

Z w e c k :

~~~~~

Eine kleine Bahnhofsanlage ohne weitere Gestaltung zum einfachen Zusammenstellen und Nachbearbeiten von Zugzusammenstellungen für EEP 6.1.

F u n k t i o n:

~~~~~

Aufsetzbereich links:

Der Anfang ist ein steiler Ablaufberg zum schnellen Abrollen von den neu aufgesetzten Rollis in bis zu 13 Zielgleise, welche mittels Weichenstellung vorzuwählen sind. Sind alle STOPP-Weichen auf "Fahrt" gestellt, so sollten es Rollis mit guten (virtuellen) Laufeigenschaften bis zum Prellbock am Ende der Gesamtanlage schaffen. Die mit den schlechtesten kommen kurz nach dem ersten Weichenfeld zum Stehen. Es sind aber nur wenige, wo das passiert!

Im Aufsetzbereich wurden die Gleisabschnitte mit 5 m sehr kurz gehalten, damit die Fahrzeuge schnell nacheinander aufgesetzt werden können. Es empfiehlt sich, die Fahrzeuge immer direkt hinter dem Prellbock aufzusetzen, um die Ablaufberglänge zum Schwung holen voll auszunutzen.

Aufsetzbereich rechts:

Alternativ wurde am Ende der Anlage ein zweiter Aufsetzbereich angelegt, der mit einer langen harten Neigung auch schlechter laufende Rollis in eine Gleisgruppe ablaufen läßt. Es ist in diesem Fall die sehr lange Gleisgruppe.

A C H T U N G:

- * Die Gleisrichtung ist in diesem Fall entgegengesetzt (RSS-Dateien)!
- * Am Ende der Gleisgruppe befinden sich keine STOPP-Weichen, da die Gleisrichtung auf jeden Fall beibehalten werden sollte. Der Einbau einer STOPP-Weiche würde zwangsläufig in der Gegenrichtung liegen.
- * Die nachfolgende Steigung reicht nicht aus, um gut laufende Rollis komplett abzubremesen.

Einfahrgruppen:

Diese sind vorwiegend für den Aufsetzbereich links konfiguriert. Dabei sind zunächst 7 Gleise für lange und 6 Gleise für kurze Züge bestimmt.

Bei den kurzen Gleisen kann eine Gruppe von drei Zugverbänden erneut in drei weitere Gleise aufgelöst werden, z. B. um aus einer mittellangen ersten Vorauswahl drei weitere, endgültige, Zugverbände zu erstellen.

Auf die Gruppe mit den sieben langen Gleisen folgt ein weiterer Ablaufberg, welcher wiederum in sieben noch längeren Gleisen endet. (Tiefste Ebene) In diesen können dann die langen Zugverbände aus der 7-Gleisgruppe als wieder als Vorauswahl weiter zerlegt oder erneut zusammengestellt werden.

Eine Gleisverbindung von einer der beiden kurzen Dreiergruppen ermöglicht auch das Mischen mit einer kleineren Vorauswahlgruppe an Zugverbänden.

Für das Weiterbewegen der Zugverbände oder einzelner Fahrzeuge steht in den Nebengleisen eine Abstellgruppe für angetriebene Rollis bereit.

Mit der Puffer- (nicht Kuppeln-)Einstellung erhalten die Rollis dann einen Schubs, den zweiten Ablaufberg hinunter in die ganz langen Gleise der

Ablaufberg_03_Free_Beschreibung.txt
untersten Abstellgruppe, die ebenfalls aus sieben Gleisen besteht.
Reicht der Schubs nicht aus, kann leider so nicht weiter geschoben werden,
da die Abstoßung der Puffer die Schubkraft fast auf Null reduziert.
Alternativ können die Kupplungen aktiviert werden, um dann während der
Fahrt bei der Lokomotive wieder entkuppelt zu werden, wobei die Lok dann
sofort gebremst werden muss, um den vorher beschriebene Effekt zu vermeiden.

TECHNOLOGIE:

~~~~~

Damit die vom Ablaufberg bewegten Rollis auch irgendwann zum Stehen kommen,  
werden sie am Gleisende mittels "STOPP-Weiche" angehalten. Ein Prellbock  
würde sie ja nur zurück federn, und die Auslaufsenke, wie sie in den Anlagen  
Ablaufberg 01 und 02 verwendet wurden, läßt die Rollis zu lange pendeln.  
Erst bei Ablaufberg 03 (hier) gibt es auch mehrere Zielgleise!

Sämtliche Zielgleise sind mit einer STOPP-Weiche ausgerüstet.  
Die Fahrzeuge kommen dort zum Stehen, wo zur optischen Unterstützung eine  
Straße die Gleise kreuzt.

Die STOPP-Weiche hält die Fahrzeuge in Stellung "Abzweig" (Halten) fest.  
In der Stellung "Gerade" (Fahrt) können sie weiter bewegt werden.  
Dazu müssen sie aber erst das Stück bis zum Weichenanfang zurück gedrückt  
werden, um dann nach Umstellung der Weichen in die richtige Richtung weiter  
bewegt werden zu können. Um den Anfang der STOPP-Weiche deutlich sichtbar  
zu machen, wurde auch hier unterschiedliche Gleisstile verwendet.  
Die STOPP-Funktion wird durch das nicht abgeschlossenen Gleiseinde bewirkt!

Zur besseren Optik wurde ein Abzweig von 0,5 Grad mit R=1000m verwendet.  
Das abzweigende Gleis wurde als "unsichtbares Gleis" erstellt.

### verwendete Gleisstile:

-----

- |                               |                                         |
|-------------------------------|-----------------------------------------|
| * Gleis1435_Bahndann_HolzNeu  | für alle Gefällestrecken                |
| * Gleis1435_Bahndann_HolzAlt  | für alle Strecken ohne Neigung          |
| * Gleis1435_Bahndann_BetonNeu | für den STOPP-Weichenbereich in Gerade  |
| * Unsichtbares Gleis          | für den STOPP-Weichenbereich abzweigend |
| * Dunkles Gleis               | für alle Nebengleise                    |

### Abspeichern der Zugverbände:

-----

Damit es keine Probleme beim Abspeichern der Zugverbände gibt, wurde alle  
Gleise für die Zugzusammenstellungen stets in gleicher Richtung ausgeführt.

!Eine Aushahme bilden die Bogengleise in den zusammenführenden Weichenstraßen!

Um einen Zugverband also korrekt abzuspeichern, sollte dieser etwas von der  
STOPP-Weiche zurück gezogen werden. Auf eine Rückroll-Senke wurde verzichtet.  
Somit ist gesichert, dass alle Rollis die gleiche Ausrichtung im Zugverband  
(in der RSS-Datei) haben. Sie sollte stets den Wert 0 haben.

### Tipp:

!Das Aufsetzen von Zugverbänden sollte auch nur auf Gleisabschnitten erfolgen,  
bei denen die Gleise stets die gleiche Richtung haben und nicht zum Beispiel  
durch Weichenabschnitte im Aufsetzbereich unterbrochen werden!

OK, das war's dazu.

Viel Spaß wünscht Euch Matthias Schmidt,  
alias Transrapidfan

Wernigerode, den 18.06.2021

|-----|