

**Johannes Fiolka**

**Dampfloktutorial für Selbstheizen  
Fahrweise von Dampfloks  
Anpassen von \*.eng bzw. \*.wag Dateien  
Aufgabenlösungen unter Selbstheizen**

## Vorwort

Ich will am Beispiel der Aufgaben GR3 20b „Kalizug nach Eisenach“, aus GR3 Aufgabe 11 „erste Dampflokfahrt“, GR3 Aufgabe 21a „Abschlepper“ modifiziert, aus GR1 Aufgabe PP17 „Schon wieder“, aus GR1 PP04 „Schwerer Güterzug“ und ebenfalls GR1 PP02 „Alter Fahrplan“ ein Support für Dampflokfahrten geben. In diesen Support werde ich die Zeitabläufe, die sich an die von Hr. Jürgen Eck anlehnen, mit einarbeiten. Bei den ersten drei Fahrten habe ich mich mehr Gewicht auf die Heiztechnik gelegt, bei den Fahrten mit den schweren Güterzügen habe ich die Fahrtechnik hervorgehoben. Auch wird die stramme Fahrweise mit einem verspäteten Personenzug angesprochen. Die dazu modifizierte Aufgabe **GR3 A21a** finden Sie neben dem Tutorial als Download. Die Aufgabe wurde von Wolfgang Bock (Heizer) nach einer Idee des Autors (in der zweiten Auflage) entwickelt und soll in etwa die Realität abbilden.

Damit will ich allen Anfängern in Sachen Selbstheizen einen Einstieg in diese Fahrweise geben.

Die Fahrtechniken der Diesel- und E-Loks setze ich voraus. Insbesondere die Regler-, Sanden- und Bremsbefehle. Ebenso **Signalkenntnisse und die Bedeutung von Hinweistafeln**.

Das vorliegende Tutorial ist von mir mit Unterstützung durch **Wolfgang Bock (Heizer)** überarbeitet und Fehler sind korrigiert worden. Die Abschnitte 1.1, 1.6 und 1.7 stammen aus der Feder von Wolfgang Bock. Im Aufgabenteil finden Sie die Zeitabläufe, die sich bei allen GR Dampflokmissionen mit Selbstheizen ergeben. Um Missverständnisse mit den GR Lösungsbüchern vorzubeugen, diese wurden von den Eheleuten Eck für den **durchschnittlichen** Benutzer, d.h. für jemand, der mit Computer gesteuerten Heizer fährt, erarbeitet und geschrieben.

Im Gegensatz zu den Lösungsbüchern werde ich nicht die Pop Up Meldungen wortwörtlich wiedergeben, sondern darlegen, was diese konkret bedeuten.

### Danksagungen:

Ich danke **Hr. Peter Sagert** (Peter aus Marl), der das Tutorial gegengelesen und im Forum veröffentlicht hat. Auch bedanke ich mich bei **Hr. Burkhardt Schmidt** für seine Bemühungen um das Tutorial. Ich danke ebenfalls **German Railroads** für die Genehmigung des Tutorial.

Für **konstruktive Anregungen** und **Korrekturen** aus der Fan-Gemeinde bin ich weiterhin jederzeit offen und dankbar.

### Voraussetzungen

Der MSTs muss inkl. aller Patches installiert sein. Ebenso GR1, GR2, GR3, GR Pluspack und GR4. *Optional* die [Web Shop](#) Modelle BR44, BR56 u. BR58. Sie sollten über einen leistungsstarken Rechner verfügen (Intel PIV oder mind. AMD 2500)

### Urheberrechtliches

Dieses Tutorial dient ausschließlich zur **privaten** Nutzung. Kommerzielle Nutzung ist ohne Genehmigung sowohl von **German Railroads** als auch vom **Autor** untersagt. **German Railroads** ist berechtigt das Tutorial für den privaten Enduser über CDs zu vervielfältigen.

Bildnachweis: Titelbild u. Streckennetzkarten **German Railroads**, Abb1a **Burkhardt Schmidt**, Abb.1b **EK 04/96 Bildstelle DR/DB AG**, die Abbildungen 1f und 1g **Wolfgang Bock**, alle anderen Screenshots der **Autor**.

**Microsoft** (MS) ist ein eingetragenes Waren-/Markenzeichen der Microsoft Cooperation Seattle USA

**Microsoft Train Simulator** (MSTs) ist ein eingetragenes Waren-/Markenzeichen der Microsoft Cooperation Seattle USA

**German Railroads** (GR) ist ein eingetragenes Waren-/Markenzeichen der Ulf Freudenreich und Ernst Tollknaepper GbR Wuppertal

Ich wünsche allen viel Spaß beim Lesen und Umsetzen.

Puchheim, im Dezember 2004

Johannes Fiolka

# Inhaltsverzeichnis

Inhalt	Seite
<b>1. Allgemeines</b>	5
1.1 Grundsätzliches zur Heiz- und Fahrtechnik	8
1.2 Fahrweise von Nahverkehrszügen und nicht nur diese	10
1.3 Aufräum-, Rangier-, Gütersammler-, Güterverteileraufgaben	10
1.4 Frontkuppeln	10
1.5 Aufgabenabbrüche	11
1.6 Aufgaben editieren/abändern	11
1.7 .eng- / .wag-Files editieren/abändern	12
<b>2. Die Führerstände der GR Lokomotiven</b>	15
2.1 Die BR01.10	15
2.2 Die BR 23	16
2.3 Die BR 38 ehemals pr. P8	17
2.4 BR44 – „Jumbo“	18
2.5 BR50	20
2.6 BR56/BR58	21
<b>3. Die F5 Anzeigen beim Selbstheizen</b>	22
<b>4. Tastaturbefehle</b>	23
<b>5. Ausführliche Beschreibung ausgewählter Aufgaben</b>	24
5.1 GR1 (Pluspack) Aufgabe PP02 „Alter Fahrplan“	24
5.2 GR3 (Pluspack) Aufgabe 11 „Erste Dampflokfahrt“	26
5.3 GR1 (Pluspack) Aufgabe PP17 „Schon wieder“	28
5.4 GR1 (Pluspack) Aufgabe PP04 „Schwerer Güterzug“	30
5.5 GR3 (Pluspack) Aufgabe 21 „Abschlepper“ modifiziert	36
5.6 GR3 (Pluspack) Aufgabe 20b „Kalizug nach Eisenach“	39
<b>6. Aufgabenlösungen</b>	41
<b>6.1 GR1 (Pluspack) Biggetal + BR44 Aufgaben</b>	41
Aufgabe 10 „Dampfsonderfahrt“	43
Aufgabe PP05 „Kieszug“	44
Aufgabe PP08 „Hilfestellung“	45
Aufgabe PP10 „Mistwetter“	46
Aufgabe PP11 „Tankzug“	47
Aufgabe PP15 „Ersatzmaschine“	49
Aufgabe PP16 „Kabel abholen“	51
Aufgabe PP19 „Bummelzug“	52
Aufgabe PP20 „Abholung“	53
Aufgabe PP22 „Eilige Sache“	54
Aufgabe W07 – 01 „Güterzug“	55
Aufgabe W07 – 02 „Sonderzug“	56
<b>6.2 GR2 (Pluspack) Rollbahn + BR44 Aufgaben</b>	57
Aufgabe 32 „Nahverkehrszug Bremen – Osnabrück“	59
Aufgabe PP02 „F – Zug 33“ („Gambrinus“)	60
Aufgabe PP05 „Ohne Strom“	62
Aufgabe PP08 „Weihnachtszug“	63
Aufgabe PP13 „F – Zug Bremen – Münster“	64
Aufgabe PP14 „Hilfestellung“	65
Aufgabe PP15 „Tankzug“	66
Aufgabe PP19 „Unterstützung“	67
Aufgabe W07 – 01 „Kohlezug“	68
Aufgabe W07 – 02 „Güterverkehr“	69
Aufgabe W07 – 03 „Ersatzlok“	70
Aufgabe W07 – 04 „Güterzug“	71
Aufgabe W07 – 05 „Schwere Last“	72

<b>6.3 GR3 (Pluspack) Werratal + BR56/BR58 Aufgaben</b>	73
Aufgabe 14a „Schiebedienst Teil1“	75
Aufgabe 14b „Schiebedienst Teil2“	74
Aufgabe 14c „Schiebedienst Teil3“	76
Aufgabe 14d „Schiebedienst RW Teil1“	77
Aufgabe 14e „Schiebedienst RW Teil2“	78
Aufgabe 14f „Schiebedienst RW Teil3“	79
Aufgabe 16 „Wettlauf“	80
Aufgabe 17 „Leerer Kalizug“	81
Aufgabe 19 „Sammler 2“	82
Aufgabe 20a „Kalizug nach Eisenach“	83
Aufgabe 21 „Abschlepper“	84
Aufgabe 22c „Ein Arbeitstag Teil 3“	85
Aufgabe 22d „Ein Arbeitstag Teil 4“	86
Aufgabe 22f „Ein Arbeitstag Teil 6“	87
Aufgabe 22h „Ein Arbeitstag Teil 8“	88
Aufgabe 22i „Ein Arbeitstag Teil 9“	89
Aufgabe 23 „Schneetreiben“	90
Aufgabe 24 „GmP nach Eisenach“	92
Aufgabe PP03 „Abstecher“	93
Aufgabe PP08 „Kohle in die Berge“	94
Aufgabe PP11 „Schadloks“	95
Aufgabe PP14 „Holztransport“	96
Aufgabe PP19 „Sonderzug“	97
Aufgabe PP20 „Kalizug“	98
Aufgabe W08 – 01 „Kohle nach Unterbreizbach“	99
Aufgabe W08 – 02 „Ersatzverkehr“	100
Aufgabe W08 – 03 „Einsammeln“	101
Aufgabe W08 – 04 „Holz nach Dermbach“	102
Aufgabe W08 – 05 „Schwertransport“	103
Aufgabe W08 – 06 „Rangieren in Bad Salzungen“	104
Aufgabe W08 – 07 „Holzfällung“	105
Aufgabe W08 – 08 „Sonderfahrt in das RAW“	107
Aufgabe W08 – 09 „Quarzsand für Dermbach“	108
Aufgabe W08 – 10 „Tankzug“	109
Aufgabe W08 – 11 „Werksverkehr“	110
Aufgabe W08 – 12 „Schwertransport 2“	111
Aufgabe W08 – 13 „Postzug“	112
Aufgabe W08 – 14 „Schwertransport 3“	113
Aufgabe W08 – 15 „Kreuz und Quer“	114
Aufgabe Z01 „Biertransport“	118
Aufgabe Z03 „Gefährliche Güter“	120
<b>6.4 GR4 Moseltalbahn</b>	121
Aufgabe 15 „Sammler“	123
Aufgabe 16 „Traditionsfahrt“	124
Aufgabe 17 „Kohlezug Dampf“	125
Aufgabe 20 „Schnellzug E1050“	126
Aufgabe 21 „Weinfest“	127
Aufgabe 22 „Hin und Her“	131
Aufgabe 25 „Dampffest“	132
Aufgabe 29 „Zustellung“	133
Aufgabe MB07 „N2765“	134
Aufgabe MB08 „Güterzug nach Koblenz“	135

# 1. Allgemeines

Zuerst aber allgemeines. Eine Dampflok kann nicht wie eine Diesel- bzw. E-Lok gefahren werden. Eine geforderte Mehrleistung kann nicht sofort abgerufen werden, sondern sie muss erst aufgebaut werden. Das ist genauso wie Tee bzw. Kaffee kochen. Wenn Punkt fünf Uhr das Getränk fertig sein soll, dann muss spätestens 4.50h das Wasser angesetzt werden.

Genauso ist es mit der Dampflok. Das Lokpersonal muss mind. 10km voraus denken. Deshalb ist eine genaue Streckenkenntnis unerlässlich! Wenn man also ein neues Add On installiert, das in einer Mittelgebirgslandschaft angesiedelt ist, sollte man diese Strecke erst mit Diesellok- und sofern elektrifiziert mit E-Lok Zügen erkunden. Am besten sind Nahverkehrszug Aufgaben, also ein Zug, der alle Milchkanen lang hält. Ferner ist sehr wichtig, dass man sehr genau weiß wo und wie lange die Tunnels mit welchen Steigungen sind. Denn im Tunnel herrscht absolutes Heizverbot. Bei Zuwiderhandlungen ist die Aufgabe sofort beendet wie Abb1 zeigt.

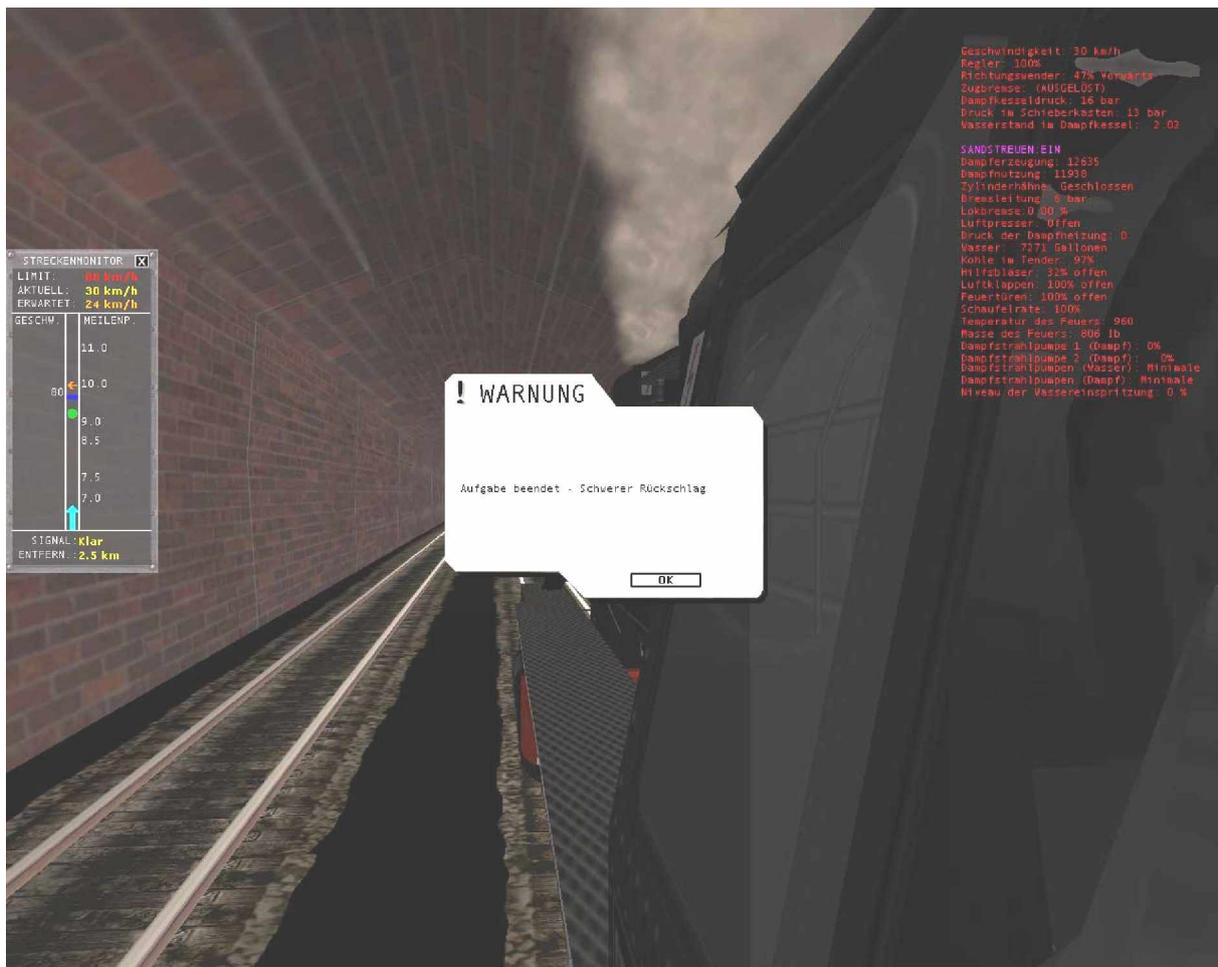


Abb1: Aufgabe beendet „Schwerer Rückschlag“ Der schwerwiegende Fehler ist: Hier wird im Tunnel geheizt!

Ebenfalls ist die Aufgabe bei **Wassermangel im Kessel** sofort beendet, wie Abb1a zeigt



Abb 1a Das passiert bei Wassermangel im Kessel. (Screenshot B. Schmidt)

Was in der Realität einen Kesselzerknall zur Konsequenz hat:



Abb. 1b: Bahnhof Bitterfeld 1977: Der zerknallte Kessel der 01 516  
(Quelle EK 04/96 Abb. Bildstelle DR/DB AG)

Deshalb bricht der Trainsimulator die Aufgabe ab! Selbstverständlich ist auch **Brennstoffmangel** (Öl bzw. Kohle) ein Abbruchgrund. Kontrollieren Sie daher bei jedem Start in den BWs die Vorräte von **Wasser** und **Kohle bzw. Öl** im Tender über die **F5 Anzeige**.

In den Lösungsbüchern von GR3 und GR Pluspack finden Sie dazu die korrekten Stellungen der Dampflokotiven beim Wasserfassen (bis auf BR38 s. hier Abb. 1c) und bei der Bekohlung, so dass ich hier auf dieses Thema nicht einzugehen brauche.

Wer mit **Selbtheizen** fahren will muss in den **Optionen** des MSTs das Steuerungselement „**Computer gesteuertes Heizen**“ deaktivieren. S. Abb. 1d.

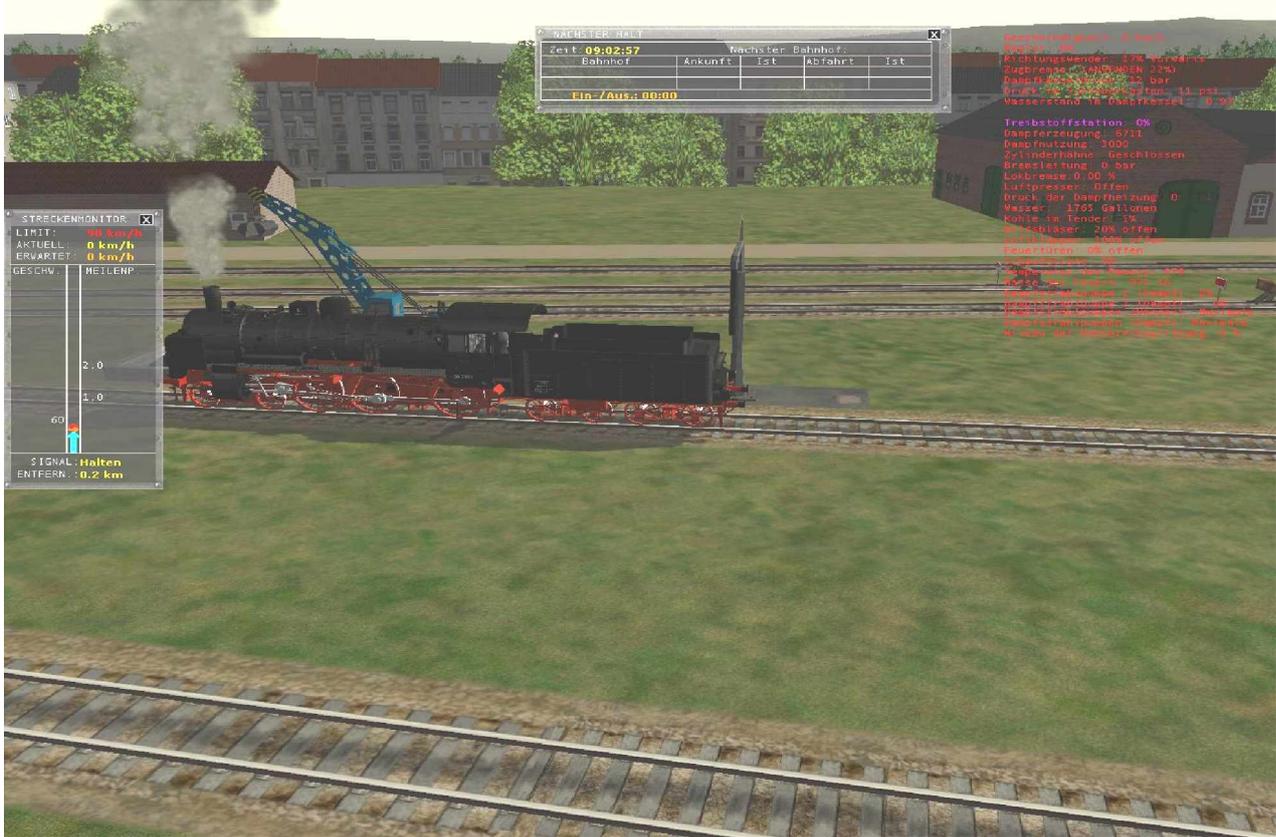


Abb1c Die korrekte Stellung der BR38 mit dem pr. 2'2'T21,5 ist jedoch in den Lösungsbüchern nicht dargestellt. Aber wo fließt denn das Wasser hin?

