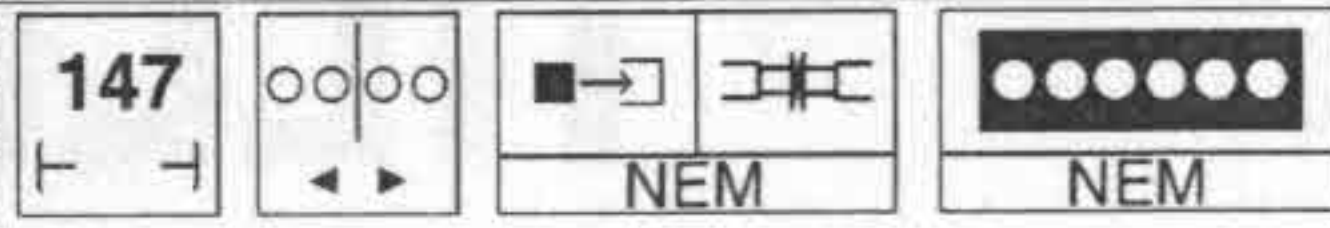


Dampflok

BR 56

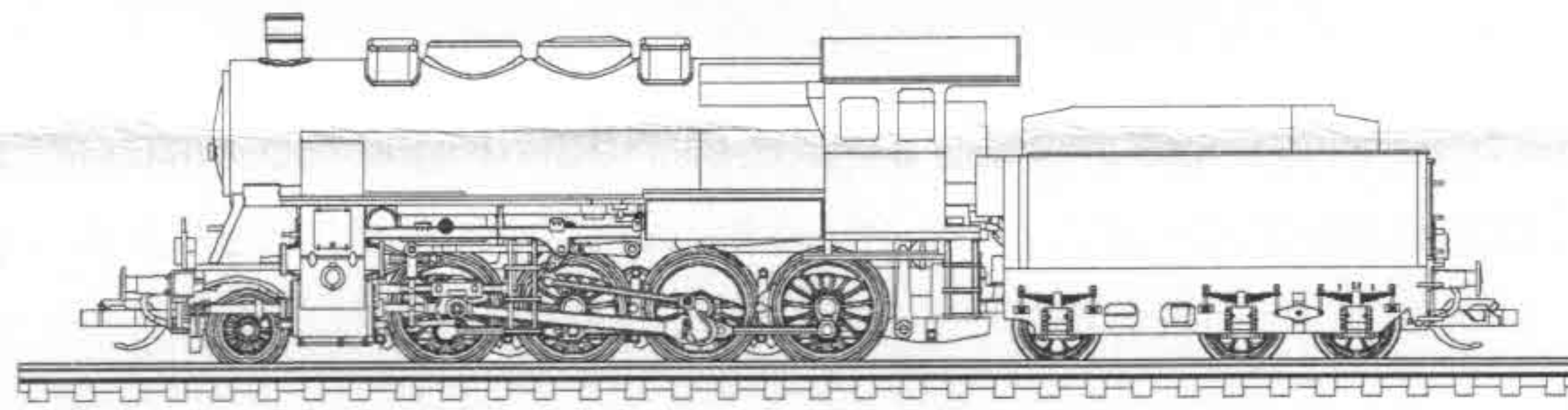


TILLIG TT BAHN

Die ideale Spur

BR 56 der DR, Ep. III - Art.-Nr.: 02160

BR 56 der DB, Ep. III - Art.-Nr.: 02161



DAS VORBILD

Anfang des vorigen Jahrhunderts nahmen die Zuglasten sprunghaft zu. Mit den vorhandenen, überwiegend dreiachsigen Maschinen konnte das Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden. Um dieses zu bewältigen, benötigte man ein größeres Reibungsgewicht der Lokomotiven. Ein größeres Gewicht bedeutet eine größere Achslast. Der waren zu dieser Zeit aber sehr enge Grenzen gesetzt. Die meisten Strecken gestatteten nur 15t. Daher musste mit steigendem Gewicht die Last auf mehrere Achsen verteilt werden. So beschafften die Bahnverwaltungen vierfach und fünffach gekuppelte Lokomotiven. Die sonst in der Ausführung der Lokomotivtechnik so sparsame königlich preußische Staatsbahn beschaffte 1915 für den schweren Güterzugdienst einen Fünfkuppler mit einem Dreizylinder-Triebwerk (G 12.1). Die ab 1917 zur Verfügung stehende, grundlegend überarbeitete Variante (G 12) entstand aus der Notwendigkeit einer Vereinheitlichung des Maschinenparks der deutschen Staatsbahnen. Diese wurde von den größeren Staatsbahnen Deutschlands im Zuge des ersten Weltkrieges nachgebaut oder ebenfalls beschafft. Insofern darf die G 12 (spätere BR 58.2-3) als erste Kriegslok bezeichnet werden. Aber die Technik einer Dreizylinderlok erwies sich gerade unter Kriegsbedingungen nicht gerade als günstig. So wurde für den mittelschweren Güterzugdienst wiederum experimentiert, den dritten Zylinder einzusparen und eine effektivere Lok zu schaffen.

Es entstand die von der dreizylindrigen G12 (spätere BR 58) abgeleitete preußische G8.2 (spätere BR 56.20-29) als Zweizylinderversion. Beschafft wurde sie von 1919 bis 1928 in 846 Exemplaren. Mit weggelassenem dritten Zylinder sowie um eine Achse gekürztes Fahrwerk und entsprechend gekürztem Kessel wurde eine nur wenig geringere Zugleistung als bei der G 12 erbracht, wobei die Unterhaltung gegenüber dem Drillingstriebwerk der G 12 wesentlich einfacher war. Allerdings erhöhte sich die Achsfahrmasse auf 17t, womit sie auf Nebenbahnstrecken mit 15t maximaler Achsfahrmasse nicht mehr einsetzbar war. Am Ende des ersten Weltkrieges waren 18t Achsfahrmasse aber auf vielen Hauptstrecken bereits zulässig.

