



Eckdaten:

*Format: ANL3/Version 7.5,
Anlagenbreite: 5,50 km
Anlagenlänge: 1,04 km
Niveau: -11,50 m bis 70 m
Rasterdichte: 200 Knoten pro km
Gleislänge: 69 km
Anzahl der Modelle: 11748
Züge im Automatikbetrieb: 19
Bauzeit: ca. 6 Monate
Epoche: V/VI der Deutschen Bahn AG*

Das Motiv

Das Anlagenmotiv befindet sich zwischen Würzburg und Aschaffenburg. Dort entstand die „Nantenbacher Kurve“, welche die Spitze des Main-Dreiecks bei Gemünden umgeht und die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Fulda-Würzburg (-Nürnberg/München) an die Spessart-Hauptstrecke nach Frankfurt anbindet. Die alte Strecke folgt dem Mainufer von Würzburg über Gemünden bis Lohr, während die ICE-Strecke auf tunnelreicher Trasse im Inneren des Main-Dreiecks verläuft.

Nicht nur die reizvolle landschaftliche Umgebung entlang des Mains mit seinen markanten Weinterrassen, sondern auch das Verkehrskonzept macht die „Nantenbacher Kurve“ für den Eisenbahnfreund besonders interessant. Der Abzweig „Nantenbach“ entpuppt sich zu einem betriebsintensiven Schwerpunkt, denn hier müssen die Züge sortiert und auf die für sie bestimmte Strecke gebracht werden. Während über die Neubaustrecke sämtliche Fernzüge verkehren, bleibt der Regional- und Güterverkehr auf der alten Linie erhalten.

Die Umsetzung in die virtuelle Welt

Das Motiv wurde zwangsläufig gesucht, um die technischen und grafischen Möglichkeiten von EEP7 bestmöglich umzusetzen.

Die neuen Wasserobjekte sowie die Oberflächenbearbeitung mit innovativen Bodentexturen sollten unbedingt Bestandteil des Projektes sein.

Im Heft „Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe“ vom Miba-Verlag fand sich der endgültige Zündfunke zum Thema.

Eine nur geringe Auswahl an Modellen, sowie der ständige Hintergedanke eines flüssigen, performance-orientierten Anlagenbetriebes mit Hardware der Mindest-Systemanforderungen machte das Projekt zu einer Herausforderung. Die Darstellung eines umfangreichen Bahnhofs fiel von vorn herein mangels geeigneter Modelle aus dem Konzept. Der insgesamt schlechte und weiterhin unausgereifte Eindruck der Weichen ermunterte nicht zum Aufbau (form)vollendeter Kombinationen.

Letztendlich konnte das ursprüngliche Motiv zwar nicht authentisch umgesetzt werden, aber es erlaubte zahlreiche fiktive Ideen und Erweiterungen zu integrieren.

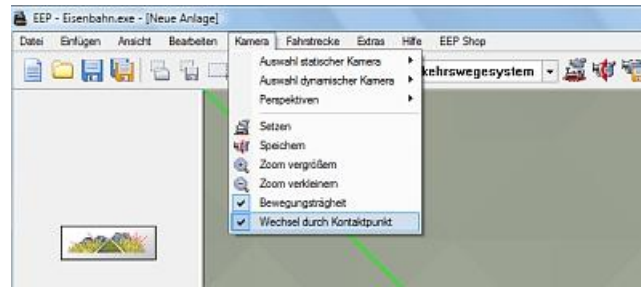
Fotos und eigene Eindrücke deutscher Flussstrecken wie z.B. an Rhein, Mosel, Saale/Unstrut, Elbe dienten als Anregung und sollten dem Projekt gut zu Gesicht stehen.

Fahrbetrieb und Automatik

Zum START stellen Sie einfach mit der linken Maustaste und gehaltener Shift- Taste den Regler des Fahrtrafos um. Es empfiehlt sich nun, mit der Taste F4 in den Vollbildmodus zu wechseln.

Sie sehen in 20 Minuten die Highlights der Anlage und des Fahrbetriebes. Danach geht der Verkehr vollautomatisch weiter.

Die Kameraführung können Sie jederzeit über das Menü "Kamera" mit der Option "Wechsel durch Kontaktpunkt" deaktivieren bzw. aktivieren.



Drücken Sie die Taste F9 um die Kamera anzuhalten. Mit einem erneuten Klick auf F9 wird die Kamera wieder eingeschaltet und der unterbrochene Fahrbetrieb wieder aufgenommen.

