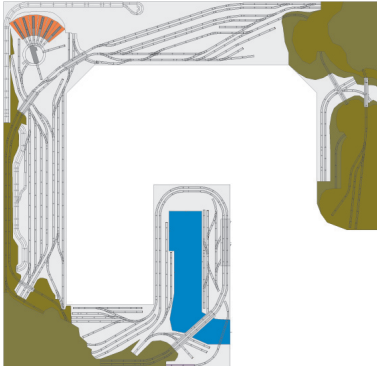


Es war einmal.....

Bilder, ein Video und Erläuterungen zur TRIX EXPRESS-Vereinsanlage 1953-1964. Auf der Anlage wurden soweit möglich nur Materialien aus diesem Zeitraum verbaut. Als Schienenmaterial wurden ausschließlich Blech-Teerpappeschienen verwendet. Dies hat zur Folge, dass die Fahreigenschaften des rollenden Materials nicht mit heutigem Materialen vergleichbar ist. Aber genau das macht dieses "Nostalgiefeeling" unserer Anlage aus. "Es rattert und klappert an allen Ecken".

GLEISPLAN der aktuellen TRIX EXPRESS Vereinsanlage



.PS die Gleisführung in den Tunnelstrecken wurde bewusst entfernt. Viel Spass beim Rätseln welcher Tunnelleingang und -ausgang zusammen gehören. Ihre Lösung können Sie dann bei der nächsten Ausstellung am "Original" prüfen.

Technische Daten und Beschreibung der Anlage

181 m Gleis bestehend aus 1144 Einzelschienen mit 74 Weichen, 1 DKW.

Der Gleisplan basiert auf dem "Hundeknochenprinzip".

Die Züge fahren nicht nur im Kreis sondern jeder Zug kommt auf der Bahnhofseite, auf welcher er den Bahnhof verlässt, auch wieder an.

Der Betrieb der Anlage erfolgt im analogen Automatikbetrieb über eine Blockstellensteuerung mit derzeit 10 Blöcken. Im Vollausbau hat die Hauptbahn dann 16 Blöcke und die 3 Nebenbahnen 10 Blöcke im Pendelbetrieb. Dies ermöglicht einen vollautomatischen Fahrbetrieb von über 20 Zuggarnituren, der beliebig gestoppt und fortgesetzt werden kann.

Jede Blockstelle wird über ein eigenes spannungsgeregeltes Fahrgerät versorgt. Durch die 3 Leitertechnik von TRIX EXPRESS wird der Automatikbetrieb über die in Fahrtrichtung rechte Außenschiene und Mittelleiter versorgt. Zusätzlich kann über die linke Außenschiene und Mittelleiter über entsprechende Fahrgeräte analog oder auch digital gesteuert werden.

Unsere ursprüngliche Philosophie, nur zeitgerechte Ausstattungsmaterialien und Technik einzusetzen mussten wir auf Grund, inzwischen im Ausstellungsbetrieb gemachter Erfahrungen, teilweise aufgeben.

Der 1. Schritt war die Fahrspannungversorgung von TRIX-Transformatoren auf die Elektronikfahrgeräte umzustellen. Im nächsten Schritt werden die alten TRIX Relais durch moderne Relais oder Transistorschaltungen ersetzt. Ebenso hatten sich die verbauten Impulskontakte nicht bewährt und sollten durch Reedkontakte ersetzt werden. Erste Versuche mit den Reedkontakten haben aber auch hier Schwachstellen gezeigt und deshalb werden wir auf Magnetsensoren umstellen.

Für die Beleuchtung der Gebäude, Weichen und Signale, aber auch der Wagen werden wir auf LED-Technik umstellen um den Stromverbrauch in Griff zu bekommen. (1 beleuchteter Zug und Lokomotive benötigt fast 2 A Strom, 10 TRIX Lampen wiederum 2 A...) Wir bräuchten dann für die Anlage ein eigenes Kraftwerk.

Im automatischen Ausstellungsbetrieb läuft die Anlage inzwischen sehr stabil, lediglich mit der Stromabnahme der Loks haben wir immer wieder Probleme. Nach einem langen

Ausstellungstag mit 7h Dauerbetrieb fangen die Loks an zu "stottern" und es ist dann ein neuer Satz Schleifer fällig. Hier ist festzustellen, dass die Originalschleifer eine längere Standzeit haben als die Nachbauteile. Für anwendbare Tipps hierzu wären wir sehr dankbar. Die TRIX Loks selbst sind "unkaputtbar", bisher hatten wir noch keinen Motor oder Getriebeschaden.

Auf der Anlage werden überwiegend Flügelsignale zum Einsatz kommen. Wir werden die Signale funktionsfähig aufbauen aber nicht ständig in Betrieb haben. Für den automatischen Ausstellungsbetrieb würden diese Signale zu stark beansprucht. So ein Signal schaltet im Ausstellungsbetrieb ca. 3-4 mal in der Minute, also bei 7h zwischen 1200 und 1700 Schaltvorgänge.

Im dargestellten Binnenhafen sind 3 WIAD-Kräne für die Verladung von Gütern von den Frachtschiffen auf die Bahn zuständig.

Auf der Anlage fahren noch Fahrzeuge einer FALLER AMS Bahn, die ebenfalls über eine Blockstellensteuerung Automatikbetrieb ermöglichen.

Im BW kann über die umgebaute alte Fleischmann Drehscheibe ebenfalls Betrieb gemacht werden um die schönen TRIX EXPRESS Dampfzüge zu präsentieren.

Für den Bahnhof ist noch eine Anbindung mit der TRIX/Rivarossi-Straßenbahn geplant und unser "Riesengebirge" in der Ecke wurde inzwischen mit der schönen EHEIM Seilbahn erschlossen. Leider finden wir keinen Platz mehr um auch noch die TRIX Kohleverladestation unterzubringen. Die wird dann auf unserer neuen geplanten Bakelit-Modulanlage untergebracht. Die vorhandene Bakelitanlage (siehe Bilder Trix1935-1952) musste leider dem Hafenprojekt weichen.

[Video201 3 unserer Anlage erstellt von unserem TRIX-Freund W. P.](#)

[Video2015 unserer Anlage erstellt von unserem TRIX-Freund W. P.](#)

[Video2016 unserer Anlage erstellt von unserem TRIX-Freund W. P.](#)

Bilder zur Anlage wie sie einmal war.....

Die Bilder sind chronologisch sortiert (vom Baubeginn der Anlage bis heute)

{gallery}/te_1953-1964{/gallery}