

Anlage „NOSSEN“ v. 7/8



Eckdaten:

Format: ANL3/Version für EEP 7+8,
Anlagenbreite: 5,15 km
Anlagenlänge: 1,05 km
Niveau: 0 m bis 56 m
Rasterdichte: 180 Knoten pro km
Gleislänge: 59 km
Anzahl der Modelle: 11316
Züge im Automatikbetrieb: 16
Bauzeit: ca. 13 Monate
Epoche: III/IV der Deutschen Reichsbahn
Verwendete Zusatztools:
Albert, JW Gleiseditor, Hugo, Höhenexplorer,

Das Vorbild

Nossen- im Herzen von Sachsen gelegen, liegt die Stadt mit derzeit ca. 8000 Einwohnern im Landkreis Meißen. Für Freunde der Dampfeisenbahn ist der Ort weit über die sächsischen Landesgrenzen hinaus ein Begriff. Nossen bekam 1868 mit der sogenannten zweiten Leipzig- Dresdner Eisenbahn von Borsdorf nach Coswig (BC Linie) einen normalspurigen Eisenbahnanschluss. Später folgten weitere Normalspuranschlüsse nach Riesa und Freiberg. Bedeutsam ist auch der 1899 fertiggestellte Anschluss an das sächsische Schmalspurnetz (750 mm). Bis zur Stilllegung des Wilsdruffer Schmalspurnetzes 1972 (Restbetrieb bis 1973) wurden in Nossen Güterwagen auf Rollwagen verladen und schmalspurige Reisezüge in Richtung Feital-Pottschappel abgefertigt.

Die Umsetzung in die virtuelle Welt

In Nossen sind derzeit noch viele Bauwerke und Anlagen der alten Bahninfrastruktur vorhanden, so dass ein Nachbau ohne völlige Rekonstruktionen als möglich erschien.

Im Vordergrund stand also zunächst eine möglichst exakte Umsetzung des Nossener Bahnhofes mit Bahnbetriebswerk und den markanten Schmalspuranlagen.

Das kleinstädtische Umfeld sowie die Merkmale der örtlichen Topografie aber auch bedeutende Architekturen und Kunstbauten sollten bestmögliche Darstellung und Wiedererkennungswert in der Simulation erhalten.

Somit ergibt sich nunmehr eine fast metergenaue originale Streckenführung von ca. 3,5 km, die sich vom Ostteil der Anlage entlang der Mulde einschließlich des gesamten Bahnhofsbereiches bis zur Meißener Straße beim markanten „Häuserdurchbruch“ im westlichen Mittelteil ausdehnt. Um noch etwas zusätzliche freie Fahrstrecke auf der Anlage zu ermöglichen, wurden die Trassen zwar fiktiv, aber nach sächsischen Vorbild- Motiven noch ca. 1,5 km weiter verlegt.

So konnte z.B. die bei Eisenbahnphotografen beliebte-, in Steigung liegende Blockstelle „Rothschönberg“ sowie die Betriebsstelle „Siebenlehn“ der 750mm Schmalspurbahn noch zusätzlich in Szene gesetzt werden, obwohl sie eigentlich weit außerhalb des Darstellungsbereiches liegen.

Die Betriebsdarstellung in der Epoche IV, insbesondere die Behandlung und Logistik der Regel- und Schmalspurbahnen stehen im Vordergrund dieser Simulation.

Möge auch diese virtuelle Anlage die Erinnerungen an den einst bedeutungsvollen Bahnen wach halten und den Anwender ein Stück Eisenbahngeschichte näher bringen.

Fahrbetrieb und Automatik

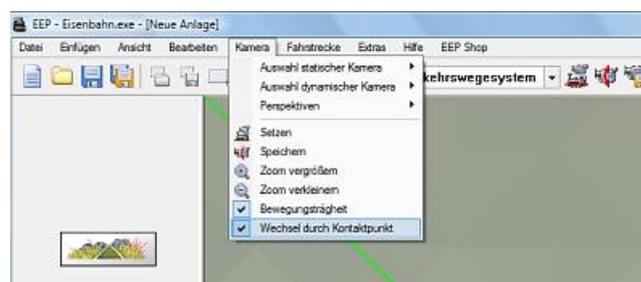
Die Automatikversion:

Zum START schalten Sie einfach mit der linken Maustaste und gehaltener Shift- Taste den Signalfügel um.

