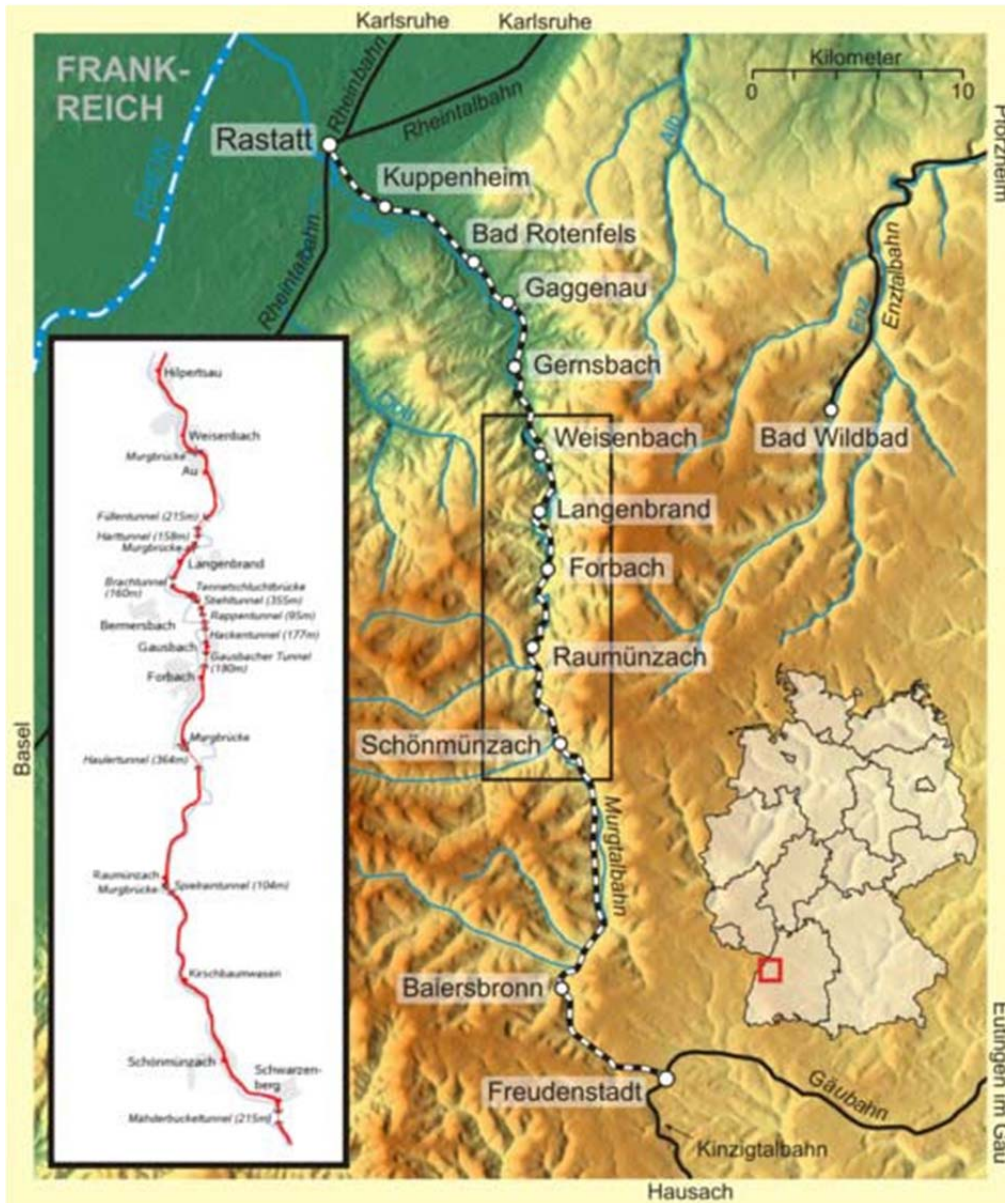


# Die Murgtalbahn – Abschnitt Gernsbach – Raumünzach

Die vorliegende aktualisierte Version 2013 der Murgtalbahn basiert nach wie vor auf der überarbeiteten Murgtalbahnstrecke von Wolfgang Berger.  
Der Abschnitt umfasst einen der landschaftlich reizvollsten Teile dieser Strecke, der weitere Ausbau bis Freudenstadt ist geplant und allererste Vorbereitungen dazu sind getroffen.



