



aeroSOFT™

Im Köblitzer Bergland 3

reloaded



Add-on für:

DOVETAIL GAMES

TS•2020
TRAIN SIMULATOR

Software Development: Siegfried A. Derks (Streckenbau)
Roman Glos (Bahntechnik)

Rollmaterial: German Railroads
Mathias Müller

Manual: Roman Glos
Patricia Arndt
Kevin Proft

Installation: Andreas Mügge

Copyright: © 2019 / **Aerosoft GmbH**
Airport Paderborn/Lippstadt
D-33142 Bueren, Germany

Tel: +49 (0) 29 55 / 76 03-10
Fax: +49 (0) 29 55 / 76 03-33

E-Mail: info@aerosoft.de
Internet: www.aerosoft.de
www.aerosoft.com



All trademarks and brand names are trademarks or registered of their respective owners. All rights reserved.
Alle Warenzeichen und Markennamen sind Warenzeichen oder eingetragene Warenzeichen ihrer jeweiligen Eigentümer. Alle Urheber- und Leistungsschutzrechte vorbehalten.

Im Köblitzer Bergland 3

reloaded

Handbuch/Manual

Erweiterung zum /
Add-on for

Train Simulator 2020

Inhalt

Content.....5

Installation6

 Minimale Systemanforderungen..... 7

 Urheberrechte..... 7

Einleitung8

Danksagungen10

Streckenbeschreibung11

 Neue und veränderte Anlagen in Version 3 reloaded . 21

Fahrzeuge28

Signale.....33

F.A.Q.40

Performance.....43

Content

Installation45

 Minimum System requirements 46

 Copyrights..... 46

Introduction47

Acknowledgments.....49

Route description50

 What's new in version 3 reloaded..... 58

Rolling Stock65

Signals70

F.A.Q.77

Performance.....81

Installation

Zur Installation von „Im Köblitzer Bergland 3 reloaded“ benötigen Sie eine Seriennummer bzw. Ihren Registrierungs Schlüssel.

Die Seriennummer finden Sie in der DVD-Verpackung, der Registrierungsschlüssel für die Downloadversion wurde Ihnen mit der Bestätigungsmail unseres Download-Shops zugesandt! Bewahren Sie diese sicher auf, sie werden bei einer erneuten Installation wieder benötigt.

Sie müssen als Systemadministrator angemeldet sein, bevor Sie mit der Installation beginnen. Um die Installation zu starten, legen Sie die DVD in Ihr DVD-Laufwerk ein bzw. starten Sie einfach die Download-Datei, wenn Sie die Downloadversion erworben haben.

Nach der Sprachauswahl erscheinen zunächst einige Informationen und die Lizenzbedingungen. Lesen Sie die Informationen bitte sorgfältig durch. Sie müssen den Lizenzbedingungen zustimmen, um mit der Installation fortfahren zu können.

Klicken Sie anschließend auf „Weiter“.

Danach werden Sie zur Eingabe der Registrierdaten aufgefordert. Bitte geben Sie diese Daten genauso ein, wie sie auf dem Etikett abgedruckt bzw. in der Bestätigungsmail unseres Shops enthalten sind.

Anschließend wird der Installationsordner automatisch gesucht.

Klicken Sie auf „Weiter“.

Es wird jetzt noch einmal eine Zusammenfassung der Installationsdaten angezeigt. Klicken Sie auf „Weiter“, jetzt werden die Daten auf die Festplatte kopiert.

Minimale Systemanforderungen

- 64bit Betriebssystem Microsoft Windows 7, 8 oder höher
- Train Simulator 2020 x64 mit European Loco & Asset Pack
- Prozessor 2,6 GHz, DualCore oder vergleichbar
- mind. 8 GB Arbeitsspeicher
- dedizierte Grafikkarte mit mind. 1024 MB, DirectX 9c kompatibel
- 6 GB Festplattenspeicher

Urheberrechte

Die Software, das Handbuch und sonstiges zugehöriges Material ist durch Urheberrechtsgesetze geschützt. Die Software wird lizenziert, nicht verkauft. Sie dürfen eine Kopie der Software auf einem Computer für Ihre persönliche, nichtkommerzielle Nutzung installieren und ausführen. Die Software, das Handbuch und alle anderen zugehörigen Materialien dürfen ohne vorherige, schriftliche Erlaubnis der Entwickler und der Aerosoft GmbH weder kopiert, fotokopiert, übersetzt, zurückentwickelt, dekompiert, dissassembliert oder in anderer Form für elektronische Maschinen lesbar gemacht werden.

Einleitung

Aus dem Freeware-Add-on Altenburg-Wildau ist vor mittlerweile acht Jahren das Add-on „Im Köblitzer Bergland“ hervorgegangen. Mit der aktuell vorliegenden Version v.3 - reloaded 2019 dieses Add-ons sind vor allem die Wünsche der Kunden berücksichtigt worden, die sich aus der längeren Nutzungserfahrung ergaben. Ziel der Arbeiten war die Schaffung zusätzlicher Möglichkeiten für Szenarien. Es wurden die neuesten Versionen der Signalsysteme H/V und Ks des Signalteams in der Version 8 sowie Formsignale vom RLB Team integriert.

Für eine zuverlässige PZB sowie Geschwindigkeitsprüfabschnitte sorgen das System von virtual Railroads, Schienenbus und TrainTeamBerlin. Es sind überall, wo es nötig ist, 500, 1000 und 2000 Hz-Magnete verbaut worden.

Diese Version „Im Köblitzer Bergland 3 reloaded“ erhielt einen eigenen neuen Streckenordner, so dass für Nutzer der Vorgängerversion alle Szenarien und alle individuellen Veränderungen, die an der vorhandenen Version des Köblitzer Berglandes vorgenommen wurden, erhalten bleiben!

Geografisch irgendwo im Westdeutschen im Großraum Trier angesiedelt, hat der Entwickler in insgesamt fünfjähriger Arbeit vor allem eins vermocht: eine Phantasiestrecke zu bauen, die mitten in der Realität zu sein scheint - irgendwo hier in Deutschland. Er hat über 2000 verschiedene 3D-Modelle gebaut, die diese virtuelle Welt bereichern, ca. 1000 Assets wurden alleine für die vorliegende Version zusätzlich erschaffen. Und er hat jedem Dorf eine individuelle Kirche beige-steuert, was erheblich zur Wahrnehmung einer realen Welt beiträgt. In der Stadt Altenburg – nicht zu verwechseln mit der gleichnamigen Stadt in Thüringen – steht ein Nachbau des Doms zu Trier.

Viel Arbeit wurde in eine realistische Vegetation gesteckt.

Eine Vielfalt an Unkräutern und Pflanzen belebt das Bild links und rechts der Gleise.

Das Add-on ist in die Zeit nach 2000 einzuordnen, die Bahn hat seitdem viele ihrer Anlagen aufgelassen. An ehemaligen Haltepunkten sieht man noch überwucherte Schienenreste. Alte Gleise, die nun vor sich

hin rosten, moderne Standardwartehäuschen neben alten Empfangsgebäuden mit zugemauerten Fenstern. Geschlossene Haltepunkte, die dem Autoverkehr zum Opfer gefallen sind, Stellwerke mit geborstenen Fensterscheiben, die kein Mensch mehr braucht, weil die Technik alles in einem Zentralstellwerk bündelt. Umwucherte Güterschuppen, die daran erinnern, dass es bei der Bahn einmal einen umfangreichen Stückgutverkehr gab. All das, was uns Eisenbahnfreunde an vergangene Hochzeiten der Eisenbahn erinnert, zeigt dieses Add-on. Das Leben geht weiter, die Natur erobert verlorenes Terrain zurück.

Lassen Sie sich vom Zauber der Nebenbahn beeindrucken bei der Fahrt über die 22 km lange Strecke von Köblitz nach Wildau. Entdecken Sie dort die traumhafte Landschaft des Köblitzer Berglandes. Erleben Sie Hochgeschwindigkeitsfahrten auf der überarbeiteten ICE-Trasse von Bad Rinckenburg nach Altenburg auf 20 km Länge. Entdecken Sie zwei Museumsbahnen, wo auf rostigen Schienen ein reger Vereinsbetrieb stattfindet und so Eisenbahnvergangenheit lebendig gehalten wird. Erleben Sie auf der elektrifizierten Hauptbahn viele Herausforderungen: unbeschränkte Wegübergänge sowie Steigungs- und Geschwindigkeitswechsel werden Ihre volle Aufmerksamkeit fordern. Bei einer modernen Regionalexpressfahrt sind Sie gefordert, im Fahrplan zu bleiben und trotzdem alle Signale zu beachten. In diesem Add-on lernen Sie Bahnbetrieb mit allen Facetten kennen.