Die BR 56 ist als Güterzug-Schleppenderlokomotive eingeordnet und war für den mittelschweren Güterzugdienst vorgesehen. Ihr Einsatz erfolgte überwiegend vor Nahgüterzügen und Übergabezügen auf Hauptstrecken und ausgebauten Nebenstrecken. Der Einsatz vor Personenzügen war wegen der guten Anfahrbeschleunigung der Maschine aber keine Seltenheit. Für eine bessere Laufgüte bei hohen Geschwindigkeiten wurden in den dreißiger Jahren bei den Loks das Gegengewicht der Kuppelachsen ausgebohrt. So konnten diese Maschinen für Geschwindigkeiten bis 75 km/h zugelassen werden, was dem Einsatz im Personenzugdienst begünstigte. Die Maschinen bewährten sich im Betriebsmaschinendienst sehr gut. Nach dem Krieg verblieben 295 Stück bei der DB und 60 Maschinen bei der DR. Ihr Einsatzgebiet änderte sich erst Anfang der sechziger Jahre, als der Güterzugdienst zunehmend von Diesellokomotiven übernommen wurde. Damit wanderte die BR 56 überwiegend in den schweren Rangierdienst ab. Bis zur Übernahme des Rangierdienstes durch Dieselloks wurde diese Baureihe auch von den Personalen gegenüber den sonst dafür verwendeten Tenderloks der verschiedenen Länderbahnbauarten bevorzugt, weil die Vorräte der Lok meist eine ganze Schicht reichten. Die Bundesbahn musterte die Loks 1963 aus. Für das EDV-Nummernsystem der DR waren noch 17 Maschinen vorgesehen. Angeschrieben wurden aber nur noch wenige solcher Loknummern. 1971 wurde bei der DR die letzte Lok ausgemustert.

DAS MODELL

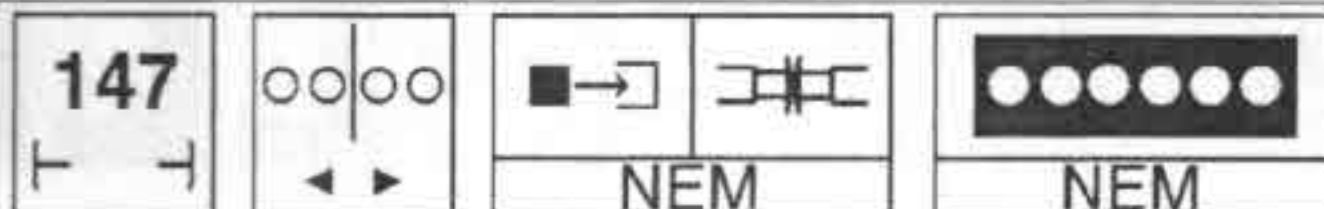
Das Modell ist aus einer Überarbeitung des von Berliner-TT-Bahnen entwickelten Modells entstanden. Ein völlig neues Fahrwerk mit fünfpoligem Motor und Schwungmasse, Kurzkupplungskinematik an der Frontseite der Lok, am Tender und zwischen Lok und Tender sowie die filigrane Nachbildung des Triebwerkes aus Kunststoffteilen gibt dem Modell ein optisch attraktives Äußeres und zeitgemäße Fahreigenschaften. Angetrieben wird das Modell auf alle Treib- und Kuppelachsen. Zwei Radsätze verfügen über Haftreifen. Die Stromabnahme erfolgt über alle angetriebenen Radsätze und die ersten beiden Tenderachsen. An Lok und Tender sind Kupplungsaufnahmen nach NEM 358 vorhanden. Das Modell verfügt über eine digitale Schnittstelle nach NEM 651. Die Beleuchtung wechselt entsprechend der Fahrtrichtung. Zur weiteren Detaillierung liegen dem Modell Kolbenstangenschutzrohre, Kuppelhaken und Bremsschläuche bei. Diese können unter Berücksichtigung des Modelleinsatzes alternativ angebracht werden. Ab Werk ist das Modell ausreichend gefettet. Ein Nachfetten mit harz- und säurefreien Fett oder Öl (Art.-Nr.: 08973) ist erst nach ca. 100 Betriebsstunden erforderlich.

Das Oberteil der Lok wird unter dem Führerhaus durch Rastnasen der Trittstufen und durch das Nummernschild in der Rauchkammer gehalten. Zum Öffnen des Modells ist das Nummernschild an der Rauchkammer abzuziehen. Dann kann das Oberteil vorn angehoben und durch leichtes Bewegen nach vorn von den hinteren Rastnasen abgezogen werden. Nach Abschrauben des Zusatzgewichtes wird die Schnittstelle des Modells zugänglich.

Die versiegelten Schrauben am Fahrzeugboden sind nicht zu lösen. Anderenfalls erlischt der Garantieanspruch.