[Bildquelle: Wikipedia – Murgtalbahn]

Dabei war der Bahnhof Raumünzach einstig die Grenze zwischen dem hier dargestellten badischen Teilabschnitt zum württembergischen nach Freudenstadt. Außerdem hatte dieser Bahnhof während des Baues der Schwarzenbach-Talsperre (1922-26) größere wirtschaftliche Bedeutung, da von hier aus mittels einer Feldbahn der Transport der Baumaterialien erfolgte.

Die genannte Talsperre befindet sich nach dem Bahnhof Forbach rechts in Richtung Raumünzach.

Raumünzach war auch während des Übergangs zur elektrischen Traktion einige Zeit Umsteigebahnhof – weiter nach Freudenstadt ging es dann mit Diesel.

Die Strecke blieb im 2. Weltkrieg weitgehend von Zerstörungen verschont, jedoch wurden beim Rückzug der deutschen Truppen zahlreiche Brückenbauten von diesen zerstört. Die mit 144 m längste Brücke, die Holdereckbrücke (nach Forbach in Richtung Raumünzach) ist immer noch die als Behelfsbrücke wieder errichtete Konstruktion.

## Was ist neu?

Gegenüber der ersten Überarbeitung wurden 2009 u.a. folgende Änderungen eingearbeitet:

- teilweise korrigierte Streckenverläufe, insbesondere angepasster Gleisführung im Bahnhof Forbach
- Einbau zahlreicher neuer Objekte (Fahrzeuge und Häuser)
- Überarbeitung zahlreicher Brückenbauten
- Anschlussbahn Wolfsheck wieder eingebunden
- zahlreiche Änderungen in der Landschaftsgestaltung, Wege- und Straßenführungen
- markante Details am Rande der Strecke wurden neu eingebaut
- teilweise überarbeitete Führerstände
- u.a.m.

Die Strecke entspricht in etwa dem Zustand um 2006, so ist die neue Kaufhalle in Forbach absichtlich nicht einbezogen, weil mir persönlich der hier dargestellte Zustand besser gefiel.

In der **vorliegenden** Version von **2013** wurden weitere Verbesserungen eingebaut, welche die aktuelle Version des LokSim-Programmes (**ab** Version **2.8.1a**) erfordern:

- Wetterabhängige Sounddateien (stürmischer Tag)
- Analoge Uhren mit LokSim-Zeit
- teilw. beleuchtete Objekte für Nachtfahrpläne
- fehlende Zuganzeiger u.a. Hilpertsau ergänzt
- einige neue Objekte
- überarbeitete Fahrplandaten
- teilw. Überarbeitung der Bilddateien vom .bmp in das .png – Format  
*(HINWEIS: Wegen der Änderung des Bildformates werden eine Reihe bisheriger Objekte überschrieben. Eine Beeinträchtigung oder Änderung der bisherigen Objekte ist jedoch damit NICHT verbunden und deshalb wurden diese nicht neu angelegt! Einige Objekte wie Häuser und Lampen sind nun „nachttauglich“ und verfügen über eine Beleuchtungsfunktion.)*
- Überarbeitung der GT-8 Führerstände (Martin Finken) sowie der MAK G1206 (gesondertes Package!)

## Hinweise zu den überarbeiteten GT8 – Führerständen:

Die GT8-100 C/D (2-System-Triebwagen) verfügen über eine besondere Art der PZB! Ab der nächsten Version des LokSim (Version 2.8.2) wird diese PZB-Art auch in den GT8 Führerständen simuliert. Diese Ausführung ist bereits in den Packages mit den neuen Führerständen implementiert! **Jede Änderung mittels des aktuellen Editors führt jedoch zur Löschung dieser Implementierung!**

Diese Sonderbauart der PZB V90 weist eine Sonderbauart des restriktiven Modus auf. Um nach einer 1000Hz – Beeinflussung (Vorsignal / Vorsignal in Form der Vorsignaltafel mit *daueraktivem* 1000Hz – Magnet) nicht nach einem Halt innerhalb von 500 Metern nach der 1000Hz-Beeinflussung in den restriktiven Modus mit maximal 45 km/h zu fallen bist es das sogenannte **Gleich(takt)blinken**. Dabei blinken beide LM 70 und 85 gleichzeitig – und nicht wie gewohnt wechselseitig (Wechselblinken). Erfolgt eine 500Hz-Beeinflussung bleibt das bisherige / bekannte Verhalten! Erfolgt ein Halt bzw. eine Schleichfahrt (unter 10 km/h) erst nach 500 Metern geht das Gleichblinken wieder in das Wechselblinken über.