Danksagungen

Unser besonderer Dank geht an:

- das SignalTeam für die Bereitstellung der Signalsysteme
- TrainTeamBerlin für die wertvolle Hilfe bei der Signalisierung, die Bereitstellung des Geschwindigkeitsprüfabschnittes sowie die sonstige Unterstützung
- Schienenbus für die Bereitstellung der PZB- und GPA-Magneten
- virtualRailroads für die Bereitstellung der PZB-Skripte und der EI Signale
- Holzlaender für die Hektometertafeln
- RailTraction für die LZB-Trigger (www.railtraction.eu)
- Ben Duven für die Ansagen in den Szenarien
- Veronika Machnik für die Bahnhofsansagen in den Szenarien
- Manfred Kuhfus, Torsten & Patricia Arndt, Silke Glos und Jürgen Kraus für die Zugansagen
- Versystem für die Soundoptimierungen
- Manfred Winkler für den ZZA-Generator und das Ansagen-script-Paket
- Marco Liebert für die Wintertexturen der BR 143
- Daniel Wolfram (dw-agency) und Stephan Weiß für die Erstellung der Szenarien
- Norbert Hansen als Lektor des Handbuchs und für die Hilfe bei der Übersetzung
- Trainworks für die Soundüberarbeitung des enthaltenen Rollmaterials
- unsere Betatester

Streckenbeschreibung

Tief im Westen Deutschlands, dort könnte es gelegen sein: das Köblitzer Bergland. Vom Höhenmodell des Geländes tatsächlich im Großraum Trier angesiedelt, entspricht auch der Bahnhof Altenburg als Ausgangspunkt des Add-ons in etwa dem Bahnhof Trier Hbf. Der Rest ist reine Phantasie.

Die Landschaft (und damit viele Flur- und Ortsbezeichnungen) ist geprägt durch den Fluss Rinke und seine Zuflüsse und Bäche. Das Hügelland mit seinen ausgedehnten Wäldern lockt viele Touristen an, die Landwirtschaft, Obst- und Weinbau tragen viel zum Landschaftsbild bei. Vor allem in den Städten Altenburg, Köblitz und Bad Rinckenburg finden sich Industrieansiedlungen.

Vom Bahnhof Altenburg zweigt eine zweigleisige Hauptbahn nach Norden ab, am westlichen Bahnhofskopf beginnt die ICE-Trasse, die über Bad Rinckenburg nach Westeuropa führt. Mitten im Büroviertel Altenburgs befindet sich der Haltepunkt Altenburg Bach.

Die Vorstadt Altenburgs zeigt das Bild vieler deutscher Vorstädte: die einst blühende Industrie ist verschwunden, die Restimmobilien sind mit Logistikfirmen und kleinem bis mittlerem Handwerk besetzt. Andererseits finden sich typische Reihenhaussiedlungen, die ab den 70er Jahren in den suburbanen Vorortbereichen wie Pilze aus dem Boden schossen.

Nach kurzer Fahrt vorbei am Schlossgarten und Feldern wird die Ortschaft Niederkirch erreicht. Der Bahnhof hat zwei Bahnsteige und vier Gleise für den Durchgangsverkehr sowie ein auf der Südseite gelegenes Gütergleis. Nach dem Rückbau des Bahnhofes findet sich dort nun eine Gaststätte mit Ferienwohnungen. Dies alles zeugt von der einstigen wirtschaftlichen Bedeutung Niederkirchs.

Weiter geht die Fahrt vorbei am Steinkohlekraftwerk Köblitz mit dem riesigen – für die heutige Zeit so typischen – Gewerbegebiet im Osten der Stadt Köblitz. Der große Durchgangsbahnhof Köblitz hat sieben Bahnsteige und ein kleines Betriebswerk. Hier hat die Bahn um die Jahrtausendwende viel Geld in ein kühnes Bauwerk investiert, das,

aus Stahl, Glas und Beton bestehend, die Gleise überspannt und umfangreich modernisiert wurde. Hier in Köblitz zweigt die elektrifizierte Nebenbahn nach Wildau ab. Wenden wir uns jedoch zunächst der Hauptstrecke in Richtung Bad Rinckenburg und weiter nach Luxemburg zu. Vorbei am Betriebswerk und dem Abzweig nach Wildau führt die Fahrt weiter in westlicher Richtung.

An kleinen Gewerbeansiedlungen vorbei geht es auf geradem Gleis dem Städtchen Köbler Wald entgegen. Hier zweigt auch die Museumsbahn nach Rinckenstadt ab, welche vom Eisenbahnverein Rinckenstadt durch umfangreiche Arbeiten wieder ans Netz angeschlossen wurde und nun für Museumsfahrten genutzt wird. Diese Fahrten erfreuen sich großer Beliebtheit.

Weiter geht es in weitem Bogen durch die idyllische Waldlandschaft vorbei an Hügeln und Feldern dem Orte Schleusfeld entgegen, wo eine Anschlussbahn vor dem Bahnhof Schleusfeld zum Destillierwerk Schleusfeld führt. Hier wird aus Holzabfällen Alkohol gewonnen. Früher war Schleusfeld ein Bahnhof; wer genau hinsieht, findet überall den vergangenen Wirtschaftsglanz der Region, unter anderem ein verlassenes Stellwerk. All das deutet darauf hin, dass auch hier einst viel mehr produziert wurde und auf dem Bahnhof die Arbeitskräfte morgens zur Arbeit anreisten und abends wieder heimfuhren.



Bild: Bahnhof Altenbrück

Weiter geht die Fahrt Richtung Bad Rinckenburg. Nach nur einem Kilometer wird Altenbrück erreicht. Der dortige Bahnhof besitzt zwei Ausweichgleise für den Güterverkehr, die sich bei der Erstellung von Szenarien nutzen lassen. Vorbei an chemischer Industrie und Gewerbebetrieben mit Gleisanschluss passiert der Zug das Einfahrsignal zum Bahnhof Bad Rinckenburg Hbf, der wiederum ein Trennungsbahnhof ist. Zunächst geht die Fahrt durch einen beleuchteten Tunnel unter der Innenstadt Bad Rinckenburgs hindurch. Hinter dem Tunnel folgen unvermittelt die Anlagen des Bahnhofes. Die Strecke verzweigt hier nach Westen in Richtung der Benelux-Länder und nach Norden zu den Städten Düsseldorf und Köln. Folgt man der Strecke in Richtung Westen, führt die Strecke vorbei am einstigen Güterbahnhof Rinckenburgs, der ein eigenes Dampflok-Bw mit Ringlokschuppen, Drehscheibe und Lokbehandlung besaß. Hier waren die bulligen 44er, die eleganten 01er und 03er zu Hause, welche die Kohlezüge und den Fernreiseverkehr aus Westeuropa in Rinckenburg übernehmen. Für den Nahverkehr waren hier u. A. die BR 38 sowie Tenderloks der BR 86 beheimatet. Heute ist aus dem Güterbahnhof ein Rangierbahnhof geworden. Die Bahn nutzt ihn als Abstellbahnhof für den Regionalverkehr.



Bild: Bad Rinckenburg Hbf

Folgt man der Strecke weiter, kommt man an einen großen See. Hier liegt die Stadt Renckensfeld am See. In diesem beschaulichen Städtchen wird man eins mit der Natur. Die hügelige Landschaft lädt zu Ausflügen mit der ganzen Familie ins Bergland ein. Ob ein gemütlicher Aufstieg, mittelschweres Klettervergnügen oder Durchstreifen der Wälder - von hoch oben können sie einen wunderbaren Ausblick genießen und die Seele baumeln lassen. Im Sommer lädt der See zu unterhaltsamen Badevergnügen ein, auch die Gasthöfe im Ort lassen keine Wünsche offen.



Nach ausgiebiger Rast geht es weiter mit unserer Bahnfahrt. Diese führt uns vorbei an Sägewerken und einem alten, noch funktionstüchtigen Wasserrad. Verweilen wir ein wenig und halten den atemberaubenden Blick mit der Kamera fest. Als Nächstes durchfahren wir Steinbach an der Rinke. Dieses kleine Dorf hat heute keinen eigenen Haltepunkt mehr, dafür hat die Moderne Einzug gehalten und präsentiert uns einen kleinen Solarpark.



Bild: Wassermühle

Der nächste Halt ist Schwanstetten, auf dem Weg dorthin kommen wir an der Holzmöbelfabrik Steinmeyer vorbei. Dort ist ein Abzweig der Strecke zum alten Schwanstetter Bahnhof und zur Holzfabrik Hans Tüding, welche noch über einen Gleisanschluss verfügt. Vom alten Bahnhof werden noch heute regelmäßig Museumsfahrten durchgeführt. Folgt man vor dem Abzweig weiter der Hauptstrecke, erreicht man den Haltepunkt Schwanstetten. Dort lädt uns ein zu einem Imbisswagen umgebauter alter Personenwaggon zu köstlichen original holländischen „Poffertjes“ (Pfannkuchen / Eierkuchen) ein.

Auf der Weiterfahrt durchqueren wir den 945 m langen Schwanstetter Tunnel und sehen danach linker Hand einen Campingplatz sowie ein Freibad. Nach kurzer Zeit erblicken wir eine neu errichtete Therme. Diese ist zu allen Jahreszeiten sehr beliebt und eine der größten Attraktionen von Burg Merzfeld. Damit wären wir auch schon in der nächsten Stadt angelangt:



Burg Merzfeld hat neben ihrem etwas außerhalb gelegenen Thermalbades noch eine mittelalterliche Burg, auf welcher regelmäßig Mittelaltermärkte stattfinden. Auch die historische Altstadt mit Relikten aus dem 11. Jahrhundert ist ein Touristenmagnet.

Weiter geht es vorbei an Industrie und nach kurzer Zeit treffen wir auf einen Abzweig zu einem Militärflugplatz. Dieses Gelände ist aus Sicherheitsgründen für Zivilpersonen leider gesperrt, so dass wir weiter der Strecke folgen und an einem Geflügelbetrieb vorbeikommen. Nur kurz darauf erreichen wir ein weiteres Industrie- und Gewerbegebiet und könnten uns nach einem Neuwagen umsehen oder unseren „Alten“ tunen lassen. Stattdessen geht unser Weg zügig weiter nach Hoch Merzburg. Wir überqueren den Goldbach und erreichen unmittelbar danach den Bahnhof. Dieser hat sieben Gleise, ein Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und eine Instandsetzungshalle sowie Güterabstellung.



