

EEP 6.0 /6.1 _ Anlage „Erinnerungen“

Willkommen auf meiner Free- Anlage „Erinnerungen“! Dies ist nach der „Vergessene Bahn“ meine 2. Anlage, die ich über den VORA- Shop veröffentliche.

Im Gegensatz zur Vergessenen Bahn haben wir hier etwas mehr Breite (750m statt 500m) dafür aber etwas weniger Länge (knapp 5,7 km statt 7,5 km). Das macht in der Fläche ca. 13% mehr aus.

Was gibt es sonst für Unterschiede?

- Es gibt eine mittelgroße Stadt mit gefühlt ca. 80.000 Einwohnern. (Man sieht sie nicht alle), eine Kleinstadt und einen ganz kleinen Nebenort, der zu einer etwas größeren Stadt gehört (Bad Sulza), die aber außerhalb der Anlage liegt.

- Es gibt 6 statt nur 3 Züge, von denen aber meist nur max. 4 gleichzeitig auf der Anlagenoberfläche zu sehen sind.

- Es gibt von daher auch einen Schattenbahnhof. Dieser ist zweigeteilt. Der obere (nördliche Bereich) ist der eigentliche Schattenbahnhof, der darunter liegende ist eigentlich eine Vorbeifahrstelle und der Ort, wo entschieden wird, ob die 4 Züge, die von Ost nach West fahren, die kleine oder die große Runde machen. (Meist machen sie die große Runde)

- Es gibt nun auch bergige Bereiche (kein Hochgebirge), aber auch weiterhin viel flaches oder nur leicht hügeliges Land.

- Es gibt etwas mehr technischen Schaltaufwand mit insgesamt 6 Schaltkreisen:

Diese regeln von West nach Ost folgendes:

1. Start/ Stop- Kreis (die Signale 142, 143, 164 und 207 sind reine Start/ Stop-Signale)
2. Einfahrt in die Gabelung östlich von Hinterberg
3. Einfahrt in die Gabelung in der Mitte der Anlage
4. Die Vorbeifahrt Schattenbahnhof
5. Den Bahnübergang in Stemmingen (damit die Autos nicht in die öffnende Schranke fahren)
6. Die Einfahrt der illegal auf Nebenstraßen unterwegs gewesenen Kradfahrer (Route Krad) in den Hauptverkehr (kommt selten vor).

Was ist gleich geblieben?

- Es gibt keine elektrifizierten Streckenabschnitte.

- Es wird nicht gerast, sondern gereist. Geschwindigkeiten über 50 km/h kommen auf der Schiene nicht vor und auf der Straße nur 30 km/h, sonst müsste bei den engen Kurven in den Ortschaften ständig abgebremst und wieder beschleunigt werden.

- Es gibt kein kameragesteuertes Szenario. Die einzigen Kamera-Kontaktpunkte befinden sich im Start/ Stop- Steuerkreis und dienen dazu, aus der Tiefe der Anlage wieder an die Oberfläche zu kommen.

- Die Anlage ist „werksseitig“ wieder auf 18:00h eingestellt. Die Himmelfarbe bei 18:00h ist auf folgende Werte eingestellt: Rot 255, Grün 155, und Blau 55. Die Sichtweite ist nicht sehr weit. (Great_CI auf 100).

Wie bedient man diese Anlage:

Über die Kamera- Position „Start“ den Betrieb starten.

Man landet bei eingestellter Kamerakontaktfunktion nach dem Stellen der Startampel auf grün im Bahnhof Hinterberg. (Über die „Stop- Ampel“ kommen die Züge wieder zum Stehen.) Das dauert allerdings einige Minuten. Dabei muss man darauf achten, dass sich nicht beide von West nach Ost laufenden Züge zwischen den Signalen 164 und 207 befinden, bzw. ein Zug muss dazwischen liegen, der andere hinter 207 Richtung Stemmingen. Man darf dazu ohne Folgen für den nächsten Start die Signale von Hand korrigieren.

Der Zugverkehr läuft automatisch und normalerweise kollisionsfrei. (Beim Autoverkehr kann es schon mal krachen. Das muss dann manuell korrigiert werden) Man fährt mit den Zügen oder den Autos mit und erfreut sich an der Landschaft. Dem besonders gestressten User sei empfohlen, sich irgendwo an den Waldrand mit schöner Aussicht und mit Blick auf die Gleise zu setzen. Von solchen Orten aus kommt Entspannung pur auf. Wenn man dann auch noch die Zeit zum Laufen bringt und sich ab ca. 18:00h den Sonnenuntergang ansieht, zeigt sich die Anlage von ihrer schönsten Seite. Optional kann man mit einem Spaziergänger einen Weg, teils querfeldein gehen. Er startet bei Stemmingen und endet irgendwo mittendrin.

Wie können Zuggarnituren gewechselt werden?

Am besten im Stillstand der Anlage vor den Start/ Stop- Signalen. Man löscht die alten Züge und baut neue auf und lässt sie von vor dem Vorsignal mit der passenden Geschwindigkeit (ca. 35- 50 km/h) ins Haltesignal laufen. Darauf achten, dass dadurch Weichen- und Signalstellungen nicht verändert werden. Deswegen, wie immer die veränderte Anlage unter neuem Namen speichern und am besten vorher gucken, wie die Weichen und Signale in den Schattenbahnhöfen gestanden haben. Man kann sie dann gegebenenfalls manuell korrigieren. Die Steuerkreise werden nicht irritiert, wenn man die Zugverbände **vor** den Signalen aufbaut, **nicht dahinter!** Und bitte die maximalen Längen beachten, die der kleine Schattenbahnhof verkraften kann! Die Geschwindigkeiten sollten in etwa gleich sein.

Ansonsten bietet die Anlage genügend Platz, noch weitere Objekte zu platzieren oder Dinge nach eigenem Ermessen zu verändern usw. Meine größte Übung im Umgang mit EEP habe ich durch die Erweiterung von anderen Anlagen erworben, die ich ausgebaut, verändert oder vergrößert habe. Es war immer schon was da und man brauchte nicht bei Null anzufangen.

Zum Schluss danke ich allen EEP- Konstrukteuren, die mit Akribie, Fleiß und Liebe dafür gesorgt haben, dass so jemand wie ich mit diesen Elementen weiterarbeiten konnte und eine halbwegs vernünftige Eisenbahnanlage auf die Beine stellen konnte. Hut ab, und danke für Eure hervorragenden Leistungen!

Zuletzt danke an Volkhard Ramsenthaler für das Prüfen und die Unterstützung bei der Aufarbeitung der Anlage bis zur „Serienreife“ und natürlich das Bereitstellen im Vora- Shop.

Im Januar 2016

Andreas Grote



