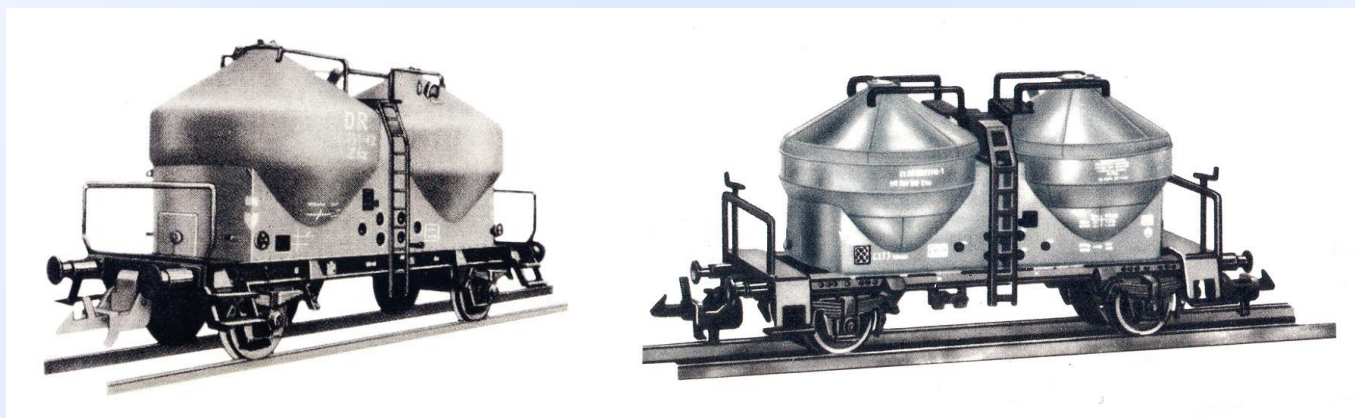




V červnu 2023 jsem publikoval článek o knize firmy Tillig s titulem „Die Geschichte von Zeuke & BTTB“. Nabízí průřez historií výroby modelů velikosti TT v bývalé NDR, týkající se především firem Zeuke a Berliner TT Bahnen. Mnozí z nás s nimi vyrostli a natrvalo v sobě uchovali vzpomínky na tu jedinečnou atmosféru a zážitky, jež jim modely z té doby přinášely. Pro mne bylo nutností si knihu pořídit, neboť líbivou a přehlednou formou shrnuje dění kolem východoněmeckých železničních modelů v měřítku 1:120. Nejedná se pouze o přehled, ale též o zdroj cenných informací a zajímavostí, o nichž možná většina milovníků velikosti středu nemá ponětí. I já jsem si rozšířil či doplnil své znalosti. Ač moje němčina není na vysoké úrovni, většině textu jsem porozuměl, a proto zde nyní mohu volnou formou a s využitím i svých stávajících znalostí uvést vše, co považuji za zajímavé a o čem jsem usoudil, že může zaujmout též ostatní modeláře. Ne všechna zmíněná témata však pocházejí z knihy.

Vůz Zkz pro přepravu sypkých hmot (545/762)

Původní vyobrazení vozu z katalogu na období 1966/67 je rozdílné od později skutečně vyráběného modelu. Vůz má oblejší hrany, jiné provedení zábradlí na plošinkách, chybí kliky ručních brzd, schůdky u plošinky jsou rovněž jiné a najdou se i další drobné odlišnosti. V katalogu 1969/70 je již vyobrazeno správné provedení vozu tak, jak byl dlouhá léta vyráběn.



Samovysypný vůz OOt (545/761)

Katalog na období 1966/67, obdobný případ. Byl zde vyobrazen jiný typ vozu, k jehož výrobě u firmy Zeuke nakonec nedošlo. Rozdíly jsou z obrázků patrné, není mi myslím nutno je vypisovat. Toto vyobrazení se znovu objevilo ještě v katalogu 1967/68, rok nato už byl vyobrazen vůz, který se opravdu vyráběl a vlastně se pod hlavičkou Tillig vyrábí s několika úpravami dodnes.



Motorová lokomotiva T 435 ČSD / V 75 DR (545/52 & 545/53)

Netušil jsem, že Hektor byl zpočátku vyráběn v kooperaci s firmou HERR. Poprvé se objevil v katalogu na období 1967/68, a to v provedení ČSD a DR. Zhruba po sedmi letech výroby se dočkal přepracování. Kromě vzhledu skříně se změny týkaly jednak zábradlí – to bývalo zprvu jen na čelech, nově bylo i na bočních ochozech, a jednak pojezdu – zvýšila se hmotnost a změnil se pohon. Oproti původním dvěma klasickým podvozkům byl nově řešen tak, že dvě vnitřní nápravy byly napevno uloženy v rámu a krajní se pohybovaly jako běhouny (stejný koncept byl na konci 70. let použit také u lokomotivy BR 110, viz níže). ČSD verze Hektora měla od počátku pensylvánské podvozky, DR kývačky, jak ukazují obrázky. Všimněte si ještě na obrázku vlevo malého loga firmy HERR.



