

# Kundeninformation Leuna 2022 "unsere neue Flickenlok!"



### Sehr geehrte TT-Kunden und Freunde unseres Hauses!

Eine ereignisreiche Zeit liegt hinter uns, aber auch wir waren nicht ganz untätig und haben wieder etwas Neues für Sie vorbereitet. Der eine oder andere hat beim "Tag der offenen Tür" bei der Fa. Tillig in Sebnitz ja bereits einige Musterteile unserer neuen Lok entdecken können. Das war eigentlich nicht so geplant, da wir beide Modelle erst kurz vor der Messe veröffentlichen wollten. Es erinnert irgendwie an die damalige Grenzöffnung der DDR mit den sinngemäßen Worten"...unverzüglich, ab sofort..." Auch hier nahmen die Dinge ihren unfreiwilligen und ungeplanten Lauf. Daher möchten wir diese nun im Detail vorstellen, auch wenn es bis zur MTTB Messe noch ein wenig dauert. Aber es wird nicht nur eine Lok, sondern es werden gleich zwei Loks werden....

Sie haben uns in der letzten Zeit immer wieder nach neuen gealterten und ausgemusterten Fahrzeugen gefragt. Einige Modelle sind ja inzwischen schon erschienen. Doch auch das Thema der "Flickenloks" wurde immer wieder an uns herangetragen. Dabei hat sich eine Baureihe auf der Wunschliste ganz besonders herauskristallisiert, nochmals eine DR V 100!

Von dieser Baureihe hatten wir jedoch schon mehrere Varianten in unserem Angebot, auch für den Übergang der EP IV zur EP V der künftigen DB-AG. Gerade diese Zeitepoche wurde mit den beiden verschiedenen Loknummern jedoch immer wieder gewünscht.

Nun, wir haben dazu in unseren Archiven ein wenig gekramt und recherchiert. Das Ergebnis waren eine "Handvoll" Fahrzeuge, die durchaus in Betracht gekommen wären. Allerdings möchten wir Ihnen als unseren Kunden natürlich auch etwas optisch Ansprechendes & besonderes anbieten. So haben wir uns letztendlich für die 110 960 bez. die spätere 710 960 der Deutschen Reichsbahn im Übergang zur DB-AG entschieden.



Die Abbildung zeigt die Lok 710 960-6 im Jahre 1994 (Foto "Sartorius, Sammlung Klein")

Diese Lok hat eine sehr bewegte, allerdings auch etwas "rätselhafte" Geschichte und Vergangenheit auf die wir hier zunächst einmal etwas näher eingehen möchten.

Zum Thema der "normalen" DR V 100 gibt es im Grunde nicht viel Neues zu berichten. Verschiedene Versionen und Ausführungen vom Fahrwerk, vom Rahmen und den Aufbauten sind den TT Bahnern ja seit vielen Jahren bekannt und geläufig. Auch heute stehen beim Vorbild noch einige der beliebten Loks bei diversen Unternehmen im tagtäglichen Einsatz. Sei es in der Originalversion wie auch in der modernisierten Form, eine V 100 ist nahezu unverzichtbar und unverwüstlich.

Neben den Lokomotiven für die damalige Deutsche Reichsbahn bez. einige Werkbahnen wurden gemeinsam mit den CSD in den 1980er Jahren auch die knapp 20 Fahrzeuge mit einem an einer Frontseite montierten Nebenantrieb geliefert. Hier konnten ähnlich der Zapfwellen-Anschlüsse z.B. bei Traktoren oder dem Mercedes Unimog bestimmte Zusatzeinrichtungen angeschlossen werden. Bei der Bahn waren hier vor allem zwei Geräte vorgesehen: Eine Hochleistungs – Schneefräse und die Grabenräumeinheit.

