

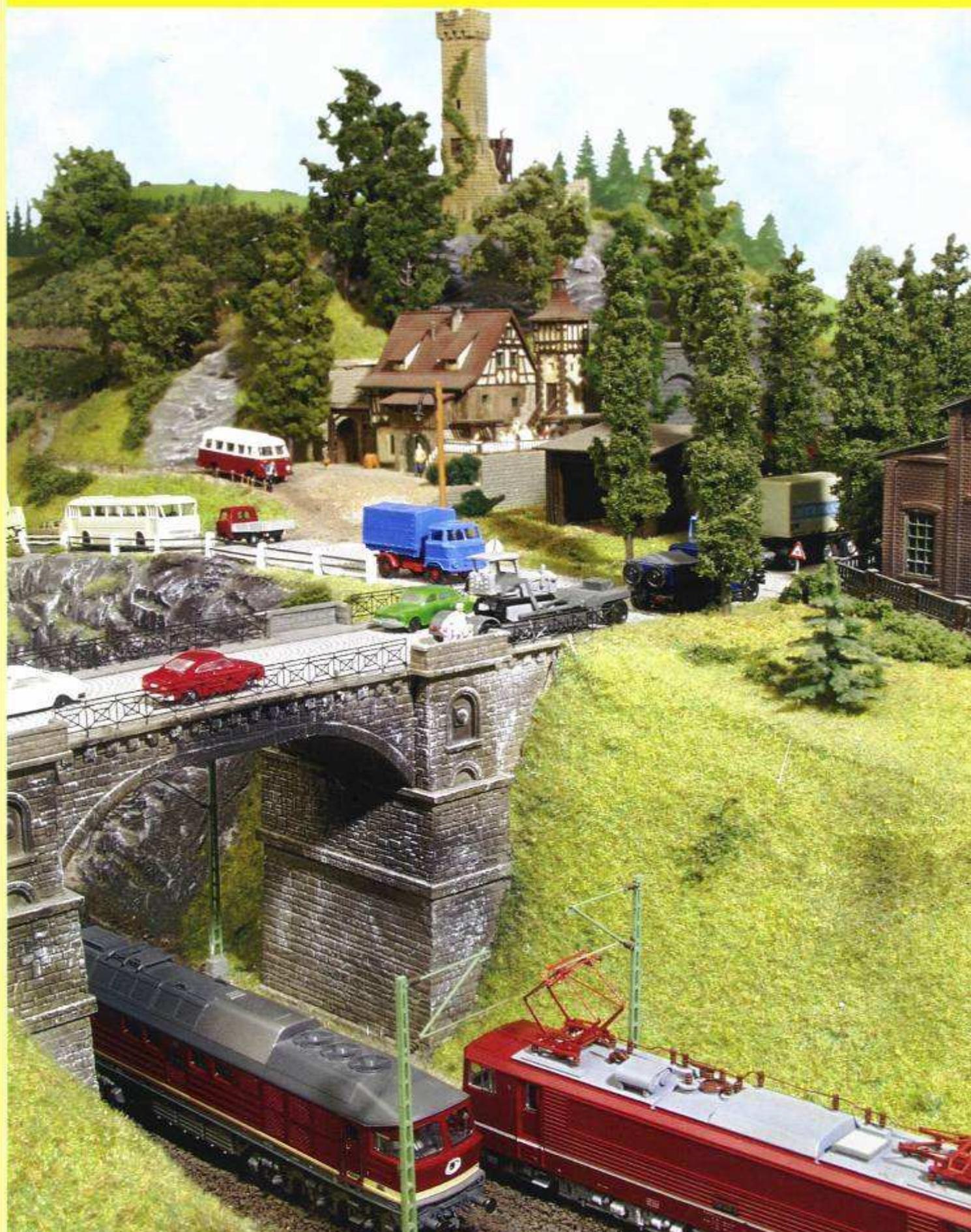
7/2004

Euro 4,60

Juli 2004

TT KURIER

Testbericht BR 230 • Mechanisches Stellwerk



Thüringer Träume



Angefangen hat alles im Jahre 1997 in den Hinterzimmern des MHC, einem Modelleisenbahngeschäft in Weimar-West. Platz war vorhanden aber leider auf mehrere kleine Räume verteilt. Daher stand von Anfang an nur der Bau einer Segmentanlage zur Debatte.

