jahre 1980 und 1981 eingegrenzt werden. Die Gründe für die Anwendung dieser für Modellbahnerzeugnisse unüblichen Technologie, sehen Teile unserer Leserschaft in der Realisierung von Neuerervorschlägen – Andere haben den Kostendruck auch unter sozialistischen Produktionsbedingungen ausgemacht. Durchaus plausibel die Erklärung unseres Lesers Herrn W. Arnold zur vergleichsweise kurzen Produktionsdauer und der Tatsache, daß ein Teil der Wagen (4403-4405) später mit ordentlicher Bedruckung die Werkhallen verließ: „... vor allem aber das ASMW mit dem Entzug des Gütezeichens drohte, wenn die Wagen weiter in dieser Form ausgeliefert würden.“

Der recht kurz bemessene Produktionszeitraum und die empfindliche Oberfläche der aufgebrachten Schiebbilder dürften den Modellen dieser Serie zu einer überdurchschnittlichen Wertsteigerung verhelfen.



Foto R. Nestler



Reproduktion U. Kurz

Vorschau auf Heft 3/98

Die fertige BR 52

TT-Sammelblatt
Blatt Nr. 5

Neuheiten in der
Auslieferung

kostenlose private
Kleinanzeigen u.v.m.

Heft 3/98 erscheint im Oktober

Bestimmungsservice

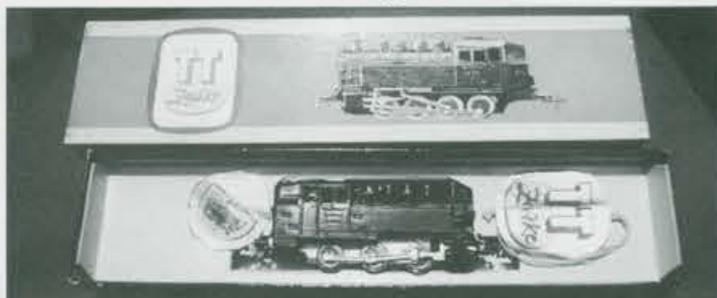


Foto: R. Nestler

Wer kann helfen?

Gesucht werden Bauzeitangaben, Preisinformationen sowie Hintergrundinformationen zur abgebildeten BR 81. Auffälligstes Unterscheidungsmerkmal zu den bekannten Modellen der BR 81 sind das um eine Achse reduzierte Fahrwerk (Metallrahmen) und die fehlende Steuerung. Bedingt durch die helle Blechkupplung und den hellen Blechrahmen handelt es sich aller Wahrscheinlichkeit nach um eine sehr frühe Start-Variante, die jedoch kaum Verbreitung gefunden haben dürfte. Gab es das Modell ausschließlich in Anfangspackungen oder auch einzeln?

Hotline-Auskunftsdienst

Im Rahmen unserer Hotlinetätigkeit erhielten wir zahlreiche Anfragen, die von allgemeinem Interesse sind, und die wir Ihnen nachfolgend gern zur Kenntnis geben:

ANFRAGE: Wann erscheinen die vorangekündigten Doppelstock-Steuerwagen der DB-AG?

ANTWORT: Die Wagen befinden sich noch in der Vorbereitungsphase. Frühestens im nächsten Jahr ist mit einer Realisierung zu rechnen. Sie sind nicht Bestandteil des diesjährigen Neuheitenprogramms.

ANFRAGE: Wird es eine BR 212 001 bzw. 243 001 "Weiße Lady" geben, das Modell ist optisch sehr ansprechend, evtl. auch als Kompromiß wegen veränderter Lüftung usw.?

ANTWORT: Zur Abrundung der Baureihe ist die Variante in der Ausführung in Weiß mit rotem Zierstreifen vorgesehen. Da es sich jedoch nicht nur um eine Farb- und Druckvariante handelt, sondern noch weitergehende Veränderungen gegenüber den derzeit lieferbaren Modellen vorgenommen werden müssen, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussage zum Erscheinungstermin möglich.

ANFRAGE: Wann erscheint das Entkupplungsgleis für das TT-Modellgleissystem?

ANTWORT: Das Entkupplungsgleis ist ab dem IV. Quartal lieferbar. Die Länge des Gleisstückes ist 83 mm, die Betätigung erfolgt wahlweise manuell oder elektrisch.

ANFRAGE: Ist die V 180 (Art.-Nr. 02660) auch für andere Epochen geplant?

ANTWORT: Im Jahr 1998 wird die Version in der Epoche III ausgeliefert. Voraussichtlich 1999 folgen weitere Farb- und Epochevarianten.

ANFRAGE: Besteht die Möglichkeit, dem Clubmagazin eine Liste mit allen verfügbaren Ersatzteilen beizulegen?

ANTWORT: Unter der Artikelnummer 09627 können Sie bei Ihrem TT-Fachhändler oder auch bei uns (im Direktversand) einen Ersatzteilkatalog bestellen. Dieser Katalog enthält ca. 80 Seiten in

Form einer Blattsammlung und ist zum Preis von 25,- DM zuzügl. 3,50 DM Porto lieferbar. Bitte beachten Sie, daß bei Bestellungen ab Werk nur Aufträge bearbeitet werden, denen eine Einzugsermächtigung oder ein Verrechnungsscheck beiliegt.

ANFRAGE: Meine Lokomotiven sollen digital fahren, was raten Sie mir?

ANTWORT: Für alle, die sich in die Materie einarbeiten wollen, empfehlen wir das Buch "Modellbahn Digital Fahren" vom Verlag "ALBA" - ISBN-Nr. 3-87094-584-2. Im folgenden Heft werden wir uns mit dieser Problematik ausführlich auseinandersetzen.