Elektrická lokomotiva E 70 (545/2/2)

Dalším modelem v kooperaci s firmou HERR byla elektrická lokomotiva řady E 70. Objevila se v katalogu 1967/68. Podkladem byla vývojová studie lokomotivy od firmy Siemens, pojezd na model byl použit z úzkorozchodné lokomotivy H0m. Nejdříve byla prodávána přímo firmou HERR, pod značkou Zeuke se objevila až později. Zprvu v provedení Start, později byla v nabídce v zeleném a hnědém provedení. V 90. letech společnost Ingenieurbüro Oelschläger znovu uvedla na trh model s vylepšeným pohonem. Upoutávka byla v katalogu Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH z roku 1992 (zde byla pouze kresba) a dále byl v novinkovém katalogu na rok 1993 již vyfotografovaný model v zeleném provedení z I. epochy, kat. číslo 92400. Naposledy se lokomotiva objevila v katalogu Tillig pro rok 2001 ve dvou verzích, hnědá 92402 K.P.E.V. a šedá 92401 DRG. Dodnes se model jako rarita prodává na bazarech a aukcích za několik tisíc korun. Ještě doplním jednu technickou – model měl pro usnadnění průjezdu oblouky vnitřní nápravy bez okolků, což je na obou obrázcích níže dobře patrné.



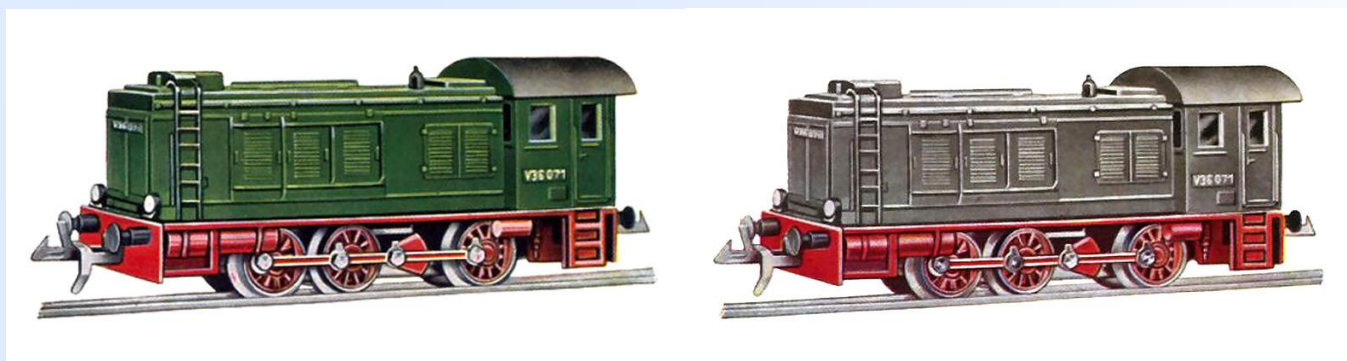
Rychlíkový vůz AB4üpe (159/79)

Vůz AB4üpe byl svého času bez nadsázky klasikou „tétěčkových“ kolejišť. Aby také ne, neboť celkový počet vyrobených modelů činil bezmála půl milionu(!) kusů, byť v reálu existoval pouze v podobě prototypů. Zajímavostí je, že toto byl první čtyřnápravoý model osobního vozu, který se v Německu vyráběl velkosériově a v nezkrácené verzi, tedy byl opravdu zmenšen přesně v měřítku 1:120. Nabízel se jednak v různých odstínech zelené, ale též v modré nebo v barvách švédských drah jako freelance model. Navzdory absenci skutečné předlohy existovala dokonce i Bobina ve švédských barvách – ta je dnes vyhledávaným sběratelským artiklem. Poměrně známá je též souprava Silverlines s lokomotivou V 200 DB. Kvůli velkému počtu kusů, které byly nalisovány přibližně během 10 let, již forma nedovolovala revizi ani vylepšení, a proto byla výroba ukočena. Díky neuvěřitelně vysokému počtu vyrobených exemplářů je možné tyto vozy dodnes poměrně snadno sehnat v bazarech, mnohdy ve velice zachovalém stavu. V nabídce firmy Zeuke je po zastavení výroby nahradily rychlíkové vozy typu Y, ty už ale byly oproti přepočtu zkrácené.



Motorová lokomotiva V 36 (545/753/1)

Vznik tohoto modelu je doprovázen zajímavou příhodou. Grafik firmy Zueke, pan Rolf Erlemann, vlastnil malé domácí kolejiště, pro které si vyráběl svépomocí modely především z kartonu a mosazi. Mimo jiné si postavil na pojezdu parní lokomotivy BR 81 i stroj V 36. Jak uvádí, modely neměly žádné výstavní ambice, ale kolejiště díky nim rázem ožilo. Je to asi stejný případ, jako když si českoslovenští modeláři v dobách nedostatku modelů ČSD vyráběli svépomocí Breljovce, Kocoury a mnoho dalších strojů našich drah. O tento „home made“ model V 36 se začal zajímat pan Zeuke a po nějaké době se lokomotiva objevila v jeho výrobním sortimentu, ovšem již ne na pojezdu BR 81, ale na vlastním, nově vyvinutém. Jak jsem kdysi zmínil v recenzi přepracovaného modelu od Tilliga, je tato starší verze rozměrově trochu mimo měřítko, je větší zřejmě kvůli proporcím motoru, který se musel vejít do budky. Navzdory tomu se toto provedení vyrábělo ještě dlouhá léta a v mnoha variantách i pod značkou Tillig (DR, DB, ČSD, ÖBB, SNCF, hasičská, vlečková), naposledy figurovalo v katalogu pro rok 2007 a pro rok 2009 již byla ohlášena kompletně přepracovaná verze, prozatím s ilustrativním vyobrazením modelu H0.