Bild: Bahnbetriebswerk



Bild: Instandsetzungshalle

Der letzte Punkt auf unserer Reise ist Hoch Merzburg Süd. Dieser Vorort wurde erst in den letzten Jahren erschlossen und wir können im Hotel Bittner & Söhne Quartier beziehen, bevor wir auch hier die Gegend erkunden oder in den hoteleigenen Tagungsräumen z. B. an einem Vortrag über die Geschichte des Köblitzer Berglandes oder des Museumseisenbahnvereines teilnehmen.

Kehren wir zurück nach Köbler Wald und wenden uns der Museumsbahn zu, die nach Rinckenstadt abzweigt. Die Strecke wurde in den 80er Jahren stillgelegt und 2010 vom Eisenbahnverein Rinckenstadt als Museumsbahn wieder in Betrieb genommen. Von Köbler Wald aus führt die Strecke durch Täler und Wälder nach Rochustal. Bei der gemütlichen Fahrt über viele Brücken und durch Tunnel genießen Sie die wundervolle Landschaft des Köblitzer Berglandes. Vorbei an aufgegebenen Haltepunkten bahnen wir uns unseren Weg weiter nach Rinckenstadt. Am Einfahrsignal zweigt die Strecke zu einem alten Sägewerk ab. Folgen wir der Museumsbahn weiter und überqueren die Rinke, so erreichen wir bald Rinckenstadt. Uns erwartet ein verschlafenes Städtchen mit einem Bahnsteig für die Museumsbahn.

Nun setzen wir unsere Reise nach Köblitz fort und wenden uns der elektrifizierten Nebenbahn zu. Die Nebenbahn wurde in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts elektrifiziert, um den Holztransport aus den umfangreichen Kiefernwäldern der Region effizienter zu gestalten. Dies war eine Forderung der regionalen Wirtschaft, da die Dampfzüge vor allem im Sommer häufig für Wald- und Feldbrände verantwortlich waren. Dem Umstand der Elektrifizierung verdankt die Strecke ihr Fortbestehen bis in die heutige Zeit. Auch die Verlagerung der Bewegung der Arbeitskräfte hin zu den Städten Köblitz, Altenburg und Bad Rinckenburg ist dafür verantwortlich, dass sich die Bahn für diese Nebenbahn überhaupt noch interessiert.

Wie an einigen Bahnhöfen zu sehen ist, wurden kürzlich alle Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecke umfassend modernisiert bzw. aufgegeben. Ein wenig von alter Nebenbahnidylle ist aber immer noch zu spüren. Bereits beim Erreichen des Haltepunktes Köblitz West fallen die gepflegten Blumen am Empfangsgebäude auf. Es arbeitet noch ein Eisenbahner im Hause.

Über die große Gitterkastenbrücke, die die Rinke überspannt, geht die Fahrt weiter nach Rudolf Bach. Der Bahnhof besitzt einen Inselbahnsteig. Hier gibt es vor allem bei Fahrten aus Richtung Wildau eine Besonderheit bei Fahrten im Durchgangsgleis zu beachten: der eigentliche Bahnsteig endet vor dem Wegübergang an der H-Tafel. Also nicht vorziehen bis zum Ausfahrsignal!

Der Bahnhof Rudolf Bach hatte, als die Bahn noch Stückgüter trans-

portierte und daher an solchen Stationen interessanter Rangierbetrieb zu beobachten war, ein Gütergleis und einen Güterschuppen. Beides holt sich nun die Natur zurück, einstiger Glanz verstaubt hinter Kräutern und Spinnweben. Heute ist dort die Kerms Gemüse AG sowie weitere Industrie angesiedelt.

Die Strecke nach Wildau ist reich an Tunneln. Der erste beginnt hinter dem Bahnhof Rudolf Bach, dieser ist aber noch recht kurz. Da die Gleisradian hier unten noch recht groß sind und lange Streckenabschnitte gerade verlaufen, kann hier noch mit 90 km/h gefahren werden. Nächster Halt: St. Rudolf.

Kurz vor dem Einfahrsignal St. Rudolf wird unsere Fahrt auf 60 km/h gebremst. In St. Rudolf verzweigte die Strecke nach Rinckenstadt. Heute findet man dort einen Radweg. Eine Tafel am Empfangsgebäude erinnert an die Zeit, in der man mit der Bahn, ohne umzusteigen, und nicht mit dem Bus und mehreren Umstiegen zur Arbeit fuhr. In St. Rudolf wurden auch die schweren Holzganzzüge zusammengestellt. Ein Stück oberhalb befindet sich ein altes Sägewerk mit Anschlussbahn, wo heute auch nur noch Waren untergestellt werden, die nicht mehr aus der Region kommen.

Hinter St. Rudolf steigt die Strecke an. Es sind mehrere lange Tunnel zu bewältigen, die recht enge Kurven aufweisen, so dass die Fahrgeschwindigkeit gedrosselt werden muss. Vorbei geht es an dem stillgelegten Haltepunkt Wiesbach, welcher nun eine Ausflugsgaststätte beheimatet.

Kurze Zeit später erreichen wir den ehemaligen Haltepunkt Marienwald Wallfahrtsort, der einen direkten Zugang zur Wallfahrtskirche und zum Kloster hatte. Ebenso steht dort die alte Privatbrauerei St. Rudolf Bräu, in der aber längst nicht mehr das urwüchsige, herrlich frische und mild gehopfte St. Rudolf Hell gebraut wird. Wie viele Privatbrauereien ist auch sie dem Wettbewerb zum Opfer gefallen. Hier wird jetzt nur noch das charakterlose Maschinenbier einer Großbrauerei zwischengelagert.

Weiter geht es durch einen langen Tunnel nach Marienwald. Dort erwartet uns ein verschlafenes Dörfchen mit einem Bahnsteig.

Unser Weg führt uns durch einen weiteren langen Tunnel und über Bäche zum Bahnhof Marienbaum. Verlässt man den Tunnel kurz vor Marienbaum, so zweigte kurz dahinter das Anschlussgleis zu einer alten Holzverladung ab. In Marienbaum sind noch zwei Gleise des Bahnhofes vorhanden, so dass sich hier Züge kreuzen können.

Immer weiter geht es über Felder und durch Tunnel. Nach vier Kilometern wird Mariental erreicht. Der Haltepunkt Mariental war auch einmal ein Bahnhof, wie die Stellwerksruine und andere Hinterlassenschaften bezeugen.

Die Fahrt geht weiter vorbei an einem Kloster, bei dem sich ein Besuch zur Besichtigung lohnt. Das Kloster wurde in den letzten Jahren restauriert und bietet einen beschaulichen Ort der Besinnung.



Bild: Blick über das Köblitzer Bergland

Der Bahnhof Wildau wird nach der Überquerung der Gitterkastenbrücke über einen der Nebenflüsse der Rinke erreicht.

Der Bahnhof hat fünf Bahnsteige und einige Gleise für den Güterbetrieb. Hier endet der elektrische und damit auch der Regelbetrieb. Doch die Gleise sind hier nicht zu Ende. Zu Zeiten des Diesel- und Dampfbetriebes führte die Strecke bis zu dem idyllischen Örtchen Hosvenn. Die Gleise liegen noch und werden von einem Verein, der

sich der Pflege von alten Fahrzeugen und dem Streckenabschnitt Wildau – Hosvenn verschrieben hat, betrieben. Mehrmals im Jahr führt der Verein Sonderfahrten durch. Die Strecke nach Hosvenn führt vorbei an einem Spaßbad und verschiedenen Gehöften. Sie passiert den winzigen Bahnhof Wilderven, einen Anschluss an eine stillgelegte Fabrik und hinter einem weiteren Tunnel den großen Steinviadukt über das Tal des Örtchens Hosvenn. Hosvenn verfügt über einen Lokschuppen, in dem drei Loks Platz finden, drei Bahnsteige und ein paar Gütergleise. Hier enden alle Gleise.

Wer bei der Fahrt aufmerksam hingesehen hat, wird viele liebevolle Details entdeckt haben, die der Autor Siegfried Derks in Kleinarbeit links und rechts der Gleise für den Betrachter hinterlassen hat.

Neue und veränderte Anlagen in Version 3 reloaded

Allgemeines:

Die komplette Strecke wurde mit einem neuen Oberleitungssystem ausgerüstet. Die Hauptbahnhöfe Altenburg, Köblitz und Bad Rinckenburg wurden mit Zp9 und Fahrtanzeiger ausgestattet. Es wurden darüber hinaus Geschwindigkeitsprüfabschnitte verbaut. Alle Bahnhöfe und Haltepunkte wurden grundlegend modernisiert. Die Strecke wurde komplett neu signalisiert, die Sekundärgeschwindigkeiten wurden entfernt und die Streckengeschwindigkeiten angepasst.

Bad Rinckenburg Rangierbahnhof

Bad Rinckenburg Rbf ist modernisiert worden. Es gibt 8 Gleise mit maximaler Nutzlänge von ca. 400m. Die Zufahrt zum Hbf wird nicht mehr durch den Tunnel geführt, sondern um den Berg herum, damit entfällt der sehr enge Gleisradius. Die Abstellgleise sind mit einem Gruppenausfahrtsignal und Sh-Signalen gesichert. Damit kann dieser Bahnhof für verschiedene Szenarien als Ausgangs- und Endpunkt dienen.