Dampflok

BR 56



TILLIG T BAHN

Die ideale Spur

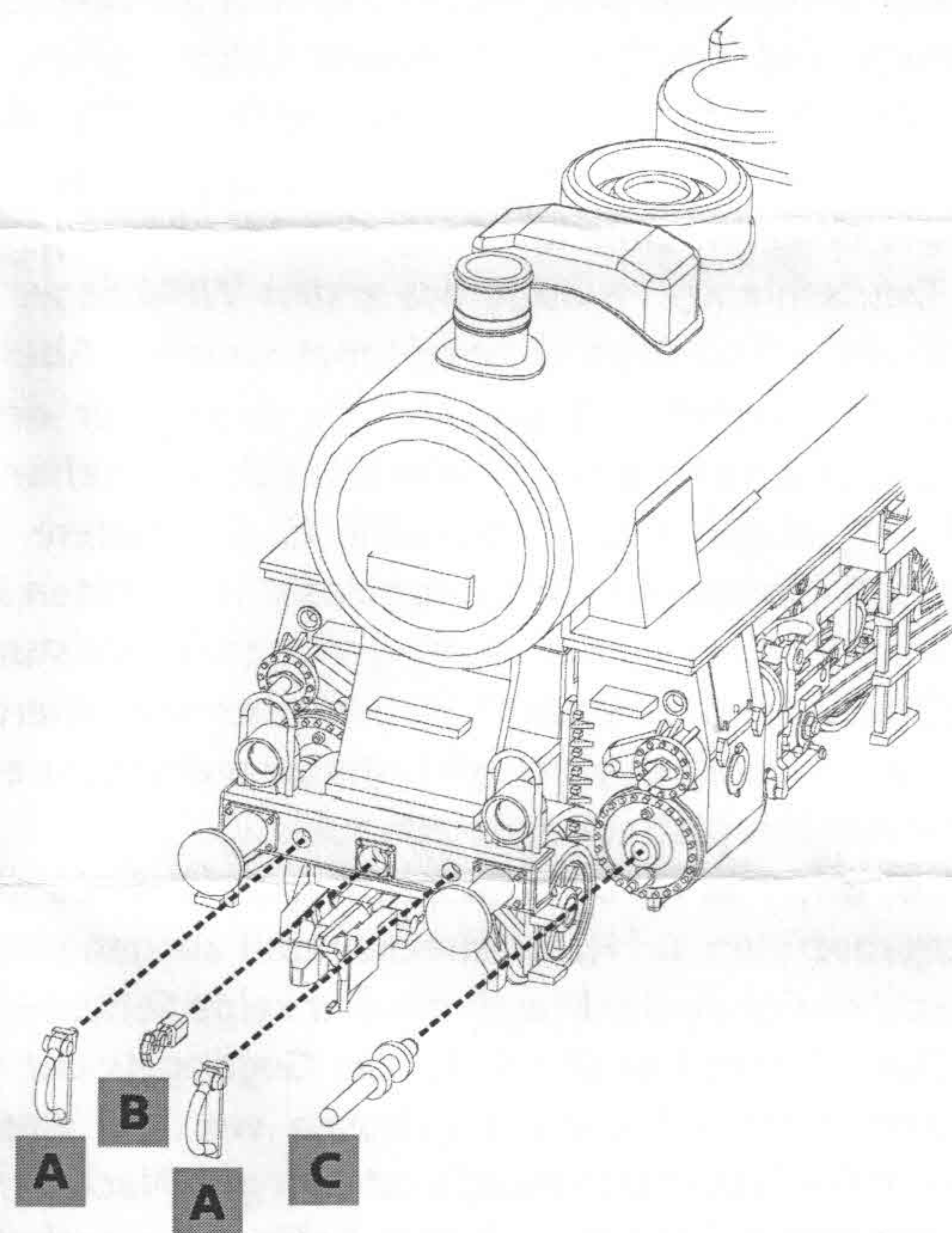
DIGITALISIERUNG

Zu Einsatz eines Decoders ist das Modell mit einer Schnittstelle nach NEM 651 ausgestattet. Diese Schnittstelle wird wie oben beschrieben zugänglich. Der eingebaute Entstöransatz ist gegen einen Decoder auszutauschen.

ZURÜSTTEILE

Zur Vervollkommnung des Modelles liegen Zurüstteile, die laut Zeichnung angebracht werden können, bei.