Motorová lokomotiva BR 130 (2640)

Tento model se objevil v nabídce až po znárodnění, které proběhlo roku 1972, tedy již pod hlavičkou Berliner TT Bahnen. Poprvé jej uvedl katalog na rok 1976. Pro usnadnění/zlevnění výroby byl použit pojezd z lokomotivy Nohab, takže s délkou přes nárazníky 158,5 mm byla lokomotiva kratší zhruba o 13, resp. 15 mm. Tento fakt registroval jen málokdo až do doby, kdy na trh přišel nový model BR 132 firmy Roco. Jeho délka 174 mm odpovídá spíše lokomotivám vyšších provozních čísel (od čísla 130 101) s délkou 20 820 mm. Následně nabídku doplnil model firmy Piko, který pro změnu délkou 172 mm odpovídá strojům nižších čísel (do čísla 130 080) s délkou 20 620 mm. Roku 1993 byl původní model pod značkou Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH představen jako přepracovaný s vylepšenými jízdními vlastnostmi. Naposledy byl prezentován v novinkovém katalogu Tillig na rok 1997 jako BR 234 správy DB AG, poté byla výroba ukončena.



Motorová lokomotiva BR 110 (2540)

„Faustovka“ byla splněným přáním mnoha německých modelářů. Jednalo se o jednu z nejrozšířenějších lokomotiv v NDR, kterou bylo možno vidět před osobními i nákladními vlaky. Model měl pojezd postavený na stejném principu jako V 75 – dvě vnitřní nápravy pevně uložené v rámu, vnější nápravy otočné do stran. Sběr proudu zajišťovalo šest kol, dvě kola byla opatřena bandážemi. Pro imitaci osvětlení byly zvoleny třpytivé kamínky (jako u Bobiny), v roce 1987 však došlo k přepracování a model byl vybaven elektrickým osvětlením. Do té doby jediná verze DR v červené barvě byla doplněna o oranžovou DR a o dvě verze BR 211 a 212 DB jako freelance modely. Že skutečné stroje za pár let opravdu případnou drahám znovusjednoceného Německa, to asi čekal málokdo.

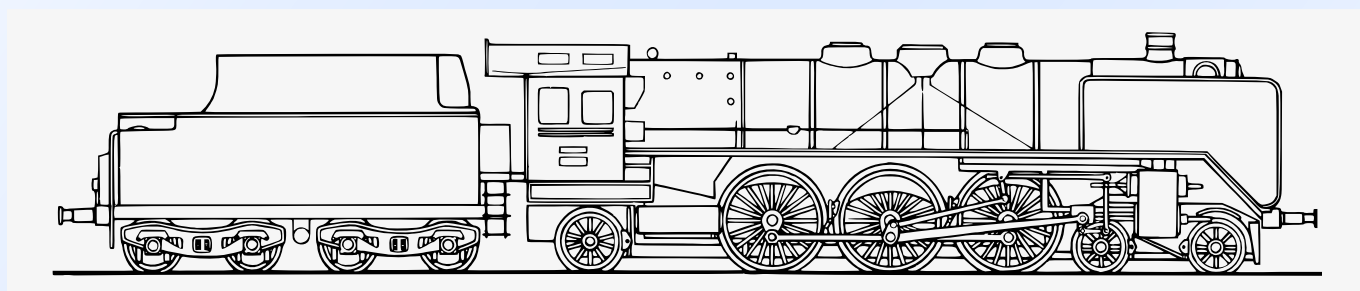


Parní lokomotiva BR 01 (2120)

Parní lokomotiva BR 01 byla oznámena v katalogu BTTB v roce 1985. Prezentována byla pouze v podobě nákresu. Na skutečný model si museli modeláři počkat. A ne nijak krátkou chvílí. První vzorek byl totiž představen až na podzim roku 1989 na veletrhu v Lipsku. Jak vidno, dlouhé lhůty při vývoji nových modelů nejsou výsadou jen dnešní doby. Ukázalo se, že čekání se vyplatilo ve všech ohledech. Výrobce modelářům předvedl velice detailní model, který byl technicky na úrovni. „Nulajednička“ byla první parní lokomotiva BTTB, která měla motor i převodovku v tendru. Ten byl s lokomotivou spojen rozpojovatelnou spojkou, jež zajišťovala přenos proudu mezi oběma díly lokomotivy. Díky tomu mohl být proud sbírán jak z kol tendru, tak i z kol lokomotivy. Přední tříbodové osvětlení bylo provedeno pomocí žárovky a světlovodů, tendr měl již LED osvětlení.

Po zahájení prodeje verze DRG brzy následovaly některé konstrukční změny. Provedení DR z roku 1992 bylo opatřeno nikoli původním tendrem 2'2'T32, ale tendrem 2'2'T34. Stejně tak lokomotiva správy DB doznala změn, dostala usměrňovače kouře Witte místo původních Wagner.