Mit 5 Teilen (4,50 x 2,00 m als U-Form) fing alles an, und von Ausstellung zu Ausstellung wurde die Anlage immer größer. Heute besteht sie aus 12 Teilen in der Gesamtlänge von über 14 m, meist in L-Form aufgebaut. Das jeweilige Verlängern der anfänglichen Grundplatte hat den Vorteil, dass die Anlage in verschiedener Art und Weise zusammengestellt werden kann. Allerdings barg das Ganze anfänglich einen großen Nachteil. Unsere Anlage konnte nur zu den verschiedenen Ausstellungen zusammengebaut werden. Erst nach dem Umzug in unser jetziges Domizil ist unsere Segmentanlage in voller Schönheit, wieder im MHC Weimar, komplett zu betrachten.

Für ein Anlagenschlussteil wurde nun noch ein Übergangs-Segment gebaut, welches eine Blende zur Modulnorm aufweist. Dies bedeutet, dass wir uns mit anderen Modulanlagen verbinden können, wobei unsere Anlage eigenständig weiterbetrieben werden kann. Aber es können auch Züge von und zu den angebauten Modulen gefahren werden. Einige Vereinsmitglieder haben sich selbst einige Module gebaut, die sich durch einige kleine Handgriffe mit unserer Anlage verbinden lassen. So gibt es ein Tagebaumodul mit einem beweglichen Kran oder ein Bw-Modul mit allen erdenklichen Raffinessen, welches übrigens im Eisenbahn-Journal 04/01 ausführlich vorge-

Die Burgherren können auf einen abwechslungsreichen Zugverkehr herunter schauen. / Foto: Alf Beier

stellt wurde. Aber dieser Modulgedanke ist eigentlich nicht das Ziel des Vereins. Der von uns eingesetzte Fuhrpark, sowie die zu sehenden Gebäude, stellen den Übergang von der dritten zur vierten Epoche der Deutschen Reichsbahn dar. Das Herz unserer Anlage ist die zweigleisige Hauptbahn, die über alle Segmente verläuft. Stillechtheit wird bei unseren 18 Zügen der Hauptbahn groß geschrieben, die fast alle in Originallänge fahren (z.B. 25 Zementsilowagen). Allerdings verkehrt zu besonderen Anlässen auch mal der ICE mit einer stolzen Länge von über zwei Metern, also mit 11 Wagen. Anzumerken wäre hier vielleicht, dass keines unserer Fahrzeuge technisch verändert wurde. Es handelt sich ausschließlich um handelsübliche Loks. Durch unsere 12 Meter (!) lange freie sichtbare Strecke kommen unsere langen Züge besonders