Ebenso wie die Anlage über das Startsignal gestartet, kann Sie auch wieder beendet werden. Schalten Sie über die Kameraposition „Start-Stop“ den Fahrregler einmal um, um die Anlage sowie den Fahrbetrieb vollständig zum Stillstand zu bringen.

Wenn danach alle Fahrzeuge zum Halten gekommen sind, können Sie die Anlage abspeichern und beenden.

Die Anlage sollte in jedem Fall unter einem neuen Namen abgespeichert werden. Somit bleibt immer der Original-Speicherzustand erhalten!!!

Achtung! Bitte verzichten Sie darauf, durch eigene Eingriffe in den laufenden Betrieb einen Crash heraufzubeschwören. Sollte dennoch einmal ein Unfall oder Stillstand eintreten, beenden Sie die Anlage am besten ohne zu speichern und starten dann neu.

Der gesamte Anlagenbetrieb wird vollautomatisch mit unterirdischen Steuerstrecken geregelt. Dabei wurde großen Wert auf einen sicheren Eisenbahnbetrieb gelegt.

Insgesamt verkehren 19 Züge in voller Signalabhängigkeit.

Die Schattenbahnhöfe sind großzügig mit Gleiswendeln gestaltet und zusätzlich miteinander verbunden. Hierbei wurde dem Modellbahncharakter von EEP trotz neuerer Möglichkeiten Zoll geleistet.

Somit lässt sich der Fahrbetrieb für den Beobachter jederzeit und einfach nachvollziehen.

Züge tauschen:

Den richtigen Reiz wird die Anlage für Sie erst entfalten, wenn Sie Ihre persönlichen Lieblings- Rollmaterialien einsetzen.

Im äußersten oberen Bereich finden Sie ein Ein-, und Aussetzgleis vor. Hier können Sie ganz einfach Ihre Lieblingszüge in den laufenden Betrieb einfäden. Sie können entweder schon bereits vorher abgespeicherte Züge, einsetzen oder selbst zusammenstellen. Sie können auch einfach nur einen Lokwechsel vornehmen oder Wagen an- oder absetzen.

Achtung: Wenn Sie einen neuen Zug einsetzen, müssen Sie unbedingt einen anderen Zug aus dem laufenden Betrieb der Anlage entfernen.

Für den Zugtausch stehen Ihnen bereits zwei gespeicherte Kamerapunkte zur Verfügung.

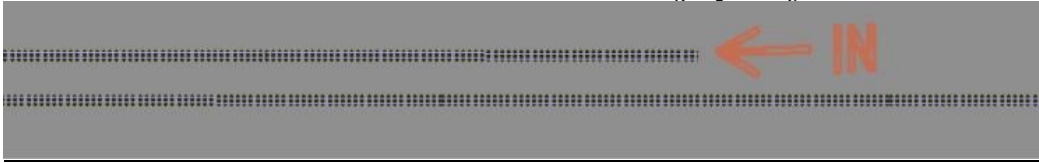
Um einen Zug auszutauschen, gehen sie wie folgt vor:

In der 2D Ansicht oder im Radarfenster finden sie auf der rechten oberen Anlagenseiten einen Pfeil. Dieser zeigt auf die Weiche, welche umgestellt werden muss um einen Zug aus dem Betrieb heraus zu nehmen.

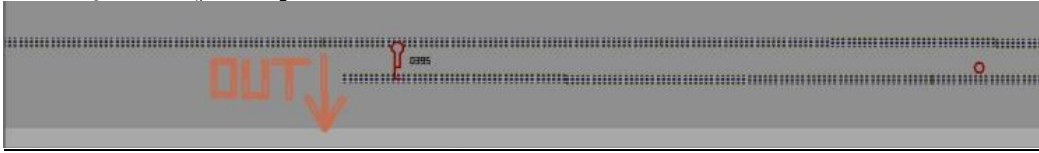
Stellen sie diese Weiche um auf das gerade Gleis. Der Rückfall dieser Weiche erfolgt automatisch.



In der Zwischenzeit oder schon vorher stellen Sie Ihren neuen Zug auf dem Gleis „In“ bereit.



Der zu entfernende Zug wird nun auf dem Gleis „Out“ erscheinen.
Diesen können Sie jetzt einfach löschen.



Wenn Sie alles richtig gemacht haben, zeigt das Ausfahrtsignal auf dem Gleis (In) des neuen Zuges „Fahrt“.



Achtung: Teilen Sie jetzt Ihren neuen Zug unbedingt eine Route zu. Fährt ein Zug ohne Route, kann die Automatik nicht auf ihn reagieren!!!



Nun können Sie Ihren eingesetzten Zug im Automatikmodus per Slider oder über „Setze“ eine beliebige Geschwindigkeit geben und somit losschicken.