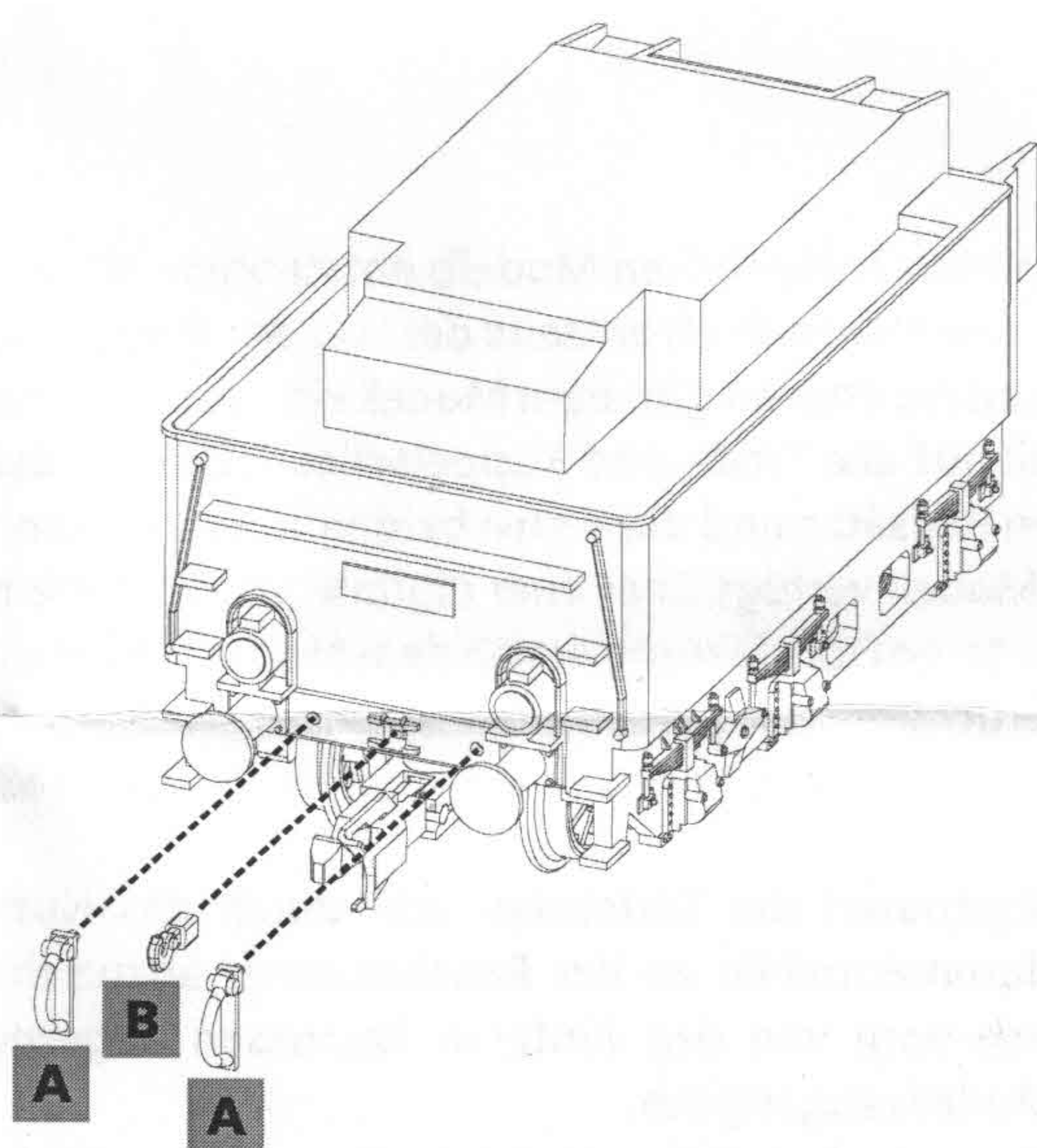
ZURÜSTTEILE - LOK



Lfd.Nr. Bezeichnung

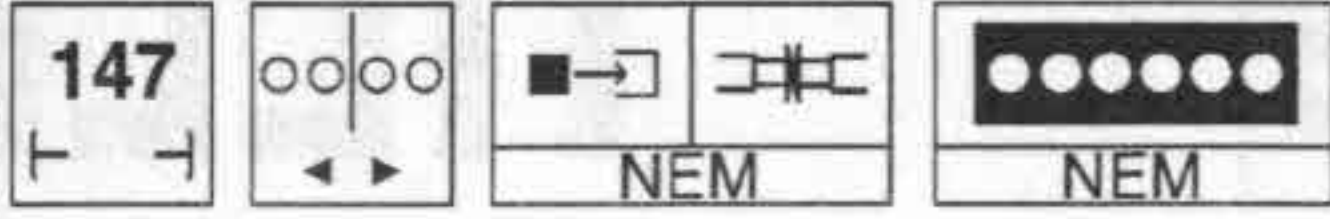
- | | |
|---|-------------------------|
| A | Bremsschlauch |
| B | Kuppelhaken |
| C | Kolbenstangenschutzrohr |