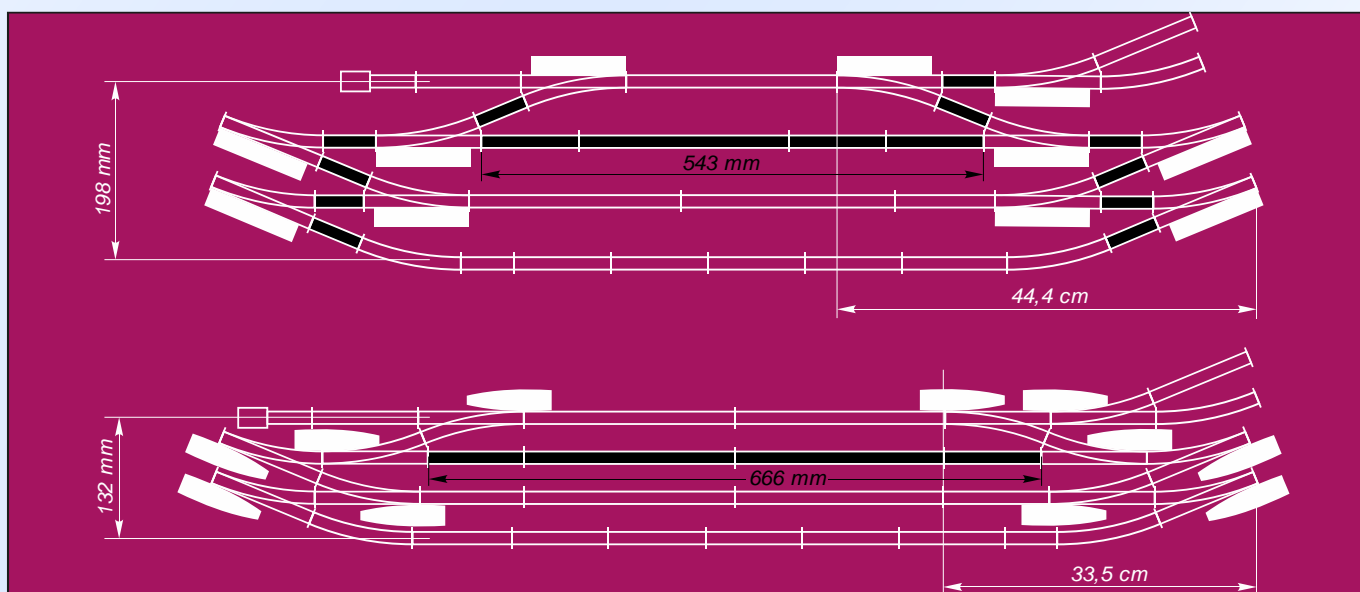
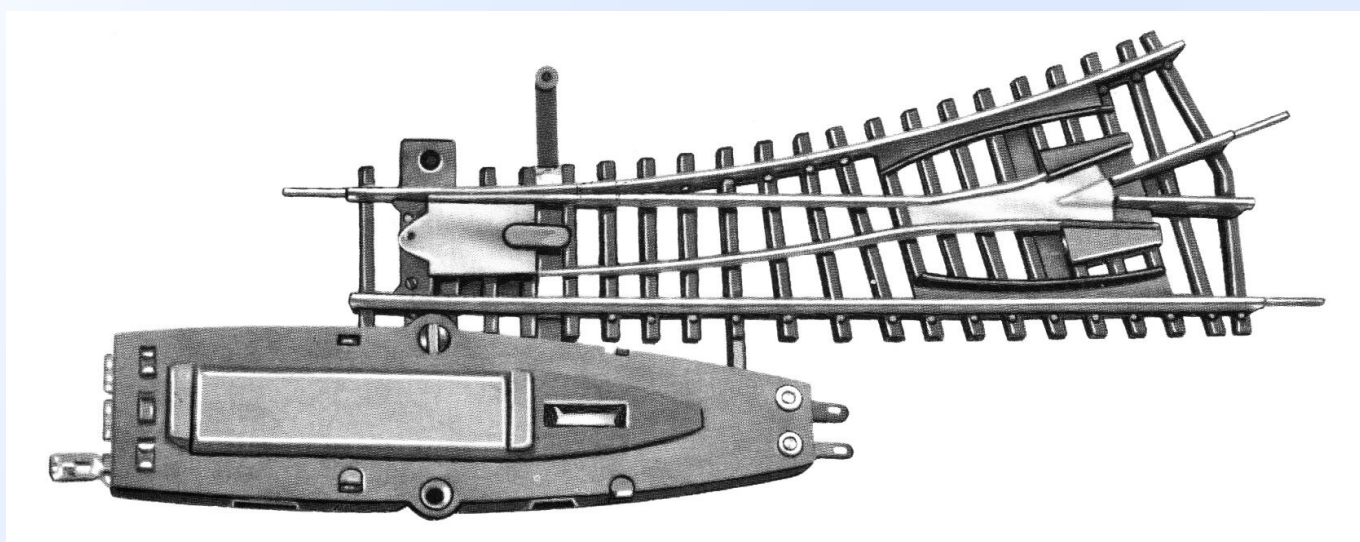
Model vydržel v nabídce až do roku 2008, poté byla jeho výroba ukončena. V katalogu na období 2009/2010 se objevila upoutávka oznamující jeho přepracování a v tom následujícím již byly fotografie hotového nového modelu, který je v nabídce dodnes.