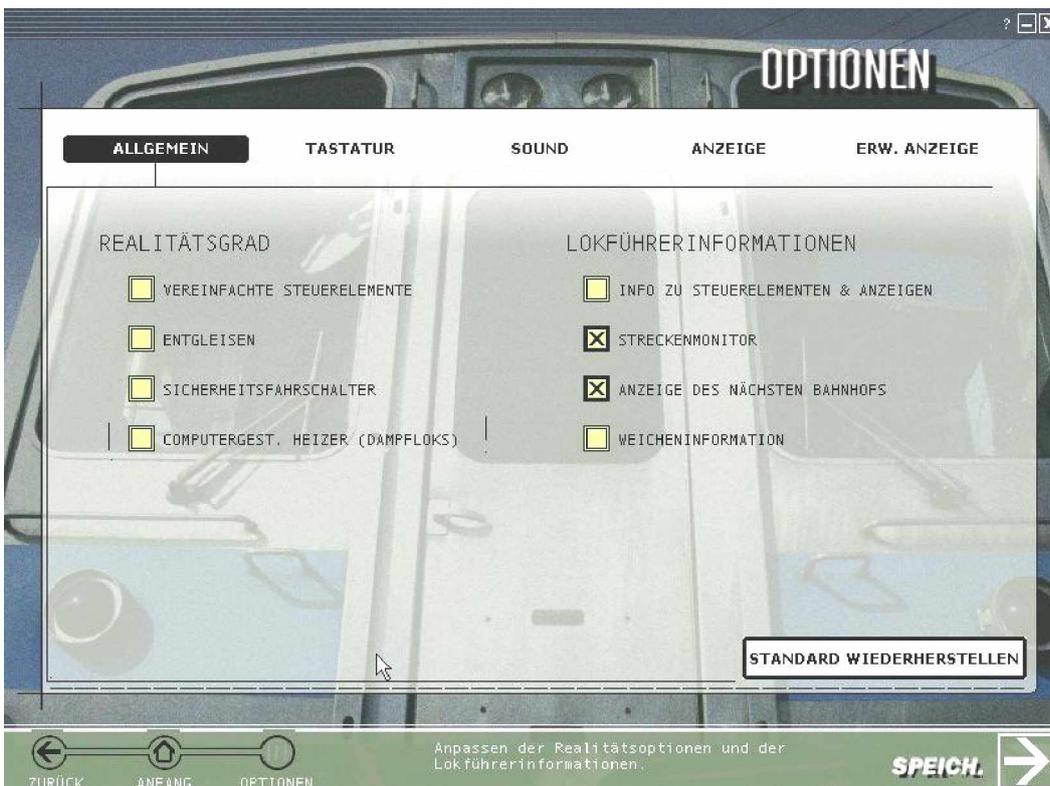


Abb. 1d. Wer mit Selbstheizen fahren will muss den Computergesteuerten Heizer deaktivieren.

## 1.1 Grundsätzliches zur Heiz- und Fahrtechnik

Aufgabenbeginn = Übernahme der Lok:

Nach dem Wegklicken der Aufgabeneinweisung 2x F5 drücken und gleich nach dem Wasserstand im Dampfkessel, dem Kesseldruck, der Feuertemperatur und der Feuermasse sehen.

Ist die Feuertemperatur unter 900, Feuertür öffnen (Taste F) und Schaufelrate 30-60% (Taste R) einstellen, Hilfsbläser auf einen Wert zwischen 50% und 100% (Taste N) einstellen. Sinkt daraufhin die Feuertemperatur Schaufelrate reduzieren und Hilfsbläser weiter öffnen.

### **Wichtige Anmerkung zum Unterschied von „Handfeuerung“ und „maschineller Feuerung“:**

Bei Handfeuerung ist immer zuerst die Feuerklappe zu öffnen (Taste F), anschließend wird die gewünschte Schaufelrate eingestellt (Taste R). Ist genügend Feuermasse aufgebaut, Feuerklappe schließen (Tasten Shift+F), damit hört auch das Schaufeln auf.

Bei Loks die mit **Öl, Kohlenstaub**, oder durch einen **Stoker** (in einigen DB Loks versuchsweise eingebaut) gefeuert werden, ist das Öffnen der Feuerklappe als das Einschalten der Brennstoffversorgung zu betrachten! Diese ist während der ganzen Fahrt in Betrieb! Der Brennstoffdurchsatz wird dann nur noch mit der Schaufelrate reguliert (Taste R mehr, Tasten Shift+R weniger). Bei Tunneldurchfahrten muss natürlich auch hier die Feuerung abgeschaltet sein, das verlangt der MSTS!

Dampfstrahlpumpe 1 aktivieren (Taste I) und auf maximale Fördermenge einstellen (Taste K). Beträgt der Wasserstand 1 oder darüber ist die Pumpe wieder abzustellen (Taste I).

Dampfstrahlpumpe 2 aktivieren (Taste O) und auf minimale Fördermenge einstellen (Tasten Shift+L). Im engeren Sinne handelt es sich hierbei um gar keine Dampfstrahlpumpe sondern um eine Kolbenspeisepumpe mit Vorwärmeinrichtung für das Speisewasser.

Bedienung dieser Speiseeinrichtungen (wer den „Niederstraßer“ oder ähnliche Literatur gelesen hat ist bereits informiert!): Im folgenden werden diese Pumpen als Speiseeinrichtung bezeichnet.

Die **Speiseeinrichtung 2** (auch Fahrpumpe genannt) ersetzt das verbrauchte Wasser während des Fahrbetriebs. Dabei wird ein Teilstrom des Abdampfes aus den Zylindern vor dem Blasrohr abgezweigt und in den Vorwärmer geleitet. Das aus dem Tender geförderte Speisewasser wird dabei vor dem Eintritt in den Kessel auf 90-100°C erwärmt. Je nach Belastung der Lok ist daher durch Drücken der Taste L, bzw. der Tasten Shift+L für genügend Wassernachschub während der Fahrt zu sorgen. Vor dem Schließen des Reglers (Taste S) ist die Fahrpumpe auf minimale Förderung einzustellen (Tasten Shift+L) – ohne Dampf keine Vorwärmung = Kaltspeisen, das führt zwar nicht zum Kesselzerknall aber zu Kesselschäden! Den MSTS stört das nicht, es soll hier jedoch die Fahrweise für Dampflok nach deutschen Vorschriften erklärt werden.

Mit der **Speiseeinrichtung 1** = Injektor wird im Stand, im Leerlauf oder bei Rangierfahrten gespeist, eben immer dann, wenn mit der Fahrpumpe kein konstanter Betrieb möglich ist, bzw. der Regler geschlossen ist. Das Speisewasser wird durch das Vermischen von Dampf und Tenderwasser auf 80-90° erwärmt. Bei der „echten“ Dampflok wird durch Speisen mit dem Injektor das Abblasen der Sicherheitsventile (siehe Abb. 1e) vermieden, das kann der MSTS leider nicht und ist als großer Bug zu betrachten!

Nun zum Fahren:

Bei Leerfahrten genügen Anfahrüllungen (Einstellung des Richtungswenders) von 35-40%, mit angehängtem Zug 60% und nur bei großer Last 75%. Regleröffnung beim Anfahren ca. 50%. Manche Loks beginnen schon bei 40% zu schleudern, andere haben selbst bei 100% keinen Radschlupf?

Ab 15-25 km/h kann man den Richtungswender (Füllung) zurücknehmen und den Regler weiter aufmachen, das hängt von den Anzeigen Dampfverbrauch/Dampferzeugung, Feuertemperatur/Feuermasse ab. Wenn die Feuermasse zurückgeht muß man „nachlegen“ (Tasten F und R) und die Anzeigen Dampferzeugung/Feuertemperatur beachten. Die Feuertemperatur sollte gar nicht unter 1000 fallen, bei der Dampferzeugung dauert es ein wenig bis eine Steigerung eintritt. Dampfverbrauch und Füllungseinstellung hängen eng miteinander zusammen, aber auch mit der Reglerstellung und der Geschwindigkeit. Da kann sich der Zustand bei manchen Loks schlagartig ändern: Tempo 70 km/h, Richtungswender 25%, Regler 100%, Dampferzeugung deutlich größer als der Dampfverbrauch. Bei Tempo 75 km/h kann das Verhältnis Dampferzeugung/Dampfverbrauch plötzlich umschlagen und sehr schnell zum Abfallen des Kesseldrucks führen, trotz guter Feuerführung und ohne Wasserüberreißen (F5 Anzeige: Niveau der Wassereinspritzung = 0)! Dann hilft nur noch Regler kleiner stellen bis wieder stabile Verhältnisse vorhanden sind, allerdings bei geringerer Geschwindigkeit (in solchen Fällen ist die maximale Kesselleistung überschritten!).

Wie beim großen Vorbild ist zügiges Fahren bei 100% Regler und 25-35% Füllung weitgehend problemlos. Wird die Fuhre zu schnell ist der Regler auf einen kleineren Wert einzustellen (Füllungen unter 20% stören den MSTs nicht, beim realen Vorbild führt dies jedoch zu Schäden und ist verboten!). Fällt das Tempo ab und der Regler steht bereits bei 100%, dann ist die Füllung vergrößern (Richtungswender) – nun muss man aber die Anzeigen Dampferzeugung/Dampfverbrauch genau beobachten. Bei den „großen“ Loks (z. B. 44) sollte vor anstrengenden Streckenabschnitten das Feuer reichlich „hochgebaut“ werden, d. h. die Feuermasse am Beginn des kritischen Streckenabschnitts sollte deutlich oberhalb der im .eng-file angegebenen idealen Feuermasse liegen. Bei großem Dampfverbrauch und entsprechendem Saugzug kann nämlich trotz 100% Schaufelrate die Feuermasse nicht gehalten werden, das Feuerbett brennt schneller ab als der Heizer Kohle aufwerfen kann! Dieses schnelle Abbrennen der Feuermasse kann besonders bei der Steigungsfahrt durch den Förthaer Tunnel gut beobachtet werden, es herrscht ja Heizverbot und die zusätzliche Feueranfischung durch den voll geöffneten Hilfsbläser kommt noch dazu!

Große Last an Steigungen erfordert große Füllungen bei 100% geöffnetem Regler! Große Füllung bedeutet Werte zwischen 40% und 75% am Richtungswender. In solchen Betriebszuständen muss in der Regel gesendet werden, sonst schleudern die Treibräder (Radschlupf) und der Zug bleibt liegen weil es an Zugkraft mangelt. Beim großen Vorbild haben die erfahrenen Lokführer ein Gefühl für die Reibungsgrenze und sanden rechtzeitig oder ziehen den Regler rechtzeitig etwas ein um das Durchdrehen der Treibräder zu vermeiden. Das Sanden bei gleitenden Rädern ist strikt verboten, erst den Regler schließen und warten bis die Räder wieder greifen, dann Sand geben und Regler wieder auf! Beim MSTs muss man eben sofort die Taste X drücken sobald im HUD die Meldung „Radschlupf“ erscheint. Verboten ist auch das Sanden auf Weichen, also ist es nichts mit Kavaliertests mit 75% Füllung und 100% Regler über die Weichenstraßen von Bahnhöfen! Lästermäuler unter Lokführern haben von Kollegen berichtet, die angeblich mehr Sand als Kohle verbraucht haben sollen??? Flottes Beschleunigen geht auch ohne Brachialmaßnahmen, über die gesamte Beschleunigungsphase sollte der volle Kesseldruck gehalten werden.



Abb.1e: Das Abblasen der Sicherheitsventile ist beim MSTs leider nicht zu verhindern. Dies ist inhaltlich gesehen als schwerer Fehler zu betrachten.

## 1.2 Fahrweise von Nahverkehrszügen und nicht nur diese

Bei Nahverkehrs- bzw. Personenzugaufgaben müssen Sie um den engen Fahrplan einzuhalten stramm fahren. **Stramme Fahrweise** heißt alle Stationen zügig anfahren, bei langen Bahnsteigen sollten Sie bei Erreichen der Bahnsteigskante höchstens 60km/h, bei kurzen Bahnsteigen höchstens 40km/h noch auf dem Tacho haben. In den Bahnhöfen, sie liegen alle i.d.R. in der Ebene, können Sie sich nach Ankunft sofort abfahrbereit machen, d.h. Bremsen lösen, der Richtungswender sollte bei schweren Berufsverkehrszügen auf min. 60% stehen. Bei Abfahrauftrag unverzüglich losfahren und zügig auf die zulässigen Geschwindigkeiten beschleunigen.

Bei Haltepunkten, die in Steigungen bzw. Gefälle liegen, dürfen Sie sich nur bedingt abfahrbereit machen. Bremse bis Neutral wieder zurückstellen und ebenfalls den Richtungswender je nach Zug einstellen. Erst bei Abfahrauftrag, sanden, Regler öffnen und dann die Bremsen lösen! Bei Talfahrten entfällt das Sanden.

Natürlich versteht sich von selbst, dass Sie Schnell- und Eilzüge ebenfalls in strammer Fahrweise befördern.

Stramm fahren kann auch Zurückhaltung bei Beschleunigung und Geschwindigkeit im Rahmen einer vorausschauenden Fahrweise bedeuten. Dies gilt insbesondere bei einem vorausfahrenden langsameren Zug, der Sie mit Vr0/Hp0 Signalen bis zur nächsten Überholmöglichkeit behindert. Es ist auch im MSTS von Vorteil den Zug möglichst am Rollen zu halten.

## 1.3 Aufräum-, Rangier-, Gütersammler-, Übergabe-, Güterverteileraufgaben

Bei diesem Aufgabentyp ist i.d.R. eine feste Route vorgegeben. Der Autor der Aufgabe baut auch die **Wendepfeile** entsprechend ein. Wenn Sie einen solchen sehen, dann fahren Sie solange wie bis der Wendepfeil verschwunden ist, dann erst die Fahrrichtung ändern. Im Aufgabenteil werde ich es auch als „Wendepfeil abfahren“ formulieren.

Ist die Route **nicht** vorgegeben, müssen Sie eine zweckmäßige wählen. Dazu nehmen Sie sich bitte die mitgelieferten Gleispläne zur Hilfe. Eine nicht vorgegebene Route kann sich auch hinter der Formulierung **„Nehmen Sie sich einen Rangierer zur Hilfe mit“** verbergen.

Wenn ein Gleis bzw. ein(e) Waggon(gruppe) durch ein gesperrtes Signal geschützt ist, so können Sie dieses mit der TAB Taste freischalten. Im Aufgabenteil habe ich als „gesperrtes Signal mit TAB anfragen“ dargestellt. Das frei geschaltete Signal dürfen Sie dann nur noch mit 20km/h passieren. Aber sind Sie bitte manchmal nicht päpstlicher als der Papst.

Auch hier sollten Sie **zügige Arbeitsweise** an den Tag legen. Die Richtungswender-, Regler- und Bremsbefehltasten müssen Sie neben den Heizbefehlen sehr gut im Hinterkopf haben.

## 1.4 Frontkuppeln

In einigen Aufgaben werden Sie mit der Frontkupplung arbeiten müssen. Dies ist beim MSTS immer etwas heikel. Wer mit der Frontkupplung arbeiten will muss den MSTS vollständig mit allen Patches installiert haben.

**An den Zug ansetzen.** Fahren Sie maximal mit 2km/h an den Zug heran. Die Bremsen gut anziehen und wieder lösen, kurz rückwärts ziehen, der Zug kuppelt an!

**Abkuppeln.** Sofern die Lok nicht sichtbar ist, erst einmal so lange abkuppeln, bis die Lok sichtbar wird. Daß der Zug dabei regelrecht „zerhackt“ wird muß man leider in Kauf nehmen. Danach beim ersten Waggon an der Lok die Handbremsen anziehen. Den Richtungswender rückwärts einstellen und den Regler leicht öffnen. Sobald die Lok rückwärts anzuziehen beginnt, abkuppeln und ca. 1m im Schleichtempo wegfahren, anschließend kann beschleunigt werden. Die Waggonen bleiben stehen.

## 1.5 Aufgabenabbrüche

Neben der **Verletzung** von **Heizer- und Lokführerpflichten** gibt es beim TS sowie bei den GR Add Ons weitere Abbruchgründe.

Ein Systembedingter Abbruch der Aufgabe ist das Überfahren eines **roten Signals**. Hier wird man wie in der Realität sofort mit Reglerentzug bestraft. Bei Rangieraufgaben höllisch aufpassen. Es gibt auch unsichtbare Signale!

Das Überfahren eines **Gleisabschlusses (Prellbockes)** führt zur Entgleisung und somit zum Aufgabenabbruch.

Natürlich führt ein **Rangierunfall** mit Entgleisung zum sofortigen Abbruch der Aufgabe.

In GR1 bis GR3 gilt auch das Passieren des **ungesicherten BÜ** ohne **Achtungspfeiff** als Abbruchgrund. In der Realität würden Sie hier möglicherweise bei Unterlassung des Pfeiffes einen tragischen Unfall provozieren. Der Achtungspfeiff muss mind. 3 – 5sek erfolgen.

Bei verschiedenen Aufgaben kann die Überschreitung von der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit** (Strecke oder Fahrzeug) bzw. der vorgegebenen **Zeit** zum Abbruch der Aufgabe führen.

## 1.6 Aufgaben editieren/abändern

Verschiedentlich habe ich im Teil fünf des Tutorial Aufgaben für Übungszwecke leicht abgeändert.

Die Dampfaufgaben von GR eignen sich gut als Übungsobjekt für Anfänger mit dem Aufgabeneditor! Denn meistens ist am Aufgabenbeginn Kohle zu nehmen und ggf. auch Wasser. Häufig reicht die Zeit gar nicht um den Wasserkasten vollständig aufzufüllen. Das ist eigentlich vorbildwidrig, denn Triebfahrzeuge sind **bei Dienstende betriebsbereit abzustellen**, d. h. bei Aufgabenbeginn an einem BW haben die Vorräte 100 % zu betragen! Abweichungen von dieser Regel sollten in der Aufgabeneinweisung begründet sein, z. B. mit einer vorher durchgeführten Tenderreparatur. Der Zeitaufwand für das vollständige Auffüllen ist dann bei der Startzeit der Aufgabe und der Ankunftszeit am Startort im Fahrplan zu berücksichtigen.

Am einfachsten ist es die Aufgabe unter einem neuen Namen zu speichern, z. B. A14a1 Schiebedienst 1 modifiziert. Da ist dann im Aufgabeneditor auch der Wasservorrat auf annähernd 0 zu reduzieren und um die 7 Minuten für das vollständige Auffüllen muss die Startzeit verlegt werden. Wer will kann versuchen die Halte bei Kohle und Wasser mit Ortseignissen und Aktivierungsstufen abzufragen und als Kriterium für den erfolgreichen Abschluss der Aufgabe benutzen.