Bad Rinckenburg Hauptbahnhof

Die Gleisanlagen wurden in Zusammenhang mit dem neuen Rangierbahnhof und der veränderten Zufahrt im Süden überarbeitet. Aus Richtung Luxemburg können nun die Gleise 5-7 erreicht werden,

aus Richtung des Rangierbahnhofs alle Gleise des Bahnhofes. Im Zuge der Anbindung der neuen ICE-Trasse (siehe unten) wurden auch die Fahrstraßen im Norden verändert. Die Gleise 4-7 können (außer bei Fahrten durch abzweigende Weichen natürlich) durchgehend mit 120 km/h befahren werden.

Altenburg Nord

Irgendwie störte diese Leere hinter dem Altenburger Hbf schon immer. Nun wurde die Strecke nach Norden um 3 km verlängert. Hier stehen neben den Durchfahrgleisen fünf Gleise mit maximaler Nutzlänge von 350 m zur Verfügung. Auf der Nordseite schließt sich ein 500 m langes Ausziehgleis an, auf der Südseite eine Abstellgruppe mit vier elektrifizierten und einem nicht elektrifizierten Gleis für die neue Dieseltankstelle.

Köblitz Hbf

Der komplette Bahnhof wurde grundlegend modernisiert. Die Fahrstraßen auf der Südseite (Richtung Wildau / Bad Rinckenburg) wurden komplett verändert. So ist es jetzt möglich, von Bad Rinckenburg / Wildau kommend die Gleise 2 bis 7 zu befahren, Gleis 7 wurde so angebunden, dass es auch in Szenarien nutzbar wird und hat nun vorbildgerecht die Gleisgeschwindigkeit von 30 km/h. Im Südosten findet sich eine sechsgleisige Abstellanlage.

Köblitz Kraftwerk

Die Zufahrt zum Kraftwerk ist nun auch wieder aus Richtung Köblitz Hauptbahnhof über die Gleise 1-4 möglich. Die Beschränkung der Gleisanlage im Kraftwerk auf Güterbetrieb und die Richtungsbindung wurden aufgehoben, so dass auch „Umleiterszenarien“ denkbar sind, die einen Reisezug über die Anlage des Kraftwerks führen können. Die Handweichen wurden durch automatische Weichen ersetzt. Die Signalisierung erfolgt über Gruppenausfahrtsignale mit Sh-Signalen.

Altenburg Hauptbahnhof

Auch dieser Bahnhof wurde von Grund auf modernisiert, zu erkennen an den Rolltreppen und den Aufzügen. In Zusammenhang mit dem neuen Rangierbahnhof im Norden wurden die Fahrstraßen im nördlichen Vorfeld entzerrt. Es gibt ein neues Abstellgleis, das als

Wendestelle für Regionalzüge außerhalb des Bahnsteiges dienen kann. Nutz- und befahrbar ist dieses Gleis aus den Gleisen 2 und 3.

ICE-Trasse

Die Trasse wurde grundlegend überarbeitet und erhielt neue Tunnel sowie Linienzugbeeinflussung, ebenso neue Gleise und eine neue Oberleitung. Die ICE-Gleise beginnen auf den Gleisen 6 und 7 des Hauptbahnhofes und verlaufen parallel zur Hauptstrecke, bis sie sich kurz vor dem Hp Altenburg Bach trennen. Dort beginnt der erste Tunnel, einer von vielen auf der ca. 20 km langen Trasse durch zwei Einschnitte und über vier Täler. Sie besitzt Kurvenüberhöhung und ist für 200 km/h zugelassen. Sie endet in Bad Rinckenburg an der Stelle der ehemaligen Gitterkastenbrücke. Auf Grund des sehr engen Raumes für die Anbindung der ICE-Trasse erreicht die Rampe nicht die erforderliche Höhe, um für den elektrischen Betrieb auf der Trasse Bad Rinckenburg – Altenbrück volle Profilverfreiheit zu haben. So wurde es erforderlich, auf dieser Trasse vor der Brückendurchfahrt mit EI 3 - und EI 4 - Signalen Profilverfreiheit herzustellen.

Rudolf Bach

Die Weichen wurden „entschärft“ (190 m-Radius). Die Ausfahrtsignale und Ne 5-Haltetafeln in Richtung Köblitz wurden vor den Fußgängerübergang verlegt.

Hosvenn

Neben dem Schuppen sorgt eine Bekohlungsanlage und ein Wasserkran für die notwendigen Betriebsstoffe für den Dampfbetrieb.

Wilderven

Der Bahnhof hat funktionierende Einfahr- und Zwischensignale erhalten. Weiter in Richtung Wildau wurden die Markierungen für den Stopp an den Bahnübergängen entfernt und vorbildnäher die Bahnübergänge auf 10 km/h beschränkt. Damit ist sichergestellt, dass die Schranken unten sind, wenn der Zug den Überweg befährt, ohne dass ein völliger Stopp des Zuges nötig wird.

Wildau

Das Gleis 4 ist von seiner Geschwindigkeitsbeschränkung befreit und kann ab Bahnsteig mit 80 km/h in die Strecke hinein befahren werden. Gleis 3 wurde ebenso von der Geschwindigkeitsbeschränkung befreit und kann nun mit 60 km/h befahren werden.

Rochustal

Das einige Kilometer von Köbler Wald entfernt gelegene Dörfchen Rochustal wurde mit an die Strecke angebunden und hat seinen eigenen kleinen Bahnhof erhalten.



Bild: Bahnhof Rinckenstadt

Rinckenstadt

Der Endbahnhof für die Museumsstrecke wurde ebenfalls dieser Erweiterung hinzugefügt. Dieser idyllische Ort hat neben seinem Bahnhof noch einen Lokschuppen erhalten.

Renckensfeld am See



Haltepunkt Rencksfelder See

Schwanstetten



Haltepunkt Schwanstetten

Burg Merzfeld



Hoch Merzburg



Hoch Merzburg Süd



Militärflugplatz zwischen Burg Merzfeld und Hoch Merzburg



Hektometertafeln

Die Hektometrierung wurde grundlegend überarbeitet. Sie wurden durch neue Modelle ersetzt, welche eine bessere Ables- und Sichtbarkeit gewährleisten. Sie wurden freundlicherweise von Holzlaender zur Verfügung gestellt. Die Platzierung der Hektometertafeln wurde an die DB-Richtlinie RiLi 883 angepasst.

Optik

Es wurden auch optische Verbesserungen vorgenommen. Die Nebenbahn nach Hosvenn hat acht- und 16-polige Telegrafanlagen bekommen. Oberirdische Lichtleitungen mit Holzmasten und alten preussischen Vorsatzleuchten sowie Wellblechfernsprechbuden runden das Bild entlang der Museumsbahn zusätzlich ab. Die Strecke erhielt neue Bahnübergänge.



Bild: Umspannwerk mit 16kV Leitung

Fahrzeuge

Die Firma German Railroads hat für das Add-on drei Lokomotiven und einen fahrbaren Steuerwagen zur Verfügung gestellt. An diese lassen sich mintgrüne Silberlinge Abn und Bn aus demselben Hause anhängen. Außerdem sind mit verschiedenen Materialien beladene Waggons der Gattung Omm 52 im Add-on vorzufinden. Es befinden sich drei nichtfahrbare Steuerwagen BDnrzf mit den Zugzielanzeigen Altenburg, Bad Rinckenburg und Wildau mit in diesem Add-on.



BR 143 in weinrot mit DB-Logo (um 1993), sowie Repaint „Köblitz Takt“



BR 143 orientrot mit „Lätzchen“ (um 1996), sowie Repaint „Köblitz Takt“



Köf II 323 (Privatbahnversion), 3 verschiedene Ausführungen



mintgrüne n-Wagen mit fahrbarem Steuerwagen



Güterwagen Omm 52



BR 143 „St. Rudolf Bier“



BR 143 „Köblitz Kraftwerk“ Repaint



BR 143 „Bürgerbank Wildau“ Repaint



DR Baage 1



DR Bagtre 1



DR Postbl 1



DR Posta 1











DR Dage 1












DR Daa 1

Signale








H/V - Signale

 <p>Hp0 – „Halt“</p>	 <p>Hp1 – „Fahrt“</p>	 <p>Hp2 – „Langsamfahrt“ (40, mit Zs 3 50 oder 60 km/h)</p>
 <p>Vr0 – „Halt erwarten“</p>	 <p>Vr1 – „Fahrt erwarten“</p>	 <p>Vr2 – „Langsamfahrt erwarten“</p>
 <p>Hp0 – „Halt! Fahrverbot“ (vor 2006 Sh0)</p>	 <p>Sh1 – „Fahrverbot aufgehoben“</p>	










Formsignale








		
Hp0 – „Halt“	Hp1 – „Fahrt“	Hp2 – „Langsamfahrt“
		
Vr0 – „Halt erwarten“	Vr1 – „Fahrt erwarten“	Vr2 – „Langsamfahrt erwarten“
		
Sh0 – „Halt! Fahrverbot“	Sh1 – „Fahrverbot aufgehoben“	Ra11 – „Wartezeichen“







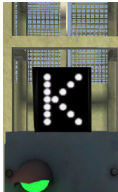


Ks - Signale

		
Ks0 – „Halt“	Ks1 – „Fahrt“	Ks2 – „Langsamfahrt“
		
Ks1 (Vorsignal) – „Fahrt erwarten“	Ks2 (Vorsignal) – „Halt erwarten“	Ks1 mit Zs3v – ab dem nächsten Signal mit der angezeigten Geschwindigkeit x10 fahren, grünes Licht blinkt
		
