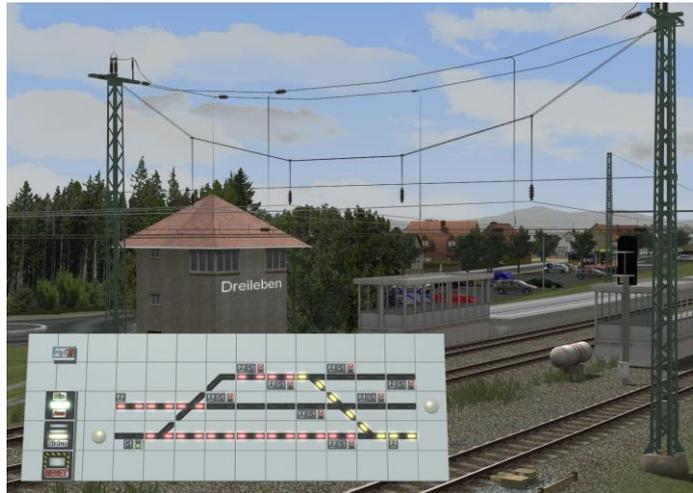


Steckbrief



Format:	ANL3 / Version 10.0
Anlagenbreite:	2,5 km
Anlagenlänge:	1,0 km
Niveau:	-5 m bis 0 m
Rasterdichte:	300 Knoten/km
Gleislänge:	45 km
Straßenlänge:	11 km
Anzahl der Modelle:	1800
Anzahl der Signale:	138

Züge im Automatikbetrieb: 18
Bauzeit: ca. 1 Monat
Epoche: V der DB AG
Verwendete Zusatztools: XML-Notepad



Die Idee zur Anlage



Eine Anlage mit der neuen Gleisbildstellpult-Version aus EisenbahnX - warum nicht?!

Der Gedanke entstand in geselliger Runde beim EEP-Treffen in Bremen. Schnell wurde deutlich, dass der Spieltrieb und die Arbeit am Stellisch die eigentliche Anlage in den Hintergrund rücken lassen... Das Ziel war also klar: Eine simple, aber ordentliche und vollständige Anlagengestaltung im Sichtfeld des Fahrdienstleiters, die vor allem freie Sicht auf die Strecke ermöglicht. Ich habe mich daher in der Region Hannover an verschiedenen S-Bahnstationen umgesehen und viele Vorbildsituationen in dieser Anlage zu einer fiktiven Szene zusammengestellt.

Beschreibung



An der Bahnstrecke zwischen Westadt und Ostein liegt, ein Stück südlich vom Grinderwald, die Ortschaft Dreileben. Der Ort ist als frühe Rodesiedlung im späten Mittelalter erstmals urkundlich erwähnt worden und war nach Aufzeichnungen auch Sitz eines Holzgerichts, das mehrere Dörfer am Grinderwald umfasste. Ein wirtschaftlich bedeutsames Ereignis für den Ort und die umliegenden Dörfer war der Bau des Bahnhofes im Jahr 1847. Rund 150 Jahre später wurde der Haltepunkt am westlichen Ende der Gleisanlagen aufgegeben und die neue S-Bahn-Station am Landwehrplatz gegenüber der Neubausiedlung eingeweiht, welche im Stundentakt von Regional- und S-Bahnen bedient wird.

Der Gleisplan



Die Gleisführung auf der Anlage musste zugunsten der Übersichtlichkeit möglichst einfach ausfallen, sodass trotz umfangreicher Landschaftsgestaltung und Bebauung entlang der Strecke die uneingeschränkte Einsicht vom Stellwerk aus gewährleistet bleibt. Die zweigleisige Hauptstrecke zwischen Westadt und Ostein führt daher in einem langgezogenen "S" über die Anlage, in dessen Mitte sich der Bahnhof Dreileben mit einem zusätzlichen Ausweichgleis und Industrieanschluss an das Tanklager am Grinderwald befindet.

Automatik & Betrieb



Das Zentrale Stueerelement dieser Anlage ist das Gleisbildstellpult (im folgenden "GBS" genannt), mit dessen Bedienung man sich vorab im mitgelieferten Programm-Handbuch vertraut machen sollte. Die im Folgenden aufgeführten Informationen behandeln lediglich anlagenspezifische Hinweise und setzen die Kenntnis der Grundfunktionen des GBS und deren Bedienung voraus.