Hier darf ich den geneigten Leser, der im Abändern bzw. Schreiben von Aufgaben Schwierigkeiten hat, auf das sehr gute Tutorial von Jörg Blum (Lord Tulpe) aufmerksam machen.

## 1.7 .eng- / .wag-Files editieren/abändern

**Bevor man diese Dateien ändert, sollte man eine Kopie davon machen und in einen Ordner außerhalb des TS-Ordners verschieben. Zur Sicherheit die Datei mit Schreibschutz versehen (im Explorer die Datei einmal anklicken, rechte Maustaste drücken, das Eigenschaftsfenster geht auf, Häkchen bei Schreibschutz, fertig)!**

Der Grund für diesen Abschnitt ist auf Abbildung 1c zu sehen:

Wer den Wasserkastendeckel des Tenders sauber auf den Wasserkran ausrichtet wird nie Wasser in den Tender bekommen – das kann den Anfänger, der korrekt fahren möchte schon sehr ärgern.

Verantwortlich dafür ist eine Abstandsangabe in der wag-Datei des Tenders.

Dazu muß man sich durch die Ordner MS Trainsimulator, Trains, Trainset durchwühlen und den Ordner GR-BR38 öffnen. Darin die Datei 38\_2931ten.WAG suchen und mit Wordpad öffnen, die Zeile IntakePoint ( ... FuelWater ) korrigieren, anschließend speichern und schließen. Unten sind die richtigen Werte dargestellt, der erste Wert ist der Abstand vom Pivot-Punkt bis zum Rand der Einfüllöffnung, der zweite Wert gibt die Länge der Einfüllöffnung an. Das Minuszeichen bedeutet Richtung nach hinten, die Maßeinheit ist Meter. Der Pivot-Punkt stellt bei symmetrischen Fahrzeugen den Mittelpunkt in Längsrichtung und Breite dar.

```
IntakePoint ( -2.0 0.4 FuelWater )
IntakePoint ( 0.89 2.73 FuelCoal )
```

Wer Freeware-Loks einsetzt kann seine Überraschungen erleben! Da kann es vorkommen, dass der Einfüllpunkt für Kohle über dem Führerhausdach ist. Aber keine Bange, mit ein paar Versuchen lassen sich die Korrekturen auch per Augenmaß erfolgreich erledigen.

Gelegentlich sind auch die Einstellungen beim Start ungünstig gewählt, z. B. ein viel zu hoher Wasserstand im Kessel, der bereits beim Anfahren zum „Kotzen“ der Lokomotive, sprich Wasserüberreißen führt! Dem kann in der .eng-Datei der betreffenden Lok abgeholfen werden. Unten sind als Beispiel die Werte für die GR-BR38 angegeben (allerdings von „Heizer“ bereits geändert!):

```
comment(fire temp, fire mass, water mass, boiler pressure,
        tender_water_mass, tender_coal_mass,
        smoke_quantity, fire_condition, coal quality )

EngineVariables( 850 930 2450 110 47300 15400 350 1 0.8 )
```

Für den Wasserstand ist der Wert von `water mass` dann zu korrigieren. Zu beachten sind die Maßeinheiten **lb** für Masse, **psi** für Druck und **gal** für Inhalt (1 kg = 2,205 lb; 1 bar = 14,5 psi, 10 m<sup>3</sup> = 2642 gal)!

Bei den meisten Lokomotiven mit Schlepptender ist der Richtungswender +80(75)% / -50% einstellbar. Auch das entspricht nicht dem Vorbild, 75-80% in beide Richtungen sind die Regel. Abhilfe in der .eng-Datei ist sehr einfach:

```
EngineControllers (

Vorher:   Cutoff ( -0.5 0.75 0.025 0
           NumNotches( 0 )

Nachher:  Cutoff ( -0.75 0.75 0.025 0
           NumNotches( 0 )
```

Wer tiefer in das Thema „Tuning von .eng- und .wag-files“ eindringen will kommt an Jürgen Herzogs (alias Duke) „Die MSTs-Dampflokomotive“ nicht vorbei (zu finden unter [http://www.ms-train-simulator.de/downloads/downloads.php?file\\_id=338](http://www.ms-train-simulator.de/downloads/downloads.php?file_id=338)).

Auch das Umstellen auf einen anderen Kupplungstyp kann notwendig sein, z. B. beim Einsatz des Orient-Express als Nostalgiezug auf DB-Strecken.

Der Orientexpress befindet sich im Ordner 380 (Pfad: MS Train Simulator\Trains\Trainset\380). In diesem Ordner sind dann alle .wag-Dateien und die .eng-Datei der Lok zu finden. Als „Spender“ sucht man sich noch eine passende Datei von einem anderen Fahrzeug. Beide stellt man zwecks gutem Überblick nebeneinander. Im obigen Bild sind links die zum Löschen selektierten Einträge des 380-Tenders zu sehen. Im folgenden Bild sind rechts die zu kopierenden Einträge des „spendenden“ Kabinentenders der GR-BR 50 bereits selektiert. Diese Einträge dann links (dort wo vorher „Type“ gestanden hat) einfügen, anschließend speichern und schließen.

Den Eintrag „CouplingHasRigidConnection“ mitzukopieren ist sinnvoll, es verhindert weitgehend das Aufschaukeln und Entgleisen der Fahrzeuge.

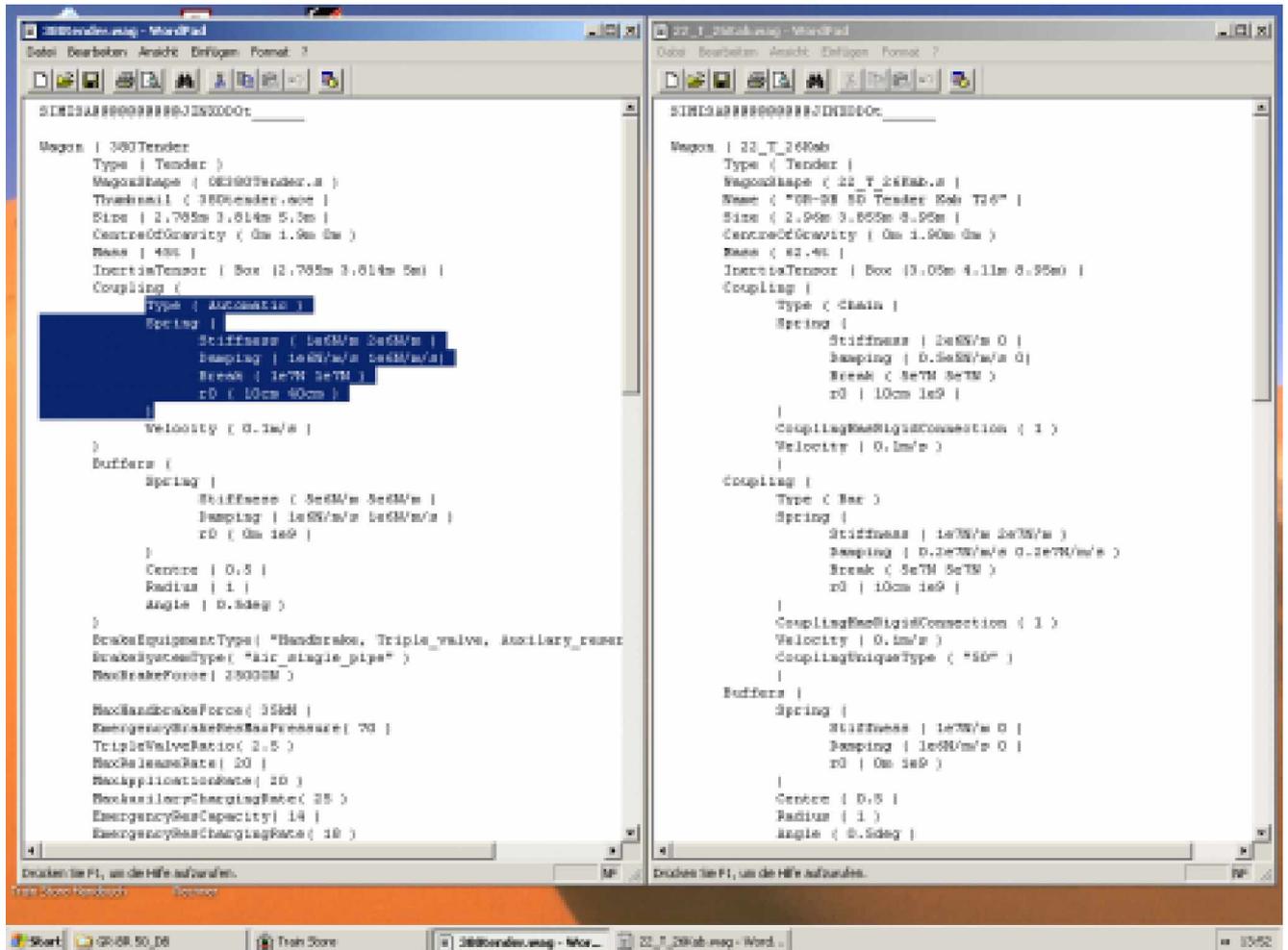


Abb1f: Vorgehensweise beim Abändern

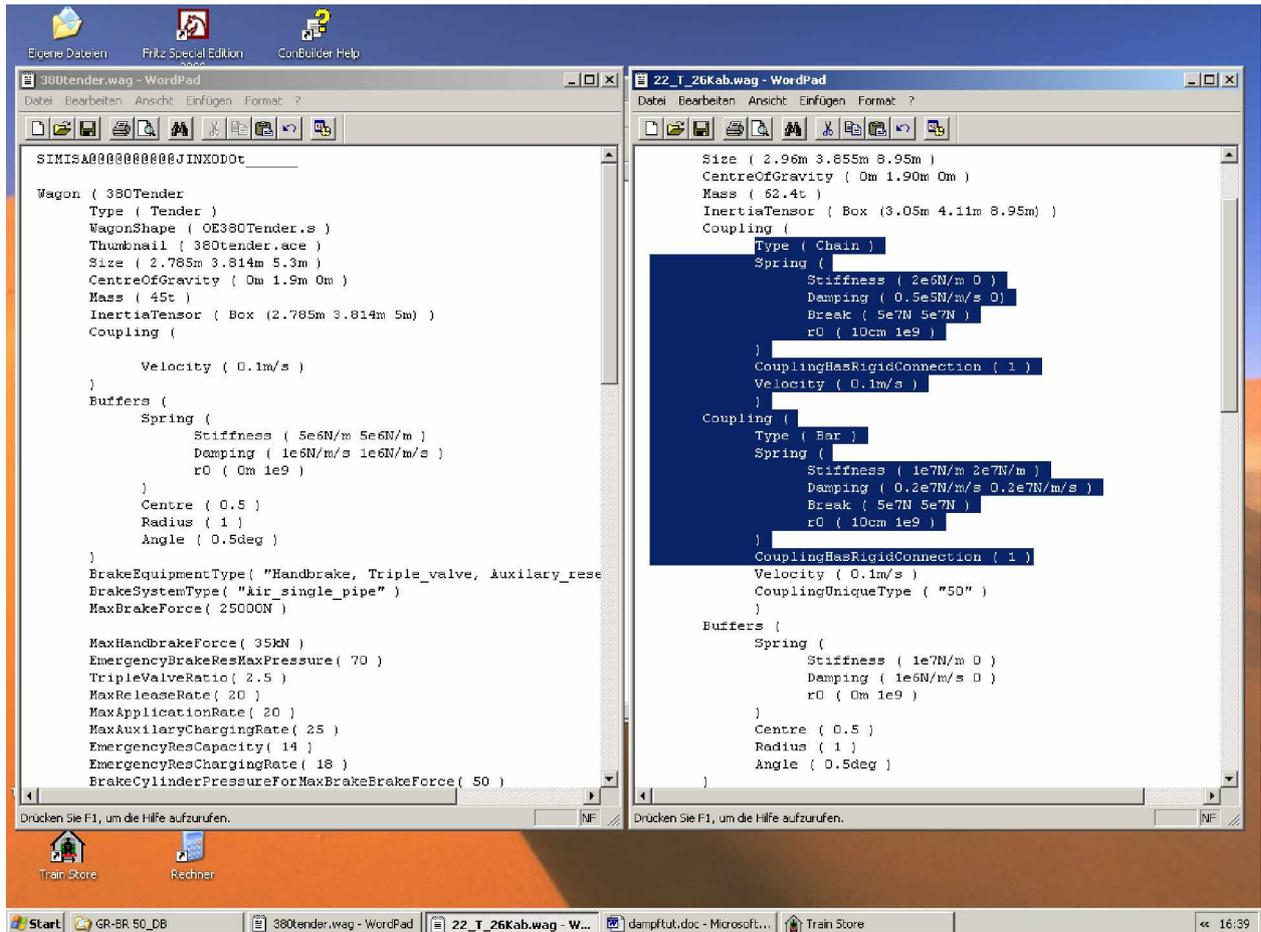


Abb1g Vorgehensweise beim Abändern

## 2. Die Führerstände der GR Lokomotiven

### 2.1 Die BR01.10

Alle Dampflokomotiven der BR01.10 fanden sich nach 1945 in der Britischen Zone wieder. Alle bis auf eine wurden wiederaufgearbeitet, jedoch die ursprüngliche Stromlinienverkleidung wurde vollständig abgebaut. Auf Grund des dramatisch gefährlichen Zustandes der ursprünglichen Kessel und auf Drängen des Werkstätten Direktors des AW Braunschweig sah sich das Maschinendezernat (Friedrich Witte) der DB gezwungen neue Kessel zu bauen. Mit diesem Kesselneubauprogramm wurde auch die BR01, BR03.10 und die BR41 bedacht. Ein erklärlicher Teil der Maschinen wurde mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüstet, wie hier simuliert. Damit waren sie leistungsfähiger als wie die Diesellok V200.



Abb2: Cab View der Schnellzugdampflok 01 1057 (Öl)

Auf den edlen Flachlandrenner werde ich in diesem Tutorial nicht ausführlich eingehen. Wer aber Güterzug Dampflokomotiven für schwierige Strecken aufbereiten kann, hat mit dieser Lok auf der Rollbahn und anderen Flachlandstrecken keine Probleme. Es macht viel Spaß mit ihr + F-Zug zu fahren. Bemerkung: Ein F-Zug bestand aus drei bis vier 1.Klasse (blaue) Wagen und einem Speisewagen (z.B. Arüm 216).

## **2.2 Baureihe 23 der DB**

Schon die DRG befasste sich mit dem Gedanken, dass die BR38 ersetzt werden muss. Dazu beschaffte sie zwei Vorauslokomotiven der BR23, die nach dem zweiten Weltkrieg bei der DR (DDR) verblieben. Diese Loks hatten dieselben Kessel wie BR50.

Die DB griff nach dem zweiten Weltkrieg ebenfalls den Gedanken der BR23 wieder auf. Schon 1950 wurden von Henschel die ersten Maschinen ausgeliefert. Ein weiterer Hersteller ist die Fa. Jung gewesen. 1959 wurde mit BR 23 105 – die letzte für die DB gebaute Dampflok – das Beschaffungsprogramm abgeschlossen. Die BR23 war jedoch länger nur ein Jahr länger im Dienst als wie BR38.

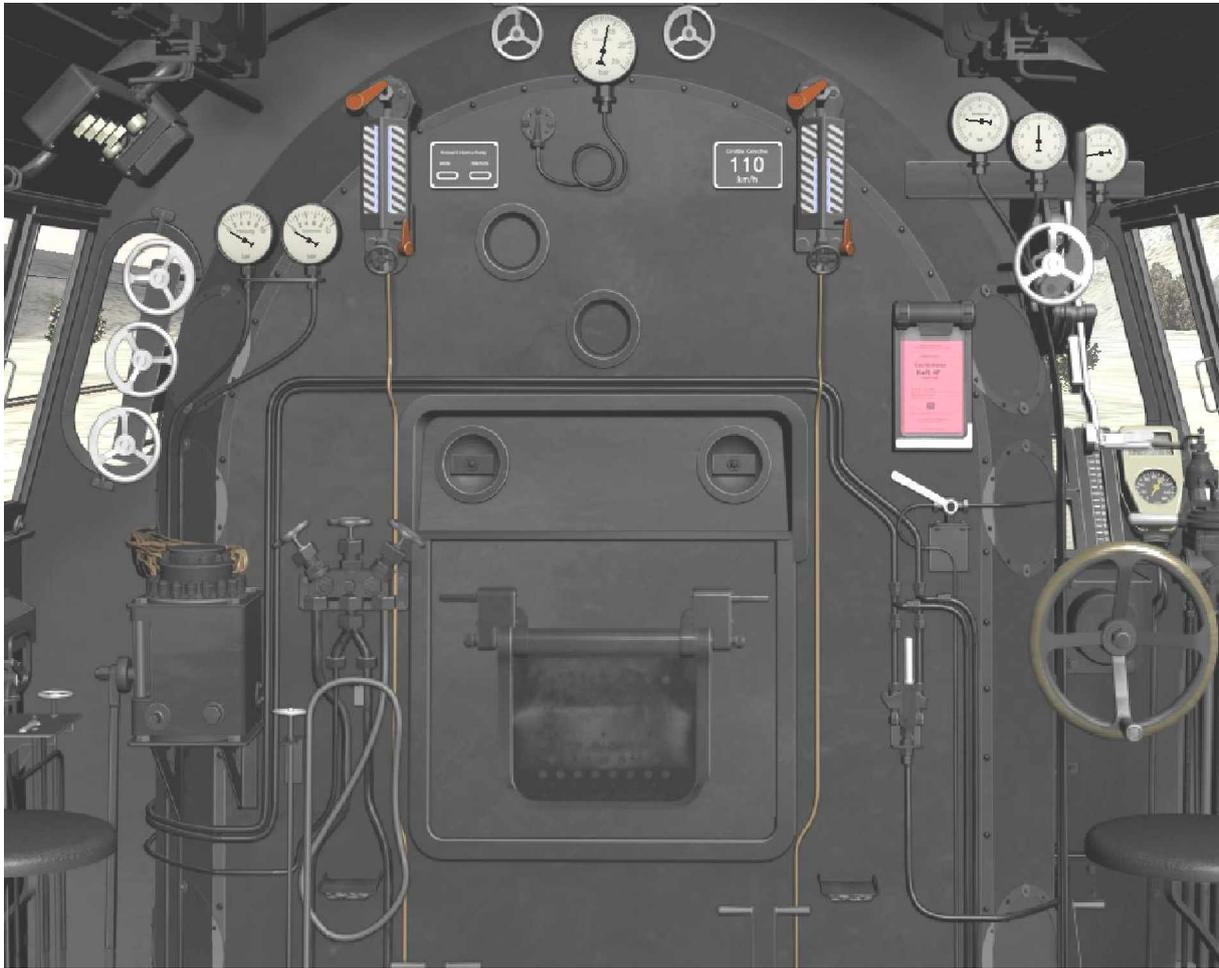


Abb. 3 Cab View der BR23

### **2.3 Baureihe 38 ehemals P8 der K.P.EV**

In Abb2 der Führerstand der BR38. Nach 1945 blieben bei beiden Bahnverwaltungen die BR38 nahezu unverändert. Bei der DB wurden einige Exemplare in den Ballungsgebieten Wendezugfähig gemacht. Dazu bekamen sie die Wannentender der ausgemusterten Kriegslokomotiven BR52 bzw. BR42, die Führerhäuser wurden an die Tender angepasst. Es wurde die Hagenuk Reglerfernsteuerung eingebaut. Hier ist die von der DB/DR (DDR) übernommene Epoche II Version simuliert.

