

Albulabahn Dokumentation

Herzlich Willkommen in Graubünden auf der Albulabahn. Diese seit 2008 zum Weltkulturerbe gehörende Strecke dürfte wohl bei allen Bahnfreunden bekannt sein, nicht zuletzt des berühmten Landwasserviaduktes wegen, welches nach kühnem Bogen direkt in die gegenüber liegende Felswand donnert.

Der mit Albulabahn gemeinte Abschnitt der Rhätischen Bahn zwischen Thusis und dem Albulatunnel wurde zwischen 1898 und 1903 in nur fünf Jahren gebaut, ein Jahr später wurde der Anschluss nach Sankt Moritz vollendet. Der Betrieb auf diesem etwa 60km langen Teilstück erfolgte anfangs mit Dampf, erst ab 1919 wurde die Strecke elektrifiziert. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die heute ebenfalls zum Weltkulturerbe zählende Berninabahn hinzu. Näheres zu den Tunneln und Brücken in der Streckeninformation.

Albulabahn in eep

Es liegt nahe Teile der Albulastrecke oder diese auch komplett mit eep nachzubauen. Daher gibt es natürlich bereits Anlagen mit diesem Thema. Um nicht von vornherein den Mut zu verlieren oder Gefahr zu laufen Ideen zu klauen, habe ich diese bislang nicht angesehen oder gar ausprobiert. Bei der Umsetzung in eep ging es mir zunächst um Zitate der Bahnlinie zwischen Landwassertal und Albulatunnel mit Einbettung in eine Landschaft, die an die Wirklichkeit erinnern **kann**, keinesfalls um ein exaktes maßstäbliches Modell. Mit fortschreitender Arbeit wuchs mein Respekt vor der meisterlichen Linienführung, so dass ich bereits fertige Abschnitte von allzu spektakulärem befreite, Tunnel, die mir die Sicht nahmen, entfernte, die Landschaft harmonisierte. Ganz bewusst hatte ich mich für den Gleisstil „Helles Gleis 1000“ entschieden, da dieser mit Tunneln, Brücken, Texturen und Landschaft am besten harmonisierte. Wenn jedoch der Gratisgleisstil SBB-Schmalspur von AH1 bei Ihnen installiert ist, wurde zuvor genannter Gleisstil überschrieben. Die RhB-Strecke sieht dann möglicherweise nicht mehr aus, wie ursprünglich bei mir. Ich hoffe aber, die meisten haben mit der Anlage trotzdem viel Spaß.

Eckdaten:

Anlagengröße: 2x8 km bei 125 Rasterknoten/km², ca. 4,4 Mb,
Schienen 45, Straßen 22, Wasser 14 km, ca. 8200 Modelle, meistens Bäume,
6 Züge auf der Albulabahn, 2 über Davos, 7 auf der SBB-Strecke,
11 Straßenfahrzeuge im Gebiet Davos/Chur, 11 auf oder an der Albulastraße,
Bauzeit etwa fünfeinhalb Monate.

Betrieb automatisch mit Ein-Klick-Start, selbsttätiges Betriebsende nach 90 min.,
es wurden keine Schaltkreise erstellt, die Fahrzeuge steuern sich untereinander.

Kameraführung für ca. 35 Minuten (nur bei Häkchen „Wechsel durch Kontaktpunkt“
im Kameramenü, danach freie Bewegung möglich, wird das Häkchen entfernt, kann
die Kamera von Beginn an gewählt werden).

Betriebsende ist, wenn alle Fahrzeuge wieder an ihren Ausgangspunkten stehen.

Bitte sichern Sie die Anlage am besten auf einem externen Datenträger.

Betriebsablauf:

Nach dem Laden ist im 3D-Fenster die Kamera „Bahnhof Chur“ eingestellt. Zum Start wählen Sie die zweite Kameraposition „Chur Start komplett“ und schalten das Signal auf Grün. Jetzt können Sie in den Vollbildmodus wechseln und für eine halbe Stunde entspannt der Kameraführung folgen: Mit dem „Allegra“-Triebwagen nach Tirano fahren Sie in etwa zwanzig Minuten zum Albulatunnel hinauf. Anschließend lernen Sie die Strecke von Chur über Davos nach Filisur kennen. Mit der Einfahrt der Dampfsonderfahrt in Filisur endet die Kameraführung. Danach bleibt genug Zeit, die Anlage auf eigene Faust zu erkunden. Es soll ja nicht gleich alles verraten werden. Ich empfehle aber die Mitfahrt in der Kamerasicht „Fahrt voraus“ mit Bahn oder Auto (nicht alle Autos fahren nach Preda, manche biegen in das Val Tours ab).

Nach etwa 75 Minuten ist der Betrieb auf der Albulastrecke so gut wie beendet, auch alle Straßenfahrzeuge sind zum Stehen gekommen. Betriebsbedingt wechseln die beiden „Allegra´s“ über Davos nochmals, und der „Wendezug“ fährt nach Bergün zurück, wo er nach 84 Minuten eintrifft. Währenddessen läuft der SBB-Betrieb die letzte Runde. Erst nach 90 Minuten steht endgültig alles, zuletzt kommt der SBB-Güterzug im „Schattenbahnhof außen“ an.