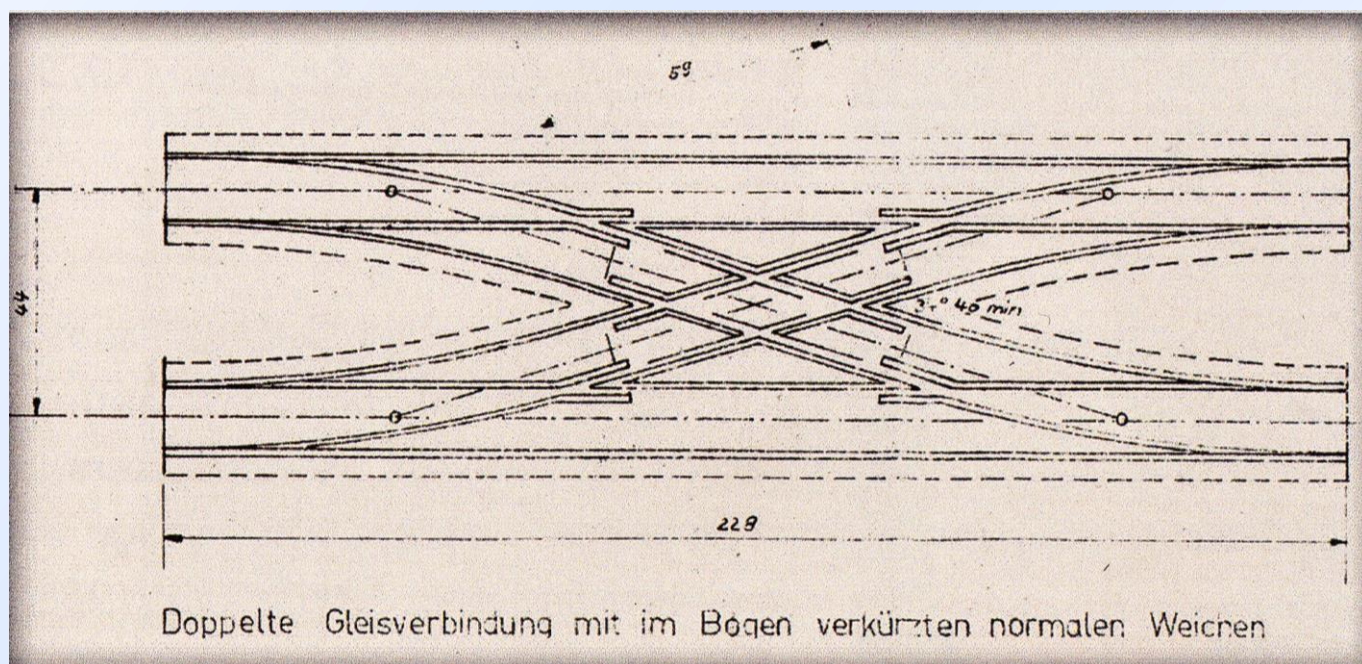
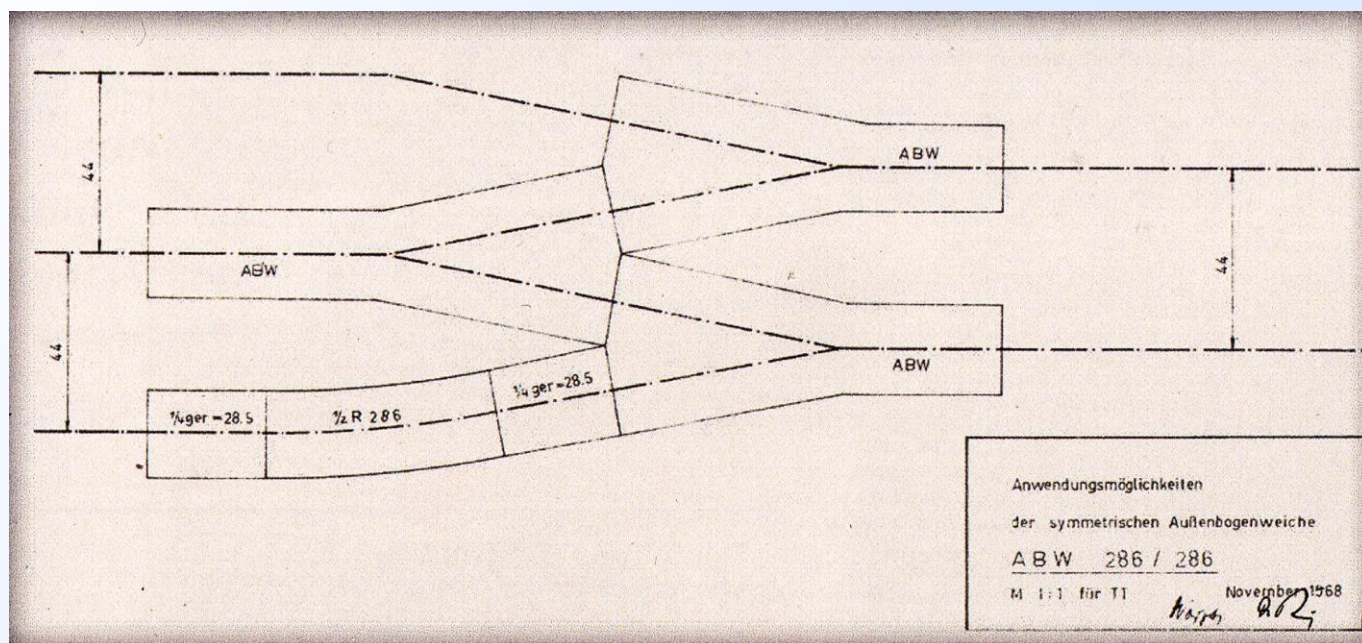
Nové přestavníky a výhybky

Původní přestavníky Zeuke, které byly napevno instalovány na výhybkách, měly jednu nevýhodu. Při určité kombinaci výhybek přestavník překážel a bylo nutno použít vloženou přímou kolej délky 57 mm, aby bylo možno se přestavníku vyhnout. To vylučovalo vytvoření standardního rozestupu kolejí 44 mm a vznikal rozstup 66 mm. Prodlužovalo i rozšiřovalo se tím zhlaví. Už v roce 1969, tedy ještě pod hlavičkou Zeuke, vznikl návrh nového přestavníku, který měl být menší, s nižší spotřebou cca 300 mA, aby umožňoval přestavení více výhybek současně než starý přestavník s odběrem 800 mA, odnímatelný a symetrický. Díky těmto atributům měl umožnit kolejové figury s rozstupem sousedních kolejí zmíněných 44 mm prakticky ve všech případech, jak ukazuje schéma níže. A pokud by přece nastala situace, že by překážel, díky

symetrickému tvaru a možnosti jej demontovat mělo být možno jej umístit na druhou stranu výhybky. Poslední podmínkou bylo jeho využití i pro další typy výhybek. Jak známo, přestavník se dočkal realizace, spolu s ním byly přepracovány i jednoduché výhybky, ale až po několika letech pod značkou BTTB. Představen byl jako novinka v katalogu na období 1976/77 na straně 36, kde byla mimo jiné zobrazena i srovnávací schémata s uvedením délek staničních kolejí a celkové šířky kolejové figury. Co se týká dalších typů výhybek, obloukové byly prezentovány v novinovém prospektu z roku 1976, v katalogu na období 1978/79 se objevila i dvojitá křížovatková výhybka. Z posledně jmenované byli modeláři nadšení, a to ani netušili, že o její výrobě bylo rozhodnuto již o 10 let dříve. Její vzhled sice nebyl moc modelový, ale konečně byla na světě. Geometrií se mírně vymykala standardu prodloužením větví na všech koncích o 14,5 mm.