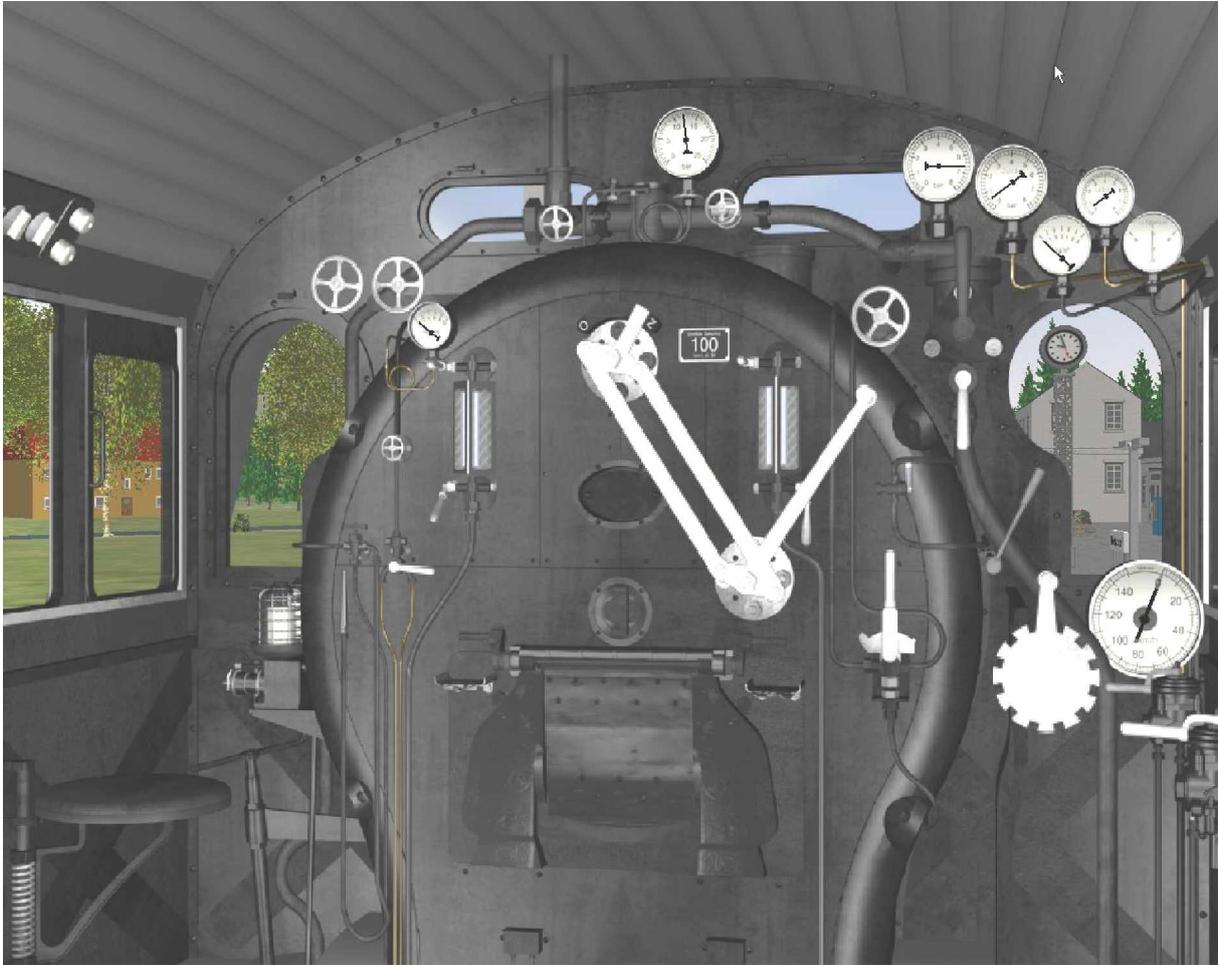


Abb4: Führerstand BR38 Hier DB Version. Die DR (DDR) Version war identisch

## 2.4 BR44 – „Jumbo“

Die Baureihe 44 wurde zur Beförderung schwerer Güterzüge beschafft. Durch den in den 2. Weltkrieg hineinragenden Beschaffungszeitraum kam es auch bei der BR44 zu Entfeinerungen also BR44ÜK (= Übergangskriegslokomotive). In der Epoche II waren alle Lokomotiven mit Kohlenhauptfeuerung ausgerüstet. Die hochwertige Steinkohle kam vorwiegend entweder aus Nieder- bzw. Oberschlesien und dem Ruhrgebiet. Dies war nach 1945 für die westlichen Besatzungszonen kein Problem, da das Ruhrgebiet in der Britischen Zone lag. Die Kohlengebiete in Nieder- und Oberschlesien fielen jedoch an Polen und waren somit für die SBZ (DDR) genauso nicht mehr zugänglich wie das Ruhrgebiet. Hier war man auf der überwiegend in der Lausitz vorkommende minderwertige Braunkohle angewiesen, was zu erheblichen Problemen im Zugförderungsdienst und in der Unterhaltung führte. Nur durch Optimierungen in den RAW Meiningen, Stendal, Schlauroth und Chemnitz (Karl Marx Stadt) konnten die Schwierigkeiten abgemildert werden. Beide Bahnverwaltungen bauten in viele Exemplare eine Ölhauptfeuerung ein, was die Loks ebenfalls (bei der DR wesentlich) leistungsfähiger machte. In den nachfolgenden Abbildungen drei bis fünf sind die Cab Views von beiden Bahnverwaltungen zu sehen.

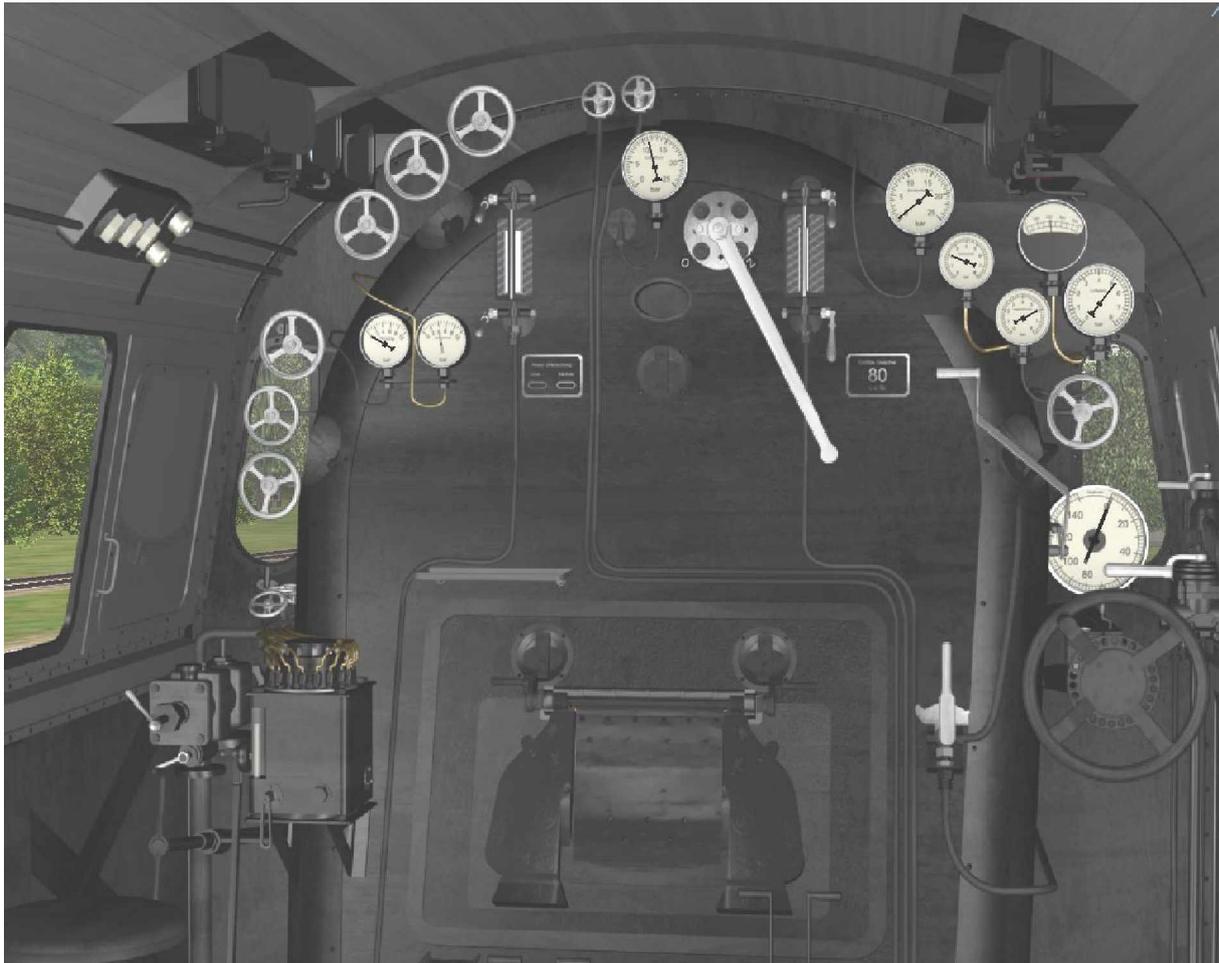


Abb5: Cab View BR44 1740 DR. Dieser Führerstand entspricht der ÜK Version.

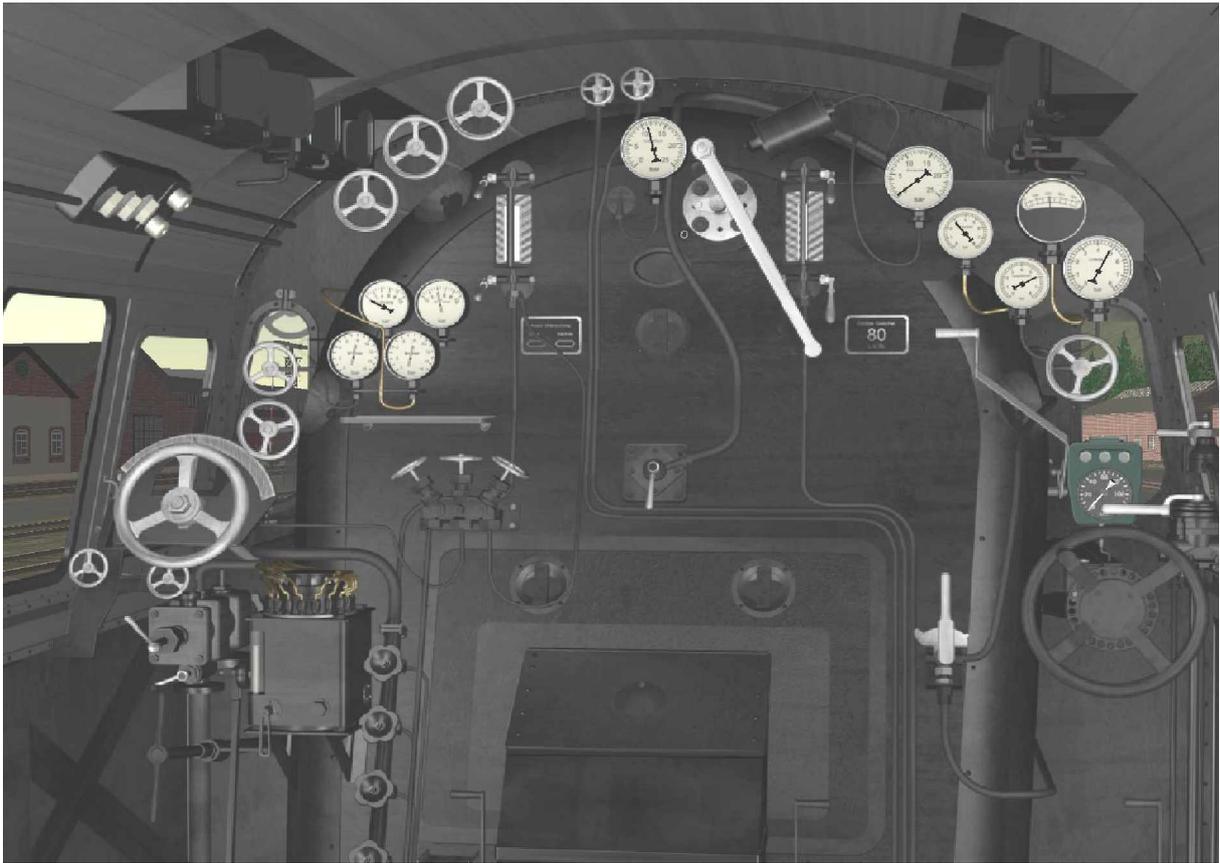


Abb6: Cab View BR44 100 DB Ö1. Dieser Führerstand stammt von einer BR44 Baujahr Friedenszeiten.

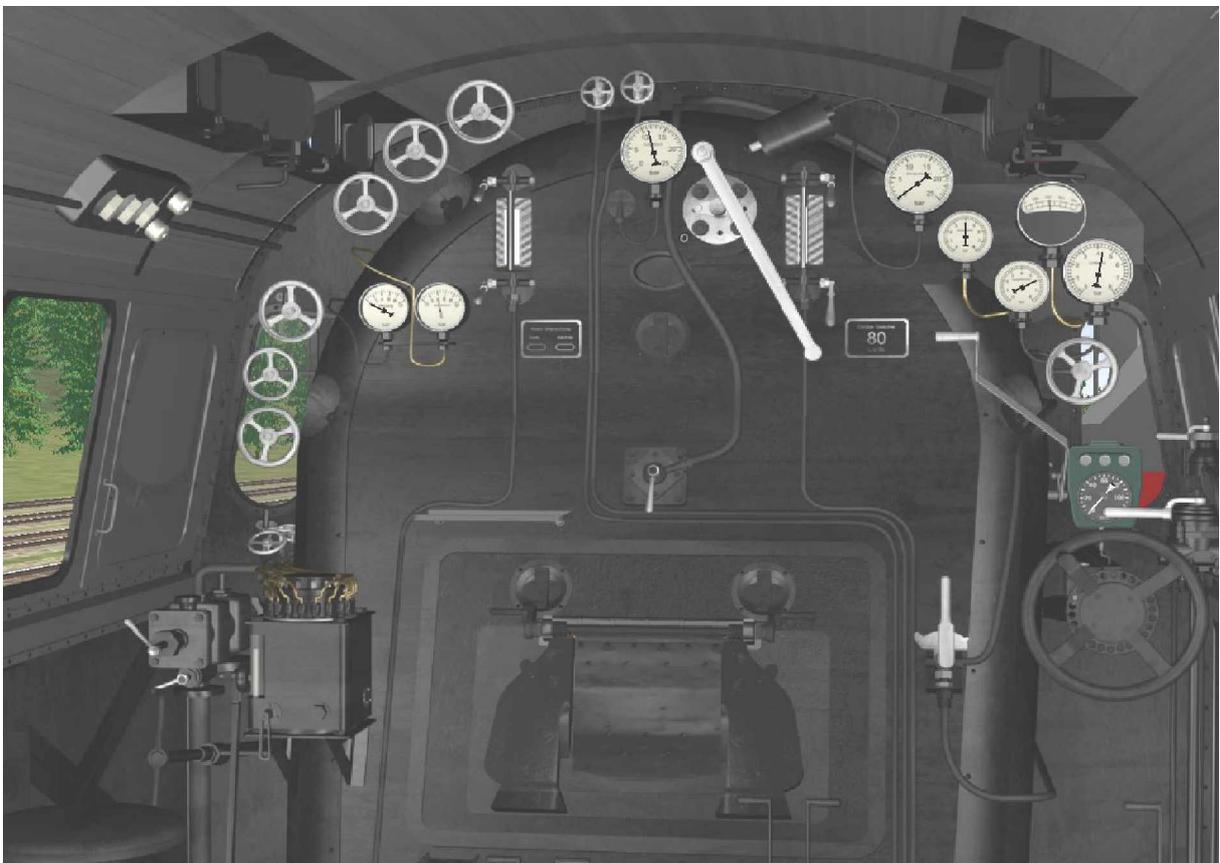


Abb7: Cab View BR44 1290 der DB. Auch diese Maschine hat ein UK Führerhaus. Wie man aber deutlich sehen kann, wurde hier nicht einfach die DR Version des Führerstandes übernommen.

## 2.5 BR50

Die BR50 war mit ihrer sehr entfeinerten Schwester Baureihe BR52 die am meisten gebaute Dampflokomotive Deutschlands. Sie war wegen ihres geringen Achsdruckes auch auf Nebenbahnen einsetzbar. Sie konnte vorwärts wie rückwärts 80km/h fahren, was sie unheimlich flexibel machte. So bespannte sie auch Nahverkehrszüge. Das Gros der Maschinen verblieb nach 1945 in den westlichen Besatzungszonen. Damit konnte nach Instandsetzung der BR41, BR44 und BR50 ganz schnell auf die Kriegsdampflokomotiven BR42 und BR52 ab 1954 im Gegensatz zur DR (DDR) verzichtet werden. Bei der DR (DDR) erhielten viele Exemplare eine Ölhauptfeuerung, was bei der DB allerdings unterblieb, dafür wurde bei vielen Maschinen der DB in den Tender eine Zugführerkabine eingebaut.

BR44 und BR50 waren bei der DB die letzten Dampflokomotiven, die 1977 ausgemustert wurden.



Abb.8 Cab View der BR 50 UK DB.

## 2.6 BR56/BR58

Die BR56 hatte mit der BR38 den nahezu identischen Kessel nur war er für 14bar Dampfdruck zugelassen. Zusammen mit BR55 und BR57 bildete sie das Rückgrat der Güterzugförderung bei der K.P.EV.

Die BR58 wurde während des ersten Weltkrieges beschafft und war beinahe so was wie die erste deutsche Einheitslok, denn nicht nur die K.P.EV beschaffte die Lok, sondern auch Württemberg, Baden und Sachsen. Nach dem zweiten Weltkrieg trennte sich die DB (1953) von der BR58 schnell, wegen des großen Bestandes der BR44/BR50. Die DR aber behielt, wenn auch mehrfach modifiziert die BR58 bis 1976 beim BW Aue im Dienst. Die BR56 wurde 1965 von der DB aus dem Verkehr gezogen.



Abb9 Hier die Cabview der BR56/BR58. Dieser Führerstand weicht von den bisherigen GR Modellen ab. Leider sind die Instrumente des Heizers nicht sichtbar.

### 3. Die F5 Anzeigen beim Selbstheizen



```
Geschwindigkeit: 35 km/h
Regler: 100%
Richtungswender: 60% Vorwärts
Zugbremse: (AUSGELÖST)
Dampfkesseldruck: 16 bar
Druck im Schieberkasten: 14 bar
Wasserstand im Dampfkessel: 1.72
GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG
SANDSTREUEN: EIN
Dampferzeugung: 12675
Dampfnutzung: 11508
Zylinderhähne: Geschlossen
Bremsleitung: 6 bar
Lokbremse: 0.00 %
Luftpresser: Offen
Druck der Dampfheizung: 0
Wasser: 6712 Gallonen
Kohle im Tender: 95%
Nilsbläser: 6% offen
Luftklappen: 98% offen
Feuertüren: 0% offen
Schaufelrate: 0%
Temperatur des Feuers: 983
Masse des Feuers: 1442 Ib
Dampfstrahlpumpe 1 (Dampf) 100%
Dampfstrahlpumpe 2 (Dampf) 100%
Dampfstrahlpumpen (Wasser): Maximale
Dampfstrahlpumpen (Dampf): Maximale
Niveau der Wassereinspritzung 77 %
```

Abb10: Screenshot von 2xF5 der BR44 auf der Fahrt nach Unterbreizbach

Um obige Anzeigen zu erhalten müssen Sie die **F5-Taste zweimal** drücken. Dies ist für alle Dampflokfahrten mit Selbstheizen **unerlässlich**. Gleich wenn Sie die Aufgabe beginnen, ist diese Anzeige zu aktivieren!