Durch Umkopplungsaktionen werden Fahrzeuge umbenannt oder hochgezählt, was nicht weiter stört, da durch Routenzuweisungen diese zusammengefasst sind. Die Anlage funktioniert also auch ein zweites Mal, für den Test einer dritten oder gar vierten Serie fehlt mir die Zeit. Um das ständig weitere Hochzählen zu vermeiden empfehle ich die Anlage am Betriebsende nicht zu speichern, sondern nur zu beenden. Sie kann aber komplett neu begonnen werden oder einzeln über die Kamera „Start nur RhB“ nur die Albulabahn mit Davos und allen Autos, oder mit der Ampel am Bahnhof Filisur das Taxi für die Serie auf der Albulastraße. Deren Ablauf endet nach 23 Minuten, wenn das blaue Fahrzeug wieder in Bergün steht. Die SBB kann über „Start komplett“ später hinzu geschaltet werden, damit in Chur die Zugbegegnungen anders stattfinden. Allerdings nur, wenn auf Gleis 2 in Chur kein Zug steht. Ansonsten kann man den Betrieb jederzeit ohne Speichern beenden.

Zugtausch:

Obwohl sich die Fahrzeuge untereinander steuern, können einzelne Züge getauscht werden. Man muss sich jedoch an die folgenden Hinweise halten, damit nicht ungewollt andere Fahrzeuge ausgelöst werden.

„Austausch_RhB_Güterzug“: Wählen Sie diesen Zug im Steuerdialog oder über die Kamera „Kehranlage Albulatunnel“, lösen Sie die Bremse und fahren Sie ihn im Automatikmodus mit etwa 40-50 km/h **rückwärts** aus dem Albulatunnel. Benutzen Sie dafür den Schieberegler, setzen Sie keine negative Geschwindigkeit. Der Zug rangiert jetzt automatisch in Preda auf das Gleis am HT_Güterbahnhof. Dort können

Sie die Waggons entfernen und etwa die originalen RhB-Güterwagen aus den Shops anfügen. Der neue Zug darf dabei nicht in die DKW hineinragen. Überprüfen Sie die **Route „Austausch_RhB_Güterzug“** oder **weisen Sie diese gegebenenfalls zu**. Fahren Sie dann den neuen Zug erneut im Automatikmodus rückwärts, worauf er selbsttätig wieder in sein Signal im Albulatunnel einfahren sollte, dabei erhält er den richtigen Geschwindigkeitsbefehl.

„Austausch_RhB_Wendezug“: Dieser Zug steht talwärts in Bergün. Als Wendezug können eigene Loks oder Wagen hinzugefügt werden: Wagen des Glacierexpress, der FO oder ein „Gourmino“, Hauptsache er wird nicht länger und behält **seine** Route. Außerdem muss er mit 40 km/h in das Signal gefahren werden.

Vom Zug **„Preda_Davos_Chur“** können die angehängten Güterwaggons getauscht oder entfernt werden, wenn dies jedoch nicht richtig geschieht, trägt sich der neue Verband möglicherweise aus den Kontaktpunkten aus (der Zugname wird durch „alle“ ersetzt). Der Betrieb funktioniert dann mit Sicherheit nicht mehr. Dieser Zug hat **keine** Routenzuweisung.

Weitere Züge der RhB können nicht getauscht werden, da Aktionen von der exakten Lage der Waggons abhängen, oder beim Einfahren in die Signale Kontaktpunkte auslösen. Ein Blick in die Bahnhöfe bei aktiviertem Häkchen „Alle Kontaktpunkte anzeigen“ verdeutlicht das Problem.

SBB-Fahrzeuge: Im „Schattenbahnhof innen“ links steht der Zug mit der Route **„SBB_Kaufzug“**, die Waggons sind zwar sehr schön, es möchte sie aber vielleicht nicht jeder kaufen. Sie können diese Wagen tauschen, anschließend den neuen Zug mit 65 km/h ins Signal fahren und die Route nicht vergessen. Auch alle anderen Züge der SBB lassen sich tauschen, wenn Sie auf Geschwindigkeit, Route und Länge achten und das jeweilige Gleis mit „Alle Kontaktpunkte anzeigen“ betrachten. Nur der **„SBB_EC_Grenoble“** genannte Zug darf **nicht getauscht** werden. Den Freeware-Liegewagen am Ende kann man aber entfernen oder ersetzen.

Sind alle Rollmaterialien und gegebenenfalls weitere Modelle getauscht oder ersetzt, werden Sie sicher die Anlage unter einem anderen Namen abspeichern, bevor der Betrieb beginnt. Erstellen Sie auch davon eine Sicherungskopie.

Nicht zuletzt möchte ich mich bei allen Konstrukteuren für ihre zahlreichen Modelle bedanken, ohne die ich diesen Bau nicht angegangen wäre. Besonderen Dank an Volkhard Ramsenthaler, Wolfgang Srodtmann, Hans Brand und Heinz Tekauz.

Bleibt mir noch allen viel Freude bei der Entdeckung der Anlage zu wünschen.

Yul Kuziemski
y.kuzi@web.de