Im Auslieferungszustand der Anlage befindet sich das GBS im deaktivierten Modus und der Ausfahrstopp für die beiden Schattenbahnhöfe ist aktiv. Ich empfehle zunächst den Ausfahrstopp zu deaktivieren, indem der Trafo bei der statischen Kameraposition „**Start / Stop**“ auf „ON“ geschaltet wird und anschließend das GBS zu aktivieren. Dabei kann zwischen dem automatischen Modus (rote Ausleuchtung des "Ein/Aus"-Schalters) oder dem manuellen Betrieb des GBS (grüne Ausleuchtung des "Ein/Aus"-Schalters) gewählt werden.

Im automatischen Modus werden die Fahrstraßen bei Anmeldung der Züge automatisch gestellt und Sie haben Zeit den Betrieb zu beobachten und sich auf der Anlage umzuschauen.

Im manuellen Modus beginnt nach wenigen Sekunden die Arbeit am Stellisch:

Willkommen in Dreileben - einer kleinen Dienststelle zwischen Westadt (links) und Ostein (rechts)

Zunächst ist es ratsam, die Rangierabteilung, welche auf Gleis 3 steht, in das nahegelegene Tanklager einrücken zu lassen. Sobald der Zug auf den Industrieanschluss fährt, verlässt er den Zuständigkeitsbereich des Fahrdienstleiters. Nach etwa 10-15 Minuten sollte man sich jedoch durch Blickkontakt versichern, dass die Entleerung der Wagen abgeschlossen und das Umsetzen der Lok erfolgt ist, denn dann kann der Zug wieder in den Betrieb eingegliedert werden. Dazu wird zunächst der Befehl erteilt bis zum Rangiersignal vorzufahren und anschließend die Fahrstraße über Gleis 3 bis ins Hauptgleis Richtung Westadt gelegt. Irgendwann im Laufe des Tages wird der Zug von dort wiederkommen um eine weitere Ladung Mineralöl ins Tanklager zu bringen.

Und was ist sonst noch los?!

Nun, unsere Dienststelle liegt an einer vielbefahrenen Hauptstrecke und als Neuling kommt man hier mit nur einem Ausweichgleis schnell ins Schwitzen. Sicherlich steht in diesem Moment schon wieder ein Zug am Einfahrtsignal...

Planmäßig fahren auf der Strecke Regional- und S-Bahnen, die im Bahnhof Dreileben halten, sowie Regionalexpress, IC- und ICE- Züge, deren Pünktlichkeit möglichst nicht durch die hohe Güterzugdichte beeinflusst werden soll.

Ein akustisches Signal und das Blinken der Warnleuchte am Stelltisch weisen darauf hin, dass es ratsam ist, den Zug, welcher sich vor dem Einfahrtsignal befindet zu einem Betriebshalt zu zwingen und dem folgenden Zug die Überholung zu ermöglichen. Die Betriebshalte sind nicht ausschließlich für Güterzüge vorgesehen, sondern können auch bei Regionalzügen notwendig werden, wenn ein IC oder ICE folgt. Ein solcher Betriebshalt sollte möglichst in Gleis 3 durchgeführt werden. Die Fahrdienstleiter der umliegenden Bahnhöfe werden solange dieses Gleis besetzt ist dafür sorgen, dass etwas mehr Luft bleibt um den stehenden Zug wieder auf die Strecke zu bringen.

Grundsätzlich können in Dreileben die aus Westadt kommenden Züge über alle drei Gleise gefahren werden, wohingegen für Züge aus Ostein aufgrund der Gleisanlagen nur Gleis 2 und 3 zur Verfügung stehen.

Wer sich also selbst ein wenig mehr fordern möchte, kann beispielsweise eine Sperrung von Gleis 1 simulieren und versuchen den Betrieb in beide Richtungen ausschließlich über die verbleibenden Gleise abzuwickeln.

Um den Betrieb zu Stoppen, wird der Trafo unter der Kameraposition „**Start / Stop**“ auf „OFF“ gestellt. Damit ist der Ausfahrstopp für den Schattenbahnhof wieder aktiv. Die letzten auf der Anlage befindlichen Züge sollten noch über das GBS abgewickelt werden, bevor auch dieses wieder deaktiviert wird. Danach können beispielsweise Züge ausgetauscht und Änderungen unter einem neuen Anlagenamen abgespeichert werden.

Züge austauschen



Die Auswahl und Vielfalt an rollendem Material für EEP nimmt stetig zu und der eine oder andere User hätte vielleicht gerne einen lokbespannten Zugverband anstatt des S-Bahn Triebwagens oder möchte seine eigenen Güterzüge rollen sehen. Da darf die Möglichkeit Zugverbände in der Anlage auszutauschen natürlich nicht fehlen. Grundsätzlich kann jeder Zugverband auf der Anlage unter Beachtung einiger Regeln ersetzt werden:

Zugverbände sollten nur dann gelöscht oder ersetzt werden, wenn sich die Anlage im Ruhezustand befindet und keine Zugbewegungen stattfinden, außerdem muss dem neuen Zugverband immer genau der Routeneintrag gegeben werden, den der gelöschte Zug besessen hat.