Im Tutorial werde ich vom **Feuerbett** sprechen, dies entspricht „**Masse des Feuers**“.

## 4. Tastaturbefehle

### Fahren („Bewegen“) der Lok

**Richtungswender:** Drücken Sie die **W-TASTE** für Vorwärtsfahrt  
Drücken Sie die **S-TASTE** für Rückwärtsfahrt.

**Regler:** **D-TASTE** erhöht die Leistung der Maschine  
**A-TASTE** mindert die Leistung der Maschine

**Zugbremse:** **Ä-TASTE**, der Bremsvorgang wird eingeleitet.  
**Ö-TASTE**, die Bremsen werden gelöst.

**Lokbremse:** **+ -TASTE** die Lokbremse wird aktiviert (angelegt)  
**Ü-TASTE** die Lokbremse wird gelöst

**Notbremse:** **Back-Taste** leitet die Notbremsung ein

Die **J-TASTE** aktiviert den Luftpresser, sofern dieser nicht schon beim Aufgabenstart aktiv ist.

**Sanden:** **X-Taste** Sandstreuer ein / aus

**Achtungspfiff:** **Blank-Taste** drücken um zu pfeifen

**Glocke:** **B-Taste** drücken um zu läuten

**Einsteigen/Aussteigen:** **Return-Taste** nach dem Halt bei Anzeige „Aussteigen/Einsteigen“

Jetzt aber zu den wichtigsten Tastaturbefehlen:

**Ergänzen von Betriebsstoffen: T-Taste** ergänzt beim Kohlenbunker Kohlen, am Wasserkran Wasser. Das Wasserfassen kann einige Zeit dauern (7-8 Min. beim leeren Tender der BR 44!), daher zuerst **T** und anschließend **Strg** drücken, dann kann man die Finger von der Tastatur nehmen und entspannt seinen Beobachtungen nachgehen. Der Füllstatus ist im HUD (2x F5 gedrückt) abzulesen.

**Die Lok heizen = Brennstoffzufuhr:** **F-Taste:** Feuertüre öffnen.  
**Shift + F-Taste** Feuertüre schließen  
**R-Taste** Kohlen in die Feuerbüchse schippen  
**Shift + R-Taste** die Schaufelrate reduzieren

**Den Kessel speisen = Wasserzufuhr:** **I-Taste** schaltet die Dampfstrahlpumpe 1 ein oder aus  
**K-Taste** erhöht/vermindert die Fördermenge der Dampfstrahlpumpe 1.  
**O-Taste** schaltet die Dampfstrahlpumpe 2 ein oder aus  
**L-Taste** erhöht/vermindert die Fördermenge der Dampfstrahlpumpe 2.

**Hilfe zur Feueranfachtung:** **N-TASTE** erhöht die Leistung des Hilfsbläasers  
**Shift + N-Taste** reduziert die Leistung des Hilfsbläasers.

**Luftklappen:** **M-Taste** öffnet die Luftklappen  
**Shift + M-Taste** schließt die Luftklappen

**Zugheizung:** **U-Taste** aktiviert die Dampfheizung  
**Shift + U** deaktiviert die Dampfheizung

**Zylinder entwässern:** **C-Taste** öffnet/schließt die Zylinderhähne

Beim Selbstheizen bekommt man keine steifen Finger. Alle Heizbefehle müssen per Tastendruck gegeben bzw. wieder aufgehoben werden.

Wie und wann nun die Tasten im Einzelnen gedrückt werden müssen will ich nun an Beispielfahrten demonstrieren.

## 5. Ausführliche Beschreibung ausgewählter Aufgaben

### 5.1 GR1 (Pluspack) Aufgabe PP02 „Alter Fahrplan“

Diese Aufgabe ist sehr leicht. Sie haben einen Personenzug bestehend aus vier Donnerbüchsen von Betzdorf nach Olpe mit BR38 zu befördern. Dieser Zug ist für eine gut geheizte BR38 kein Thema. Es ist darauf zu achten, dass die BR38 stets mit zwölf Bar geheizt ist. Somit dürfte einer zügigen, (über-)pünktlichen Fahrt nichts im Wege stehen. Die Strecke Betzdorf – Olpe hat ihren schwierigsten Abschnitt von Niederfischbach nach Wildenburg. Der Fahrplan ist unten abgedruckt.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Betzdorf		14:50:04	Der Zug steht zur Abfahrt bereit
Schwelbel	14:51:03	Durchfahrt	
Kirchen	14:53:30	14:55:10	Gegenzug HP1 um 14:55:04
Kircherhütte	14:58:10	Durchfahrt	Ungesicherter BÜ vor dem HP. Auf 20km/h reduzieren. <b>Achtungspfeiff.</b>
Wehbach Badeanstalt	14:59:21	Durchfahrt	Ungesicherter BÜ nach dem HP. Auf 20km/h reduzieren. <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach AU	15:00:20	Durchfahrt	
Wehbach	15:01:13	15:01:59	Signalfolge zweimal HP2
Junkerthal	15:03:15	Durchfahrt	Ungesicherter BÜ vor dem HP. Auf 20km/h reduzieren. <b>Achtungspfeiff</b>
Fischbacher Hütte	15:05:30	Durchfahrt	
Niederfischbach	15:06:45	15:07:46	Signalfolge HP2 dann HP1
Niederfischbach Ost	15:09:50	Durchfahrt	
Oberasdorf	15:11:21	Durchfahrt	
Asdorfer Weiher	15:12:01	Durchfahrt	
Freudenberg	15:13:56	15:19:35	Hier waren es sechs Minuten vor Plan
Hohenhain	15:24:32	15:30:00	<b><u>Achtung! Vor Hohenhain Tunnel. Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%! Hier waren es fünf Minuten vor Plan</u></b>
Wildenburg	15:32:34	15:33:33	Gegenzug HP1 um 15:32:45. <b><u>Ab hier bis Olpe auf den Wasserstand im Kessel achten!</u></b>
Rothemühle	15:36:55	15:37:30	Signalfolge HP2 dann HP1
Wendener Hütte	15:38:51	Durchfahrt	
Gerlingen	15:40:17	Durchfahrt	
Sassmicke	15:42:02	Durchfahrt	
Olpe	15:45:51	15:47:08	Ankunft/ Aufgabe beendet

Die Lok wird gem. Abb2 in Betzdorf vom TS bereitgestellt. Es sind keine **Lokführerplichten** zu erledigen. Die folgenden Aktionen sollten nahezu gleichzeitig erfolgen. Zuerst zweimal **F5** Taste drücken. Danach muss sofort mit dem Hochheizen auf 12 bar begonnen werden. Dazu mit der **F-Taste** die Feuertür vollständig öffnen. Einen steifen Finger kriegt man beim Selbstheizen nicht, da die Türe offen bleibt. Nun mit der **R-Taste** 100% Schaufelrate, anschließend mit der **N-Taste** den Hilfsbläser auf 100% einstellen. Als nächstes sind die Dampfstrahlpumpen (Speisepumpen) zu aktivieren. Mit der **I-Taste** die Pumpe 1 aktivieren und mit der **K-Taste** die Fördermenge auf Maximal einstellen. Mit der **O-Taste** Pumpe 2 aktivieren und die Fördermenge mit **Shift + L-Taste** auf Minimal einstellen. Nun die Bremsen lösen und die mit der **Taste W** den Richtungswender auf 60% vorwärts einstellen. Bei erfolgtem Abfahrtsbefehl mit **Taste D** den Regler zuerst behutsam bis 50% öffnen, wenn der Zug mit zunehmender Geschwindigkeit rollt, Richtungswender mit **Taste S** nacheinander bis 35% zurücknehmen und dementsprechend mit **Taste D** den Regler auf 100% öffnen. Behalten Sie aber Dampferzeugung und Dampfnutzung, sowie den Wasserstand und die Feuertemperatur im Auge. Nicht vergessen nach ca. 2 Loklängen mit der **C-Taste** die Zylinderhähne zu schließen.

Bei Kirchen sollte das Feuerbett eine Masse von 1.300lb erreicht haben. Mit **Shift + F-Taste** die Feuertür schließen. Das Kohlschaufeln wird damit automatisch eingestellt. Wenn die Feuertemperatur 1000 Grad erreicht hat, auch den Bläser mit **Shift +N** auf 10-20% reduzieren.

Nun müssen Sie während der ganzen Fahrt auf folgende Werte achten:

Den Kesseldruck bei 12bar halten. Ein Nahverkehrszug will wieder zügig beschleunigt werden, damit man den Fahrplan halten kann. Sanden im Bahnhofsbereich ist zu unterlassen um Verschleiß an den Weichen zu vermeiden, auf der freien Strecke ist bei Richtungswender >35% und Regler 100% wegen Radschlupf meistens Sanden notwendig!

Das Feuerbett muss sich immer zwischen 1.100lb und 1.300lb bewegen. Dies müssen Sie mit den Tasten **F**, **R** und **Shift +F** regulieren. Der Wasserstand im Kessel soll sich zwischen 0.90 und 1.30 bewegen. Das muss mit den beiden Speisepumpen über die Tasten **I** und **L** reguliert werden. Bei Fahrt unter Dampf mit **Taste L** die Fördermenge auf ca. 40% einstellen und den Wasserstand beobachten. Sinkt der Wasserstand zu sehr ab Fördermenge vergrößern (bis Max.), steigt der Wasserstand übermäßig an mit **Shift L** die Fördermenge verringern. Vor dem Schließen des Reglers mit **Taste A** die Fördermenge mit **Shift L** auf Min. stellen (dem MSTS ist das zwar egal, wer sich jedoch an den „Niederstraßer“ hält beherzigt dies). Mit der Dampfstrahlpumpe 1 **Taste I** wird im Bedarfsfall bei geschlossenem Regler im Stillstand, bei Talfahrt oder im Rangierbetrieb gespeist, also immer dann wenn die Bedienung der Taste L umständlich ist.

Dazu noch eine Erklärung:

Die Dampfstrahlpumpe 2 stellt das bei deutschen Dampfloks übliche System dar, bestehend aus Kolbenspeisepumpe mit Vorwärmeinrichtung. Das eingespeiste Wasser wird dabei auf 90-100° C erwärmt. Bei geschlossenem Regler bekommt der Vorwärmer zu wenig Abdampf, es findet keine nennenswerte Erwärmung des Speisewassers statt. Dieser Vorgang wird **Kaltspeisen** genannt und ist unbedingt zu vermeiden wegen den zu erwartenden Kesselschäden!

In der vorliegenden Beschreibung wird die Dampfstrahlpumpe 1 (Injektor) auch als solche betrachtet. Dabei mischt sich der Dampf mit dem geförderten Speisewasser und wird dabei kondensiert, das in den Kessel eintretende Wasser hat dann eine Temperatur von 80-90° C.

Auf dem schwierigen Streckenteil von Niederfischbach nach Wildenburg müssen Sie zusätzlich auf den Dampfverbrauch achten. Um nicht zu viel Druck zu verlieren soll der Dampfverbrauch in etwa der Dampfproduktion gleich gegenüberstehen. Überschreitet der Dampfverbrauch die Dampfproduktion mit dem Bläser (Taste N) nachhelfen. Der Richtungswender sollte ab Niederfischbach Ost bis Wildenburg bei 60% vorwärts stehen, sanden ist notwendig.

**Achtung!!! Zwischen Freudenberg und Hohenhain Tunnel. Auf gar keinen Fall heizen. Die Feuertür muss mit 0% während der gesamten Tunnelfahrt geschlossen bleiben (s. Seite 5), gleichzeitig muss der Hilfsbläser auf 100% eingestellt sein!**

Das Anbremsen in die Bahnhöfe erfolgt genauso wie Sie es von den Dieselloks gewöhnt sind. Regler mit Taste – D auf 0% und mit der Ä-Taste bremsen, wie bis der Zug mit 0,03km (F10 Taste) am Bahnsteig steht. Wenn Sie im Bahnhof stehen, Return Taste drücken, dann wieder Bremse lösen – keine Angst Sie rollen nicht zurück alle anzufahrenden Bahnhöfe sind in der Ebene – Richtungswender auf 60% einstellen und mit dem Abfahrtsauftrag wieder zunächst leicht, wenn der Zug rollt, dann wieder stärker beschleunigen, ggf. kurz sanden. Bei 30km/h Richtungswender auf 40% vorwärts zurücknehmen, außer im schwierigen Streckenteil.

Nach Abfahrt im Bahnhof Wildenburg geht es nun stetig bis Olpe bergab. Lassen Sie auf diesem Streckenabschnitt Dampfstrahlpumpe 1 laufen. **Auf gar keinen Fall dürfen Sie den Wasserstand im Kessel auf kritische Werte absacken lassen, sonst ist die Aufgabe ebenfalls sofort beendet.**

## 5.2 GR3 (Pluspack) Aufgabe 11 „Erste Dampflokfahrt“

Diese Aufgabe ist etwas schwieriger als die auf S.19f. Es will ein Gepäckwagen und zwei vierteilige Doppelstockgliedzüge, das entsprach bei der DR damals einem Berufsverkehrszug (s.Abb9), nach Kaltennordheim gebracht werden. Ganz hübsches „Zügle“ für die BR38 und eigentlich für den „Felda Express“ ein bisschen zuviel Zug! Um es gleich vorwegzunehmen Sie werden mit ca. 10min - 15min Verspätung in Kaltennordheim ankommen. Dies ist auch teilweise auf die Zugbegegnung in Merkers zurückzuführen.

Bei dieser Aufgabe gibt es beim Start *krasse Unterschiede* bei den Grundeinstellungen der Lok, je nachdem ob *mit* oder *ohne* PlusPack!

Ohne PlusPack ist es schwieriger: Der Kesseldruck beträgt 9 bar, da muss gleich ordentlich Dampf gekocht werden mit je 100% Hilfsbläser und Schaufelrate, Anzeigen von Dampferzeugung und Feuertemperatur beachten – bei sinkender Feuertemperatur Schaufelrate reduzieren. Auch der Wasserstand muß mit Pumpe 1 auf einen Wert nahe 1,0 gebracht werden. Bei dieser Aufgabe gibt es nur wenige Streckenabschnitte, auf denen das Speisen mit **Taste L / Shift L** lohnt.

Unten ist der Zeitablauf abgedruckt:

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen		10:43:39	Dienstbeginn direkt am Bahnsteig mit abfahrtsbereitem Zug; keine <b>Lokführerpfllichten</b>
Leimbach Kaiserroda	10:47:11	10:47:55	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Tiefenort	10:53:03	10:47:55	Einfahrt Hp1; Ausfahrt Hp2
Merkers	10:56:59	11:05:20	Einfahrt Hp1 Ausfahrt Hp0 Gegenzug Hp1 um 11:05:20
Dorndorf	11:09:44	11:11:06	Zweimal HP2. In Richtung Dietlas: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Dietlas	11:17:25	11:17:52	Hier ist mit der Lok über das H-Schild zu ziehen, andernfalls steht der letzte Wagen in der 20km/h Zone.
Menzensgraben	11:21:19	11:21:45	
Stadtlengsfeld	11:25:30	11:25:52	In Richtung Weilar zwei weitere ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Weilar Urnshausen	11:31:42	11:32:19	Mit der Lok über das H-Schild hinausziehen und dann halten. Somit kommt der letzte Wagen aus dem 20km/h Bereich heraus.
Hartschwinden	11:38:21	11:38:59	Die Bremsen beim Halt <u>angezogen</u> und auf Neutral zurückstellen
Dermbach	11:47:31	11:48:50	
Zella	11:56:24	11:56:56	
Diedorf Fischbach	12:01:42	12:02:10	
Kaltennordheim	12:07:08		Aufgaben Ende

Die Fahrt geht ab Dorndorf kontinuierlich bergauf. Viel „Fingerarbeit“ bereiten die ungesicherten Bahnübergänge zwischen Dorndorf und Weilar-Urnshausen. Da verlangt der Fahrplan zügiges Beschleunigen auch in Steigungen, da tut sich die P8 jedoch sehr schwer und bei weit ausgelegtem Richtungswender mit weit geöffnetem Regler (erfordert Sanden) müssen die Anzeigen für Dampferzeugung und Dampfdruck laufend beachtet werden. Der schwierigste Teil ist zwischen Weilar und Kaltennordheim. Da kann es auch mal passieren, dass Sie stehen bleiben müssen zum Dampf kochen. Aber der Reihe nach.

Ziel ist es auch hier die Lok kontinuierlich auf 11-12bar Kesseldruck zu halten!

Gleich beim Start in Bad Salzungen das Feuerbett auf 1.300lb bringen, den Wasserstand im Kessel auf 1.30 füllen. Dazu öffnen Sie den (Hilfs-)Bläser mit der **N-Taste**. Anschließend mit der **F-Taste** die Feuertüre vollständig öffnen, danach mit der **R-Taste** Kohlen schaufeln, wie bis der o.e. Wert erreicht ist. Mit der **I- und O-Taste** die Dampfstrahlpumpen aktivieren, **mit K- und L- Taste** die Fördermengen einstellen (K auf max., L auf min.). Wenn alle Sollwerte, das ist vor Leimbach, erreicht sind Feuertüre mit **Shift+F** schließen, Dampfstrahlpumpe1 mit I wieder abstellen. Den Hilfsbläser bei 1000Grad Feuertemperatur mit **Shift +N- Taste** auf 10-20% reduzieren.

Während der ganzen Fahrt ist das Feuerbett zwischen 1.100lb und 1.300lb zu halten, der Wasserstand im Kessel zwischen 1.00 und 1.30. Die oben beschriebenen Handgriffe müssen ca. zwölfmal durchgeführt werden.

Bei jeder Abfahrt Richtungswender auf 60% vorwärts einstellen, während der Fahrt genügen 28-35% bei 100% Reglerstellung.

Auf der Steigung zwischen Weilar-Urnshausen und Hartschwinden ist fast durchgängig zu sanden, außerdem ist der Balance zwischen Dampferzeugung und Dampfnutzung größte Aufmerksamkeit zu schenken. Von der Abfahrt bis zum Steigungsbeginn Feuermasse aufbauen, Feuertemperatur immer bei 1000 halten. Bei beginnendem Abfall von Dampferzeugung und/oder Feuertemperatur Hilfsbläser „aufdrehen“. Mit fallender Geschwindigkeit Richtungswender immer weiter auslegen bis 75%, ab 35% ist sanden angesagt! Keine Panik aufkommen lassen wenn 0 km/h zu erwartende Geschwindigkeit angezeigt wird – wenn die aktuelle Geschwindigkeit bei 20-25 km/h liegt zieht die gute P8 weiterhin durch und bald wird eine zu erwartende Geschwindigkeit von 1-2 km/h angezeigt mit schnell zunehmender Tendenz.

Eigentlich ist die gesamte Strecke von Weilar-Urnshausen bis nach Kaltennordheim sehr schwierig. Es ist stets das Optimum zwischen Dampfverbrauch und dessen Produktion zu suchen. Wundern Sie sich daher nicht, wenn Sie teilweise nur noch mit 16km/h unterwegs sind.