Es empfiehlt sich nun, mit der Taste F4 in den Vollbildmodus zu wechseln.

Sie sehen in ca. 60 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 „Stop“ das Signal 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 16 Züge in voller Signalabhängigkeit.

Die Schattenbahnhöfe sind teilweise großzügig gestaltet und miteinander verbunden, was allerdings in den meisten Fällen in der Automatikversion keine Bedeutung hat. Bei der Hauptstrecke Borsdorf-Coswig finden im Schattenbahnhofsgebiet Zufallsschaltungen statt. Hiermit wird bewirkt, dass Züge per Zufall entweder im Kreis fahren oder aber per Kehrschleifen aus gleicher Richtung zurückkehren. Eine mehrstündige Beobachtung des Betriebes lässt somit immer wieder andere Verkehrssituationen zu.

Bei den Strecken Riesa-Nossen, Freiberg-Nossen sowie der Schmalspurstrecke Wilsdruff-Nossen ist in der einstündigen Kameraführung reger Güterverkehr zu beobachten. Dieser kommt allerdings im nachfolgenden Betrieb nicht mehr vor, da es logistisch gesehen wenig Sinn macht, Güterzüge fortlaufend zwischen A und B pendeln zu lassen. Ein wechselseitiger automatischer Güterverkehr zwischen den einzelnen Anschlussbahnhöfen ist mit den derzeitigen Programmbedingungen nur mit unüberschaubaren und somit unsicheren Schaltungsfunktionen verbunden und somit für eine „All In One- Anlage“ nicht möglich. Bitte benutzen Sie für solche Fahrtwünsche die manuelle Anlagenversion. Der Personenverkehr findet auf den genannten Strecken weiterhin wechselseitig-pendelnd und vollautomatisch statt.

Züge tauschen:

Zug- bzw. Fahrzeugtausch ist in der Automatikversion auf den freien Strecken der Hauptbahn Borsdorf-Coswig auf der östlichen Seite zwischen dem Posten 67 und Anlagenrand in Richtung Schattenbahnhof möglich. Auf der westlichen Seite zwischen Posten 68 und Block Rothschönberg ebenfalls ablaufend in Richtung Schattenbahnhof. Bitte überschreiten Sie nicht die Länge der Züge.

Ein gutes „Maximalmaß“ bieten schon einige Güterzüge auf der Anlage wie z.B. der Zementsilozug oder auch der Kohlependelzug.

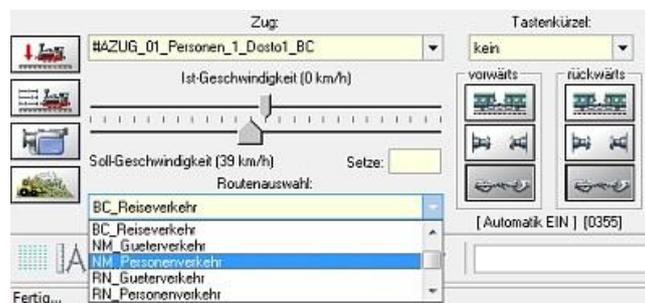
Auf den weiteren Strecken ist von einem Zugtausch abzuraten, da hier fortlaufend „Kopf“ gemacht wird. Eine kleine Abweichung bei der Zuglänge lässt diese Situation dann in jedem Fall nicht mehr funktionieren!!!

Nach einem Zugtausch kann generell nicht garantiert werden, dass der automatische Betrieb dann noch reibungslos funktioniert!

Beachten Sie beim Austausch auch unbedingt eine Route für den neuen Zug einzugeben!