ZURÜSTTEILE - TENDER



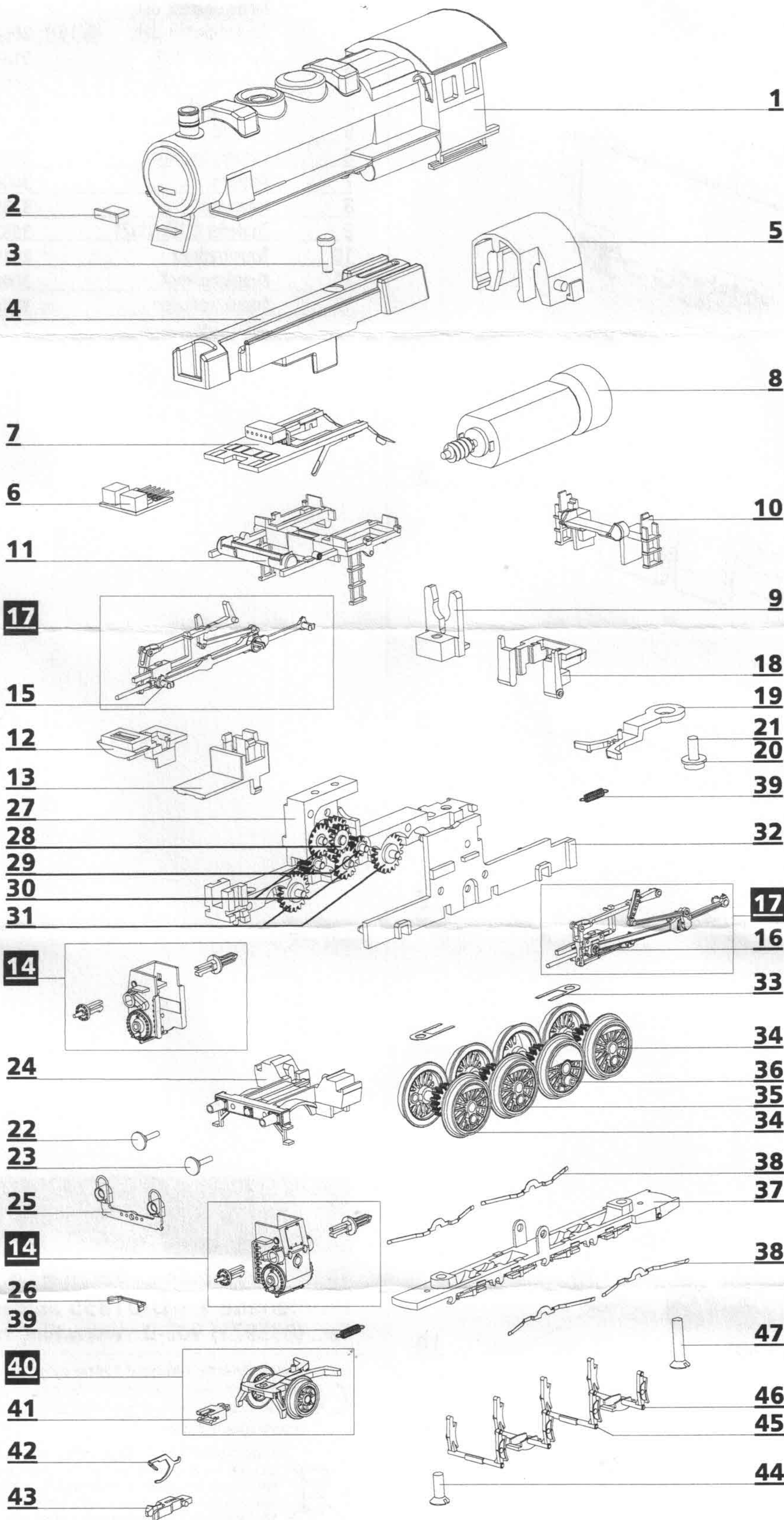
Lfd.Nr. Bezeichnung

- | | |
|---|---------------|
| A | Bremsschlauch |
| B | Kuppelhaken |



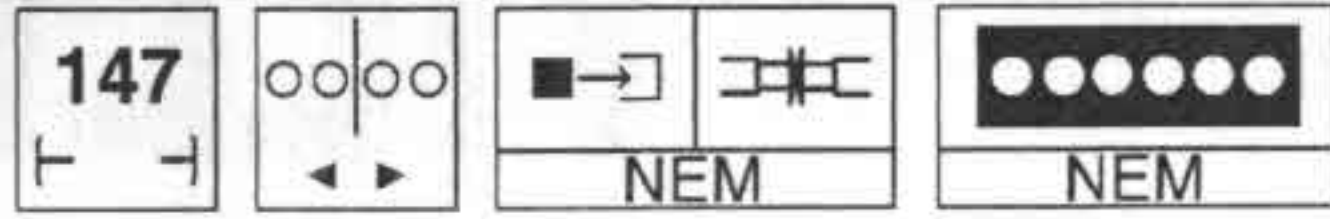
ERSATZTEILLISTE - LOK

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
1	Oberteil, vollst. (02160)	201642
	Oberteil, vollst. (02161)	201771
2	Lokschild, dek. (02160)	205972
	Lokschild, dek. (02161)	206095
3	Zylinderschraube M2x6	393050
4	Rahmenaufsatz	351120
5	Schwungscheibenabdeckung	300684
6	Entstörleiterplatte	396131
7	Leiterplatte, vollst.	201709
8	Motor, vollst.	201578
9	Motorhalter	300699
10	Abdeckung (H), lack.	205973
11	Gleitbahnträger	300701
12	Rauchkammersattel	300685
13	Kesselaufgabe	300688
14	Zylinderpaar	229931
15	Kreuzkopf, re	323280
16	Kreuzkopf, li	323290
17	GS Steuerung	229900
18	Rahmenhinterteil	300683
19	Kupplung Lok-Tender	300731
20	U-Scheibe 2,5x6,0x0,5	398150
21	Blechschrabe C2,2x6,5	393810
22	Pufferteller, ballig	316840
23	Pufferteller, flach	316830
24	Rahmenvorderteil	300681
25	Leiterplatte, mont.	201566
26	Halter V (Licht)	300777
27	Rahmengehäuse, lack.	205929
28	Zahnrad z 20/13	318660
29	Zahnrad z 9	323550
30	Zahnrad z 15	303040
31	Stirnrad z 19	307250
32	Rahmendeckel	300678
33	Blattfeder	201611
34	Kuppelradsatz	201571
35	Kuppelradsatz mit Haftreifen	201644
36	Treibradsatz mit Haftreifen	201594
37	Rahmenunterteil	300679
38	Radschleifer, gebogen	330057
39	Zugfeder 0,15x1,5x26	398211
40	Vorläufer, vollst.	201763
41	Aufnahme	321030
42	Kupplungshaken	330049
43	Kupplungskopf	300672
44	Senkschraube M2x6	390040
45	Bremsbacken 2	300698
46	Bremsbacken 1	300697
47	Senkschraube M2x10	393280
o. Abb.	Haftreifen Dm 10,5	227480
Abb.S.2	Zurüstteile	201656