Ks2 mit Zs3 – ab hier mit der angezeigten Geschwindigkeit x10 fahren, kein Blinklicht + nä. Signal Halt erwarten“		

Sonstige Signale

		
Bü 0 = „Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung“	Bü 1 = „Der Bahnübergang darf befahren werden“ (weißes Blinklicht)	Bü 4 = „Pfeiftafel“
		
Bü - Ankündetafel	Bü - Kennzeichentafel	Hektometerzeichen
		
NBÜ - Kennzeichen	Lf 6 – „Geschwindigkeitsankündesignal“	Lf 7 – „Geschwindigkeitssignal“

		
El 1v = „Signal El 1 erwarten“	El 1 = „Ausschaltsignal“	El 2 = „Einschaltsignal“
		
El 3 = „Bügel ab“ - Ankündesignal	El 4 = „Bügel ab“ - Signal	El 5 = „Bügel an“ - Signal
		
El 6 = „Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“	Ra 10 = Rangierhalttafel	Sh 2 = Schutzhalt

		
Ne 2 = Vorsignaltafel	Ne 3 = Vorsignalbaken	Ne 4 = Schachbretttafel
		
Ne 5 = Haltetafel	Ne 6 = Haltepunkttafel	Zp 9 = „Abfahren“
		
Zs 2 = Richtungsanzeiger	Zs 2v = Richtungsvoranzeiger	Zs 3 = Geschwindigkeitsanzeiger

		
Zs 3v = Geschwindigkeitsvoranzeiger	Zs 6 = Gegengleisanzeiger	Zs 7 = Vorsichtsignal
		
FAZ = Fahrtanzeiger		

Weitere Informationen zu Signalen finden Sie auf www.tf-ausbildung.de

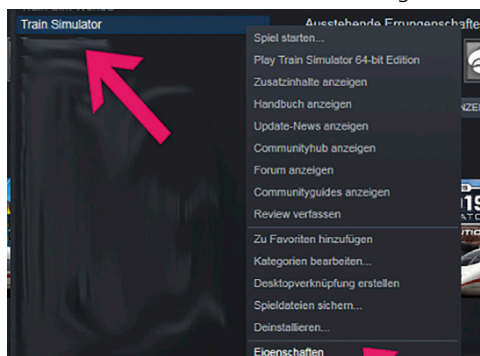
F.A.Q.

Die Strecke startet nicht in der 64bit Version oder der TS stürzt während des Ladevorgangs ab?

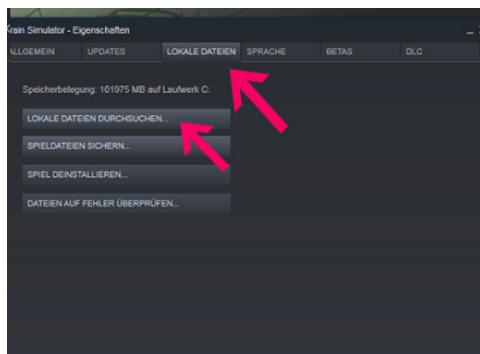
Dann könnte es an Setup_Audio.bat Datei liegen.

Zur Behebung des Problems führt ihr folgenden Vorgang aus:

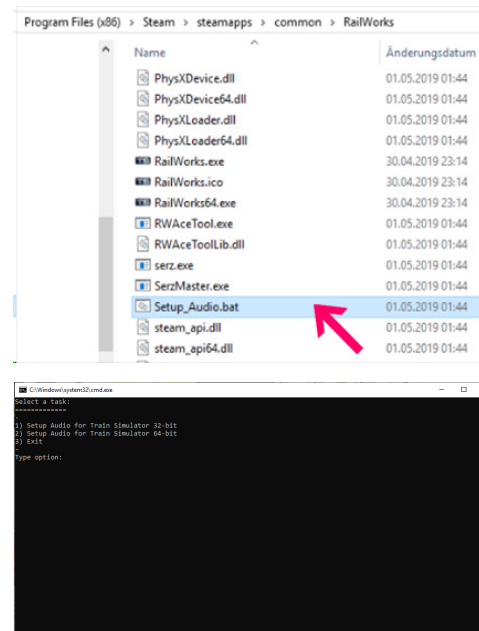
1. Öffnet Steam und begeht euch zu eurer Spielbibliothek
2. Rechtsklick auf Train Simulator und dort Eigenschaften auswählen



3. Auf Lokale Dateien klicken und dann auf den Button Lokale Dateien durchsuchen...



4. Doppelklick auf die Datei Setup_Audio.bat *1 und in dem zweiten sich öffnenden Fenster die zweite Option *2 auswählen.



5. Den Anweisungen folgen, zum Verlassen der Anwendung die Option 3 auswählen

Nun sollte es problemlos möglich sein, den Train Simulator in der 64bit Version zu spielen (via „spielen“ über die Steam Spielbibliothek).

Die Rückkehr zur 32bit Version ist jederzeit möglich, bitte bedenkt jedoch, dass die vorliegende Version von Im Köblitzer Bergland v.3 reloaded 2019 ausschließlich in der 64bit Version läuft!

*1: Bei manchen Usern könnte es sein, dass diese Datei fehlt. DTG hat diese Datei zeitweilig in ihrer Dropbox zum Download zur Verfügung gestellt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Eintrags ist der Dropboxlink nicht mehr gültig. In diesem Fall bitte DTG anschreiben unter

Dovetail Games Support - Powered by Kayako Help Desk Software (Ticketservice)

*2: Wenn ihr wieder auf 32bit spielen möchtet, so müsst ihr diese Schritte wiederholen, allerdings mit Auswahl von Option 1.

Weitere wichtige Hinweise findet ihr in der Knowledgebase von DTG: <https://dovetailgames.kayako.com/Knowledgebase>

Sound

Bei Störungen (in Szenarien eingebaute Musik wird nicht oder nicht jedes Mal abgespielt oder das Rollmaterial gibt keine Geräusche von sich und auch sonstige Objekte wie z. B. Bahnübergänge etc. sind stumm), könnte die Anpassung des Kompatibilitätsmodus Abhilfe schaffen: Begeben Sie sich in das Railworks-Hauptverzeichnis und suchen Sie dort die Anwendungsdatei „Railworks.exe“. Rechter Mausklick --> Eigenschaften, dort auf den Reiter „Kompatibilität“. Unter „Kompatibilitätsmodus“ das Betriebssystem auf Windows 8“ ändern, Häkchen bei „Programm im Kompatibilitätsmodus ausführen für:“ setzen, „Übernehmen“ & „OK“ klicken. Zum Schluss noch den Cache des Train Simulator leeren. Nun sollten alle Sounds wieder ordnungsgemäß abgespielt werden.

Szeneredichte

Um alle Objekte, wie z. B. Bahnsteige, Tunnel etc. sehen zu können, ist es wichtig, die richtige Grafikeinstellung zu wählen.

Hierzu begeben Sie sich im Hauptmenü des Train Simulator auf „Einstellungen“ und dort auf „Grafiken“ und dann auf „erweitert“. Wichtig ist, dass die „Szeneredichte“ auf 10, also auf ganz rechts, eingestellt ist.

Mit „Speichern“ bestätigen und dann sollten keine Objekte mehr frei herumschweben, sondern die Masten etc., an denen sie befestigt sind, zu sehen sein.

Sollte Ihnen im Spiel also auffallen, dass etwas fehlt oder nicht so ist, wie es sein sollte, überprüfen Sie bitte zunächst die Grafikeinstellungen in Ihrem Train Simulator.

Performance

Falls es bei Nachtfahrten, Regen oder bei Schnee zu Performanceproblemen oder gar zu PC-Abstürzen kommt, reduzieren Sie bitte die Sichtweite in den Einstellungen des Train Simulator. Die Darstellung wird hiervon nicht wesentlich beeinflusst, es wird aber weniger Speicher benötigt und die Probleme sollten dadurch beseitigt werden.

Falls die Optik des Wetters beeinträchtigt ist, gibt es folgende Möglichkeit:

Man begibt sich auch hier in die Einstellungen des Train Simulators und zwar unter „Grafiken“. Dort den Haken bei „Dynamische Wolken“ entfernen.



Unterschied vorher / nachher:

Ohne dynamischen Wolken sind die Bewegungen dieser zu sehen, es gibt einen guten Kontrast zwischen Wolken und Himmel:



Sind die dynamischen Wolken aktiviert, kann es jedoch so aussehen, es ist kaum ein Unterschied zwischen Himmel und Wolken zu erkennen, keine Bewegungen sind zu sehen:



Desweiteren sollten in jedem Fall die auf Seite 6 angegebenen System-Mindestvoraussetzungen beachtet werden.

Installation

You have to be logged in with administrator rights before you start the installation of "Koeblitzer Mountain Route 3 reloaded".

To start the installation of "Koeblitzer Mountain Route" simply insert the DVD into your DVD drive or run the file you've downloaded from your shop account.

After you have chosen your preferred installation language, the welcome screen appears and you will be presented with some important information and the license agreement. Please read it carefully.

You will be asked to insert your email address and your registration key. Please insert it exactly the way it was written on the label or in the confirmation mail you received from your download shop.

Please keep your registration key in a safe place, you will need it again if a new installation should be necessary.