Dle podkladů z roku 1968 měla firma Zeuke v plánu i další projekty: Symetrickou výhybku s poloměrem odbočných větví 286 mm a úhlem 11,25° na každou stranu, ale také dvojitou kolejovou spojku s roztečí kolejí 44 mm. K realizaci však nedošlo ani u firmy Zeuke, ani později u BTTB. Vznikla pouze křížovka s úhlem křížení 45°, pomocí níž bylo možné sestavit dvojitou kolejovou spojku s rozstupem kolejí 66 mm.

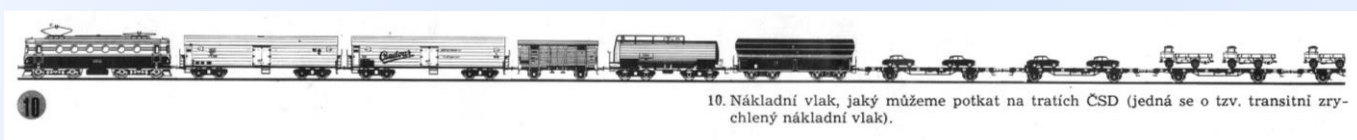
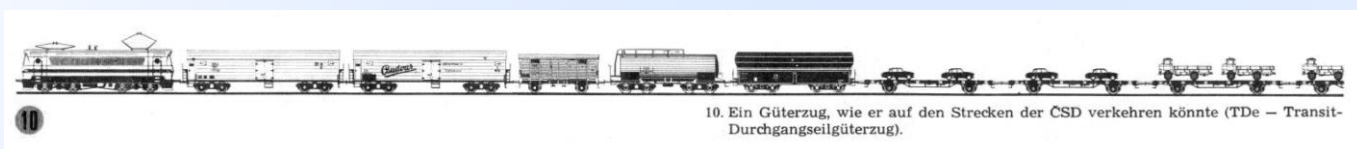


Laminátka

Ano, čtete správně. Nebylo totiž možné v některých tiskovinách přehlédnout jistou inklinaci k této unikátní československé lokomotivě. Pokud si pozorně prohlédnete katalog Zeuke z roku 1972, konkrétně stranu 30, uvidíte tam zcela jasně naši Laminátku před rychlíkem, byť evidentně na kolejích Deutsche Reichsbahn, jak dokládá přejezdové zabezpečovací zařízení i návěstidlo, které vlak míjí (viz ilustrace níže). Další indicie lze nalézt ve žlutém sešitu „*Ins richtige Gleis mit det TT-Bahn*“ (v tomto případě v německé mutaci) na dvojlistu zobrazujícím návrhy řazení vlaků z vozidel, která jsou v TT k dipozici. Tam je znovu vyobrazena

Laminátka, tentokrát před nákladním vlakem. Ovšem pozor, pouze ve verzi sešitu od firmy Zeuke. Já osobně vlastním verzi BTTB v českém jazyce, kde je již místo Laminátky Bobina. Vlak ale táhne tentýž. Aniž bych chtěl nějak spekulovat, lze z toho vyvodit domněnku, že pokud by nedošlo ke znárodnění a firma by zůstala v rukách pana Zekueho, třeba bychom se ve velikosti TT dočkali Laminátky o 50 let dříve. Ale mohlo to být samozřejmě úplně jinak a obrázky s Laminátkou nemusejí znamenat vůbec nic. Ať je to, jak chce, čekali jsme na ni až do roku 2022 a ještě od výrobce, který ani není následníkem firem Zeuke a BTTB.

Rozdílu zobrazených lokomotiv ve zmíněném sešitu si všiml zakladatel Muzea TT modelů Petr Novotný, mě poté napadlo ověřit, pod jakou hlavičkou obě verze sešitu vyšly. Domněnka, že sešit s Laminátkou vyšel ještě jako Zeuke, se potvrdila, viz obrázky níže. Levý výřez stránky pod zobrazením vlaků patří právě k hornímu vlaku s Laminátkou, pravý k vlaku s Bobinou.



Zeuke & Wegwerth KG, 1055 Berlin, DDR

Inhalt

Wir fangen an Kleine Anlagen für den Anfang Anlagen mit der Gleispackung G1 Anlagen aus dem Heft „Der Anfang mit der TT-Bahn“	1 Fahrstromversorgung A-Schaltung Z-Schaltung Zeuke-Polymatic Das Schaltgleis Das Schaltrotis Der Zeitschalter Das Gleichrichtergleis Fahrleitungsbetrieb Die TT-Bahn und ihr Vorbild	13 Diesellokomotiven E-Lokomotiven Reisenzugwagen Güterwagen Zugbildung In der Werkstatt Mit Lappen, Pinsel und Staubsauger Und wenn mal etwas schadhaf ist? 21 Kostenlose Reparaturen / Garantieanspruch 23 Zeuke-TT-Lektüre	31 32
Aufbau einer Anlage Der Baukasten „Verdrahtung leicht gemacht“ Die Landschaftsgestaltung Schaltpläne für die TT-Bahn	11 Dampflokomotiven		