Alles Weitere regelt der Anlagenbetrieb automatisch.

Charakter der Routen:

Güterverkehr:

Zug erhält in der Regel Durchfahrt oder wird im Unterwegsbahnhof ggf. auf das Überholungsgleis geleitet.

Personen-Fernverkehr:

Zug erhält nach Möglichkeit überall „Freie Fahrt“.

Personen-Nahverkehr:

Vorbehalten für Regionalbahnen. Zug hält kurzzeitig am Bahnsteig des Unterwegsbahnhofes.

Der ICE-Verkehr genießt an der Abzweigstelle „Biehl“ generell Vorrang. Für diese Züge sind keine Routen nötig. Ein Austausch führen Sie einfach in dem für diese Züge extra angelegten Schattenbahnhof im letzten Blockabschnitt durch.

Straßen- und Schiffsverkehr:

Der Straßen- und Schiffsverkehr spielt in der Anlage nur eine untergeordnete, sporadische Rolle. Vielmehr geht es nur darum, etwas Betrieb auf diesen Gleisbegleitenden Trassen darzustellen. Die Straßenfahrzeuge werden an den Anlagenrändern weg „gebeamt“ und tauchen an anderer Stelle wieder aus dem „Nichts“ auf.

Empfehlungen des Autors:

An dieser Stelle noch einige zusätzliche Tipps und Infos zum Betrieb der Anlage.

„In Vino Veritas“ ist für die Programmversion EEP7, Update5, Patch2 konzipiert. Achten Sie darauf, ihr EEP mindestens auf diesen Stand zu bringen. Die aktuellen Updates und Patches sind kostenfrei im Trendshop unter <http://www.eep.eu/> erhältlich.

Ein Zukauf von Plugins (Programmerweiterungen) ist nicht nötig!

Einstellungen:

Zum richtigen Betrieb der Anlage sind folgende Einstellung im Menü „Optionen/Werkzeugkasten“ zwingend notwendig (sofern nicht schon so eingestellt):

- „Weichen aufschneiden erlauben“:.....aktiviert
- „Tfz benötigt Oberleitung od. Stromschiene“:.....deaktiviert
- „Kein Rendering unter Anlageneroberfläche“:.....deaktiviert

Weitere Einstellungen werden empfohlen (ggf. Plugins erforderlich), sind aber nicht zwingend notwendig:

- „Licht an/aus autom.“:.....aktiviert
- „Luftdruckwelle beim passieren der Züge“:.....aktiviert
- „Dynamische Bewegung der Landsch.-Elem.“:.....aktiviert

Die automatische Kameraführung wurde aus Performancegründen im alten EEP6 Kamerawinkel aufgenommen. Bei guter bis sehr guter Hardwarekonfiguration kann die neue EEP7 Weitwinklereinstellung bei:

- „EEP6 Kamerawinkel“.....deaktiviert
vorgenommen werden.

Performance:

Beim Bau der Anlage wurde sehr darauf geachtet, einen flüssigen Ablauf in 3D zu gewähren. Immobilien, Landschaftselemente und Sprühtexturen wurden „framefreundlich“ konstruiert und nach Möglichkeit sparsam eingesetzt.

Auf verschiedene Details wurde deshalb bewusst verzichtet.

Dennoch kann sich bei schwächeren Rechnersystemen in einigen Bereichen ein Abfall der Framerate nicht vermeiden lassen. An solchen Stellen empfiehlt es sich, die Kameraführung so zu wählen, dass sich der Berechnungswinkel von 3D Objekten minimiert. Meistens reicht ein leichter Schwenk zur Seite in Richtung oberen bzw. unteren Anlagenrand.

Mitwirkende

Bei folgenden Personen möchte ich mich für die Mitwirkung des Projektes ganz herzlich bedanken:

Bereitstellung von Modellen: Achim, Fricke, Roland Ettig, Ralf Görbing, Norbert Popp, Lothar Wilke, Rudolf Tüllmann, Stefan Gothe, Stefan Köhler-Sauerstein, Steffen Mauder, Sascha Böhnke

Tests und Beratungen: Ralph Görbing, Erich Meeß, Sven-Eike Bauer,

Für Fragen, Anregung oder Kritik stehe ich gerne zur Verfügung.

Bitte E-Mail senden an: mail@diebahnkommt.net

Weitere Informationen: <http://www.diebahnkommt.net>

Viel Spaß beim Betrieb der Anlage und vielleicht einige Anregungen beim Aufbau eigener Anlagen wünscht Ihnen

Andreas Großkopf

Willebadessen im Juli 2011