The installation program will attempt to locate the correct path.

Before the installation program starts to copy the files onto your hard disc, you will be presented with all the installation details.

The installation program will now copy all of the "Koeblitzer Mountain Route v.3 - reloaded" files onto your hard disk.

If you want to make any changes or to install any updates for this program you will need the DVD or the installation file from the download shop and your registration key again.

Minimum System requirements

- 64bit Operating System Microsoft Windows 7, 8 or up
- Train Simulator 2020 with European Loco & Asset Pack
- Processor 2,6GHz, DualCore or similar
- video card with min. 1024MB, DirectX 9c compatible
- 8 GB RAM
- 6GB free hard disk space

Copyrights

This software, the manual, documentation, video images and all the related materials are protected by copyright laws. The software is licensed, not sold. You may install and run one copy of the software on one computer for your personal, non-commercial use. The software, the manual and all related materials must not be copied, photocopied, translated, reverse engineered, decompiled or reduced to any electronic medium or machine legible form, neither completely nor in part, without the previous written permission of AEROSOFT GmbH.

Introduction

The Add-on „Koeblitzer Mountain Route 3 reloaded“ is a continued development of the freeware route Altenburg-Wildau by the Dutch developer Siegfried Derks, aka SAD.

In this new version we implemented some suggestions coming from users. The goal was to allow more interesting scenarios. We implemented the newest version H/V and the new Ks signals of the Signal-Team as well as the semaphore signaling system of the RLB Team. For the PZB as well as the speed detector section we used the 500, 1000 and 2000 Hz magnets of virtual Railroads, Schienenbus and TrainTeam-Berlin.

This version of Koeblitzer Mountain Route received its own new path folder, so that for users of previous versions all scenarios and all individual changes that were made to the existing version of Koeblitzer Mountain Route will be remain!

Geographically it is situated somewhere in the region of Trier, in the westernmost part of Germany. It has taken the developer five years to build this imaginary route which gives the impression to be a real life scenery in the West of Germany. More than 2000 different 3D models have been created for this virtual world, about 1000 for this version alone. Every village has been given its own individual church building whereas Altenburg, not to be mistaken for the real life city with the same name in Thuringia in East Germany, hosts the replica of the cathedral of Trier.

A lot of work has gone into modeling the vegetation. Weeds and wild bushes can be seen left and right of the tracks. The region thrives by its farmland. From corn to fruit, from grain to sunflower fields, everything that can be found in this rural area. There are meadows with poppies during summer time while autumn is the time for wine and fruit harvesting.

The Add-on is timed in the early years of 2000 when maintenance of tracks and railways was not a priority. Stopping points and former stations are overgrown just as the unused tracks which haven't been used for a long time. Modern shelter huts can be seen next to old stations which are no longer in service. Abandoned stop stations have made the way for car traffic and signal boxes have been modeled with broken windows as dispatch and organization have all been centralized. Everything that reminds the rail fan of the good old times can be seen in this Add-on not only in a melancholic way but also with a wink of the eye. Nature is claiming back its territory.

Be enchanted by driving along the 22 km track from Koeblitz to Wildau. Discover the lovingly arranged scenery to the right and left of the tracks. Enjoy travelling with high speed on the 20 km ICE track from Bad Rinckenburg to Altenburg. Feel the charm of gone-by railway times on one of two heritage lines. Drive along the electrified main line and step up to its challenges: unfenced crossings, gradient and speed changes will need your complete attention. Enjoy the beautiful scenery while comfortably driving on the branch line tracks through the Koeblitzer Mountains or feel the stress while trying to keep the regional express on schedule. Many connecting tracks create possibilities for new and interesting scenarios.

Acknowledgments

A special thanks to:

- SignalTeam for the signal systems
- TrainTeamBerlin for the valuable help with signalling, providing the speed testing system and other support
- Schienenbus for the PZB- and GPA magnets system
- virtualTracks for the catenary system
- virtualRailroads for the pzb magnets and the EI signals
- Holzlaender for the hectometer signs
- RailTraction for the LZB Trigger (www.railtraction.eu)
- 3dZug for the RealPeople inside the coaches
- Ben Duven for the announcements in scenarios
- Veronika Machnik for the train and station announcements in scenarios
- Manfred Kuhfus, Torsten Arndt & Patricia Arndt, Silke Glos and Jürgen Kraus for train announcements
- Versystem for sound optimization
- Manfred Winkler for the ZZA Generator and announcement script package
- Marco Liebert for winter textures of BR 143
- Daniel Wolfram (dw-agency) and Stephan Weiß for the scenarios
- Norbert Hansen as lector for the manual and for the help with the translation
- Trainworks for the sound revision of railway rolling stock
- our beta testers

Route description

Deep in the West of Germany, that's where they could be, the Koeblitz Mountains. The elevation model could have been taken from the greater region around Trier and Altenburg as the main station of the area could be modeled after the main station of Trier. All of the rest of the scenery is purely imaginary.

The scenery is shaped by the river Rinke and its many minor tributary waters. The mountainous landscape with its many forests is a leisure spot. Farming and vineyards add to the character of the surroundings whereas industrial plants can be found in the vicinity of the towns of Altenburg, Koeblitz and Bad Rinckenburg.

A dual track main line branches off from the station Altenburg towards the North. To the West of the station the ICE tracks leading to Bad Rinckenburg and further on to Western Europe commence. In the center of the commercial district of Altenburg we find the stop station Altenburg Bach. The suburbs of Altenburg display the common structure of a typical German city. Former industry has been replaced by logistics and various small to medium commercial enterprises. But there too are the typical detached housing estates which have sprung up in the suburban areas from the seventies and beyond.

After a short journey passing fields and vineyards we reach the village of Niederkirch. The station has two platforms and four tracks for passing through traffic and one siding for freight. The old station building is now a restaurant with an inn. This is a sign of a busy and more important economic past of Niederkirch.

We continue past the coal power station Koeblitz and the rather large industrial area. The big through station of Koeblitz has seven platforms and a small depot. During the turn of the century the railway had invested in an audacious building made of glass and steel spanning the tracks.

Here at Koeblitz the electrified branch line turns off towards Wildau. But first we'll stay on the main line to Bad Rinckenburg and Luxembourg. Passing the depot and the junctions towards the West we pass small business estates and have the motorway to one side reaching the village Koebler Wald. Here the track of the heritage railway to Rinckenstadt begins. After years of work this little town is connected to the tracks again.

Moving on in a wide curve we pass through an idyllic forest past hills and fields towards Schleusfeld where we can find a connection to the stop station Schleusfeld and distillery Schleusfeld where alcohol had been distilled from wood waste.

Schleusfeld has been a station in former times. If you look closer you'll find remnants of a signal box. All in all it shows that there must have been a lot of traffic and people commuting to this place in the past.



Altenbrück station

After another kilometer we reach the village of Altenbrück. The station here has two lay-bys for freight traffic which can be used for creating new scenarios. Passing the chemical works and factories with branches we are now approaching the entry signal to the station Bad Rinckenburg Hbf which is another branch-off station. Moving on through a tunnel underneath the town we can see the grounds of the station.

The route now branches off into the direction of the Benelux countries and to the North towards Cologne and Dusseldorf. Following the westerly route we pass a tunnel and after that the former freight yard of Bad Rinckenburg with its own maintenance depot and roundhouse for steam engines. This used to be the home of the strong 44s, the elegant 01s and 03s which pulled the long distance trains to western Europe. Locos for branch lines such as the classes 38 and 86 were also stationed here. Nowadays these grounds are used as holding sidings for regional traffic.



Bad Rinckenburg main station

Following the trail further on, you will get to a big lake. This is where the town of Renschensfeld lies. In this tranquil little town, it is easy to become one with nature. The hilly landscape is perfect for a family trip to this mountainous region. No matter if you like an unhurried climb, a moderately difficult climbing fund, or wandering through the woods – enjoy a wonderful view from high above and relax. In summer, the lake offers the perfect opportunity for a fun swim and the location's inns will fulfil your wishes completely.



After an extensive rest, our train journey continues. It leads us past lumber mills and an old but still functioning water wheel. Let us linger here for a little bit and capture the breathtaking view with the camera. Next, we are driving through Steinbach an der Rinke. This small village does not have an own stop anymore today, but modernity has come to the village and presents us a little solar park.



On our way to the next stop – Schwanstetten – we are passing by the Steinmeyer factory, that produces wooden furniture. Here, the trail is branching to the old Schwanstetter station and to the wood mill Hans Tüding, which does still have a rail connection. Even today, regular museum tours are being performed from the old station. Following the main trail before the branch, you will get to the stop Schwanstetten. A former passenger wagon rebuilt into a snack wagon invites us to eat some delicious original Dutch “Poffertjes” (pancake / omelette).

Continuing our tour, we are passing through the 945m long Schwanstetter tunnel. Afterwards, we are able to see a campsite and an outdoor pool on the left hand. After a short time, we can catch sight of the newly built thermal bath. It is very popular in every season and one of the biggest attractions of Burg Merzfeld. Thereby, we have already reached the next town:



Apart from the thermal bath rather outside of the city, Burg Merzfeld has a medieval castle where regular medieval markets take place. The historic old town with relicts from the 11th century is another tourist magnet.