ANFRAGE: Gibt es eventuell eine Kupplungslehre, um die richtige Höhe einzustellen, bzw. haben Sie einen Tip, wie man die Kupplungen dauerhaft in die richtige Höhe bringen kann?

ANTWORT: Die Kupplungsöse soll in einer Höhe von 6,5 mm, gemessen ab Schienenoberkante, liegen. Stark verbogene Kupplungen müssen ausgetauscht werden. Eine Justage, ähnlich wie bei den Zeuke-Blechkupplungen, ist auf Grund der verwendeten Plastmaterialien nicht möglich. Die Produktionsvoraussetzungen für eine entsprechende Kupplungslehre werden zur Zeit geprüft.

ANFRAGE: Wie fotografiere ich meine TT-Anlage?

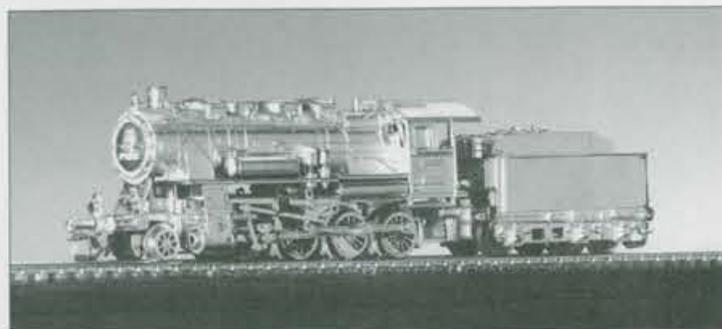
ANTWORT: Um eine gewisse Tiefenschärfe zu erreichen, sollte der betreffende Anlagenausschnitt aus einer Entfernung von mindestens 1,5 m aufgenommen werden. Eine ausreichende Beleuchtung ist am ehesten im Freien gegeben (verschiedene Belichtungsstufen je Aufnahme). Wir empfehlen, sich an einen örtlichen Fotoclub zu wenden.



Club - Raritätenauktion



Der TT-Club verauktioniert an dieser Stelle regelmäßig TT-Raritäten aus alten Lagerbeständen oder aus Privatbesitz, die kaum noch auf Märkten oder Auktionen anzutreffen sind. Mitmachen können alle Clubmitglieder, die uns per Fax oder Briefpost ihr Gebot mitteilen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Das vorliegende höchste Gebot erhält den Zuschlag unter Berücksichtigung der übrigen vorliegenden Kaufgebote. Ein Aufgeld (Marge) wird nicht erhoben. Gebote unter dem Limit können nicht berücksichtigt werden. Wenn Sie Interesse haben, sich an unserer Clubauktion zu beteiligen, so teilen Sie uns bitte Ihr Gebot formlos **bis spätestens 31.08.1998** mit.



Werbemodell der BR 56 aufgeblickt
Altagerbestand aus der Produktion des VEB BTTB

Tillig-Werkfoto,
Gnauck

Ergebnisse der Versteigerung aus Heft 1/98



Zunächst gilt unser Dank wieder allen Clubmitgliedern, die sich mit Ihren Geboten an unserer Raritätenauktion beteiligt haben. **Der Mehrerlös aus der Versteigerung kommt Modellbahnclubs zu gute, die Kinder- und Jugendarbeit leisten.**

Die drei höchsten Gebote erreichten die Redaktion aus dem Raum Weimar, Jocketa und bei Leipzig.



Der Hammerpreis für ...

... Wagen 1

160,- DM

**Herzlichen
Glückwunsch!**

... Wagen 2

165,- DM

... Wagen 3

170,- DM

Die glücklichen Bieter werden von uns schriftlich benachrichtigt.

Versteigerungsobjekt Heft 2/98

BR 56 auf Holzsockel vakuumbedampft / silber

Zum Aufruf gelangt diesmal eine Werbelokomotive aus der Zeit des VEB BTTB. Die sog. "Silberlinge" hatten schon seit den Kindertagen der TT-Bahn in Berlin eine langjährige Tradition. So ist es dem Kenner unserer Bahnen immer wieder eine Freude, wenn er in alten Beständen kramen kann und dabei auf „vergoldete“ oder „versilberte“ Maschinen stößt. Freilich sind die hergestellten Mengen sehr gering gewesen und daher die Aussicht auf ungedeckte Bestände recht klein, dafür ist dann aber die Freude um so größer. Unser Modell entstammt Lagerbeständen des VEB BTTB und ist 100%ig original. Das Gleisstück ist ebenfalls vakuumbedampft, was nicht bei allen Holzsockellokomotiven üblich war. Bei dem verwendeten Gleisstück handelt es sich um eine ausgesprochene Rarität. Es entstammt einer Versuchsproduktion, bei der die Profilierung des Blech-Hohlprofils vorbildgetreuer werden sollte. So ist zumindest von außen ein Schienenkopf erkennbar. Die Serienfertigung des verbesserten Standardgleises konnte jedoch nicht aufgenommen werden, da mehrere technische Probleme ungelöst blieben. Die Maschine ist ohne Antrieb, so daß die Vermutung naheliegt, daß fehlerhafte Maschinen auf diese Weise nutzbringend verwertet wurden. Entgegen älteren Holzsockel-Modellen, bei denen der Sockel mit einem kleinen Messingschild mit der Aufschrift „TT-Zeuke“ verziert war, haben die unter dem VEB BTTB gelegentlich aufgelegten „Silberlinge“ ohne Schild auskommen müssen. Das Alter der Maschine dürfte wegen des verwendeten Gleises bei ca. 10 Jahren liegen, die damalige Auflage unter 500 Stück. Als Mindestgebot gilt 100,- DM.

... demnächst bei

TILLIG
Modelle mit Profil