Dieses Baulos umfasste eine Arbeitsteilung zwischen den beiden Bahnverwaltungen. Die DDR Industrie lieferte hierzu auf Basis der bekannten DR V 100 – Serienlieferung die entsprechenden Lokomotiven. Diese wurden an die neuen Erfordernisse angepasst und mit dem Nebenantrieb ausgerüstet. Zu den charakteristischen Merkmalen dieser Fahrzeuge gehörte in den 1980er Jahren (bis auf unsere Lok) vor allem auch die gelborange Lackierung. Auf die zugehörige Schneefräse bez. die Grabenräumeinheit möchten wir hier aus Gründen der Übersichtlichkeit bei den technischen Details jedoch nicht weiter eingehen.

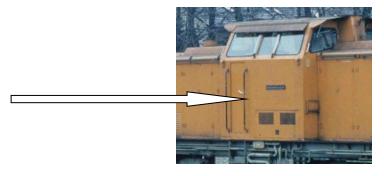
Allerdings können wir Ihnen hier einige Fotos der besagten Fahrzeuge präsentieren. Bitte beachten Sie hierzu aber folgenden Hinweis: Wie bereits erwähnt, wurden diese Loks im Regelanstrich in "gelborange" lackiert. Eine Ausnahme hierzu bilden unsere beiden roten Loks, welche wir auch schon aus diesem Grunde für unsere Sonderserie ausgewählt haben. Die Abbildungen der orangen Lok wurden im März 1986 in Berlin aufgenommen.



Die Abbildung zeigt eine Grabenräumeinheit mit dem Übergang Lok - / Arbeitseinheit und dem Antrieb. Dazu noch eine Detailaufnahme:



Hier ist sehr gut die Antriebswelle zu erkennen. Entgegen unserem Vorbild besitzt diese Lok zusätzlich an beiden Pufferbohlen noch Geländer und einen Warnanstrich.



Hier die nächste Besonderheit: Keine Loknummer, keine Schilder zur Beheimatung oder der Reichsbahndirektion. Bitte beachten Sie hierzu auch die weiteren Informationen bei der Vorstellung unserer beiden Fahrzeuge im Text.



Hier nun die Einheit von der anderen Seite. Gut zu erkennen sind die Förderbänder sowie die Arbeits – Einheit, unter anderem mit den an dem "Rad" angebrachten Schaufeln. Gegenüber der bisherigen Handarbeit konnte so deutlich effizienter gearbeitet werden.



Abschließend noch eine Aufnahme der Schwesterlok 110 970-1 aus dem BW Nossen in den 1980er Jahren. Gut zu erkennen sind neben den auch hier angebrachten Geländern und dem Warnanstrich vor allem die Klappe am Vorbau sowie der Anschluss der Welle. Auch diese Lok ist in gelborange lackiert. Zusätzlich trägt sie (zumindest an der Stirnseite) auch eine Loknummer als 110 970-1.

Doch ab hier beginnen nun die Rätsel um "unsere" rote Lok. Fakt ist, dass es hierzu mangels zugänglichem Betriebsbuch, mangels sonstiger Aufzeichnungen und durch unvollständige Unterlagen kaum zu 100 % verwertbare Informationen gibt. Leider gibt es auch diverse, sich selbst und sogar gegenüber Bildbelegen wiedersprechende Daten.

?

Bestätigt sind hier definitiv die Fabriknummer 15395 und das Baujahr 1976 für die Lok mit der späteren Bezeichnung als 110 960-2. Sie hat zu diesem Zeitpunkt auch den Nebenantrieb getragen, wurde offensichtlich damit auch in Zusammenarbeit mit dem FEW in Blankenburg / Harz erprobt. Nicht im Detail geklärt ist die Frage, ob es sich um eine Lok aus der laufenden V 100 Bauserie oder um eine zusätzlich beschaffte Lok handelt.