Die überarbeiteten Führerstände sind sowohl mit Kombihebelsteuerung als auch mit der bisherigen Steuerung (auch **Joysticksteuerung**) nutzbar. Auch gibt es die GT8 nunmehr in 3-fach-Traktion. Für alle Führerstände sind Nachtversionen verfügbar.

**Mein Dank gilt vor allem Martin Finken (Fahrzeuge/Überarbeitung Führerstände) und Manfred Berger (Gebäude) für ihre hervorragende Unterstützung, aber auch all den anderen, hier nicht Einzeln genannten fleißigen Helfern und Testern.**

## Was ist geplant?

Neben dem weiteren, schrittweisen Weiterbau ab Forbach sind geplant:

- Einarbeitung weiterer Soundmöglichkeiten
- weitere (bessere) Ausgestaltung des Anschlusses Wolfscheck
- Zustand DB vor 2000, also vor Elektrifizierung (nach älteren Fotos)

**Für den schon im Gang befindlichen Weiterbau werden nach wie vor Unterstützer, vor allem im Bereich Objektbau gesucht.**

Da ab Raumünzach der weitere Ausbau mit einem neuen Modul in Arbeit ist, entspricht die landschaftliche Gestaltung am momentanen Streckenende nicht ganz den Gegebenheiten.

## Beachtenswertes:

Wie schon geschrieben, wurde der Streckenverlauf in vielen Punkten grundlegend korrigiert. Das beinhaltet auch die Anpassung der Neigungsverhältnisse an die realen Gegebenheiten.

Wer also die bisherige Murgtalstrecke schon befahren hat wird vor allem beim Fahren in Richtung Gernsbach feststellen, dass wegen der teilweise steileren Gefälle Strecken der Geschwindigkeit höhere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Vor allem zwischen Forbach und Raumünzach sind es rund 90 Meter Höhenunterschied!

Es wurde auf eine möglichst realistischere und detailreiche Darstellung Wert gelegt, weshalb die Strecke eine gewisse Rechnerleistung erfordert. Jedoch kann über die Optionen in den LokSim-Einstellungen der Detaillierungsgrad angepasst werden.

Da der Abschnitt Gernsbach – Forbach auf der genannten Vorversion aufbaut, müssen hinsichtlich der Streckenführung einige Kompromisse hingenommen werden, die aber nur dem absoluten Insider der Strecke auffallen dürften.

**Betrieblich** dominieren die Triebzüge der GT8-100 Baureihen, wobei nur die der Bauserie „D“ für den Steilstreckenabschnitt bei Freudenstadt ausgelegt sind. **Die Fahrzeuge der Serie „C“ verkehren nur bis Freudenstadt.** Die GT8-80C können auf dieser Strecke nicht verkehren! Sie sind reine Gleichstromfahrzeuge und verfügen über keine kompatible Zugsicherung.

**Bedarfshalte** werden angezeigt. Dies erfolgt sowohl im Führerstand als auch mit den entsprechenden Anlagen an der Strecke. Die Haltestellenansagen sind automatisiert bzw. können auch über die entsprechende Tastenkombination abgerufen werden.

Eine Besonderheit ist, dass einige Eilzugpläne dennoch an jeder Haltestelle im dargestellten Abschnitt „Bedarfshalte“ haben.

Vom Anschluss Wolfsheck aus ist die Regelbespannung eine Diesellok der AVG vom Typ MAK 1206.

Da die Strecke auch für Traditionsfahrten genutzt wird, sind auch Einsätze beliebiger Fahrzeuge denkbar, auch ein ICE verkehrte anlässlich der Einführung des elektrischen Zugbetriebes schon auf der Strecke.

Nachfolgend noch einige originale Impressionen der Strecke. Weitere Informationen sind im Internet sowie in entsprechender Literatur zu finden.

Albrecht Hönisch





Haltepunkt Gausbach



Tunnelfahrleitung bei Gausbach





Forbach 2006



Gernsbach-Mitte





Raumünzach



Kirchbaumwasen (der kürzeste Haltepunkt)-Gleise mit V-Schwellen-ein Vorgeschmack auf den nächsten Bauabschnitt...