Abb.11 Der Felda Express hier am Ausgangspunkt Bad Salzungen. Stattlicher Zug für eine Einführungsfahrt mit der BR38 und Nebenstrecke. Dies ist ein Berufsverkehrszug. *Sehr lehrreich für Anfänger*

### 5.3 GR1 (Pluspack) Aufgabe PP17 „Schon wieder“

Diese sog. Retter der Nebenbahnen sind doch eher Kantonisten. Haben wir doch erst einen mit der Köf in Kraghammer abgeholt bleibt der nächste an einer unmöglichen Stelle bei Wiedenest liegen. Für diesen Einsatz ist die Köf zu schwach, daher wird dieses mal Dampflok BR 053 097, die nichts anderes ist als BR 50 3097 von der Lokleitung zur Verfügung gestellt. Der Zeitablauf ist nachfolgend wiedergegeben:

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Bemerkungen/Ereignisse
Olpe BW	8:30:00	8:31:57	Einsatzbeginn; Kohlenvorräte ergänzen(!); SH1
Olpe Bhf	8:33:30	8:33:57	<b>An das gesperrte Signal in Ri. Betzdorf vorsichtig heranfahren bis Wendepfeil verschwunden ist;</b> anhalten dann <u>rückwärts</u> in Richtung Wiedenest fahren SH1 dann Hp1
Eichen	8:37:41	Durchfahrt	Vorsicht ungesicherter BÜ mit 20km/h passieren. <b>Achtungspfeiff!</b>
Drolshagen	8:40:36	Durchfahrt	Signalfolge zweimal Hp2
Hützemert	8:42:42	Durchfahrt	<b>Achtung! Hinter Hützemert Tunnel! Feuertür muss mit 0% geschlossen sein. Hilfsbläser 100%</b>
Pernze	8:46:11	Durchfahrt	
Wiedenest	8:47:51	Durchfahrt	Signalfolge: Zweimal HP1 dann <b><u>zweimal HP0 in sehr kurzer Folge!</u></b> <b>Zweimal mit TAB anfragen.</b>
KM17,7	8:49:59	8:50:17	Vorsichtig der Stelle nähern. Sie liegt in einem starken Gefälle. Der Schienenbus steht am Ende der lang gezogenen Kurve. Den Havaristen anhängen und in Ri. Olpe zurückfahren
Wiedenest	8:53:10	Durchfahrt	
Pernze	8:54:23	Durchfahrt.	<b>Achtung! Kurz vor Hützemert Tunnel! Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%</b>
Hützemert	8:58:29	Durchfahrt	Signalfolge zweimal HP2
Drolshagen	9:00:13	Durchfahrt	
Eichen	9:03:14	Durchfahrt.	Vorsicht ungesicherter BÜ mit 20km/h passieren. <b>Achtungspfeiff!</b>
Olpe Bhf	9:07:11	Durchfahrt	Signalfolge: HP1 dann Hp0 gesperrtes Signal mit TAB anfragen. Wendepfeil abfahren
Olpe BW	9:10:09		Schienenbus vorsichtig bis zum Prellbock hinterschieben. Aufgabenende

Bei Aufgabenbeginn drücken Sie zweimal die **Taste F5**, Mit der **Ü-Taste** die Lokbremse lösen. Ein Blick auf die 18. Zeile der F5 Anzeige sagt, dass der **Kohlenvorrat** im Tender sehr gering ist. Der muss ergänzt werden. Also Richtungswender 30% vorwärts (**Taste W**) und langsam zum Kohlenbunker gleich links neben dem Lokschuppen vorfahren und mit **Taste 2** zur Außenansicht wechseln Die korrekte Stellung des Tenders zum Kohlenkran entnehmen Sie bitte der Abb12. Mit der **Taste T** ergänzen Sie die Kohlenvorräte auf 100%! Währenddessen mit den **Tasten I und O** die Dampfstrahlpumpen aktivieren und mit den **Tasten K und L** die Fördermenge auf max. bzw. min. einstellen. Wenn der Tender aufgefüllt ist geht es auch schon los. Vorsichtig bis zum gesperrten Hauptsignal in Ri Betzdorf vorfahren, bis der Wendepfeil (F4) verschwunden ist! Zylinderhähne schließen. Anhalten, mit der S-Taste den Richtungswender auf -40% rückwärts einstellen und in Ri Dieringhausen fahren.

Nun in der Feuerbüchse die Feuermasse aufbauen. Mit der **Taste F** die Feuertüre öffnen mit der **Taste R** Kohlen schaufeln bis das Feuerbett eine Masse 1.400lb erreicht hat, dies ist kurz vor Eichen der Fall. Bei 1.400lb mit **Shift+F** Taste die Feuertüre schließen. Mit der **Taste -N** den Bläser auf 100% einstellen. So bald das Feuer 1000 Grad erreicht hat den Bläser mit **Shift + N-Taste** wieder auf 10% zurücknehmen.

Die Wasserzufuhr dieses mal bis Hützemert nicht verschließen, sonst droht im Kessel Wassermangel! Die Wasserpumpe 1 schalten Sie erst nach dem Tunnel bei Hützemert aus. Kontrollieren Sie bei Erreichen des Bhf Hützemert den Zustand der Feuertüre! **Sie muss mit 0% verschlossen sein, außerdem Hilfsbläser 100%.**

Das Ziel des Heizens ist, dass die BR50 stets 16bar Kesseldruck hat. Diesen Kesseldruck brauchen Sie auch dann am Havarieort zum Anfahren.

Das Feuerbett soll während der ganzen Aufgabe immer zwischen 1.200lb und 1.400lb schwanken. Der Wasserstand soll wie gehabt zwischen 0.90 und 1.30 stehen.

Da der erste Teil der Aufgabe bis zum Standort des Havaristen eine Leerfahrt ist, so brauchen Sie bis Pernze eigentlich nicht viel zu heizen. Ab Pernze sollte das Feuerbett 1.400lb haben.

Dem havarierten Schienenbus bitte mit größter Vorsicht nähern. Nach dem Ankuppeln Zugbremsen gut anziehen und auf Neutral stellen, Richtungswender auf 60% vorwärts (**W-Taste**) einstellen. Bremsen lösen, Regler auf 60% öffnen, Sandstreuer mit **X-Taste** aktivieren. Diese Handgriffe sollten Sie nahezu gleichzeitig erledigen.

Wenn der Zug nun gut rollt, den Richtungswender mit der **S-Taste** zunächst auf 50% anschließend auf 40% im Bhf Wiedenest zurücknehmen, zusätzlich den Sandstreuer ausschalten. Auf diese Weise beschleunigt die BR50 auf 80km/h. So geht es auch relativ entspannt bis nach Hützemert, trotz der Steigung. Achten Sie nur auf den Wasserstand.

**Wiederum gilt beim Heizen bei Hützemert vorsichtig zu sein. In KM 10,3 bis KM11,4 Tunnel! Feuerbüchse muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%.**

Während Sie den Bhf Hützemert mit 40km/h durchheilen noch einmal wie oben geschildert heizen, wobei Sie aber dieses mal bei 1.250lb Feuerbett aufhören können. Das reicht bis Olpe BW locker.

Bei der Talfahrt von Hützemert nach Olpe mit Dampfstrahlpumpe 1 speisen!

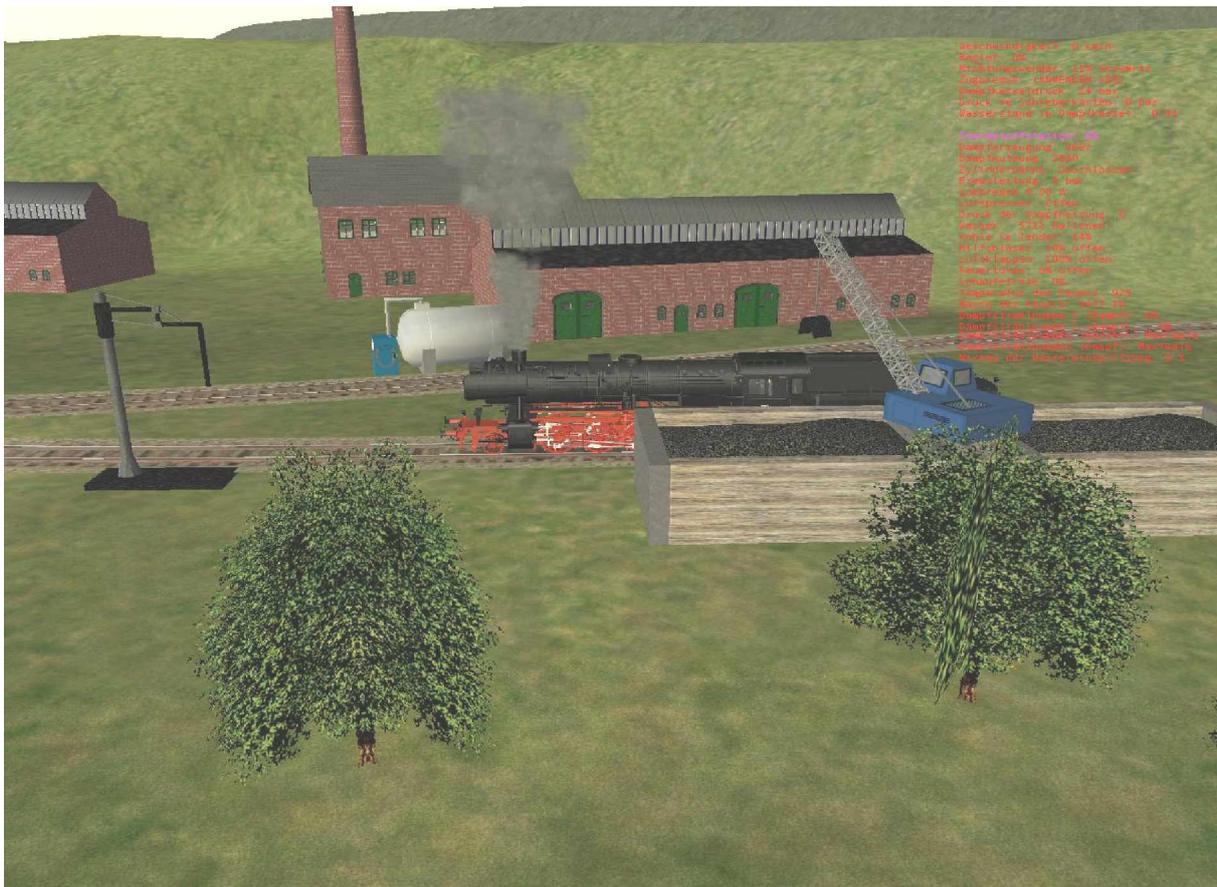


Abb12: Bevor man zum havarierten Schienenbus eilt: Lokführerpflicht Bekohlung!

## 5.4 GR1 (Pluspack) Aufgabe PP04 „Schwerer Güterzug“

Diese Aufgabe habe ich für das Tutorial etwas abgeändert, anstatt der BR053 097 führt BR44 100 Öl. Für diese Lok ist der Zug kein Thema also kann man diese Aufgabe mit Hilfe des Tutorial sehr entspannt angehen. Wer die DB Version der BR44 nicht hat – sie ist im [GR Web Shop](#) erhältlich – kann auch eine DR BR44 aus GR3 bzw. eine DB BR44 aus GR4/GR5 verwenden. Hier zunächst der Zeitablauf:

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten
Betzdorf BW		8:00:00h	Dienstbeginn. Rüberfahren zum Zug. Gesperrte Signale mit TAB anfragen. Nicht über das Signal aus der Gegenrichtung überfahren.
Betzdorf Gbf	8:04:12	8:05:41	Ansetzen an den Zug, HP2 um 8:05:35
Schwelbel	8:07:10	Durchfahrt	Falschfahrt bis Schwelbel dort Hp2
Kirchen	8:08:38	Durchfahrt	
Kircherhütte	8:10:23	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach Badeanstalt	8:12:02	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach Au	8:13:39	Durchfahrt	
Wehbach	8:14:30	Durchfahrt	bei HP2
Junkernthal	8:16:45	Durchfahrt	Vorsicht ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Fischbach	8:17:40	Durchfahrt	
Niederfischbach	8:19:12	Durchfahrt	Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp1
Niederfischbach Ost	8:20:48	Durchfahrt	
Oberasdorf	8:22:21	Durchfahrt	
Asdorfer Weiher	8:23:25	Durchfahrt	
Freudenberg	8:25:34	8:26:30	Einfahrt Hp1 Gegenzug Ausfahrt Hp2 um 8:25:34
Hohenhain	8:31:45	Durchfahrt	<b>Vorsicht: vor Hohenhain Tunnel, Feuertür muss mit 0% geschlossen sein! Hilfsbläser 100%!</b> Hier Anlauf nehmen für die Steigung nach Wildenburg mit ca. 75 km/h
Wildenburg	8:33:49	Durchfahrt	
Rothemühle	8:37:28	Durchfahrt	Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp1
Wendener Hütte	8:38:48	Durchfahrt	
Gerlingen	8:40:20	Durchfahrt	
Sassmicke	8:42:27	Durchfahrt	
Olpe	8:46:00	8:48:38	Einfahrt HP2, dann SH1 und Hp0 Ausfahrt HP1 um 8:48:33
Eichen	8:53:07	Durchfahrt	Vorsicht vor dem Bhf ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Drolshagen	8:57:03	Durchfahrt	Einfahrt und Ausfahrt HP2
Hützemert	8:59:06	9:01:24	HP1 um 9:01:14 <b>Vorsicht! Hinter Hützemert Tunnel Feuertür muss mit 0% verschlossen sein! Hilfsbläser 100%!</b>
Pernze	9:06:12	Durchfahrt	
Wiedenest	9:08:21	Durchfahrt	
Bergneustadt	9:13:28	Durchfahrt	
Oberderschlag	9:17:09	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Derschlag	9:18:15	Durchfahrt	
Niedersessmar	9:21:46	Durchfahrt	
Dieringhausen Bhf	9:25:36	9:26:26	Den Güterzug ordentlich ins Gleis ziehen und abstellen. Abgekuppelt um 9:26:15
Dieringhausen BW	9:29:00		Lokomotive in den Schuppen fahren

Die BR44 Öl ist nun genauso implementiert, wie eine Kohlendampflok, das geht nicht anders wegen des MSTs. Die Schaufelrate entspricht dem Ölzufuss aus dem Tender. Füllen können Sie die Dampflok bei jedem Kohlenbunker.

Die Strecke Betzdorf – Olpe haben Sie ja schon in der Aufgabe GR1 (Pluspack) PP02 kennen gelernt. Ich verweise nur noch darauf, dass der schwierigste Teil zwischen Niederfischbach Ost und Wildenburg insbesondere aber zwischen Hohenhain und Wildenburg liegt. Hier müssen Sie auf alle Fälle mit einer sehr gut aufbereiteten BR44 Vorort sein. Wie man nun mehr eine Dampflok heizt sollten Sie schon etwas können, so dass ich mich hier in Puncto Heizen nun mehr kurz fassen kann. Nachfolgend will ich hier auf die Fahrtechnik mit einem schweren Zug eingehen.

Das optimale Feuerbett liegt bei der BR44 zwischen 1.500lb höchstens und 1.100lb mindestens.

Beim Start in Betzdorf BW heizen Sie die Lok hoch: Feuerbett 1.500lb und Wasserstand im Kessel 1.30, sowie 16bar Kesseldruck.

Während des Heizens fahren Sie zügig zum Zug hinüber gem. der Zeittafel und setzen vorsichtig an den Zug an. Dort haben Sie noch ca. 1min Wartezeit. Unterdessen sollten das Feuerbett und der Wasserstand bereits schon den jeweiligen Sollwert erreicht haben. Sie wissen ja schon, was zu tun ist.

Kontrollieren Sie ob die Lokbremse gelöst ist, wenn nicht dann mit der **Taste Ü** lösen! Der Kesseldruck sollte auch schon bei 16bar stehen. Richtungswender auf 60% einstellen und bei Hp2 geht's auch schon los. So bald Sie den Zug auf ca. 30km/h beschleunigt haben den Richtungswender auf 40% vorwärts zurücknehmen. Wenn hinter Schwelbel der letzte Wagen (roter Coca Cola Wagen) die Diagonalverbindung verlassen hat, können Sie den Zug auf 60km/h beschleunigen. Mit dieser Geschwindigkeit durchheilen Sie den Bhf. Kirchen.

Nun kommen bei Kircherhütte und bei Wehbach Au zwei unbeschränkte BÜ auf 20km/h reduzieren. Vorsicht die DB BR44 bremst sehr schnell ab. Vergessen Sie bitte nicht den **Achtungspfeiff!** So bald die Lok den ungesicherten BÜ in voller Länge blockiert, können Sie bereits schon wieder beschleunigen, dazu Richtungswender auf 60% vorwärts Regler auf ggf. etwas sanden. Hat der Zug wieder 40km/h erreicht, den Richtungswender wieder auf 40% Vorwärts zurücknehmen. Selbiges gilt auch für den ungesicherten BÜ bei Junkerthal.

Ab Niederfischbach Ost nun mehr den Richtungswender auf 50% Vorwärts einstellen, ggf. sanden und mit dem Regler so weit beschleunigen, dass die Dampfproduktion nicht durch den Verbrauch überschritten wird. Damit erreichen Sie eine Geschwindigkeit von ca. 45km/h. Wenn Sie alles korrekt gemacht haben, dann haben Sie in Freudenberg eine „fliegende Begegnung“ mit dem Nahverkehrszug.

Es folgt nun Freudenberg – Tunnel auch diese Strecke hat es in sich! Weiterhin mit Richtungswender 50% vorwärts fahren, ggf. sanden und auf den Dampfverbrauch(!!) achten. Die Lok auf gar keinen Fall auslaugen. Diese Strecke sollte auch mit 45km/h genommen werden.

Nun heißt es wieder aufpassen:

**Vor Hohenhain Tunnel, Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!**

Der Streckenabschnitt Hohenhain – Wildenburg steht nun an der Reihe. Wenn Sie bis Hohenhain alles richtig gemacht haben, dann müssten Sie immer noch 16bar Kesseldruck haben. So bald Sie das Ausfahrtsignal in Ri Wildenburg passiert haben, beschleunigen Sie auf 65km/h, den Richtungswender steigern Sie systematisch je nach Steigung auf 60%, den Regler auf 100%, sanden.

Bei der anschließenden Talfahrt in Ri Olpe behalten Sie neben der Geschwindigkeit den Wasserstand im Kessel im Auge. Ein Feuerbett von 1.350lb bringt Sie ab Rothemühle bis Olpe. Kurz vor Erreichen der Kreisstadt wieder das Feuer auf 1.500lb hoch heizen.

Nun kommt der zweite Teil Olpe – Dieringhausen. Ungefähr knapp die Hälfte – bis Wiedenest - haben Sie schon GR1(Pluspack)Aufgabe PP17 „Schon wieder“ kennen gelernt. Nur dieses Mal fahren Sie unter Ballast.

Mit dem 1.500lb Feuerbett kommen Sie bis Drolshagen. Den ungesicherten BÜ in Eichen passieren Sie genau so wie die drei vorangegangenen. Vergessen Sie bitte nicht den **Achtungspfeiff!!**

Olpe – Drolshagen ist nicht weiter schwierig, aber Drolshagen – Hützemert ist schon wieder schwieriger. Aber wie gehabt mit Richtungswender 60% Vorwärts und optimalen Dampfverbrauch meistern Sie auch diese Strecke.

**Vorsicht bei Hützemert Tunnel! Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!**

Im Tunnel ist bereits auch schon der Brechpunkt der Steigung nun haben Sie bis Dieringhausen eine angenehme Talfahrt. Achten Sie neben der Geschwindigkeit und Feuerbett auf den **Wasserstand im Kessel**.

Wenn in Oberderschlag der **Achtungspfeif** beim ungesicherten BÜ nicht unter den Tisch fällt, dann steht einem nach Hause fahren der Tour nichts mehr im Wege.