Fakt ist aber auch, dass diese Lok (zunächst) keine Betriebslok der DR gewesen ist sondern offensichtlich den Status einer Mietlok besaß. Zeitgenössische Fotos und auch Recherchen bei ehemaligen Reichsbahnern haben das inzwischen mehrfach bestätigt. So wird die Lok zunächst auch in keinen Bestands- und Inventarlisten der DR geführt. Auf Fotos ist zu erkennen, dass die Lackierung der typischen DR V 100 entspricht, inkl. dem umlaufenden Zierstreifen. Was einzig fehlt, das sind die Guss-Schilder mit den Aufschriften zur Rbd und der BW Beheimatung. Bekannt ist allerdings, dass "unsere" Lok zunächst wohl im BW Güsten beheimatet war und auch von hier aus eingesetzt wurde. Im Jahre 1983 stand dann die erste Hauptuntersuchung für die Lok auf dem Programm. Diese wurde im RAW Stendal ausgeführt. Bemerkenswertes Detail war hier der Umstand, dass sie nun analog der DR Fahrzeuge offiziell ein Lokschild als "110 960-2" erhalten hat. Ob der auf späteren Fotos ersichtliche Schriftzug "Deutsche Reichsbahn" auch zu diesem Zeitpunkt oder erst später angebracht wurde, kann heute nicht mehr zweifelsfrei geklärt werden. Uns liegen iedenfalls widersprüchliche Aussagen vor. Bestätigt hat sich allerdings die Aussage, dass die Lok auch nach der HU weiterhin keine Schilder zur Beheimatung bez. der Rbd getragen hat. Damit sind wir dann auch gleich beim nächsten offenen Punkt: Wem gehörte die Lok denn nun eigentlich? Es gibt leider auch hier diverse und unterschiedliche Aussagen zu dem Thema. Zunächst wird erwähnt, dass die Lok weiterhin dem Hersteller, also dem LEW gehörte und an die Reichsbahn – Baudirektion vermietet wurde. Hierzu gibt es auch weitere Berichte, welche die Lok mit der Grabenräumeinheit 21 und dem Oberbauwerk Guben in Verbindung bringen - hier allerdings (nur zu einem Teil der dortigen Einsatzzeit?) wieder ohne Loknummer und ohne Schriftzug "Deutsche Reichsbahn". Um das jetzt auf die Spitze zu treiben, kommt nun die nächste Meldung aus dem Jahr 1988 mit hinzu: Die Lok taucht nun in den offiziellen Bestandslisten der DR auf – als Eigentum der DR! Das spiegelt sich nun auch in Fotos dieser Zeit wider. Die Lok trägt (wieder oder womöglich noch immer?) die DR Loknummer 110 960-2 und den Schriftzug "Deutsche Reichsbahn" als Guss - Schild. Was allerdings noch immer fehlt, das sind Schilder bez. Angaben zur Beheimatung und der Rbd.....

Mit Datum vom 01.01.1992 kommt nun nochmals Bewegung in die Kennzeichnung. Das neue EDV – System im Vorgriff auf die Zusammenführung von DR und DB zur DB-AG bedeutete die Umzeichnung zum "Bahndienstfahrzeug" als 710 960-6. Es gibt nun zwar weitere Daten zu einer Beheimatung in Cottbus bez. dem Verkauf der gesamten 710er an die DB-AG Tochter "Deutsche Gleis und Tiefbau GmbH" (DGT), aber auch hier ist alles mit Vorsicht zu genießen. Vieles ist hier auch ein wenig durcheinander bez. es passt nicht so richtig zusammen. So wurde z.B. "unsere" 710 960-6 schon im Jahre 1994 an die DGT

verkauft, aber erst drei Jahre später aus den DB-AG Bestandslisten gestrichen. Wie dem auch sei, die Lok wurde später noch mehrfach weiterverkauft und komplett modernisiert.

Allerdings bleibt nun noch ein letzter Punkt offen – der Nebenantrieb. Leider gibt es auch hier widersprüchliche Aussagen zu dem Zeitpunkt, "wann" denn nun der Antrieb abgebaut wurde und "wie" denn dieser Bereich der Klappe nun zu welchem Zeitpunkt ausgesehen hat. Selbst zur Lackierung vom Antrieb gibt es unterschiedliche Aussagen: rot, gelb, orange, grau oder einfach nur "dreckig & ölig"….