Dampflok

BR 56



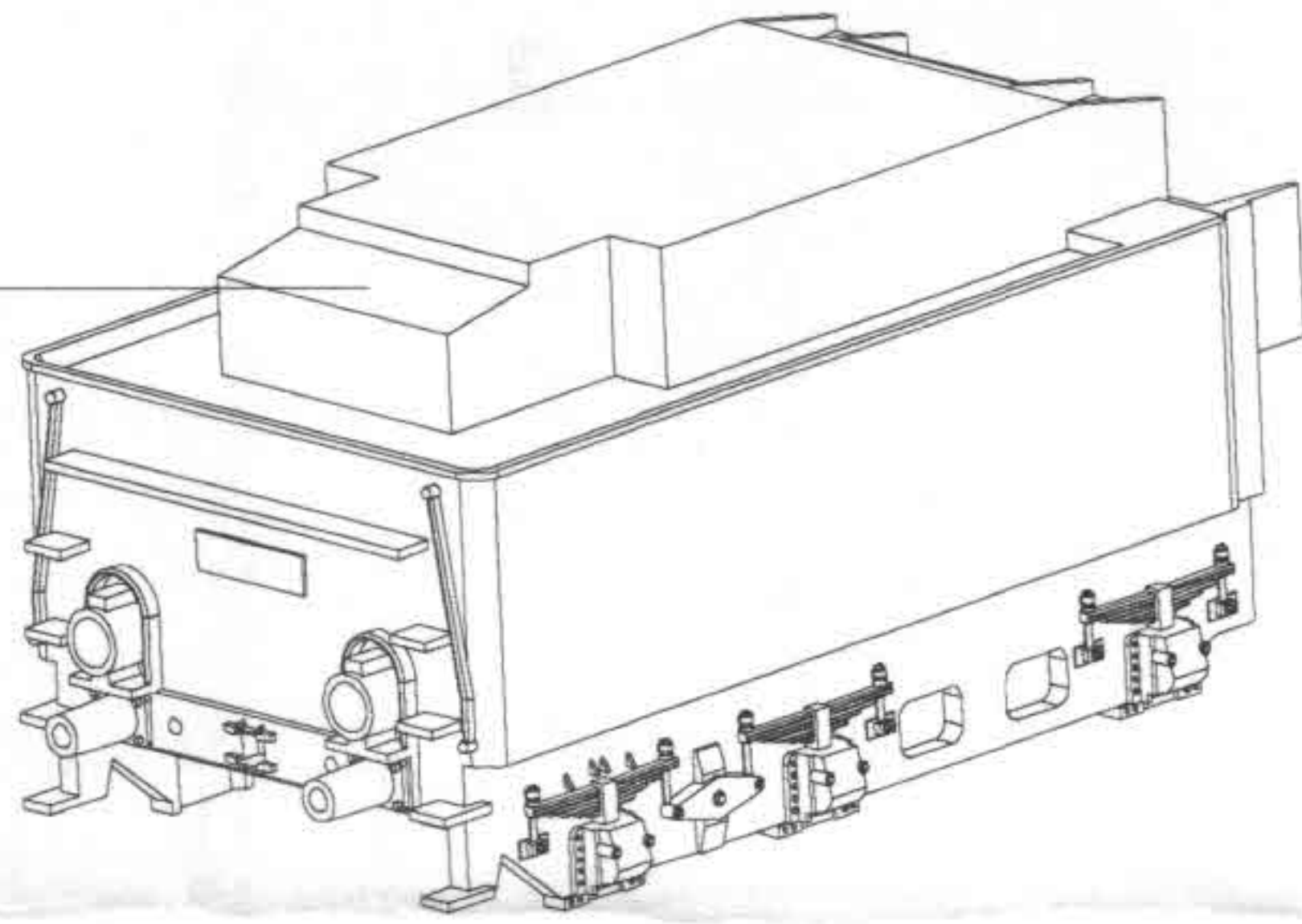
TILLIG **T**BAHN

Die ideale Spur

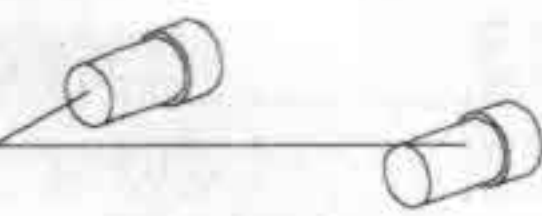
ERSATZTEILLISTE - TENDER

Lfd.Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
---------	-------------	----------