Further on, we are passing some industry and after a short time we encounter a branch to a military airfield. Unfortunately, this area is closed for civilians for security reasons. Thus, we are continuing our

route and passing by a poultry farm. Only a short time after that, we are reaching another industrial area and could look for a new wagon there, or tune our “old” one. Instead, our way quickly leads us to Hoch Merzburg. We are crossing the Goldbach stream and instantly reach the station afterwards. It has seven platforms, a depot with a hub, a restoration hall, and a stabling for goods.



Our journey's last halt is Hoch Merzburg South. This suburban area has only become accessible in the last few years. We can check into the hotel Bittner & Sons before exploring the region or listening to a lecture about the Koebitzer mountainous region's history, or a talk of the museum railway club.

Now we go back to Koebler Wald and follow the heritage tracks to Rinckenstadt. This line was closed down in the 80s of the past century and reopened by the Railway Heritage Association of Rinckenstadt in the year 2010. From Koebler Wald we follow the route through valleys and forests to Rochustal. We enjoy the comfortable journey over many bridges and through tunnels and see the wonderful scenery of the Koebitzer Mountains. Passing former stations we soon reach Rinckenstadt, just after passing the feeder line of an old saw mill. Rinckenstadt is a sleepy town with a platform for the heritage railway.

We now turn back to Koebitz to take a look at the branch line which has been electrified in the 50's of the last century to collect wood from the region and take it to the factories. This was a demand made by the industry as steam trains were blamed for forest fires during summer. Today, due to its electrification this branch is still in service today carrying commuters to the towns of Altenburg, Koebitz and Bad Rinckenburg.

As you can see at a few stations there is ongoing construction and modernization at the stations of this route. Some romantic impressions still can be found along this branch line, just take a look at the flower arrangements at the stop station Koebitz West. There is still someone taking care of this station.

Crossing the bridge over the Rinke river we approach Rudolf Bach. This station has an island platform which holds a special procedure especially when arriving from Wildau. The platform ends before the crossing at the H-board. Do not pull up to the exit signal!

The station Rudolf Bach used to have a freight track and depot when the railway was still doing general cargo services. Today nature is claiming back its territory. Nowadays you will find Kerms Gemuese (vegetable) AG and further more industries.

The route to Wildau has many tunnels. The first is rather short but begins directly after Rudolf Bach. As the track radiants are rather big and long strips just go straight we can speed up to 90km/h. Next stop: St. Rudolf.

Soon before St. Rudolf our journey will be not faster than 60 km/h. In St. Rudolf there used to be a branch line off to Rinckenstadt. A board at the station building when you could travel directly to Rinckenstadt without changing trains. This was also the place where the heavy wood trains were assembled. Going further up we can see an old saw mill with a factory siding where nowadays only goods are being stored which come from everywhere but the region.

After St. Rudolf the track starts to climb and we have to pass various tunnels with narrow curves. Do not go faster than 60 km/h. We are now passing the old abandoned stop station of Wiesbach, which now is a little pub.

Shortly after we arrive at the former stop station Marienwald Wallfahrtsort. Take a look at the private brewery St. Rudolf Braeu. But again the good old days of this very tasty beer are long gone by. This brewery like so many has been bought by a larger company and is now only used to store some of the beer brewed by some global brewery far away from here.

Off we go through a long tunnel to Marienwald - a little sleepy village.

Leaving - another long - tunnel shortly before Marienbaum you'll see a factory siding of an old wood loading station. Marienbaum still has two tracks and a platform allowing trains to cross.

Again we are passing fields and tunnels and after four km we reach Mariental which once too had a station and a signal box.

We follow the tracks and pass a monastery which is really worth a visit. It was reconstructed and decorated over the last years.



view over Koeblitz Mountains

We reach the station of Wildau after crossing the bridge. The station has three platforms and some abandoned freight tracks. This is the end of the electrified track and the end of scheduled service though the tracks still continue. During Steam- and Diesel times service went through to Hosvenn. These tracks are still intact thanks to the local railway club which is maintaining and preserving this part of the route for special trips. This part runs past a water park, many farm yards, the closed station of Wilder Venn, a branch off to a closed factory and then through a tunnel and viaduct to the village Hosvenn. Hosvenn has a depot for three locomotives, two platforms and some freight tracks. All tracks end here.

If you'd been carefully watching the scenery you will have seen many, many details created by the author Siegfried Derks.

What's new in version 3 reloaded

General

The whole track now has a new catenary system. The main stations of Altenburg, Koeblitz and Bad Rinckenburg were equipped with Zp9 (starting signal) and driving indicator. Some tracks are now equipped

with the speed testing system. All stations were modernized, the signalling was completely overhauled, secondary track speed was adjusted.

Bad Rinckenburg shunting yard

The shunting yard of Bad Rinckenburg is modernized. There are 8 sidings with a maximum length of 400m. We removed the tunnel from Bad Rinckenburg main station to enlarge the radius of the track. The entry track goes now around the hill. We also changed the signalisation of the shunting yard to give you a wider range of possibilities for creating scenarios.

Bad Rinckenburg main station

The track layout was changed in connection with the new shunting yard and the changed entrance in the South. Coming from Luxembourg the tracks 5-7 now can be reached; coming from the shunting yard all tracks of the station can be reached. Due to the connection of the ICE track also the other tracks in the North were changed, now the tracks 4-7 can be travelled with a max. speed of 120km/h.

Altenburg North

We enlarged the route to the North with about 3 additional kilometers of tracks. Next to the passing tracks there are five tracks with maximum length of 350m. At the north side there is a turnout track of 500m, on the south side four electrified and one non-electrified sidings for the new diesel filling station.

Koeblitz main station

The station was completely modernized. The tracks in the South in direction to Wildau / Bad Rinckenburg are completely new so you can drive to platform 2 to 7 coming from Wildau / Bad Rinckenburg. Platform 7 can be used for scenarios and has a track speed of 30km/h like in reality. In the south-east there are six sidings.

Koeblitz power station

The entry into the power station is now possible from Koeblitz main station via platforms 1-4. We removed the limitation to freight traffic to give you more freedom for creating scenarios. The manual switches

were replaced with automatic ones. The signalling is via group exit signal with Sh signals.

Altenburg main station

This station has been completely modernized too, you will recognize it by the elevators and escalators. The track layout to the North was changed. There is a new siding available which can be used as a rebound for passenger trains. The track can be used coming from tracks 2 and 3.

ICE track

It now features new tunnels, LZB, new tracks and a new catenary system. The track starts at Altenburg main station on platforms 6 and 7. Shortly before Altenburg Bach the tracks are being diverted from the main track and you drive over valleys and through a tunnel, the first one of many on this 20 km long track. It ends at the old bridge. The ICE track has superelevation and the maximum speed is 200 km/h. Due to the tight space the ramp does not reach the necessary height for the catenary so signals EI3 and EI4 were needed here.

Rudolf Bach

The radiuses of the points are enlarged (190 m). Exit signals and Ne5 stopping board in direction to Koeblitz were changed right before the pedestrian crossing.

Hosvenn

Next to the shed there is a coal depot and a water crane for steam locos.

Wilderven

New working entry and intermediate signals. In direction to Wildau level crossings are renewed with more realistic speed limits of 10 km/h without the need for a full stop of the train.

Wildau

Speed limit on platform 4 is removed and it can be travelled now with 80 km/h in route direction. Also platform 3 can be travelled now with 60 km/h.

Rochustal

Close to Koebler Wald the little village Rochustal is now connected to the route and got its own little station.



Rinckenstadt station

Rinckenstadt

The final station of the heritage railway. Next to the station this idyllic place also got a loco shed.

Renckensfeld am See



Station

Schwanstetten



Station

Burg Merzfeld



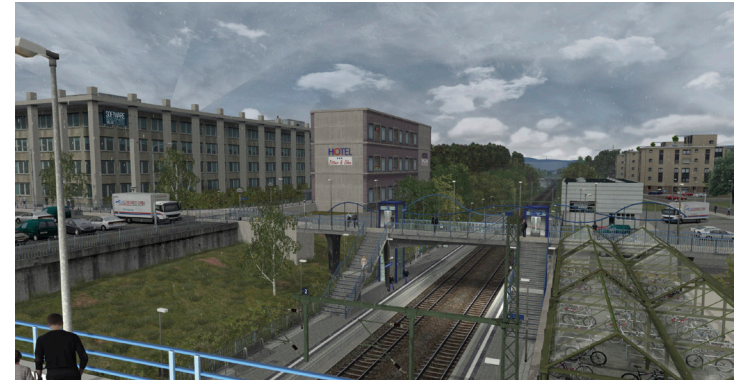
Railway Station

Hoch Merzburg



Railway Station

Hoch Merzburg Süd



Station

Military airfield between Burg Merzfeld and Hoch Merzburg



Hectometer signs (milepost signs)

The hectometer (milepost) signs were completely renewed. The new signs are better readable even when driving with higher speeds. They were kindly provided by Holzlaender. The placement of the signs was adapted to the directive RfLi 883 by Deutsche Bahn.

Optical improvements

Of course there are also optical improvements. There are new telephone lines to Hosvenn, overhead lighting wires with wooden poles and old prussian lanterns and some other improvements along the museum track.



electrical substation with 16kV overhead lines

Rolling Stock

German Railroads for this Add-on provided three locos and one drivable control car which can pull mint colored Abn and Bn „Silberlinge“. Various loaded waggons of the Omm 52 series can also be found on the tracks. Further you will find three non-drivable control cars BDnrzf with the destination signs Altenburg, Bad Rinckenburg and Wildau.