VEB Berliner TT-Bahnen, 1055 Berlin, DDR

Volks eigener Außenhandelsbetrieb
der Deutschen Demokratischen Republik
DDR-108 Berlin, Charlottenstraße 46

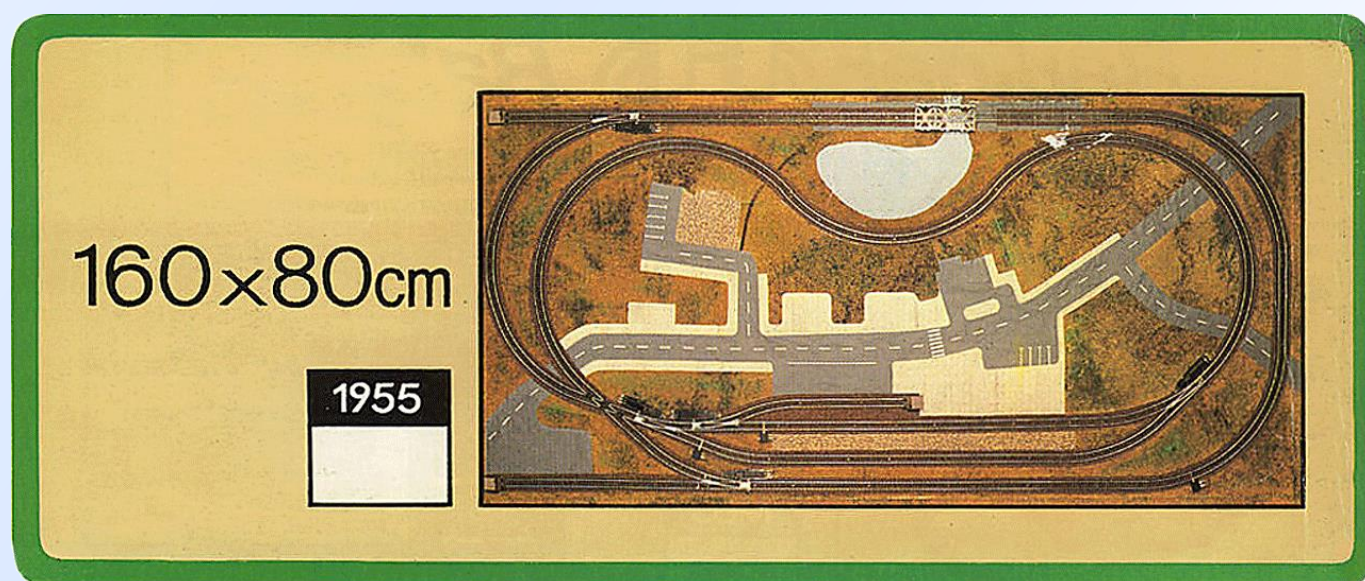
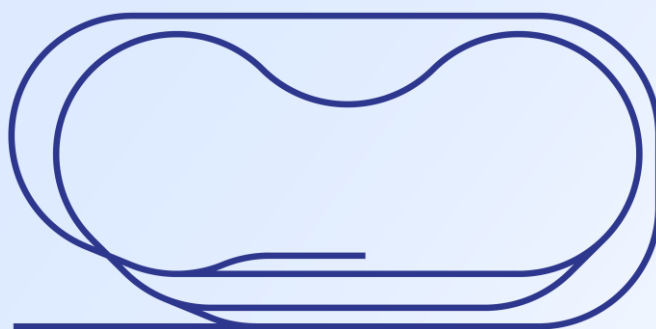
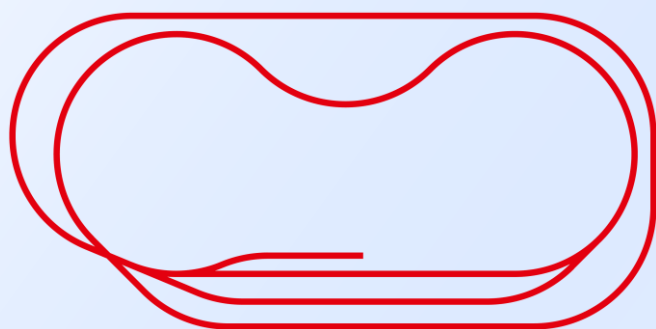
Obsah

