

Schattenbahnhof mit seinen Ausweichgleisen dargestellt vom Bahnhof Thusis. Er hat einen Wendekreis beim Schattenbahnhof Nord, um die Züge zu wenden.

Bei Davos sind die Züge selten sichtbar, denn sobald sie aus dem Bahnhof Filisur fahren, kommen sie in den Kehrtunnel, der in den Abstellbahnhof Nord führt. Der Pendelverkehr zwischen Davos und Filisur ist eine Spezialität dieses Abschnittes. Deshalb umfasst der Schattenbahnhof Nord zwei Gleise für diese Pendelzüge. Alle Pendelzüge warten einen Moment in Filisur, um anschliessend Richtung Schattenbahnhof Nord zu fahren, andere Züge fahren durch den Bahnhof Filisur und direkt auf die Albulabergstrecke. In den Schattenbahnhöfen sind die Gleise nur in einer Richtung befahrbar. Die Züge sind somit alle in der gleichen Richtung abgestellt und zur Abfahrt bereit.

Die technischen Daten

Bereits am Anfang war, was den eisenbahntechnischen Teil betraf, computergesteuerter digitaler Betrieb in DCC vorgesehen. Auch die vorherige Anlage war schon auf diese Art betrieben worden. Die Wahl fiel auf die Steuerung von ESU: ECoS, wegen der benutzerfreundlichen grafischen Oberfläche per Touchscreen, aber auch wegen der Zuverlässigkeit der Funktionen. Die Wahl für die Zubehördecoder fiel aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, ihrer universellen Einsetzbarkeit sowie ihrer einfachen Verfügbarkeit auf die Produkte von Littfinsky (LDT). Die Rückmeldung der besetzten Gleise basierte auf traditioneller Stromverbrauchsangabe, welche sehr gut mit den Modulen RM-GB-8-N funktionierte. Die Besetztsignale werden direkt an den Computer sowie an den TrainController mithilfe der Schnittstelle HSI-88-USB gesendet. Die vorherige Anlage war mit WinDigiPet ausgerüstet gewesen, was jedoch nicht wirklich zufriedenstellend war. Deshalb wurde beschlossen, den TrainController 8 Gold als Software für den Bahnverkehr zu benutzen.

Die Betriebsphilosophie

Die 20 zur Verfügung stehenden Züge in den Schattenbahnhöfen haben alle Namen wie zum Beispiel Bernina-Express oder Holzzug. Auf dem Bildschirm gibt es ein Fenster mit in zwei Kolonnen aufgereihten verschiedenen Schaltknöpfen: die im Schattenbahnhof Süd stationierten Züge (Same-



Blick auf die Ausfahrtseite von Filisur in Richtung Davos (oben) oder Chur (unten).



Ein historischer Zug wartet auf Gleis 4 auf die Kreuzung mit einem regulären Zug im Bahnhof Filisur.

dan und Bever) und die vom Schattenbahnhof Nord (Davos und Thusis). Jedes Gleis hat einen zugewiesenen Zug, und so bestimmt der Betreiber, welchen Zug er fahren lassen möchte. Ein Signallämpchen zeigt an, ob der Zug berg- oder talwärts fährt. Sobald der Schaltknopf mal gedrückt ist, bleibt er in dieser Stellung, das heisst, der Zug fährt immer weiter in Schleifen. Wenn er zum Beispiel von Nord wegfährt, macht er den ganzen Kreis (ca. 15 Minuten), aber sobald der Schaltknopf aufgestellt wird, hält der Zug bei der nächs-

ten Durchfahrt in seinem zugewiesenen Abschnitt im Schattenbahnhof an.

Im linken Bildschirmfenster können die Pendelzüge «Davos» verwaltet werden, welche zwischen dem Bahnhof Filisur und den zwei Abstellgleisen vom Schattenbahnhof Nord pendeln. Man hat die Möglichkeit, entweder einen Pendelzug hin und zurück oder, sofern zwei Schaltknöpfe aktiviert sind, zwei Pendelzüge im Wechsel automatisch fahren zu lassen.

Während der Wintersaison ist es Brauch, dass in dieser Gegend die Strasse zwi-

Lesen Sie weiter auf Seite 96