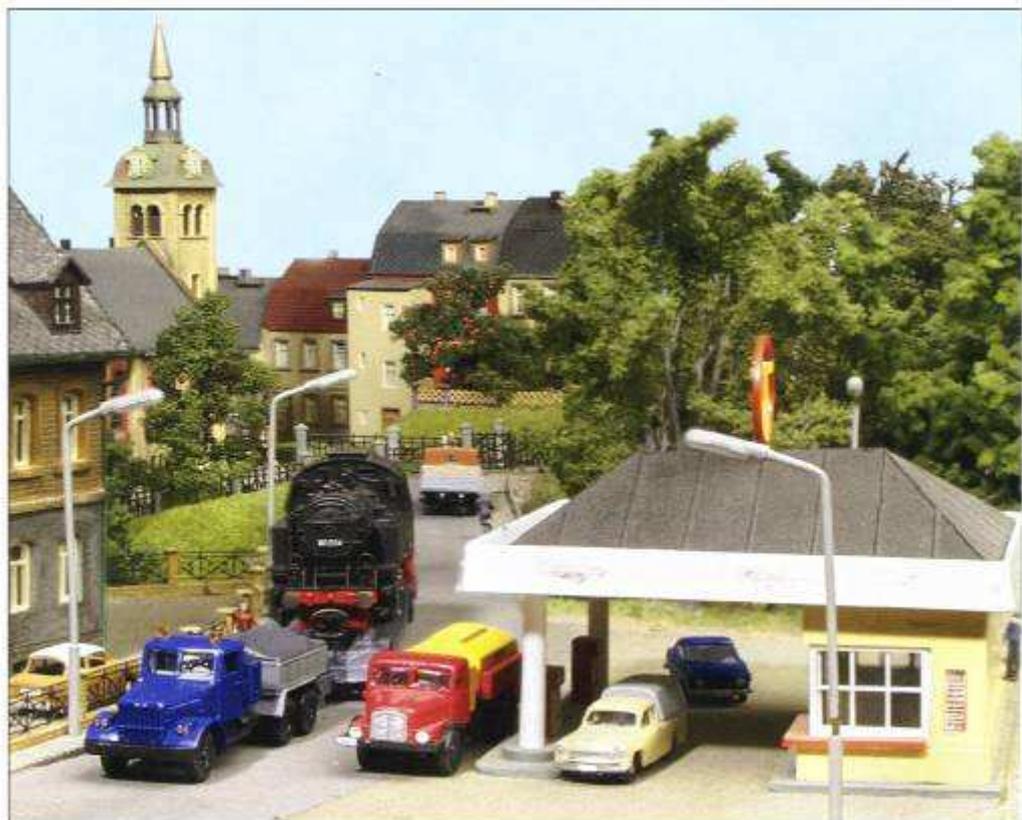
gut zur Geltung. Neben einem Zug aus 18 Kesselwagen sind noch weitere Güterzüge, verschiedene Reisezüge, z.B. der Tourex und ein Autoreisezug nach Varna sowie ein Militärzug zu sehen.

Auf der Nebenbahn verkehren dagegen kürzere Züge. Auf der eingleisigen Strecke begegnen sich insgesamt bis zu 10 Züge. Hier fahren u.a. der VT 132 der Fa. Jeike, gemischte Güterzüge, die von einer BR 89 oder einer V36 gezogen werden, Personen- und Doppelstockzüge sowie fast obligatorisch, die Ferkeltaxe. Letztere wurde übrigens mit einem pmt-Antrieb ausgerüstet. Die Nebenbahnfahrzeuge werden ausschließlich digital gefahren, die der Hauptbahn analog. Durch den Einsatz digitalisierter Loks auf der Nebenbahn ist ein eingleisiger Betriebsablauf mit Zugbegegnungen in den jeweiligen Schattenbahnhöfen ohne Pro-

Eine Dampflokomotive der Baureihe 80 geht ihren Weg auf der Landstraße zur letzten Ruhestätte, dem Garten eines Eisenbahnfreundes. / Foto: Alf Beier



Ein Schnellzug rast am Unfall mit tragischem Ausgang am Fuße des Weinberges vorbei. / Foto: Alf Beier