Für uns als Fa. WieMo und die Firma Tillig als Hersteller bleibt also nun keine andere Wahl als das wir uns auf <u>eine</u> Variante festlegen müssen. Zudem möchten wir auch bei dieser Version unseren Kunden zwei Modelle anbieten: Die Version als Baureihe 110 und als Baureihe 710 um eine möglichst breite Einsatzzeit zu ermöglichen.



## Bitte beachten Sie daher folgende Hinweise:

Wir haben bei unseren bisherigen Flickenloks bei einigen Modellen die Lackierung und die Anzahl / Ausführung der Flicken bez. der Lackausbesserungen auf Basis von mehreren Vorbildloks nachgestaltet. Lediglich die Beschriftung wurde immer 1:1 von <u>einer</u> Vorbildlok übernommen, ohne das es im Zusammenhang mit der Dekoration und den Flicken stand.

Was bedeutet das nun für unsere neue V 100? Zunächst einmal haben wir Ihnen ja in den obigen Ausführungen schon dargelegt, dass es leider nur eine sehr dürftige Datenbasis zu der Lok gibt. Einige Angaben widersprechen sich, für andere gibt es zwar Fotos – aber ohne Datum. Wie Sie es von uns gewöhnt sind, gehen wir damit auch schon im Vorfeld offen um und erklären die Hintergründe, erwähnen aber auch gleichzeitig die Problembereiche.

Wir haben daher bei der Modellumsetzung dazu entschieden, die Lok nahezu in der Deko-Version zu fertigen wie es auf dem Vorbildfoto ersichtlich ist. Das bedeutet, wir verwenden die Lackierung und den Zustand der Abbildung weitgehend als Grundlage für die Lok. Dabei legen wir zunächst einmal ein Augenmerk auf die "Flickenlackierung". Im Wesentlichen gibt es hier drei Bereiche, die zu beachten sind.

### **Das Fahrwerk:**

Im April 1988 wurde im RAW Stendal eine V 6 Revision abgeschlossen. Gemäß dem damaligen Farbkonzept der DR wurden hier die Fahrwerksbereiche nun zum Teil statt in schwarz in grau lackiert. Hintergrund war die vermeintlich bessere Erkennbarkeit von Schäden wie z.B. Rissen oder Brüchen. Solange das Fahrzeug "sauber & gepflegt" war, sicherlich eine gute Idee. Doch die Realität zeigt sich z.B. in unserem Vorbildfoto – der Fahrwerksbereich ist stark verschmutzt, ölig, dreckig. Ebenso hat Bremsstaub für eine dunkle Patina gesorgt. Nun stand für uns die Frage der Lackierung an. Ein hellgraues und erstklassig gepflegtes Fahrwerk sowie ein Flickenlack – Gehäuse passen hier unter Grundlage des Fotos nicht so wirklich gut zusammen. Bei unseren vor vielen Jahren gefertigten Flickenlack – Wummen haben wir in Zusammenarbeit mit der Fa. Tillig vor demselben Problem gestanden. Seinerzeit haben wir das "hellgrau" durch ein "dunkelgrauschwarz" ersetzt und dafür viel Zuspruch der Kunden erhalten. Hier bei der V 100 möchten wir nun noch einen Schritt weiter gehen und werden den kompletten Fahrwerksbereich vergleichbar dem Vorbild in "schwarz" fertigen. Somit kommen wir dem Foto recht nahe und können den Kunden gleichzeitig eine Basis für eine eigene, darauf aufbauende weitere bez.

zusätzliche Patinierung anbieten. Wir denken, dass wir mit dieser Lösung einen idealen Mittelweg ausgewählt haben, der allen unserer Kunden zuträglich ist. Zudem rundet sich so das optische Gesamtbild der Lok wesentlich besser ab.