BR 143 in wine red with DB-Logo (around 1993) and repaint „Köblitz Takt“



BR 143 oriental red with a so-called „white flap“ (around 1996) and „Köblitz Takt“ repaint



Kof II 323 (private railway), 3 different varieties



drivable control car BDNrnf with ABn and Bn cars in mint colour scheme



freight waggon Omm 52



BR 143 „St. Rudolf Bier“



BR 143 „Köblitz Kraftwerk“ repaint



BR 143 „Bürgerbank Wildau“ repaint



DR Baage 1



DR Bagtre 1



DR Postbl 1



DR Posta 1











DR Dage 1












DR Daa1

Signals








H/V - signals

		
Hp 0 – „Stop“	Hp 1 – „Clear to proceed“	Hp 2 – „Caution, proceed at 40 km/h“ (with Zs 3 50 or 60 km/h)
		
Vr 0 – „expect stop“	Vr 1 – „expect clear“	Vr 2 – „expect caution with restriction“
		
Hp 0 – „Stop! Do not proceed“ (before 2006 Sh 0)	Sh 1 – „proceed“	







Semaphore signals










		
Hp 0 – „Stop“	Hp 1 – „Clear to proceed“	Hp 2 – „Caution, proceed at 40 km/h“
		
Vr 0 – „expect stop “	Vr 1 – „proceed “	Vr 2 – „expect caution with restriction“
		
Sh 0 – „Stop! Do not proceed“	Sh 1 – „proceed“	Ra 11 – „waiting sign“







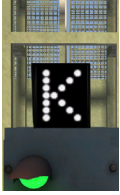


Ks - signals





		
Hp 0 – „Stop“	Ks 1 – „proceed“	Ks 2 – „expect stop “
		
Ks 1 (distant signal) – „expect clear“	Ks 2 (distant signal) - „expect stop“	Ks 2 & Zs 3v – shown speed x10, flash light
		
Ks 2 & Zs 3 – shown speed x10, no flash light + expect stop		

other signals

		
Bü 0 = „Stop at level crossing! Proceed with caution“	Bü 1 = „proceed over level crossing“ (white light is flashing)	Bü 4 = „use horn“
		
level crossing distant sign	level crossing sign	Hectometer (milepost) sign
		
sign for emergency brake override	Lf 6 – „expect speed limit of ...x10“	Lf 7 – „speed limit of ...x10“

		
El 1v = „expect signal El 1“	El 1 = turn off loco's main switch	El 2 = turn on loco's main switch
		
El 3 = „lower loco's pantograph“ - distant signal	El 4 = „lower loco's pantograph“	El 5 = „raise loco's pantograph“
		
El 6 = „stop for locos with raised panto- graph“	Ra 10 = stop for shun- ting operation	Sh 2 = safety stop

		
Ne 2 = distant signal board	Ne 3 = distant signal beacon	Ne 4 = checkerboard- plate
		
Ne 5 = stop board	Ne 6 = stopping point board	Zp 9 = „go“
		
Zs 2 = direction display	Zs 2v = distant direction display	Zs 3 = speed display, speed ...x10

		
Zs 3v = distant speed display, speed ...x10	Zs 6 = wrong line display	Zs 7 = caution signal
		
FAZ = drive indicator		

for further informations see here:
www.tf-ausbildung.de (only in german)

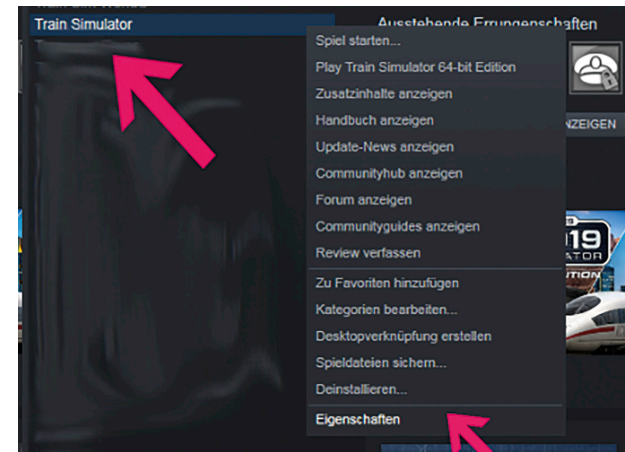
F.A.Q.

The route does not start in the 64bit version or the TS crashes during loading?

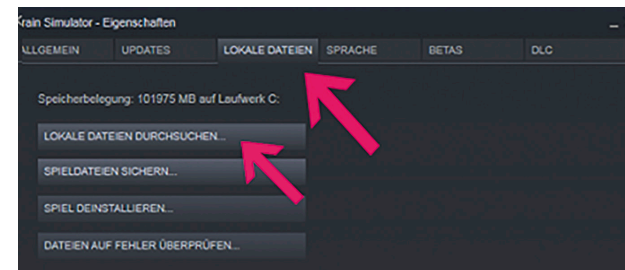
That could have something to do with the Setup_Audio.bat file.

To fix this problem, please follow the subsequent process:

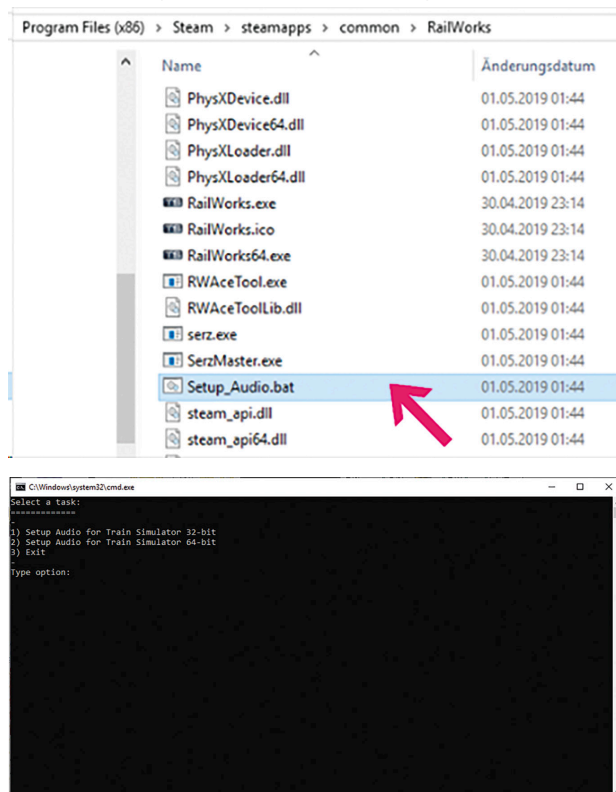
1. Open Steam and go to your library
2. Right click on Train Simulator and then choose properties



3. Click on Local Files and then on the button Browse Local Files...



4. Double click on the file Setup-Audio.bat *1 and in the second window that opens choose the second option *2.



5. Follow the instructions, to leave the application choose option 3. It should now easily be possible to play the Train Simulator in the 64bit version (via "Play" in your steam library).

Returning to the 32bit version is possible anytime. However, please keep in mind that the present version of Koebliitzer Mountain Route v.3 reloaded 2019 only runs in the 64bit version!

*1: Some users could lack this file. DTG did provide this file as a download in their Dropbox temporarily. At the time that this entry is being created, the Dropbox link is not valid anymore. Should that be the case, please write to DTG under Dovetail Games Support – Powered by Kayako Help Desk Software (Ticketvervice)

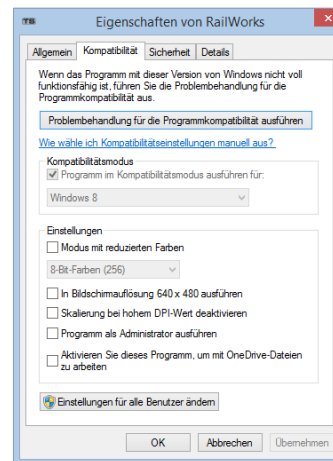
*2: If you want to play the 32bit version again, you have to repeat these steps, but choose the first option.

You can find further important information in DTG's knowledgebase:

<https://dovetailgames.kayako.com/Knowledgebase>

Sound

If you should encounter sound issues (music in scenarios is not or not always playing or rolling stock stays silent etc.) it could be helpful to change the compatibility mode: Choose your main Railworks folder and search for „Railworks.exe“. Right mouse click --> properties, choose tab „compatibility“. At „compatibility mode“ change the operating system to „Windows 8“. Check „Run this program in compatibility mode for“, click „assume“ & „OK“. Finally empty the cache of the Train Simulator. Now all sounds should be played correctly.



Scenery

To display all objects like platforms, tunnels etc. it is important to choose the correct graphic settings. At the main menu in Train Simulator go to „settings“ --> „graphics“ and then click on „Advanced“. Here it is important to set „Scenery Density“ to 10 (complete right).



Confirm with „Save“ and objects should no longer float around.

So, if you see that something is missing in the game first of all check your graphic settings in Train Simulator.

Performance

If there are any performance problems, i.e. during night, rain or snow or your computer crashes it could be helpful to reduce the view distance in the Train Simulator settings. The display quality won't get affected but less memory will be needed and the problems should be solved.

If you have optical issues with the weather you can try the following option: Go into the graphic settings at the Train Simulator main menu and deactivate the „Dynamic clouds“. On the next page you can see the difference:



Difference before / after:

With deactivated dynamic clouds you have a good contrast between heaven and clouds and you can also see them moving:



And here with activated dynamic clouds. Almost no difference between heaven and clouds, no movement will be seen:



In every case please consider the system requirements on page 37.

Münster- Bremen

NEU