Felswand bei Weisenbach



Weisenbach





Au im Murgtal



Hilpertsau





Obertsrot

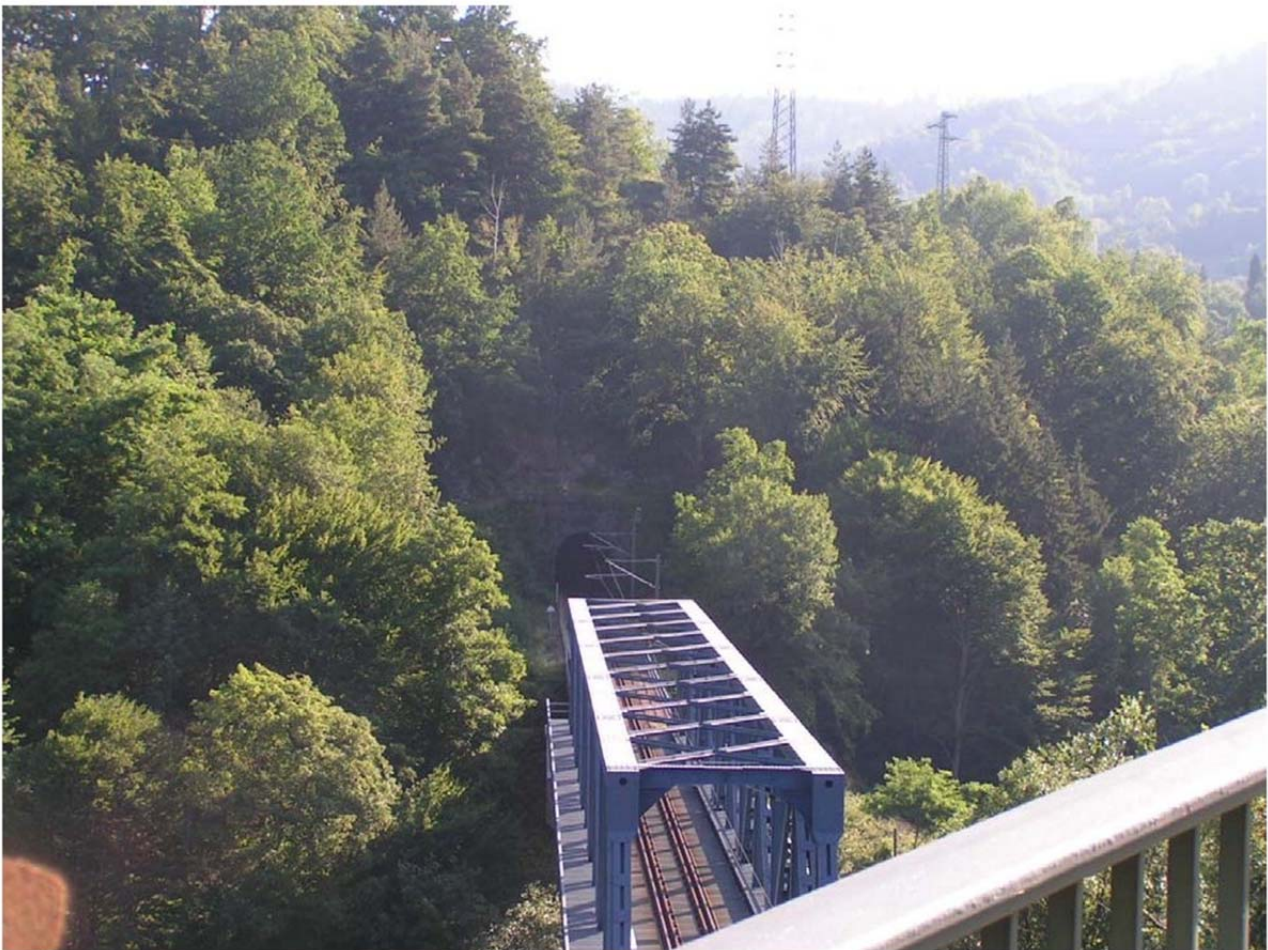


Ausfahrt Gernsbach Richtung FDS





Langenbrand



Langenbrand-Brücke