Die Schattenbahnhöfe sind unter den entsprechenden Kamerapositionen zu finden und relativ übersichtlich strukturiert. Es gibt jeweils eine Abteilung für Fernverkehr, Nahverkehr und Güterzüge. Das Vorrücken der Züge im Schattenbahnhof geschieht auf Basis des Blockstreckenprinzips.

Die Zahl der auf der Anlage befindlichen Züge darf daher niemals die Zahl der Gleise im Schattenbahnhof überschreiten, weil es sonst zu Rückstaus auf der Strecke kommt, die im schlimmsten Fall zum vollständigen Erliegen des Betriebes führen können. In Zahlen ausgedrückt bietet die Anlage die Möglichkeit 4 Fernverkehrszüge, 6 Nahverkehrszüge, sowie 9 Güterzüge abzuwickeln.

Diese Zahlen sind bei Auslieferung der Anlage, bis auf einen freien Platz im Bereich Nahverkehr, bereits erreicht, sodass für jeden eigenen Zug, der in Umlauf gebracht werden soll, ein vorhandener Zug gelöscht werden muss.

Vor dem Löschen sollte der Routeneintrag festgestellt werden, der neue Zugverband kann dann vor dem jeweiligen unsichtbaren Vorsignal eingesetzt werden. Anschließend wird die Route und die Geschwindigkeit im Automatikmodus zugewiesen, sodass der Zug das Vorsignal überfährt und schließlich am Hauptsignal hält.

Beim Zusammenstellen und Aufgleisen von Zügen ist darauf zu achten, dass keine Kontaktpunkte oder Weichen im Schattenbahnhof überfahren oder umgestellt werden!

Wichtige Hinweise



Bitte kontrollieren Sie vor dem Start der Anlage folgende Einstellungen im Menü „Programmeinstellungen“:

- „Weichen aufschneiden erlauben“ : aktiviert
- „Tfz benötigt Oberleitung od. Stromschiene“ : deaktiviert

Der Zeitrafferfaktor im Menü „Extras -> Zeit Eigenschaften“ muss unbedingt auf „1“ stehen.

Diese Einstellungen sind für den reibungslosen Ablauf der Automatik zwingend notwendig!

Sollte es trotz ausgiebiger Test zu einem unvorhergesehenen Stillstand der Anlage oder Zusammenstößen kommen, beenden Sie diese bitte ohne zu speichern.

Lieferumfang & Zusatzmaterial



Zum Lieferumfang gehören die notwendigen Anlagendateien, sowie die vorliegende Dokumentation.

Weiterhin beinhaltet die Installation sämtliche, für die einwandfreie Darstellung der Anlage, notwendigen Modelle der unten genannten Konstrukteure. Größtenteils handelt es sich dabei um Freemodelle, welche ebenso einzeln, unabhängig von dieser Anlage, kostenlos auf der Homepage des jeweiligen Konstrukteurs verfügbar sind. Das Urheberrecht für alle mitgelieferten Modelle (insbesondere auch das Recht zur Weitergabe der Modelle an Dritte) liegt weiterhin bei den Konstrukteuren.

Danksagung



Zuerst bedanke ich mich bei Friedel Märtens, ohne dessen unermüdlichen Einsatz rund um die GBS-Funktion, die Anlage niemals entstanden wäre.

Mein besonderer Dank gilt an dieser Stelle auch

- den Konstrukteuren für die Bereitstellung von Modellen: Achim Fricke (AF1), Andre Staske (AS1), Dennis Bock (DB1), Frank Buschmann (FB1), Hans Brand (HB3), Kai-Uwe Lehmann (KL1), Peter Schädlich (PS1), Roland Ettig (RE1), Sebastian Wahner (SW1), Stefan Köhler-Sauerstein (SK2), und Steffen Mauder (SM1)
- den Anlagentestern für Beratung und tatkräftige Unterstützung: Kai-Uwe Lehmann, Michael Haufs, Roman Iwer und Torsten Fischer

Ich wünsche nun viel Spaß und Vergnügen beim Betrachten, Entdecken und Betreiben der Anlage. Für Fragen, Anregung oder Kritik bin ich gern per Mail unter sven-eike.bauer@t-online.de erreichbar.

