

TT-Anlage der TT-Freunde Weimar

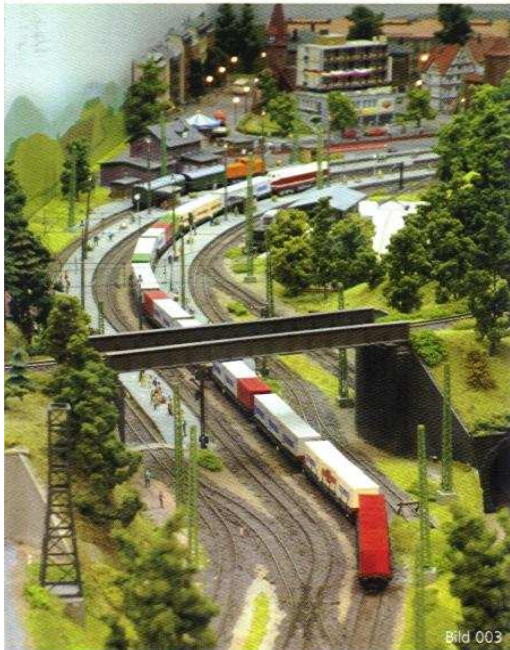


Bild 003

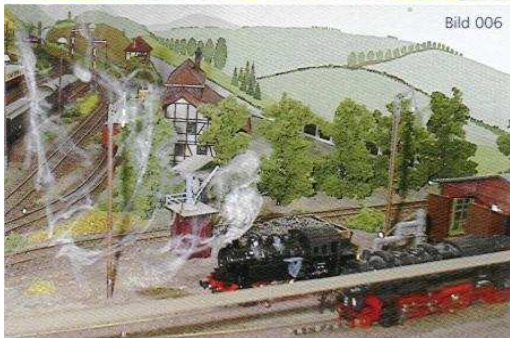


Bild 006



Bild 007



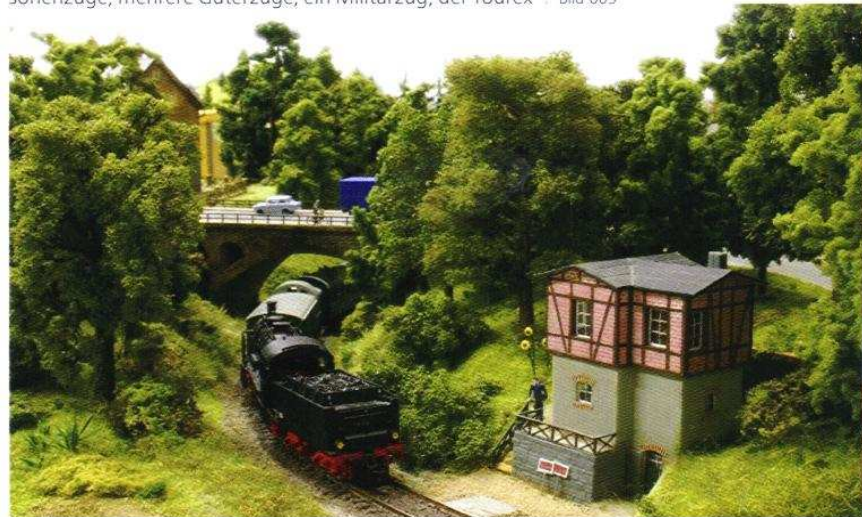
Bild 010

Unsere zweigleisige Hauptbahn verläuft über alle Segmente. Dargestellt wird der Übergang von der III. zur IV. Epoche der DR, wobei wir kein Vorbild nachgebaut haben, aber diese Thüringer Landschaft kann es überall in der DDR gegeben haben. Dagegen wird Stilechtheit bei unseren 18 Zügen der Hauptbahn groß geschrieben. Allerdings verkehrt zu besonderen Anlässen auch mal der ICE mit einer stolzen Länge von 2,40 m bzw. mit 11 Wagen. Anzumerken wäre hier vielleicht, dass keines unserer Fahrzeuge technisch verändert ist, es handelt sich um handelsübliche Loks.