#### ⇒ Das Gehäuse:

Das Lokgehäuse werden wir analog der typischen V 100 – Lackierung der DR umsetzen. Dabei werden wir neben dem in Teilbereichen vorhandenen roten Grundlack auch den verblichenen Lack auf der Oberseite der Motorvorbauten in Anlehnung an das Vorbildfoto nachgestalten. Das betrifft teilweise auch die Bereiche der seitlichen Motorvorbauten unterhalb des Zierstreifens, soweit das drucktechnisch umsetzbar ist.

Wo wir allerdings einen kleineren Kompromiss eingehen müssen, ist das Führerhaus. Dieses ist konstruktiv als Steckteil ausgeführt und wird nach der Lackierung / Bedruckung auf den Gehäusespritzling aufgesteckt. Hintergrund dieser Lösung war das vorherige VEB BTTB Modell der V 100: Hier bestand das Gehäuse komplett aus einem einzigen Spritzling. Damit waren die Eckbereiche vom breiten Führerhaus im Bereich zu den schmalen Motorvorbauten zwar lackierbar, aber durch den 90 Grad Winkel kaum sauber z.B. mit Zierlinien zu bedrucken. Anfang der 1990er Jahre sollte so seinerzeit die grün/graue V 100 003 erscheinen. Hier zeigten sich sehr große Probleme, die letztendlich erst mit dem neu konstruierten Tillig Modell der V 100 abgestellt werden konnten. Durch die "Zweiteilung" vom Gehäuse war es nun möglich, beide Bauteile separat zu bearbeiten. An eben jenem Steckteil sind z.B. auch die Schornsteine angespritzt. Diese müssten nach dem Foto auch in dem verblichenen Lack ausgeführt werden, während der "Rest" vom Führerhaus in der normalen roten Lackierung verbleibt. Dieses können wir leider aus Kostengründen und aus technischen Gründen nicht 1:1 umsetzen. Hier müsste eine zusätzliche Lackierschablone erstellt werden, von der zusätzlichen (kostenintensiven) Handarbeit einmal abgesehen. Dieses ist finanziell nicht darstellbar und daher werden wir hiervon Abstand nehmen. Auch hier gilt aber das bereits für das Fahrwerk angesprochene Thema der Möglichkeit dieses ggf. in Eigenregie nachzuarbeiten.

### ⇒ **Der Nebenantrieb:**

Kommen wir nun zum wohl wichtigsten Punkt – dem Nebenantrieb. Uns liegen leider keine gesicherten Daten vor, zu welchem Zeitpunkt der Nebenantrieb denn nun wirklich entfernt worden ist. Hinzu kommt der Umstand, dass der Motorvorbau im Bereich des Antriebes ausgeschnitten ist. Die Fa. Tillig könnte dieses also keinesfalls im Rahmen dieser Sonderserie 1:1 umsetzen.

Was nun? Wir haben uns auch hier ebenfalls für einen Kompromiss entschieden, der im Grunde alle Bereiche der 1980er Jahre vom Ende der DR bis in die frühen 1990er Jahre mit der DB-AG abdeckt. Das bedeutet, wir werden die Lok in Anlehnung an das Vorbildfoto nachgestalten. Also vom Grundsatz her als Flickenlok in diesem Zustand mit der farblich abgesetzten Klappe, allerdings ohne den Zierstreifen und ohne den Antrieb darauf. Somit kann die Lok –unverändert- in diesem Zustand auf Ihrer Anlage in den Betriebsdienst gehen.



Bereits bei der Vorbereitung der Lok haben wir wegen unserer geplanten Lok Kontakt zur Firma "Modellbahnmanufaktur Crottendorf" (MMC) -einigen auch besser als "Westsächsische Feingußwerke" bekannt- aufgenommen. Hier hatte man sich bereits in der Spur HO diesem Vorbild angenommen und Vorarbeiten zum Modell - Antrieb geleistet.