Abb13. Dieser bunte Güterzug ist optimal für die BR44, für die BR 50 3097 (original Aufgabenstellung) allerdings ein harter Brocken. Die BR053 097 benötigt 10min - 12min länger (s. S. 30f)

Ich habe diese Aufgabe auch mit der **BR053 097** wie in der originalen Aufgabenstellung vorgegeben absolviert. Da gestaltet sich die Mission wesentlich schwieriger als mit der **BR44 100 ÖI** und hier ist auch Erfahrung gefragt. Absolute Streckenkenntnis ist unabdingbare Voraussetzung! Nachfolgend ist unten der Zeitablauf wieder gegeben. An den neuralgischen Stationen sind die Vergleichszeiten von der BR44 100ÖI fett kursiv mit abgedruckt.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten
Betzdorf BW		8:00:00h	Dienstbeginn. Rüberfahren zum Zug. Gesperrte Signale mit TAB anfragen. Nicht das Einfahrsignal aus der Gegenrichtung überfahren.
Betzdorf Gbf	8:04:10	8:05:41	Ansetzen an den Zug, HP2 um 8:05:35
Schwelbel	8:07:18	Durchfahrt	Falschfahrt bis Schwelbel Hp2
Kirchen	8:08:57	Durchfahrt	
Kircherhütte	8:10:49	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach Badeanstalt	8:13:00	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach Au	8:14:44	Durchfahrt	
Wehbach	8:15:46	Durchfahrt	Zweimal HP2
Junkerthal	8:18:00	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Fischbach	8:19:14	Durchfahrt	
Niederfischbach	8:21:41	Durchfahrt	Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp1
Niederfischbach Ost	8:23:34	Durchfahrt	
Oberasdorf	8:26:59	Durchfahrt	
Asdorfer Weiher	8:28:15	Durchfahrt	
Freudenberg	8:31:55 <b>8:25:34</b>	Durchfahrt <b>8:26:30</b>	Einfahrt Hp1 Ausfahrt Hp2
Hohenhain	8:39:45	Durchfahrt	<b>Vorsicht: vor Hohenhain Tunnel, Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Hier Anlauf nehmen für die Steigung nach Wildenburg mit ca. 65 - 70 km/h
Wildenburg	8:43:27 <b>8:33:49</b>	Durchfahrt	
Rothemühle	8:47:41	Durchfahrt	Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp1
Wendener Hütte	8:49:17	Durchfahrt	
Gerlingen	8:50:54	Durchfahrt	
Sassmicke	8:53:02	Durchfahrt	
Olpe	8:57:08	Durchfahrt	Einfahrt HP2, dann SH1 und Ausfahrt HP1
Eichen	9:01:02	Durchfahrt	Vorsicht vor dem Bahnhof ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Drolshagen	9:06:45	Durchfahrt	Einfahrt und Ausfahrt HP2
Hützemert	9:10:15 <b>8:59:06</b>	9:13:24 <b>9:01:24</b>	Gegenzug HP1 um 9:13:15 <b>Vorsicht! Hinter Hützemert Tunnel Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Pernze	9:18:58	Durchfahrt	
Wiedenest	9:20:10	Durchfahrt	
Bergneustadt	9:25:30	Durchfahrt	
Oberderschlag	9:29:06	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Derschlag	9:30:00	Durchfahrt	
Niedersessmar	9:34:00	Durchfahrt	Einfahrt Hp1 Ausfahrt Hp2
Dieringhausen Bhf	9:38:44	9:39:06	Den Güterzug ordentlich ins Gleis ziehen und abstellen. 9:38:59 abgekuppelt.
Dieringhausen BW	9:41:47		Lokomotive im Schuppen abgestellt

Die BR 053 ist unter diesem Ballast sehr feinfühlig zu heizen und zu fahren. Insbesondere die Wasserzufuhr (Speisung) ist sehr fein zu dosieren. Das Feuerbett muss während der beiden Bergfahrten zwischen 1.200lb und 1.400lb schwanken. Alle relevanten Werte wie Geschwindigkeit, Dampfproduktion und –verbrauch, Feuerbett und Wasserstand im Kessel sind permanent zu überwachen!

Lassen Sie von Betzdorf BW bis zur Abfahrt in Betzdorf Gbf die Wasserzufuhr laufen. Sobald Sie losfahren die Wasserzufuhr abstellen. Die Fahrt von Betzdorf Gbf bis Kirchen verläuft in etwa identisch wie mit der BR44. Wenn Sie das Einfahrtsignal von Kirchen erreicht haben, aktivieren Sie wieder die Wasserzufuhr. Die lassen Sie bis zur Halbschranke vor der Fabrik laufen. Vom HP Kircherhütte bis Bhf. Wehbach kommt schon der erste Vorgeschmack auf das, was Sie auf der ganzen Strecke bis Wildenburg erwartet, nämlich ein hartes Stück Arbeit. Den ungesicherten BÜ wie gehabt anbremsen, den Achtungspfeiff bitte nicht vergessen, Richtungswender auf 60% Vorwärts einstellen. Sobald die Lok den BÜ in voller Länge blockiert wieder beschleunigen, aber dieses mal ist darauf zu achten, dass der Dampfverbrauch, dessen Produktion nicht übersteigt. Sie werden mit etwa 30km/h unterwegs sein in Ri Wehbach Badeanstalt. Auch dort passieren Sie den ungesicherten BÜ wie gehabt und die Fahrt nach Wehbach wird in etwa mit 30km/h verlaufen. Wenn Sie das Einfahrtsignal passiert haben, schalten Sie die Wasserzufuhr wieder ein, dabei nehmen Sie den Richtungswender wieder auf 40% Vorwärts zurück. Diese schalten Sie nach Überfahren des Einfahrtsignals der Gegenrichtung wieder aus. Bei Erreichen des ungesicherten BÜ Junkerthal erhöhen Sie wieder den Richtungswender auf 60%. Dass Sie den BÜ vorschriftsmäßig passieren, versteht sich von selbst. Nach dem BÜ kommt der Anstieg nach Niederfischbach. Den werden Sie mit ca. 35km/h absolvieren. Während Sie den Bhf. Niederfischbach mit Richtungswender 40% Vorwärts durchfahren, wieder die Wasserzufuhr laufen lassen.

Sobald das Traktorenwerk Teumel (KM 46,5) erreicht ist, wird es richtig ernst, es kommt der lange Anstieg nach Freudenberg. Den Richtungswender auf 65% Vorwärts erhöhen und nun ist es ganz wichtig, dass der Kesseldruck auf sehr hohem Niveau bleibt! Wundern Sie sich bitte nicht, wenn Sie insbesondere ab Asdorfer Weiher nur noch mit 15-20km/h unterwegs sind. Auf dem Abschnitt Asdorfer Weiher - Freudenberg mit Richtungswender 75% vorwärts fahren. Achten Sie unbedingt auf Ihren Dampfverbrauch! Wenn Sie alles richtig gemacht haben, müssen Sie immer noch 16bar Kesseldruck haben. Im Bhf. Freudenberg vorsichtig wieder Wasser in den Kessel nachführen und mit geringer Reglerleistung und Richtungswender 40% Vorwärts durchfahren. Gleich hinter Freudenberg wieder den Richtungswender auf 60% Vorwärts erhöhen. Es kommt der nächste harte Anstieg in Richtung Hohenhain, der sich bis in ca. Km 39,0 erstreckt. Um auch hier den Kesseldruck auf hohem Niveau zu halten, werden Sie auch hier mit einer geringen Geschwindigkeit unterwegs sein. Auf dem relativ ebenen Teil wieder vorsichtig Wasser in den Kessel zuführen. **So nun wieder bitte aufpassen, vor Hohenhain Tunnel, bitte ja nicht heizen, Hilfsbläser 100% offen!** Nach dem Tunnel sollten Sie immer noch 16bar Kesseldruck haben. Nun beschleunigen Sie den Zug auf mindestens 65km/h, alles was darüber geht ist auch in Ordnung, aber bis zum Fuß der Steigung nach Wildenburg muss der Kesseldruck auf hohem Niveau bei 16bar bleiben. Nun müssen Sie alles auf eine Karte setzen Richtungswender systematisch auf von 40% auf 55% und von 55% auf 75% vorwärts erhöhen, sanden, Bläser 100%, Regler 100%. Wenn sich dabei der Kesseldruck auf 12 – 13bar abbaut spielt es keine Rolle, Hauptsache Sie verlieren die Nerven nicht und passieren das Einfahrtsignal (KM 34,6) von Wildenburg deutlich. Damit haben Sie die erste Hürde geschafft.

Die anschließende Talfahrt nach Olpe absolvieren Sie wie mit der BR44 beschrieben, zügig. Es ist wieder auf Feuerbett, Wasserstand im Kessel und Geschwindigkeit zu achten. Kurz vor Erreichen von Olpe bereiten Sie die Lok bereits für die nächste Bergfahrt in Richtung Hützemert auf.

Sie sollten den Bhf Olpe mit 16bar Kesseldruck durchfahren, sobald der Anstieg in Ri Eichen (in KM 1,5) beginnt den Richtungswender auf 50% vorwärts einstellen, die Wasserzufuhr deaktivieren. Nun ist es wieder wichtig, dass der Dampfverbrauch dessen Produktion nicht übersteigt. Wenn Sie das flache Stück zwischen Eichen und Drolshagen in Km 5,5 erreicht haben, den Richtungswender auf 40% vorwärts zurücknehmen und wieder Wasser nachführen, sobald Sie den Bhf. Drolshagen erreicht haben, wieder abstellen. Leider können Sie im Bhf. Drolshagen keinen Anlauf für die Bergfahrt nach Hützemert nehmen, aber machen Sie sich keine Sorgen, wenn Sie am Fuß der Steigung den Kesseldruck auf sehr hohem Niveau haben. Um die Steigung zu bewältigen Richtungswender auf 70% - 75% Vorwärts und mit etwa 75% Regler kommen absolvieren Sie diese Steigung.

Der Kesseldruck wird natürlich dabei wieder etwas sinken, aber das spielt keine Rolle, denn a) die restliche Bergstrecke bis zum Tunnel ist nicht mehr lange und b) Sie müssen einen Gegenzug abwarten. Während dieser Zeit können Sie die Lok wieder optimieren. Sobald Sie in Hützemert losfahren **kontrollieren Sie bitte den Zustand der Feuertür, die muss wegen des Tunnels wieder komplett verschlossen sein und der Hilfsbläser 100% offen ist** und schalten Sie die Wasserzufuhr ab. Im Tunnel ist bereits der Brechpunkt der Steigung erreicht, für die Talfahrt nehmen Sie bitte den Richtungswender auf 40% Vorwärts zurück, behalten Sie wieder Geschwindigkeit, Wasserstand im

Kessel und das Feuerbett im Auge. Die Dampfstrahlpumpe1 lassen Sie wieder während der Talfahrt permanent laufen.

Wenn Sie in Oberderschlag den **Achtungspfeif** am ungesicherten BÜ nicht vergessen, dann bringen Sie diese Mission einwandfrei nach Hause.

Die untere Abbildung zeigt, dass die Aufgabe auch schneller absolviert werden kann. Dazu aber sollten Sie schon etwas Erfahrung im Selbstheizen gesammelt haben.



Abb.13a Diese Zeit ist durch absolut meisterliches Fahren mit BR053 097 auch möglich. Hier blieb die Uhr bei 9:27:29 stehen.

## 5.5 GR3 (Pluspack) Aufgabe 21 „Abschlepper“ (modifiziert)

Ich habe für diesen Übungszweck – stramme Fahrweise – die Aufgabe etwas modifiziert. Anstatt der **P8** habe ich **BR44 1240** für das Abschleppen des Zuges gewählt. Die Ausgangsvoraussetzungen sind die Selben wie bei der original belassenen Aufgabe mit der P8. Es soll hier die „stramme Fahrweise“ eines Personenzuges veranschaulicht werden.

Dazu folgendes Übungsszenario: „Schriftlicher Befehl des Dispatchers Bad Salzungen. **Befehl A:** Wir haben eine unangenehme Situation. Bei Oberrohn ist bei einer BR38 vor einem planmäßigen Nahverkehrszug die Wasserzufuhr zusammengebrochen, das Feuer im Kessel wurde bereits gelöscht. Nach Angaben des Personals kann die Lok ohne weiteres mit Streckengeschwindigkeit mitlaufen. Dieser Zug muss unbedingt nahezu pünktlich nach Meiningen wegen des dort einsetzenden Berufsverkehrs gebracht werden. Schleppen Sie den Zug ab, fahren Sie den Fahrplan bis Meiningen zu Ende. Ab Ankuppeln sind Sie Planzug. Ignorieren Sie daher die 20km/h Beschränkung. Bringen Sie in Meiningen die defekte Lok ins RAW!

Ich weiß, Sie haben gerade vorher einen Güterverteiler gefahren, daher müssen Sie die Lok restaurieren. Sie haben dazu genügend Zeit, weil Sie bis 14:42h warten müssen“.

Hier zunächst wieder der Zeitablauf:

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen Laderampe	14:30:00	14:30:33	Aufgabenbeginn. Sh0, Sh1 um 14:30:31. Fahren Sie in Richtung Kohlenbunker.
Bad Salzungen Bekohlung	14:33:52	14:34:48	<b>Lokführerplicht</b> Bekohlung Fahren Sie weiter in (Wendepfeile abfahren) Richtung Wasserkran.
Bad Salzungen Wasserkran	14:37:20	14:41:50	<b>Lokführerplicht:</b> Wasser fassen Gesperrtes Signal mit TAB um 14:42:37 anfragen. Danach Wendepfeile abfahren. In Ri Oberrohn /Eisenach fahren. Denken Sie bei der Rückwärtsfahrt an die 50km/h Begrenzung der BR44.
Oberrohn (Km 22,5)	14:50:59	14:51:20	Das gesperrte Signal mit TAB anfragen. Den liegen gebliebenen Zug ankuppeln und in Ri. Meiningen die NV Leistung zu Ende fahren. Beschleunigen Sie auf Höchstgeschwindigkeit der Lok von 80km/h
Bad Salzungen	14:57:47	14:59:48	ESig Hp2 ASig Hp0 Gegenzug um 14:59:26 ASIG Hp2 Verspätung 12 min
Immelborn	15:04:13	15:04:26	Verspätung 11,0 min
Breitungen	15:09:50	15:10:02	Verspätung 8,8min
Wernshausen	15:15:10	15:16:02	Verspätung 7,5min ESig Hp2, ASig Hp2
Schwallungen	15:19:49	15:20:02	Verspätung 5,8min
Wasungen	15:24:57	15:25:16	Verspätung 5min ESig Hp2, ASig Hp1. Exakt bis zum H – Schild vorfahren!
Walldorf	15:32:06	15:32:26	Verspätung 1,1min ESig Hp2, ASig Hp2
Meiningen	15:38:30	15:39:20	Hier in Meiningen ist die Verspätung eliminiert. Bis zum H –Schild vorfahren! Zuerst Verkehrshalt, dann abkuppeln und beide Loks in Ri RAW aufräumen. Wendepfeil abfahren, Gesperrte Signale mit TAB anfragen
Meiningen RAW	15:43:46	15:44:08	Die P8 abstellen
Meinigen BW	15:48:02	15:51:39	<b>Lokführerplichten:</b> Bekohlung und Wasserfassen Abgeschlossen um 15:50:53 Mit der Lok bis zur animierten Drehscheibe zurücksetzen und knapp davor abbremser! Aufgabende.

Den Zeitablauf der original Aufgabe mit der P8 s. Seite 84

Zuerst aber müssen Sie zum havarierten Zug kommen. Wie gehabt 2 x F5 Taste drücken und auch hier ergibt sich bei der Kontrolle der Betriebsstoffe, dass Sie vorher noch die **Lokführerplichten Bekohlung und Wasserfassen** absolvieren müssen. Aber zunächst lassen Sie den Nahverkehrszug, der unmittelbar bei Aufgabenbeginn an Ihnen vorbeifährt, vollständig passieren. Erst wenn er das Einfahrsignal von Bad

Salzungen hinter sich gelassen hat, schaltet das Sperrsignal auf Sh1 um. Fahren Sie nun vorsichtig bis zum nächsten v.e. Hauptsignal. Es steht auf Hp0. Warten Sie bitte auch hier wie bis das Signal Ihnen den Weg zur Bekohlungsanlage freigibt.

Nach erfolgter Bekohlung fahren Sie solange rückwärts wie bis der Wendepfeil verschwindet, danach ziehen Sie mit der Lok zum Wasserkran vor dem Bhf Bad Salzungen vor. **Lokführerpflicht: Wasserfassen.** Achtung Ausfahrtsignal in Ri. Meiningen **Hp0**. Kann erst um 14:42:37 mit TAB frei geschaltet werden. Fahren Sie in Ri. Meiningen solange bis abermals der Wendepfeil verschwunden ist, anschließend rückwärts (**S – Taste**) in Ri. Oberrohn/Eisenach fahren. Ignorieren Sie dabei die 20km/h Beschränkung und beschleunigen Sie hier schon auf 40km/h. Ab dem Hp1 Signal auf **50km/h**. Dies ist die höchstzulässige Geschwindigkeit der BR44 für rückwärts! Natürlich haben Sie auch die Lok schon auf 16bar hoch geheizt.

In Oberrohn müssen Sie nun um an den Zug zu gelangen das gesperrte Signal mit TAB freischalten. Kuppeln Sie den Zug an, Richtungswender auf 60% Vorwärts (**W – Taste**) und beschleunigen Sie zügig auf die Streckengeschwindigkeit gem. Buchfahrplan, maximal jedoch auf **80km/h**. Wenn Sie etwa 30km/h erreicht haben nehmen Sie den Richtungswender auf 40% zurück. Die Lok beschleunigt den schweren Nahverkehrszug zügig.

Die Bahnhöfe **Bad Salzungen, Wernshausen, Wasungen** und **Walldorf** dürfen auf Grund der Signalvorgabe nur mit 40km/h angefahren werden. Bremsen Sie von der Streckengeschwindigkeit auf die Beschränkung ca. 500m vor dem Signal ab. Lösen Sie die Bremse bei Erreichen von 43km/h wieder aus und regulieren Sie die Geschwindigkeit auf 40km/h ein. Diese Geschwindigkeit behalten Sie bis ca. 150m (Stationsmonitor 0.15km) vor dem H- Schild bei, dann abbremesen.

Die Bahnhöfe **Immelborn, Breitung, den HP Schwallungen** und **Bhf Meiningen** können Sie aus der Streckengeschwindigkeit heraus anfahren. Dies heißt bei Erreichen der Bahnsteigkante dürfen und müssen Sie mit 60km/h unterwegs sein. Bremsen Sie zunächst auf 40km/h ab und bei Erreichen der 150m Marke (Stationsmonitor 0.15km) bis zum Stillstand.

Die Bremspunkte sind in **Immelborn:** beim Einfahrtsignal; in **Breitung:** der BÜ; in **Schwallungen** die Weiche zum Gleisanschluss in km 46,0; In **Meiningen:** das Stellwerk. Wenn Sie diese Punkte erreichen auf 60km/h abbremesen. Aber will ich es auch Ihrer Berechnung überlassen, wo Sie mit dem Abbremesen beginnen. Achten Sie aber beim Bremsen, dass die Fahrgäste nicht jedes Mal „zu Ehren“ des Lokführers aufstehen müssen.

Bei Abfahrt: Sobald der Zug zum Stillstand gekommen ist, **Returntaste** drücken und die Bremsen sofort wieder lösen. Keine Sorge Sie rollen nicht zurück! Den Richtungswender auf 60% Vorwärts einstellen, bei Abfahrauftrag geht es weiter. Bei Erreichen von 25km/h den Richtungswender auf 40% vorwärts zurücknehmen.

Beschleunigen Sie nach dem Anfahren je nach Signallage zügig. Bei Hp2 zuerst auf 40km/h und anschließend zügig auf Streckengeschwindigkeit sobald Sie das Einfahrtsignal aus der Gegenrichtung überfahren haben. Bei Hp1 sofort flott auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Lok. Wenn Sie Ihre Lok gut geheizt haben sind Regler Stellungen von 90% -100% durchaus möglich.

So erreichen Sie mit BR44 1240 überpünktlich den Bhf Meiningen mit knappen drei Minuten Vorsprung gegenüber dem Fahrplan. Das Aufräumen der BR38 in Ri. RAW und der BR44 inkl. der Lokführerpflichten ins BW ist dann nur noch Formsache für den Abschluss der Aufgabe.