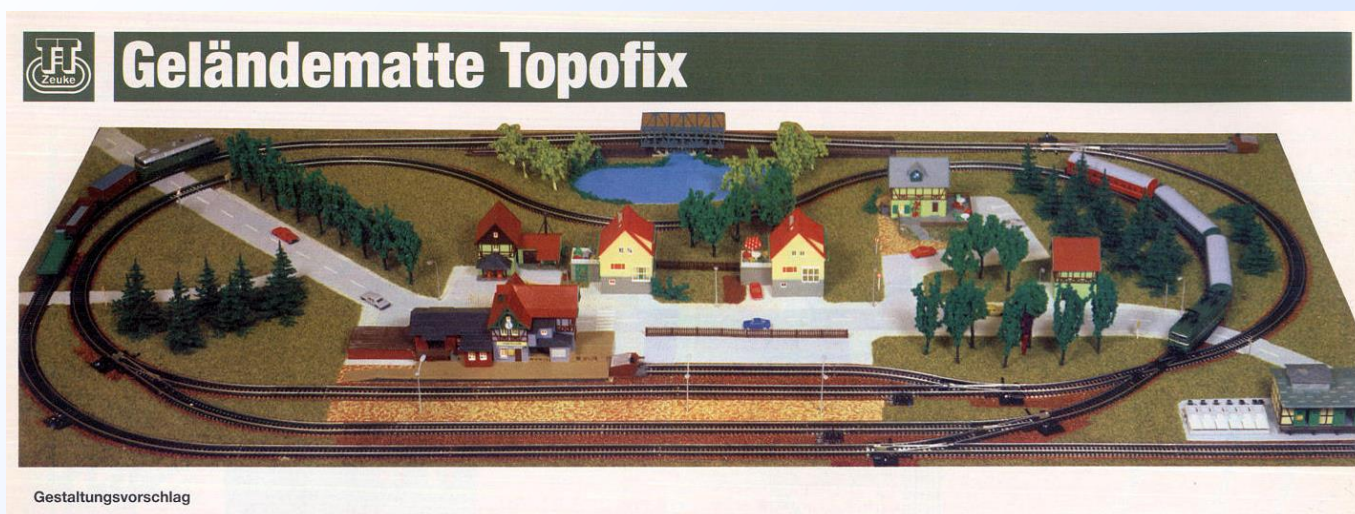
Začínáme Malá kolejiště pro začátek Kolejiště z perspektivy „Začátek s železnicí TT“	1 Zapojení typu A Zapojení typu Z TT - Polymatic Spínací kolej Spínací relé Časový spínač Usměrňovací kolej Vrchní vedení Modelová železnice TT a její skutečná předloha	16 21 23	Parní lokomotivy Elektrické lokomotivy Diesellové lokomotivy Osobní vozy Nákladní vozy Rázení vozů Rády pro dílnu Štětce, vysavač prachu a hadřík Dojde-li přeci jen k poruše Bezplatné opravy a záruka Odborné publikace TT	31 32
Stavíme kolejiště Ovládací panel Modelování krajiny	5			
Jak zapojujeme železnici TT Ovládání jízdy vlaků	11 13			



Topofix

Pamatujete si na kobereček, na němž byla již naflokováná tráva, vyznačená kolejová figura i silnice a místa pro budovy? Topofix byl nástupcem staršího systému TT-combi a nabízel se ve čtyřech různých baleních s různými katalogovými čísly. Od kompletu včetně kolejí, trať a vlaků (varianta A) až jen po samotný koberec (varianta D). Varianta B byla bez vlaků a trať, s ručně ovládanými výhybkami, varianta C byla stejná, ale výhybky byly elektromagnetické. I já jsem s ním přišel na konci 80. let do styku. Možná ale nevíte, že se vyráběly dvě mírně se lišící varianty. V roce 1983 se v prospektu BTTB objevila verze č. 1 (červené schéma), v roce 1988 byla v sešitu Geschänkanlagen prezentována verze 2 (modré schéma). Na první pohled je vidět rozdíl v kolejové figuře levého zhlaví. První verze umožňovala vždy projíždět jen celé kolejiště, u verze 2 bylo možné postavit cestu tak, že se dala projíždět buď jen část kolejiště objíždějící rybník, nebo celé kolejiště. Níže na fotografii je zobrazena starší varianta. Při troše šikovnosti se dala křižovatka nahradit angličákem, byť neměl úplně stejnou geometrii. Získaly se tím širší provozní možnosti a i u první verze pak bylo možné projíždět jen jednu, tentokrát však libovolnou část kolejiště. A při vložení dvou výhybek objíždějících angličák (s drobnou úpravou terénu) modelář rázem získal dva nezávislé okruhy. V sešitu Plány kolejišť BTTB Zeuke GmbH tuším z roku 1990 se dokonce objevilo zrcadlově obrácené vyobrazení kolejiště, jak ukazuje poslední obrázek. Zda se jednalo o chybu tisku, nebo se tato převrácená varianta skutečně vyráběla, to bohužel nevím, ale dle zmínky v diskusi na fóru TT-Board to vypadá na tiskařského šotka.





Gestaltungsvorschlag

Inhalt

Variante A

Art.-Nr. 1953

- 1 Geländematte
- 1 Gleissortiment
mit Handweichen
nach nebenstehendem
Gleisplan
- 1 Kastenbrücke
Art.-Nr. 7130
- 2 Auffahrrampen
Art.-Nr. 7970
- 2 komplette Züge
Art.-Nr. 1979
- 1 Transformator
Art.-Nr. 8115
- 1 Tastenpult
Art.-Nr. 8211

Variante B

Art.-Nr. 1960

- 1 Geländematte
- 1 Gleissortiment
mit Handweichen
nach nebenstehendem
Gleisplan
- 1 Kastenbrücke
Art.-Nr. 7130
- 2 Auffahrrampen
Art.-Nr. 7970
- 1 Tastenpult
Art.-Nr. 8211

Variante C

Art.-Nr. 1959

- 1 Geländematte
- 1 Gleissortiment
mit Elektromagnet.
Weichen nach neben-
stehendem Gleisplan
- 1 Kastenbrücke
Art.-Nr. 7130
- 2 Auffahrrampen
Art.-Nr. 7970
- 2 Tastenpult
Art.-Nr. 8211

Variante D

Art.-Nr. 1950

- 1 Geländematte

Zajímavostí (krom posledních dvou) by se dalo jistě v knize vyčíst více, ale to bych ji mohl rovnou zdublovat celou. Její česká verze však není předmětem tohoto článku. Fakta, která považuji za ta zajímavější, jsem zde zmínil. To ostatní nepovažuji za tak překvapivé, nebo se domnívám, že to není pro modelářskou veřejnost neznámé. Kniha je již bohužel u výrobce nedostupná, podle informací přímo ze zákaznického oddělení firmy Tillig se v současnosti druhé vydání neplánuje, zároveň ale s dodatkem, že jej v budoucnu nelze vyloučit. Šalamounská odpověď. Víím, že se asi nedostalo ani na všechny české zájemce, v Německu bude počet neuspokojených modelářů určitě mnohem větší.