In der Spur TT fertigt diese Firma u.a. auch ein Modell dieses Nebenantriebes. Dieses kann auch dort zum Preis von rund 35 EUR einzeln bezogen werden, wenn Sie z.B. eine eigene, vorhandene Lok umbauen möchten. Dem Artikel liegt u.a. auch eine Bauanleitung für die vorbildgerechte Umsetzung mit dem ausgeschnittenen Vorbau in diesem Bereich mit bei.



Die Abbildung zeigt das HO - Modell der Fa. MMC, Foto = Fa. MMC

### **⇒** Unser Angebot:

Wir haben uns dazu entschlossen, unseren beiden Modellen jeweils einen Beutel im Wert von rund 35 EUR der Fa. MMC mit einem Satz für den Nebenantrieb für Sie kostenlos mit beizulegen. Ein großes "Dankeschon" an dieser Stelle für die hervorragende Zusammenarbeit nach Burkhardtsdorf / OT Kemtau zur Fa. MMC!

Somit können Sie nun selber entscheiden, in welcher der möglichen vier Versionen Sie das Modell denn nun auf Ihrer Anlage einsetzen möchten:



- ⇒ mit Nebenantrieb
- ⇒ ohne Nebenantrieb
- ⇒ als Baureihe 110
- ⇒ als Baureihe 710

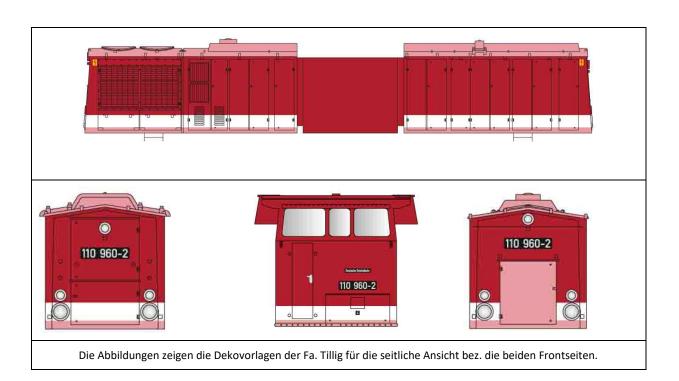
### ⇒ unsere beiden Modelle:

Bei uns erscheinen beide Varianten dieser Lok, also als Baureihe 110 und als Baureihe 710. Beide Loks erhalten eine identische Lackierung im Bereich vom Fahrwerk und dem Gehäuse. Von der technischen Seite entsprechen beide Loks den Fahrzeugen aus dem aktuellen Sortiment der Firma Tillig.

Bei der Bedruckung werden daher –vorbildgerecht- alle Angaben zur Beheimatung (Reichsbahndirektion, Heimat – BW) entfallen. Unser Modell als Baureihe 110 wird dagegen die bekannten schwarzen Lokschilder sowie den Schriftzug "Deutsche Reichsbahn" erhalten. Lediglich bei der Baureihe 710 wird der DR – Schrifzug entfallen.

Auf Wunsch stehen beide Modelle auch Digital zur Verfügung. Die Umrüstung erfolgt in unserer hauseigenen Werkstatt, bitte beachten Sie den Bestellschein.