Durch unsere 12 m (!) freie, sichtbare Strecke kommen die langen Züge besonders gut zur Geltung (Bild 003). Neben einem 18-teiligen Kesselwagenzug sind unter anderem Personenzüge, mehrere Güterzüge, ein Militärzug, der Tourex

012). Gleich neben dem Bahnhof gibt es einen alten Lagerschuppen. Hier schlägt der Feuerteufel zu. Aber keine Angst, die Feuerwehr kommt schon die Straße hoch gefahren, um genau vor dem Brandherd zum Stehen zu kommen, den Brand zu löschen und schließlich wieder weg zu fahren. Das um-

Bild 005



und ein Autozug nach Varna zu sehen. Kürzere Züge verkehren dagegen auf der Nebenbahn. Auf der eingleisigen Strecke begegnen sich insgesamt bis zu 10 Züge. Auch hier verkehren nur Züge der achtziger Jahre der DR, u. a. der VT 132 der Fa. Jeike, gemischte Güterzüge, gezogen von der BR 89 und einer V 36, Personen- und Doppelstockzüge sowie fast schon obligatorisch, die Ferkeltaxe, ausgerüstet mit P.M.T.-Antrieb.

„Mitfahrt auf unserer Nebenbahn“

Am Stellwerk „Ulla“ vorbei bekommt nun der Zug durch ein Flügelsignal erkennbar, Einfahrt in den Bahnhof (Bild 005). Vor einem kleinen Lokschuppen werden Dampfloks für ihren Einsatz vorbereitet (Bild 006). Manchmal qualmt hier mächtig eine Lok (Bild 007), bereit für die Weiterfahrt nach „Wörnitz“, vorbei an der Fabrik, durch den Weinberg hindurch (Bild 008) und über eine Brücke. In aller Regel wartet hier schon der Gegenzug. Weiter geht die Fahrt über die Autobahn, hoch über die Stadt „Neuhaus“ und vorbei am See mit einem FKK-Strand (Bild 010). Über die Hauptbahn gekreuzt, an einem Campingplatz vorbei, gelangt jetzt der Zug in den Bahnhof „Wörnitz“ (Bild

gebaute Faller-Car-System macht es möglich. Normalerweise steht an der Haltestelle ein Bus bereit, um Fahrgäste vorbei am Kraftwerk in die Stadt zu bringen. Wenn es nicht brennt, fährt ein LKW am Lagerschuppen vor. Unser Zug fährt jetzt weiter um die Burg herum (Bild 015), zuerst am beschränkten, dann an einem unbeschränkten Bahnübergang vorbei, um neben dem Staudamm im Tunnel zu verschwinden. Dieser Kehrschleifentunnel verbirgt einen Schattenbahnhof und endet kurz vor der Einfahrt in Neuhaus (Bild 017).

In der Stadt dreht der Faller-Car-Bus seine Runden. Hierbei handelt es sich um den Vorläufer des jetzt von der Fa. Faller produzierten Startset in unserer Spurweite, worauf wir natürlich schon ein bisschen stolz sind. Im Bahnhof von Neuhaus hat der Fahrgast Anschluss an die Züge der Hauptbahn. Fast alle Personenzüge halten hier, Schnell- und Güterzüge allerdings nicht (Bild 018). Die Züge verschwinden auf der einen Seite unter der Burg in einem arkadenähnlichen Tunnel. In die andere Richtung verläuft die Trasse diesmal unter der Autobahn, über eine große Trägerbrücke unterhalb des Bahnhofes von Wörnitz entlang. Wenn die Fahrgäste etwas später am Berg hinauf schauen,



Bild 008

sehen sie – zum Glück gleich neben der Feuerwache – Qualm aus einem Haus aufsteigen. Hoffentlich greift das Feuer hier nicht auf das dahinterliegende Straßenbahndepot über, der Straßenbahnverkehr in unserer Stadt würde gefährdet sein. Gleich zwei Bahnen sorgen für den reibungslosen Verkehr. Eine Haltestelle befindet sich in der Nähe des Bahnhofes (Bild 021). Hier steht dann auch der dampfende Personenzug bereit, um in Richtung Weinberg die Stadt zu verlassen (Bild 022).

Um auf dieser großen Anlage die vielen Zügen reibungslos verkehren zu lassen, sind viele Betriebsabläufe automatisiert. Jeweils der letzte Wagen eines jeden Zuges schaltet unsichtbar im Gleisbett versteckt, so genannte Reed- oder auch Glasrohr-