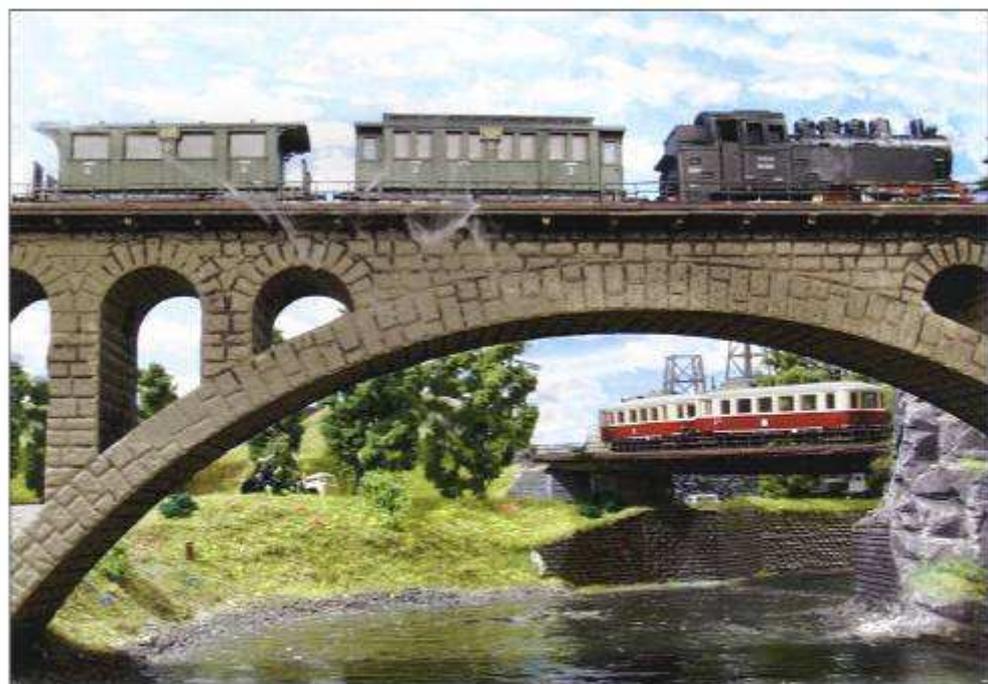


bleme möglich. Highlights sind das langsame Anhalten und Abfahren an den Bahnhöfen, der Einsatz dampfender Loks, zuschaltbares Licht oder auch der originalgetreue Sound einer Diesellok. Für eine abwechslungsreiche Zugfolge auf der Hauptbahn sorgt ein vollautomatischer Streckenblockbetrieb. Die nostalgische Nebenbahn wird halbautomatisch betrieben, das heißt, die jeweiligen Züge werden am Stellpult per Knopfdruck aus dem Bahnhof Berka geschickt oder in diesen hereingeholt und auf der restlichen Strecke automatisch weitergeleitet. Zudem können wir so im großzügig angelegten Bahnhofsbereich dieser Stadt unabhängig vom allgemeinen Zugverkehr rangieren. So können u.a. Güterwagen in der Fabrik abgeholt oder neue Züge im Bahnhof bereitgestellt werden. Um auf dieser großen Anlage die vielen Züge reibungslos verkehren zu lassen, sind wie erwähnt, viele Betriebsabläufe automatisiert. Jeweils der letzte Wagen eines jeden Zuges schaltet, ausgestattet mit einem Magneten am Wagenboden, mit Hilfe von unsichtbar im Gleisbett versteckten sogenannten Reed- oder auch Glasrohrkontakten, Belegtmeldungen an oder aus, schaltet Signale auf Rot oder Grün oder lässt Schranken öffnen und schließen. Die eingesetzten Schranken stammen übrigens aus dem N-Sortiment der Fa. Viessmann, die wir durch Verlän-

Im Hintergrund befindet sich die V100 mit ihrem Doppelstock kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Wörnitz, während die 01.5 im Vordergrund das Bahnhofsvorfeld des Bf. Neustadt durchheilt. / Foto: Alf Beier

gerung des Schlagbaumes für die Spur TT nutzbar gemacht haben. Als Resonanz darauf gibt es jetzt offiziell von der Fa. Viessmann diese Schranken auch für unsere Spurweite. Eine große Besonderheit stellen unsere beweglichen Kraftfahrzeuge dar, die an

verschiedenen Stellen der Anlage ihren Einsatz finden. Die LKW und Busse sind Umbauten aus herkömmlichen Artikeln des Faller Car Systems aus der Spurweite H0, die mit wenigen Handgriffen für die Nenngröße TT nutzbar gemacht wurden. Auch die bewegliche Dampfwalze



Die Strecke führt gleich zweimal über den Fluß. / Foto: Alf Beier



basiert auf einer Mechanik der Fa. Falter. Eine gelungene Abwechslung ist auch die Straßenbahnlinie in der Stadt Berka, bei der zwei Züge zum Einsatz kommen.