# <u>Unsere Lok der Baureihe 110 960-2,</u> <u>Artikelnummer 502186 EP IV</u>

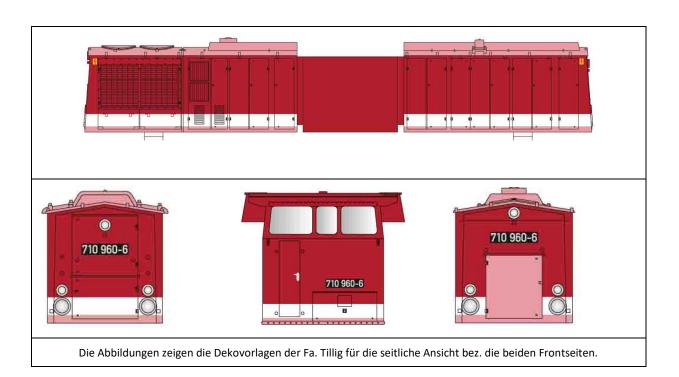


## ⇒ Gesamtauflage BR110 = 150 Stück!

Artikelnummer	Beschreibung:
502186	Diesellok 110 960-2, Beschriftung gem. der DR Ep.IV / Übergang zur Ep.V sowie zur Selbstmontage/ Selbstdekoration 1 x MMC Zurüstteil "Nebenantrieb" im Wert von rund 35 EUR  -Anlalogmodell- unser Preis: 209,90 EUR
5021861	Diesellok 110 960-2, Beschriftung gem. der DR Ep.IV / Übergang zur Ep.V sowie zur Selbstmontage/ Selbstdekoration 1 x MMC Zurüstteil "Nebenantrieb" im Wert von rund 35 EUR  -Digitalmodell- unser Preis: 254,90 EUR

Beide Modelle werden voraussichtlich ab der MTTB Messe in Leuna zur Verfügung stehen. Falls Sie die Lok in Leuna abholen möchten, teilen Sie uns das bitte mit!

## <u>Unsere Lok der Baureihe 710 960-6,</u> <u>Artikelnummer 502187, EP V</u>



## ⇒ Gesamtauflage BR710 = 50 Stück!

Artikelnummer	Beschreibung:
502187	Diesellok 710 960-6, Beschriftung gem. der frühen Epoche V sowie zur Selbstmontage/ Selbstdekoration 1 x MMC Zurüstteil "Nebenantrieb" im Wert von rund 35 EUR  -Anlalogmodell- unser Preis: 209,90 EUR
5021871	Diesellok 710 960-6, Beschriftung gem. der frühen Epoche V sowie zur Selbstmontage/ Selbstdekoration 1 x MMC Zurüstteil "Nebenantrieb" im Wert von rund 35 EUR  -Digitalmodell- unser Preis: 254,90 EUR

Beide Modelle werden voraussichtlich ab der MTTB Messe in Leuna zur Verfügung stehen. Falls Sie die Lok in Leuna abholen möchten, teilen Sie uns das bitte mit!

## Das "vorletzte Wort"

Nun, so ganz sind wir noch nicht "durch", da war doch noch etwas? Natürlich – die Fortsetzung der (N)Ostalgie – Serie. Oder anders ausgedrückt, die "Halloren" – Wagen und der Bierwagen…

Nachdem unsere erste Serie innerhalb von zwei Tagen restlos ausverkauft war, haben wir eigentlich bei der zweiten Serie mit nun gleich zwei weiteren Halloren- Wagen gedacht den Bedarf nun abdecken zu können. Weit gefehlt, denn auch diese Serie war nun noch schneller ausverkauft. Leider konnten wir hier auch nicht alle Interessenten und Kundenwünsche bedienen.

Da uns auch heute noch fast täglich Anfragen zu einer weiteren Fortsetzung erreichen, mussten wir nun schon nach der Auslieferung der zweiten Serie reagieren. Wir hatten eigentlich geplant, im Herbst mit einer neuen Serie als Ergänzung zu unserem Postzug / Gex und der Fischzug-Serie zu starten. Diese war von der Planung so angelegt, das sie sowohl zu diesem Thema, aber auch als "Einzelmodelle" ähnlich unserer "(N)Ostalgie" Serien passt. Dieses war vom Grundsatz her auch schon mit der Fa. Hädl und deren Produktionsabläufen so abgestimmt. Dann kam alles anders….

Die Zusammenarbeit mit der Fa. Hädl gestaltet sich über die vielen Jahre hinweg als ausgesprochen konstruktiv und fruchtbar. Natürlich hatte man auch hier unser "Problem" mit den Halloren – Wagen mitbekommen. Doch diesmal kam auch noch die hohe Nachfrage zum Magdeburger Bierwagen mit hinzu, denn auch hier gab es weiteren Bedarf zu einer Fortsetzung.

