



TILLIG **T**BAHN

TILLIG-Messeanlage "Wörnitz"

Vorstellung einer TT-Ausstellungsanlage

Gleisbedarf:

Gerade Gleise:

Art. 83101 (G1 166 mm):	106 x
Art. 83102 (G2 83 mm):	20 x
Art. 83105 (G3 43 mm):	6 x
Art. 83103 (G4 41,5 mm):	8 x
Art. 83104 (G5 36,5 mm):	22 x
Art. 83120 (G6 21,3 mm):	2 x

Gebogene Gleise:

Art. 83109 (R11 30°):	38 x
Art. 83110 (R12 15°):	3 x
Art. 83113 (R14 7,5°):	5 x
Art. 83106 (R21 30°):	39 x
Art. 83107 (R22 15°):	5 x
Art. 83114 (R24 7,5°):	5 x
Art. 83112 (R32 15°):	2 x

Weichen:

Art. 83323 (EW1 rechts):	3 x
Art. 83324 (EW1 links):	1 x
Art. 83331 (EW2 rechts):	2 x
Art. 83332 (EW2 links):	2 x
Art. 83361 (IBW rechts):	1 x
Art. 83362 (IBW links):	1 x

Auf Messen und Ausstellungen werden wir immer wieder nach dem Gleisplan unserer derzeit eingesetzten Messeanlage gefragt. Dies haben wir zum Anlass genommen, genau diesen für Sie einmal zu erstellen und Ihnen die Anlage zugleich in Wort und Bild vorzustellen.

Eines vorweg: Es ist – allein schon bedingt durch ihren Einsatzzweck – eine reine "Fahranlage", die natürlich weniger für den Rangierbetrieb ausgelegt ist. Aber vor allem die "raffinierte" Streckenführung sowie der mögliche Einsatz vieler (langer) Züge sind das, was unsere Besucher an dieser Anlage immer wieder am meisten fasziniert.

Anlagenthema und Gleisplan:

Die Grundkonzeption der 2,80 x 1,25 m großen TT-Anlage umfasst zwei voneinander unabhängige, zweigleisige Hauptstrecken im ländlichen Raum bzw. im städtischen Vorortbereich. Die geografische Ansiedlung im Mittelgebirgsvorland ermöglicht eine abwechslungsreiche Gleisanordnung auf mehreren Ebenen und den Einsatz vieler Tunnelstrecken. Genau diese tragen zweifelsohne dazu bei, dass der Gleisplan vom Betrachter auf den ersten Blick kaum durchschaubar ist. Der Plan

ist so konzipiert, dass die Steigungen pro Meter Strecke maximal 3 cm betragen.

Gleismaterial:

Beim Bau der Anlage wurde von uns größtenteils das Holzschwellen-Flexgleis (TILLIG-Modellgleis) verwendet. Für einen Nachbau für Sie zuhause haben wir jedoch einen Gleisplan mit den entsprechenden einzelnen Gleisstücken erstellt. Die zugehörige Stückliste finden Sie links auf dieser Seite. Als Weichenmaterial kommen sowohl EW1, als auch EW2 und IBW zum Einsatz. Bitte beachten Sie bei der Auswahl





der benötigten Weichenantriebe darauf, dass für die EW2 in jedem Fall Unterflurantriebe (TILLIG Art. 86112) benötigt werden.

Als interessanten "Mittelweg" zwischen dem Einsatz von Flexgleis und dem einzelner Gleisstücke möchten wir Ihnen noch folgende Empfehlung geben: Gerade bei größeren Anlagen wie dieser ist es sehr überlegenwert, beim Gleisbau ein Stück in das Selbstbau-Sortiment zu "greifen". Denn durch den Einsatz der jeweils ein Meter langen Schienen-Profile (Art. 83500 bzw. 85500 brüniert) vermeiden Sie es, allzu viele kleine Gleisstücken hintereinander zusammensetzen zu müssen. Zweifellos ein großer Vorteil – nicht nur optisch, sondern auch im Sinne der Stromübertagung und Betriebssicherheit. Als Schwellenmaterial

verwenden Sie dann die einzelnen Schwellenbänder aus unserem Selbstbau-Programm (Geraden 83001, Bögen 83006ff.). Die Weichen können Sie bei dieser Art des Selbstbau's natürlich in Form von Fertigweichen konzipieren. Es sei denn, Sie möchten bei dieser Gelegenheit auch gleich in die Thematik der Weichen-Bausätze eintauchen...