Hierzu stehen für den Austausch auf der BC-Linie nur die Routen „BC_Reiseverkehr“ oder „BC_Gueterverkehr“ zur Verfügung.

Weitere vorhandene Routen sind nur dem Kamera- geführten Betrieb vorbehalten.



Straßenverkehr:

Der Straßenverkehr spielt in der Anlage nur eine untergeordnete, sporadische Rolle. Vielmehr geht es nur darum, etwas Autoverkehr an den Bahnübergängen bzw. einige Bushalte am Bahnhof erkennen zu lassen. In beiden Anlagenversionen läuft dieser Betrieb automatisch ab. Die Straßenfahrzeuge werden an den Anlagenrändern weg „gebeamt“ und tauchen an anderer Stelle wieder aus dem Nichts auf.

Die manuelle Version :

Seien Sie selbst Fahrdienstleiter an einen Knotenbahnhof.

Setzen Sie in dieser Version einfach ihre Lieblingsfahrzeuge ein, machen Sie Lok-Wechsel oder leiten Sie Züge einfach an selbst gewünschte Ziele. Rangieren Sie oder behandeln Sie Ihre Lokomotiven im Bahnbetriebswerk. Die Signal- und Zugbedienug liegt komplett in Ihren Händen.

In den Schattenbahnhöfen sind zur ersten Bedienung einige Züge bereitgestellt.

Um das Zurücksetzen der Signale in die Halt-Stellung müssen Sie sich auch in dieser Version nicht kümmern. Diese kleine automatische Unterstützung bleibt erhalten.

Ebenso setzt die Lokomotive des Schmalspur-Personenzuges im Schattenbahnhof eigenständig um.

Auch der Straßenverkehr und zum Teil die Funktionen der Wegübergangsanlagen laufen weiterhin automatisch.

Einige Signale (z.B. links oder versetzt vom Gleis) haben aus programmtechnischen Gründen nur optische Bedeutung und somit keinen direkten Einfluss auf Züge. In diesen Fällen müssen Sie das nötige Signal im Plan- oder Radarfenster ausfindig machen und hier bedienen. Gleiches gilt für einige DKW's (doppelte Kreuzungswweichen) und Gleisspersignale.

Empfehlungen des Autors:

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

Einstellungen:

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

- „*autom. Weichen schalten*“: aktiviert

Darstellung:

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 werden.

Es wird jedoch empfohlen, die 60 minütige Dramaturgie unter herkömmlicher Einstellung zu betrachten.

Teilweise kommt es zu Fehldarstellungen bei der Beleuchtung von Rollmaterialien nach dem automatischen an-, bzw. abkuppeln. Hierbei handelt es sich nicht um Fehler in der Konfiguration der Anlage.

Performance:

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

Auf verschiedene Details wurde deshalb bewusst verzichtet.

Für einen Nachtbetrieb mit beleuchteten Objekten ist die Anlage trotz neuer Beleuchtungsmodelle noch immer nicht ausreichend ausgelegt.

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

Exklusive Modellkonstruktionen: Stefan Gothe, Roland Ettig, Achim Fricke, Ralph Görbing, Stefan Köhler-Sauerstein, Sascha Böhnke

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

Bereitstellung zusätzlicher Modelle: Andreas Hempel, Jürgen Engelmann, Hans Brand, Heinz Strobl, Hajo Selpin, Karsten Gruner, Steffen Mauder

Sanfte Gleis-Steigungs-Übergänge: Franz Dammers, Mathias Stops

Grafik-Design und Tests: Ralph Görbing,

Tests + Beratungen: Erich Meeß, Hans Jürgen Marx, Jobst Petig, Wolfgang Horn, Sven Eike Bauer

Einen Dank auch für die tatkräftige Unterstützung an die Nossener Eisenbahnfreunde Thomas Rietz und Dirk Lantzsch sowie den Buchautor Peter Wunderwald.

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

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

Weitere Informationen: www.diebahnkommt.net

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

Andreas Großkopf

Willebadessen im Februar 2012