Wir freuen uns, Ihnen nun passend für den Saisonbeginn im Herbst 2022 noch einmal eine weitere Fortsetzung anbieten zu können. Wir werden hier wieder zwei "Halloren" – Wagen und nochmals einen Magdeburger Bierwagen auflegen. Auch die Stückzahl werden wir hier noch einmal anpassen, um dann hoffentlich (?) alle Wünsche erfüllen zu können. Natürlich wird alles wieder inhaltlich zu den bestehenden Modellen passen.

Wir stimmen gerade die letzten Details ab und sind im Grunde genommen bereits auf der Zielgeraden. Weitere Infos erhalten Sie mit unserer nächsten Kundeninfo. Ein ganz besonderer Dank gilt hier aber auch der Fa. Delitzscher Schokoladenfabrik AG, die uns hier bei den Recherchen, den Druckgenehmigungen und letztendlich den Freigaben ganz hervorragend unterstützt hat. Auch hier ist man über den Erfolg unserer TT-Modelle hocherfreut, denn so können wir damit zumindest ein kleines Denkmal an die Geschichte der Halloren – Kugeln in der DDR setzen. Um hier auf dem Laufenden zu bleiben –insbesondere bei Produktneuheiten- können Sie sich auch bei der Fa. Halloren für einen Newsletter anmelden: <a href="www.halloren.de">www.halloren.de</a> Hier gibt es übrigens auch einen hervorragend aufgestellten Onlineshop für die tollen Produkte.....

Noch ein Wort zum Magdeburger Bierwagen: Auch hier gab es vor allem aus dem Raum Magdeburg & Umgebung ganz beeindruckende Rückmeldungen. Dafür an dieser Stelle einmal "Danke". Gerade die in diesem Raum organisierten TT-Bahner haben sich über diesen Wagen sehr gefreut, da es ja bereits weitere Einmal – Auflagen Magdeburger Wagen anderer Anbieter gegeben hat. Erinnert sei hier z.B. an die Stammtisch – Wagen. Uns haben auch einige Vorschläge erreicht, die wir natürlich erst einmal mit zu unserer Postmappe genommen haben.

Da ist sehr viel Interessantes mit dabei und wir werden das prüfen. Versprechen können wir zwar heute noch nichts Konkretes, aber der eine und der andere Vorschlag ist schon sehr vielversprechend. Weil wir aber alles nacheinander abarbeiten (müssen) und auch die Ressourcen der Hersteller leider "endlich" sind, können wir hier nur um ein wenig Geduld bitten. Wir halten Sie natürlich wie immer in unseren Kundeninformationen auf dem aktuellen Stand – Versprochen!

(Das soll aber nicht bedeuten, dass wir an weiteren "Magdeburger" – Vorschlägen kein Interesse mehr haben....)

## Das "letzte Wort"

Sofern Sie weitere Wünsche und Anregungen zu möglichen Sondermodellen haben, würden wir uns über einen Hinweis dazu sehr freuen. Sie müssen hier keine detaillierten Produktvorschläge mit Maßen, Farbangaben etc. mailen – wir sind auch für Skizzen, Fotos und / oder Beschreibungen sehr dankbar. Der Großteil unserer Sondermodelle stammt ja bekanntlich aus Ihren Vorschlägen.

## Bitte beachten Sie folgenden Hinweis:

Die bei uns angebotenen Artikel sind kein Spielzeug und für Kinder unter 16 Jahren nicht geeignet! Es besteht u.a. die Gefahr des Verschluckens von Kleinteilen!

⇒ Bei Abbildungen handelt es sich teilweise um Handmuster, spätere Abweichungen bei der Bedruckung / Lackierung / Ausführung sind möglich. Zurüstteile liegen in der Regel zur Selbstmontage mit bei, bei den Abbildungen sind diese –insbesondere bei Triebfahrzeugen- nicht montiert!

## Ihr Team der Firma WIEMO, Münster



Unser Motto zu TT: Nicht zu groß, nicht zu klein – gerade richtig! (Werbeanzeige der Fa. Zeuke aus den 1960er Jahren)