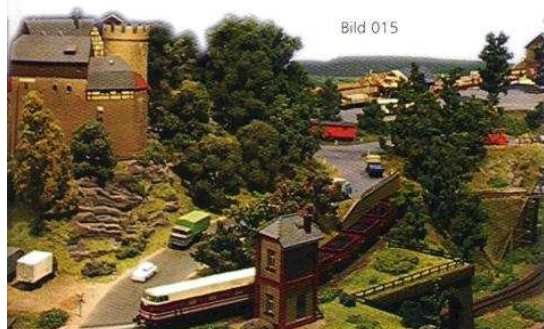


Bild 015

kontakte. Diese wiederum schalten Belegmeldungen an oder aus, Signale auf Rot oder Grün, oder lassen Schranken öffnen und schließen. Die Schranken sind übrigens aus dem N-Sortiment der Fa. Viessmann, die wir durch Verlängerung des Schlagbaums für die Spur TT nutzbar gemacht haben. Als Resonanz darauf gibt es jetzt diese Schranken auch für unsere Spur TT. Während unsere Hauptbahn vollautomatisch nach Blockstellenprinzip arbeitet, haben wir die Züge der Nebenbahn mit Digitaldecoder der verschiedenen Firmen ausgerüstet und dadurch einen eingleisigen Betriebsablauf mit Zugbegegnungen ermöglicht. Langsames Anhalten und Abfahren in den Bahnhöfen oder dampfende Loks sind genauso problemlos möglich wie zuschaltbares Licht oder originalgetreuer Sound einer Diesellok auf ihrer Runde. Im Gegensatz zur Hauptbahn haben wir die Nebenbahn nur teilautomatisiert, um im großzügig angelegten Bahnhofsbereich rangieren zu können. Güterwagen werden in der Fabrik abgeholt oder neue Züge im Bahnhof bereitgestellt.

In der letzten Zeit haben wir einige Veränderungen vorgenommen und die Anlage erweitert. Durch Aktivitäten unserer Clubmitglieder entstanden u. a. die Urmodelle eines Busses des Startsets des FALLER-Car-Systems in der Spur TT, das als Neuheit 2003 angekündigt war, sowie für das Modell einer Schranke in TT von der Firma Viessmann, die ebenfalls im Jahr 2003 erschienen ist.

Stillstand in der Arbeit am Modell und selbstgefällige, eitle Zufriedenheit am Geschaffenen ist nicht unser Stil. Deshalb stand auch die Verwirklichung des Faller-Car-Systems auf unserer Anlage nicht ernstlich zur Frage. Aber würde es uns gelingen? Erste Vorstellungen reiften, wurden praktisch umgesetzt und der Schattenbahnhof nahm Gestalt an. Jeder Modelleisenbahner weiß, dass jede noch so kleine Veränderung auf der Anlage weitere Umbauten nach sich ziehen. Wir mussten also gute Lösungen finden für die jeweiligen Übergänge an unseren Modulen. Und wir fanden sie. Natürlich erhielt auch unsere Stadt eine Verjüngungskur. Zur Zeit arbeiten wir am Bau eines neuen Bahnhofes, der natürlich auch durch das Faller-Car-System von Linienbussen angesteuert werden kann. Auch entsprechende Haltestellen für Busse sowie Parkplätze zum Be- und Entladen der LKWs werden entstehen. ■



Bild 012



Bild 017



Bild 018

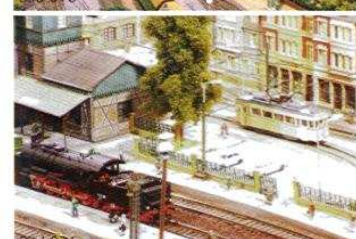
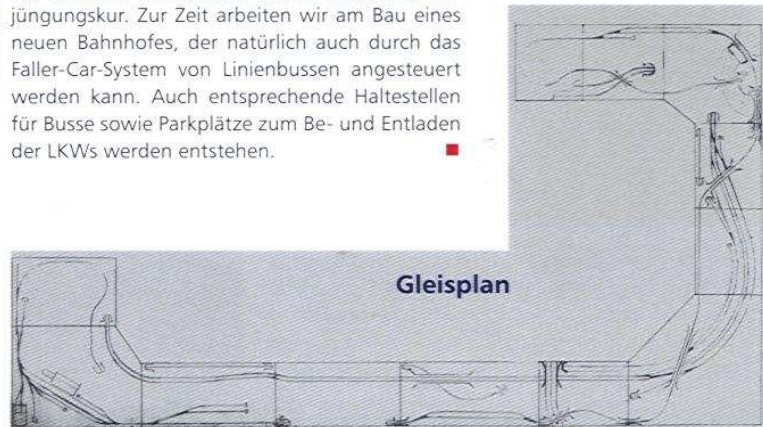


Bild 021



Bild 022



Gleisplan