Auf der gesamten Anlage sind über 180 m Modell-Gleis, 50 Weichen und eine Doppelkreuzungsweiche verbaut, sowie ca. 1.500 Meter Kabel verlegt worden. Etwa 100 Relais sorgen für einen reibungslosen Ablauf auf der Schiene und auf der Straße.

Das Gelände der Anlage ist nach keinem speziellen Vorbild entstanden. Unsere Heimat, die Thüringer Landschaft, ist aber in verschiedenen Bereichen wieder zu entdecken. So sieht man z.B. Weinberge, wie sie am Saale-Ufer anzutreffen sind, verschiedene Burgen, einen Stausee sowie viele Bergzüge mit Wäldern und Felsregionen. Zudem fanden kleinere Nachbauten von Vorbildgebäuden ihren Weg auf unsere Anlage. So entdeckt man z.B. das Stellwerk Ulla, welches im Original an der Bahnstrecke zwischen Erfurt und Weimar anzutreffen ist.

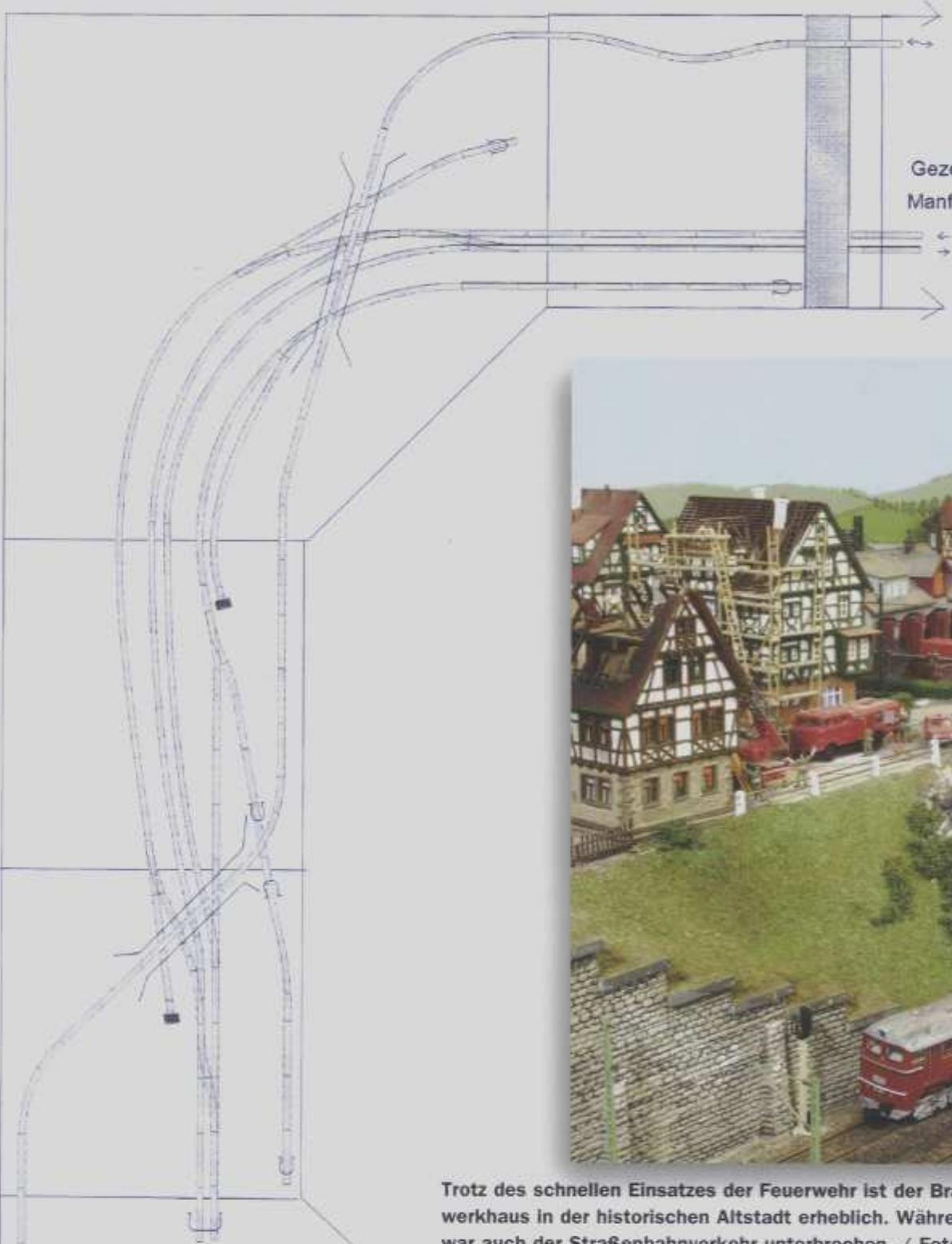
Viele Eigen- und Umbauten von Kraftfahrzeugen, die in vielen ungezählten Stunden von Clubmitgliedern in Heimarbeit entstanden, finden ihren Einsatz in liebevoll gestalteten Mini-Szenen.