1



4



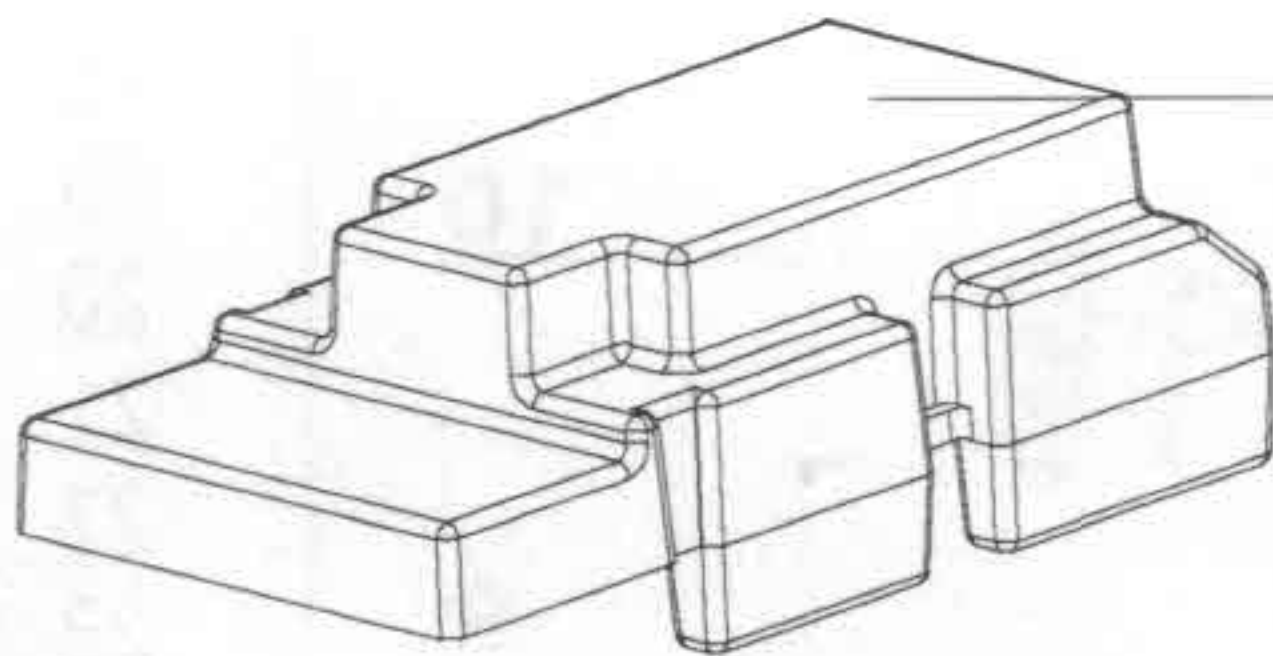
2



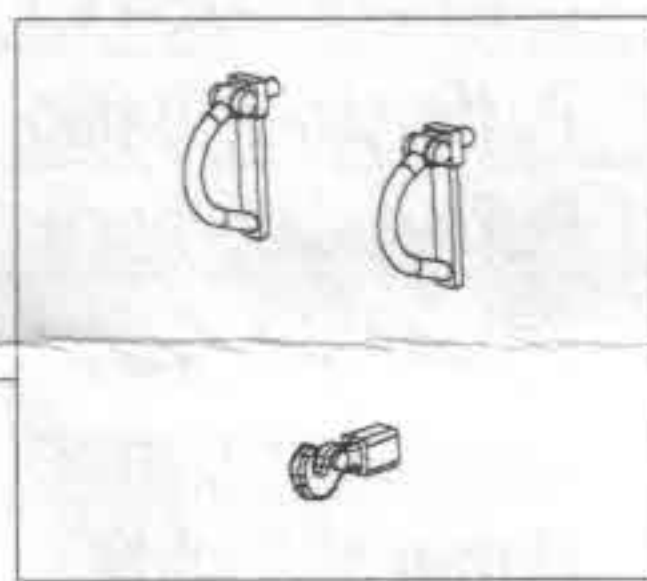
3



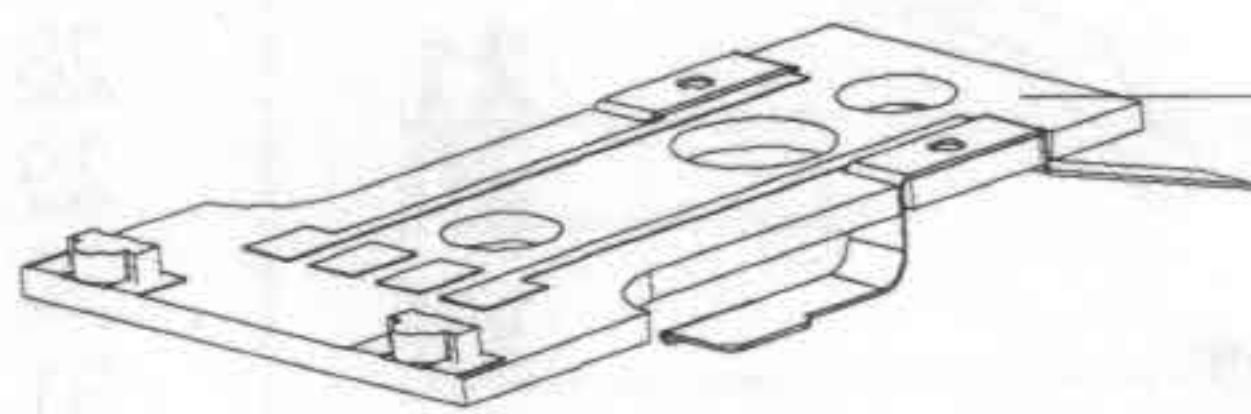
5



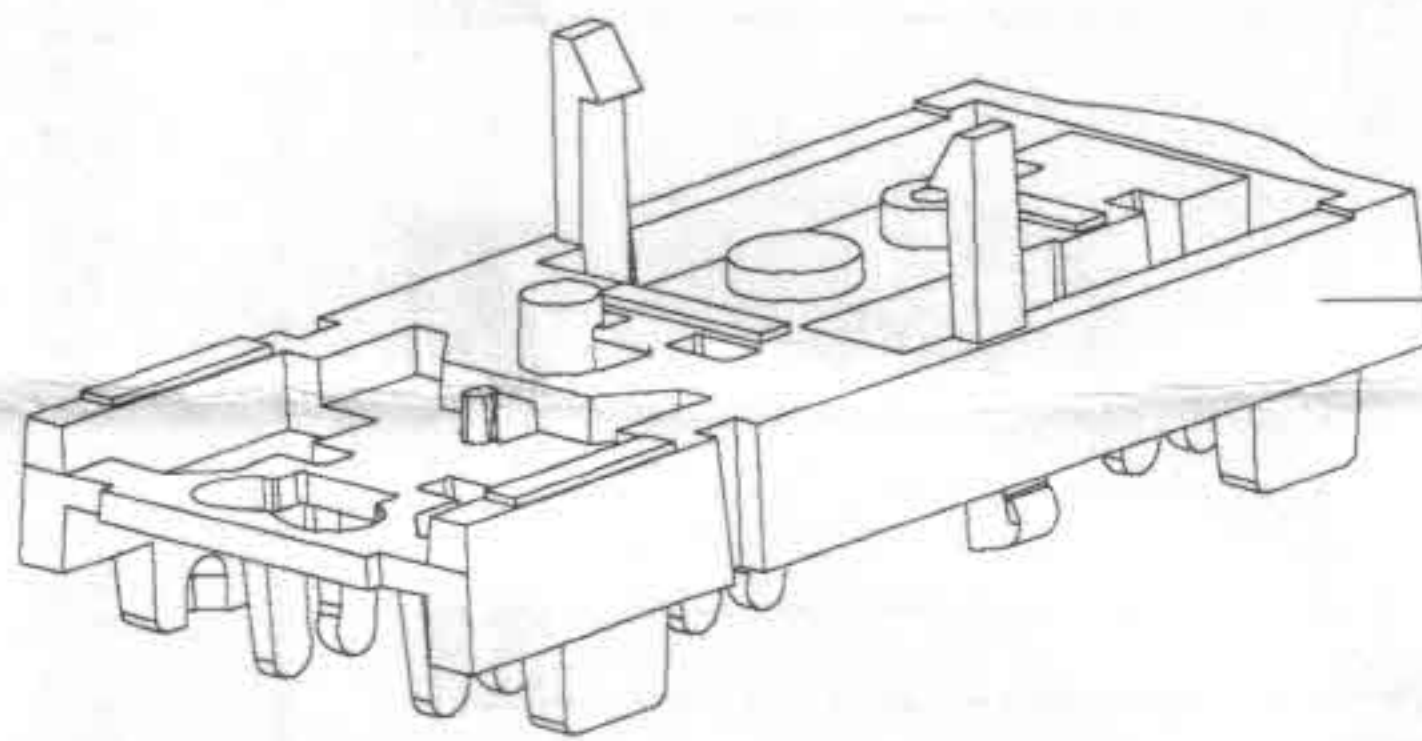
13



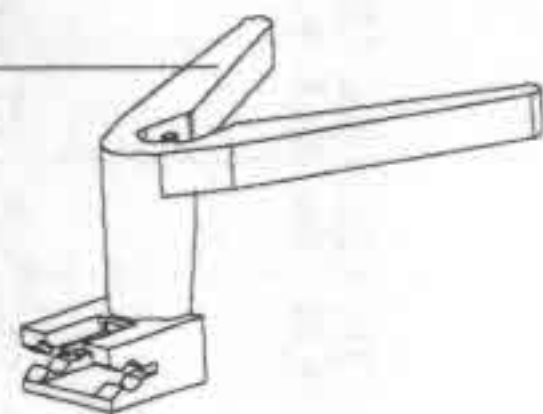
6



7



8



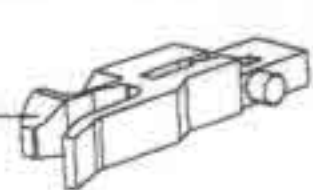
9



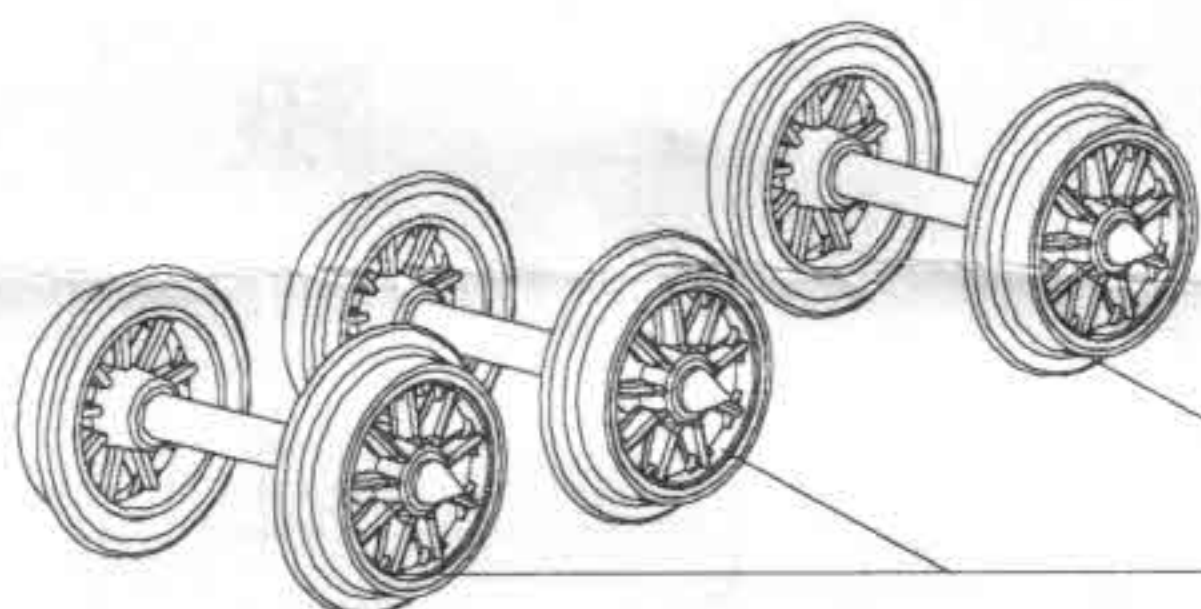
12



11




10




1	Tenderoberteil, dek. (02160)	205967
	Tenderoberteil, dek. (02161)	206094
2	Pufferteller, flach	316830
3	Pufferteller, ballig	316840
4	Flutlichtstab	312360
5	Gewicht	351130
6	Leiterplatte, vollst.	201573
7	Rahmen	300867
8	Kinematik	323590
9	Zugfeder 0,15x1,5x21	398210
10	Tenderradsatz	201653
11	Kupplungskopf	300672
12	Kupplungshaken	330049
13	Zurüüsteile	201656

Bei Reklamationen
diese Anleitung bitte über Ihren Fachhändler
mitsenden an:

TILLIG Modellbahnen GmbH & Co. KG
Promenade 1 · D-01855 SEBNITZ
Tel.: (035971) 903-0 · www.tillig.com

CE Nicht geeignet für Kinder unter 3 Jahren wegen
abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile
und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte
scharfe Ecken und Kanten. 

 Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer
nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern
muß an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen
und elektronischen Geräten abgegeben werden.
Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung
nach der zuständigen Entsorgungsstelle.