Elektrik und Verdrahtung:

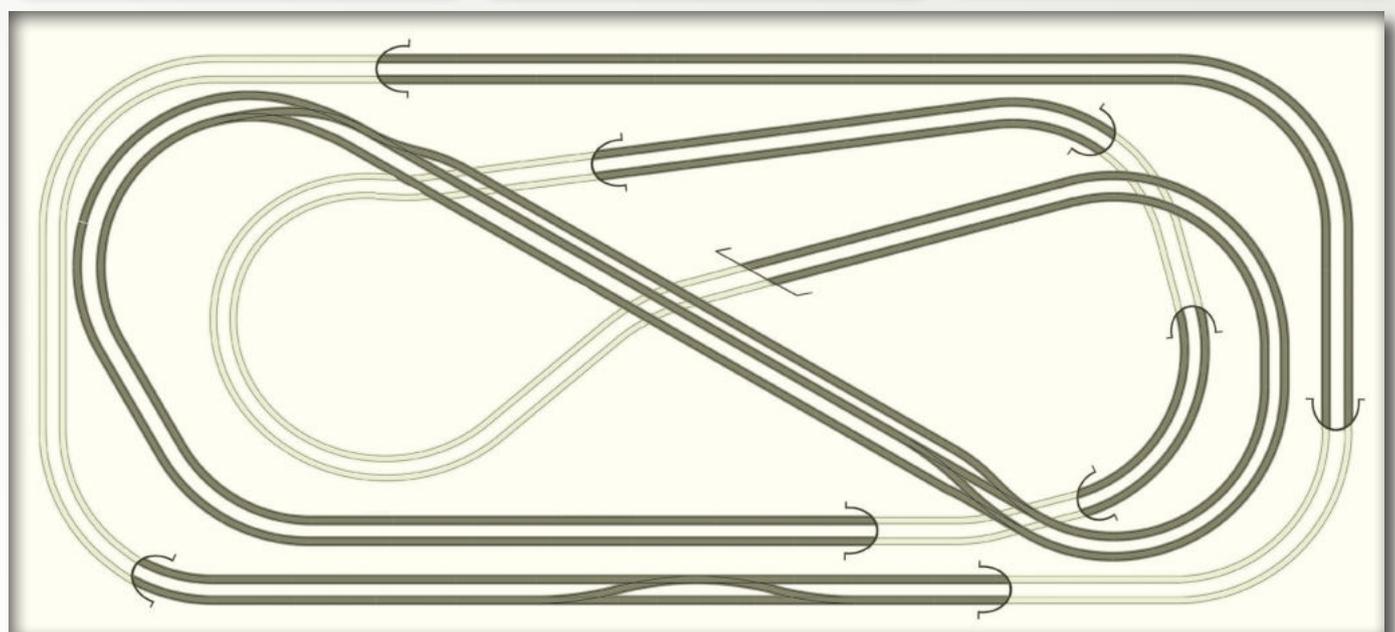
Auf technische Angaben haben wir hier bewusst verzichtet, da dies den Rahmen des Beitrages sprengen würden. Vielmehr möchten wir Sie hier auf die Literaturhinweise im aktuellen TT-Katalog (S. 231) verweisen. Eine Steuerung der Anlage wäre natürlich sowohl digital, als auch analog möglich. Im Analog-

Abb. S. 36 oben:
Die Gesamtansicht der TT-Anlage.

Abb. S. 37 unten:
Der komplette Gleisplan inkl. der Tunnelbereiche.

Abb. S.36/37:
Anlagenimpressionen.

Alle Fotos:
TILLIG Werksarchiv.





betrieb ließen sich so vier Zuggarnituren zugleich und unabhängig voneinander steuern. Eine "Zugdichte", wie sie auf unseren Bildern dargestellt ist, wäre hingegen mit einer Blockstreckenautomatik realisierbar.

Gestaltungsvarianten:

Wie bereits eingangs erwähnt, sind natürlich die Rangiermöglichkeiten dieser Anlage eher "überschaubar". Dies lässt sich jedoch durch eine Erweiterung des vorliegenden Gleisplanes schnell ändern: Zum einen ist es denkbar, in der Anlagenmitte (siehe Punkt (A) in untenstehendem Gleisplan) vom Bahnhof ausgehend einen Werksanschluss oder einen Güterbahnhof einzuplanen. Damit die Anlage nicht mit Gleisen "überladen" wird, wäre es dann im

Gegenzug sinnvoll, die Tunnelstrecken um einiges zu verlängern und entsprechend landschaftlich zu gestalten. Falls Sie in der Länge noch etwas mehr Platz zur Verfügung haben, wäre alternativ auch die Vergrößerung der Anlage eine gute Erweiterungsoption. So könnte von der unteren Hauptstrecke an Punkt (B) eine eingleisige Strecke abzweigen, die zu einem Rangierbahnhof führt, der dann ideale Voraussetzungen für einen noch abwechslungsreicheren Zugverkehr auf der unteren Ebene bietet. Natürlich gäbe es hier noch eine Vielzahl weitere Möglichkeiten: Ein Bahnbetriebswerk, ein Steinbruch oder gar ein (angedeuteter) Tagebau, ein Industriegebiet usw... ■

Abb. oben:
Anlagenimpressionen.

Abb. Mitte:
Der Gleisplan mit Gleis-Bestückung im sichtbaren Anlagenbereich.

Abb. unten:
Der Gleisplan mit Gleis-Bestückung im verdeckten Anlagenbereich.

Wir danken Herrn Rodrigo Supper für die uns zur Verfügung gestellte Gleis-Planungs-Software "Railroad-Professional" (www.rodrigo-supper.de).

Jannik Frenzel / UH