TT-Freunde Weimar / Knut Kern

Die sonnenhungrigen Badenden am See lassen sich nicht durch die vielen vorbeifahrenden Züge stören. / Foto: Alf Beier



Die Taigatrommel hat den Berg hinauf mächtig an ihrem Kohlezug zu ziehen, während die E 18 mit ihrem Personenzug fast mühelos auf der Hauptbahn vorbei fährt. Foto: Alf Beier

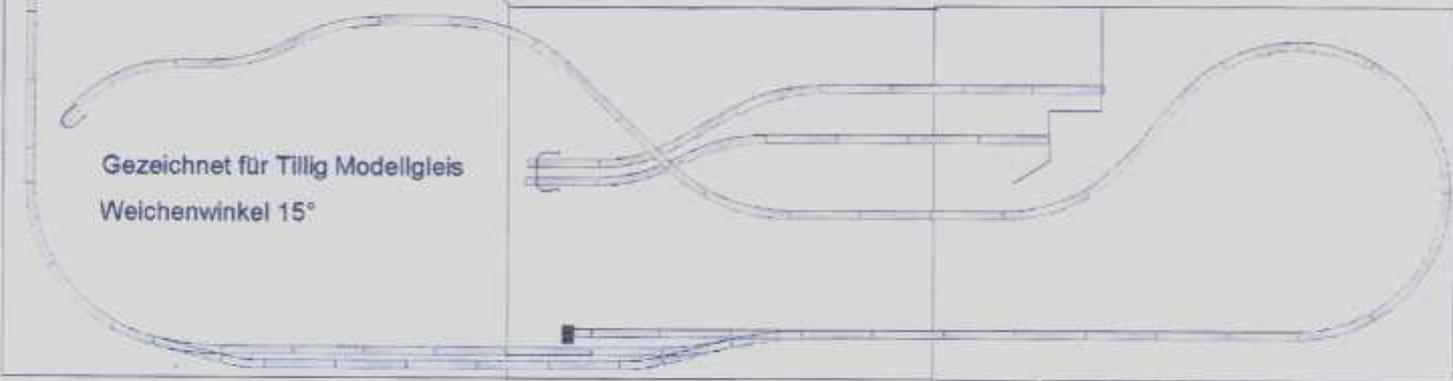


Fortsetzung
der Anlage

Gezeichnet 23.05.2004
Manfred Wiechmann



Trotz des schnellen Einsatzes der Feuerwehr ist der Brandschaden am Fachwerkhaus in der historischen Altstadt erheblich. Während der Löscharbeiten war auch der Straßenbahnverkehr unterbrochen. / Foto: Alf Beier



Gezeichnet für Tillig Modellgleis
Weichenwinkel 15°

Bei Großanlagen, die aus Segmenten oder Modulen zusammengesetzt sind und zudem auch noch auf unterschiedliche Weise zusammgebaut werden können, ist die Darstellung eines Gleisplanes nur sehr schwer möglich. Aus diesem Grund haben wir nur einen Teil des Gleisplanes zur Wiedergabe ausgewählt. / Zeichnung: Manfred Wiechmann