In diesem Falle hat die stramme Fahrweise zum Erfolg geführt. Dies ist jedoch nicht immer der Fall! Schon alleine bei der originalen Aufgabenstellung mit der **P8** haben Sie schon alle Hände voll zu tun, dass Sie nur noch mit zwei Minuten Verspätung eintreffen.

Sie werden es auch noch in vielen anderen Aufgaben, die auch hier zum Teil im Tutorial abgedruckt sind, zu spüren bekommen, dass strammes fahren nur noch schlimmeres in Sachen Verspätung verhindern kann. Hier ein paar Beispiele: GR3 W08 -15, GR1 S04, GR4 die Aufgaben 16 und 20.



Abb. 14a Der Meister auf der BR44 1240 hat den Abschleppauftrag ausgeführt und wartet auf die Drehscheibe. (Bis hier müssen Sie mit der Lok fahren damit die Aufgabe beendet wird.)



Abb. 14b Originale Aufgabenstellung: Die P8 und ihre defekte „Schwester“ sind schon fast am Ziel mit geringer Verspätung!

## 6 GR3 (Pluspack) Aufgabe 20b „Kalizug nach Eisenach“

Das ist nun die Königsaufgabe sprich die schwierigste von allen hier besprochenen Aufgaben, den gesamten Kalizug von 1.200t nach Eisenach zu bringen. Dazu haben Sie zwei BR44. Die zweite BR44 ist mit der ersten synchronisiert. Auf dem Streckenabschnitt Unterbreizbach – Vacha bekommen Sie noch eine Schublok. Um es vorwegzunehmen die Hürde ist die Strecke Oberrohn – Ettenhausen – Marksuhl. Aber der Reihe nach, zuerst wieder der Zeitablauf:

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Unterbreizbach	10:30:00	10:34:23	Vorsichtig rückwärts rangieren, Schublok anhängen, Bei Hp1 Abfahrt.
Vacha	10:47:39	10:48:23	bei Aufforderung anhalten und Schublok abkuppeln
Dorndorf	10:55:41	Durchfahrt	Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp1
Merkers	11:58:09	Durchfahrt	
Tiefenort	11:01:56	Durchfahrt	In Richtung Leinbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,0 auf 20km/h reduzieren, <b>zweimal Achtungspiff!!</b>
Oberrohn	11:11:08	11:17:10	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 11:17:00, Hp2
Ettenhausen	11:20:48	Durchfahrt	
Marksuhl	11:24:04	Durchfahrt	
Förtha	11:27:40	Durchfahrt	<b>Vorsicht nördlich von Förtha in KM 8,5 bis KM 7,0 Tunnel Feuertüre muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!!</b>
Eisenach	11:35:28	Durchfahrt	Aufgaben Ende in Ri. Gotha/Erfurt um 11:37:09

Die folgenden Handgriffe Bremsen lösen, die Lok auf 16bar hoch heizen und rückwärts rangieren sollten nun in rascher Folge abgearbeitet werden. Zum rückwärts rangieren drücken Sie bitte **Taste 3** und zoomen auf den letzten Wagen (s.Abb15) derart, dass Sie wie ein Rangierer nach hinten sehen können. Sobald die Schublok angekuppelt hat, Richtungswender auf 60% vorwärts einstellen, warten bis der Kessel 15bar Druck erreicht hat. Wenn Sie zügig gearbeitet haben, muss die einfahrende Leerwagengarnitur, die zum Bergwerk soll, mit den beiden Taigatrommeln auf Sie warten. Sie bekommen als Erster freie Fahrt.

So bald Sie Hp1 und 15bar Kesseldruck haben geht's auch schon los. Beschleunigen Sie ruhig auf 40km/h und sanden (**X-Taste**). Gleich wenn Sie den letzten Weichen in Ri Vacha passiert haben kommt auch schon die erste harte Steigung. Bei Unterschreitung von 30km/h den Richtungswender auf 75% vorwärts und Regler Richtungswender auf -20% rückwärts einstellen und mit 4-5km/h rückwärts fahren. Sobald Sie die auf 100% stellen. Die Streckengeschwindigkeit wird jedoch nur mit dem Regler eingependelt! Dies gilt bis zum Brechpunkt der Steigung in ca. KM 21,0. Nach Passieren des Kilometers 22,0 Talfahrt bis Vacha, den Richtungswender auf 40% zurücknehmen, Sanden einstellen und von nun auf den **Wasserstand im Kessel** – die Dampfstrahlpumpen müssen aktiviert sein - und auf die Streckenhöchstgeschwindigkeit achten! Wenn Sie in den Kessel Wasser nachpumpen müssen, dann Regler auf 14% Leistung stellen, heißt aber auch, dass Sie öfters bremsen müssen.

In Vacha bremsen Sie nach Aufforderung vollständig ab und lassen die Schublok dort stehen. Nach Abhängen der Schublok den Richtungswender auf 60% vorwärts einstellen und auf 40km/h beschleunigen. Bei Erreichen von 30km/h den Richtungswender auf 40% zurücknehmen. Bei der anschließenden Fahrt bis Tiefenort kann man sich nun etwas zurücklehnen. Achten Sie auf die Geschwindigkeit und auf Ihre Werte, die sollten auf hohem Niveau bleiben, d.h. das Feuerbett soll sich nur zwischen 1.400lb und 1.500lb bewegen. Der Wasserstand im Kessel nicht unter 1.00 absacken lassen.

Bei der Durchfahrt in Tiefenort auf 20km/h reduzieren, den Richtungswender auf 60% vorwärts einstellen. **Vergessen Sie bitte nicht die Achtungspiffe vor dem ungesicherten BÜ!!**

Wenn die Lok den BÜ in voller Länge wieder blockiert zügig auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen. Bei Erreichen von 35km/h Richtungswender wieder auf 40% zurücknehmen. Während der Fahrt von Tiefenort nach Oberrohn müssen Sie nun die Maschine für den Streckenabschnitt Oberrohn – Marksuhl spätestens optimieren. Halten Sie das Feuerbett auf 1.500lb den Wasserstand im Kessel bei 1.30. Letzte Chance dazu ist die Wartezeit auf den Gegenzug (Eilzug mit P8). Bis der Gegenzug eintrifft, stellen Sie bereits den Richtungswender auf 60% vorwärts ein und lösen die Bremsen. So bald Sie Hp2 haben beschleunigen Sie den Zug zunächst auf 30km/h und anschließend bei Richtungswender 40% Vorwärts auf 80km/h. Auf dem Abschnitt Oberrohn Ettenhausen achten Sie nur darauf, dass der Dampfverbrauch die Produktionsrate nicht übersteigt. Ab Ettenhausen beschleunigen Sie auf 85km/h keine Sorge, das hat die BR44 vertragen.

Nun müssen Sie alles auf eine Karte setzen, 16bar Kesseldruck, Ausnutzung des Achterbahneffektes, 100% Hilfsbläser, Richtungswender systematisch auf 75% vorwärts erhöhen, sanden, Regler 100% das alles brauchen Sie um das Vorsignal von Marksuhl deutlich zu überfahren. Bleiben Sie auf diesem Abschnitt liegen, können Sie die Aufgabe neu starten.

Bei Ankunft in Marksuhl haben Sie nach der Räuberfahrt nur noch ca. 13bar Kesseldruck höchstens, der sich aber wieder auf 14-15bar wieder erhöhen sollte. Nehmen Sie in Marksuhl den Richtungswender auf 60% zurück, beschleunigen Sie derart auf ca.70km/h, dass der Dampfverbrauch etwas unterhalb der Produktionsrate bleibt, damit der Kesseldruck wieder steigt, denn nördlich von Marksuhl erwartet Sie die nächste Steigung, die bis ungefähr zur Blockstelle in Km 12,0 reicht. Danach geht es wieder bergab bis Bhf Förtha, den Sie mit 80km/h durchheilen. Die letzte Steigung bis zum Tunnel ist dann nur noch Formsache. Bis kurz vor dem Tunnel je nach Bedarf heizen.

**Vorsicht Tunnel. Kontrollieren Sie den Zustand der Feuertüre, sie muss mit 0% geschlossen sein.**

Bei der anschließenden Talfahrt den Richtungswender auf 40% vorwärts zurücknehmen, behalten Sie wieder **Wasserstand im Kessel**, Feuerbett und die Geschwindigkeit im Auge. Damit bringen Sie diese Tour einwandfrei nach Hause.

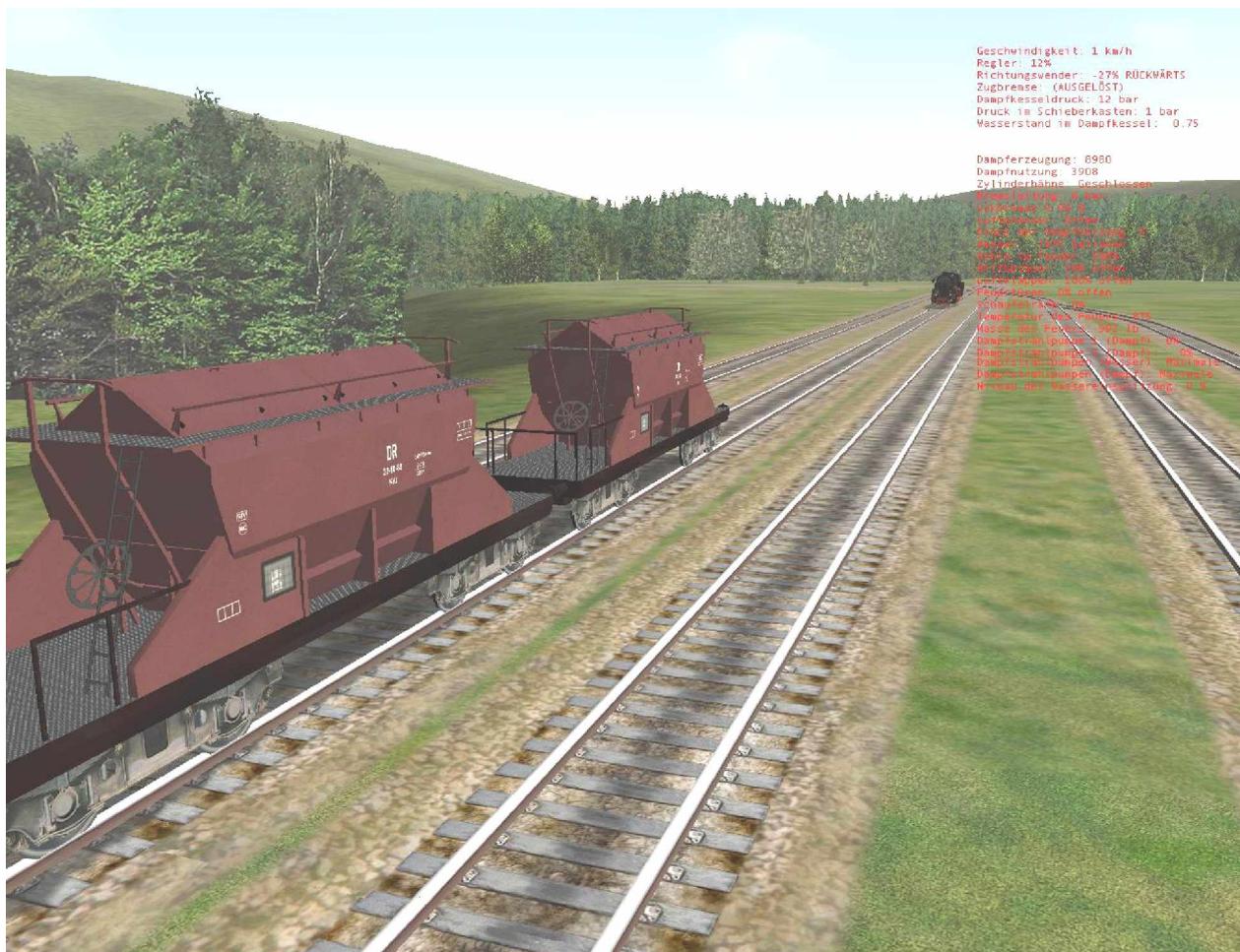


Abb15: Zum Ankuppeln der Schublok Taste 3, auf die letzten Wagen, wie oben abgebildet, zoomen („Den Rangierer platzieren“) und vorsichtig zur Lok hinter rangieren. Wer genügend Erfahrung in Selbstheizen hat, kann auf die Schublok verzichten.

Generell haben Güterzugaufgaben hohe Anforderungen an den Spieler, denn er ist in Personalunion Lokführer, Heizer und Rangierer. Somit sind diese Aufgaben für Anfänger lehrreicher, als wie die Beförderung von Reisezüge.

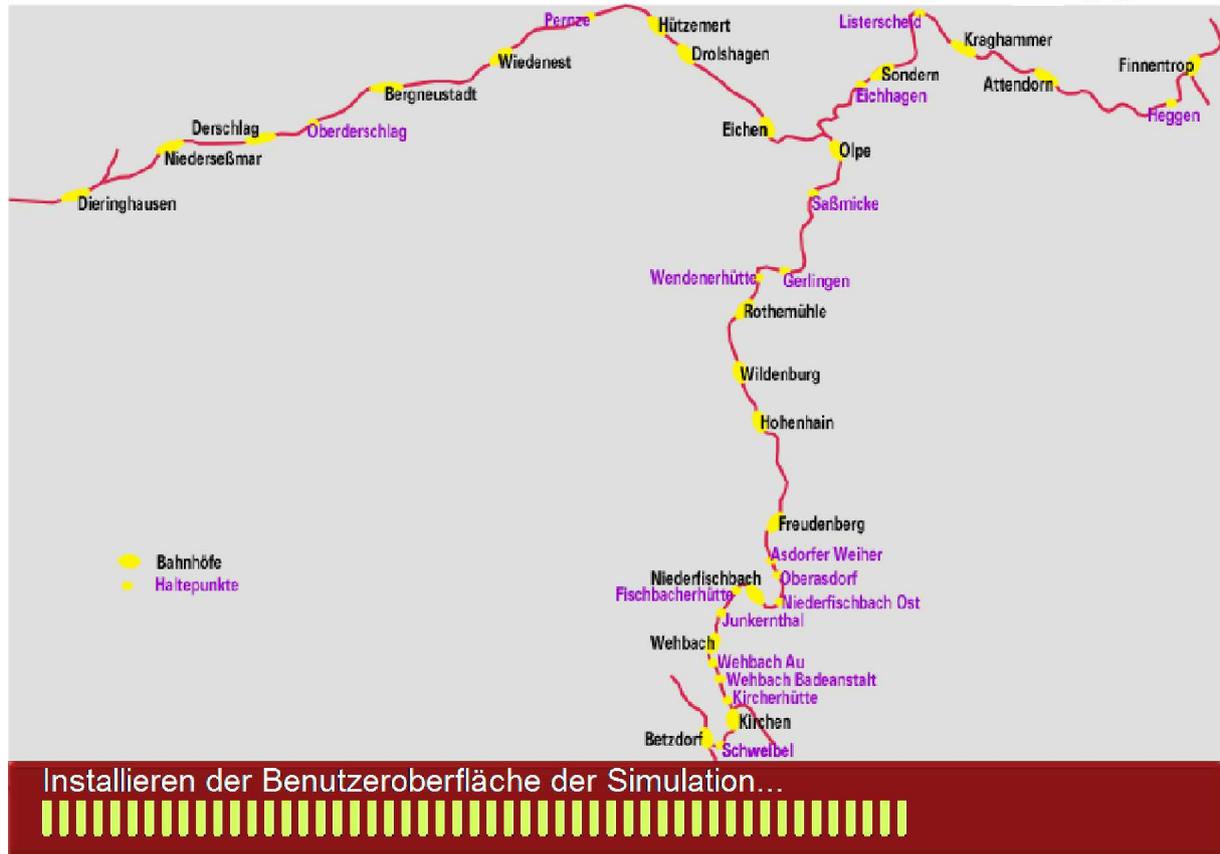
## 6. Die Aufgabenlösungen

Hier im Aufgabenteil finden Sie von allen Dampflokmissionen aus GR1, GR2, GR3 und GR4 die Zeitabläufe wieder.

### 6.1 GR1 (Pluspack) Biggetal + BR44 Aufgaben



## Streckenplan Biggetal



Karte 1 Streckennetz Biggetal

Die hier simulierten Strecken Olpe – Betzdorf, Olpe – Dieringhausen und Olpe – Finnentrop haben wie folgt dargestellt sehr schwierige Abschnitte:

**Olpe – Betzdorf:** Kircher Hütte – Wehbach – Niederrischbach  
Niederrischbach – Freudenberg – Hohenhain – Wildenburg  
Gerlingen – Rothemühle – Wildenburg

Tunnel:

Bei Hohenhain in Km 37,1 bis km 37,7.  
Strecke Freudenberg – Hohenhain  
Auf Grund der kurzen Länge nicht im Buchfahrplan erwähnt

**Dieringhausen – Olpe:** Derschlag – Bergneustadt – Wiedenest – Pernze  
Olpe – Eichen – Drolshagen – Hützemert

Tunnel:

Bei Hützemert: Wegeringhaus Tunnel: in Km 11,3 bis km 10,3 Strecke  
Hützemert – Pernze.

**Olpe – Finnentrop:** Heggen – Attendorn – Kraghammer

Tunnels verschiedener Länge am Biggestaudamm:

Bei Listerscheid: Bausenberg Tunnel in Km 13,9

In Km 15,6 bis Km 16,0. Auf Grund der Länge nicht im Buchfahrplan erwähnt

Erbscheid Tunnel in Km 16,4

Bei Sondern in Km 17,1. Auf Grund der Länge nicht im Buchfahrplan erwähnt

Bei Talfahrten sollte auf den nachfolgend aufgeführten Strecken durchgängig die Wasserzufuhr in den Kessel aktiviert sein:

Wildenburg – Olpe und Wildenburg – Betzdorf

Olpe – Finnentrop

Tunnel - Hützemert – Olpe

Tunnel – Dieringhausen.

**Andernfalls droht Wassermangel im Kessel.**

Der Hinweis auf die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Lokomotiven für vorwärts ist auf Grund der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80km/h im Personenverkehr und 60km/h im Güterverkehr hinfällig. Außer der BR50 dürfen alle anderen Schlepptender – Loks nur mit 50km/h rückwärts fahren.

Die Strecken heute:

Heute existiert nur noch die Strecke Finnentrop – Olpe und bei Kirchen der Anschluss zur Fa. Jung. Alles andere wurde leider stillgelegt.

Nachfolgend aufgeführte Aufgaben wurden bereits ausführlich behandelt:

**PP02** s. Seite 24f.

**PP04** s. Seite 30ff.

**PP17** s. Seite 28f.

## Aufgabe 10 „Dampfsonderfahrt“

Im Zuge des GR Pluspack wurde die Aufgabe geändert. Anstatt der Gölsdorf 380 mit ihrem schicken „Belle Epoque“ Zug fährt 053 097 mit Umbauwagen. Diese Lok war sehr wohl für Nebenbahnen geeignet. Nun hat man bei der Abänderung zwar Lok und Zug geändert, aber die Aufgabe leider so belassen wie sie original für die Gölsdorf 380 geschrieben war.

BR50 hatte im Biggetal keine Beschränkungen. Öffnen Sie den Aufgaben Editor und rufen Sie im Ordner Biggetal, Activities die Aufgabe 10 auf. Setzen Sie alle Hinweise und Langsamfahrstellen zurück. Den Einweisungstext überlasse ich Ihrer Phantasie. Er könnte z. B. lauten:

Kurz vor ihrem Aus 1976 im Plandienst kehrt 053 097 anlässlich einer Sonderfahrt noch einmal ins Biggetal zurück. Sie sollten zwar nur als Lotse mitfahren, aber nachdem Ihr Kollege gehört hatte, dass Sie die Lok hier im Plandienst gefahren haben, überlässt er Ihnen bereitwillig den Regler.

An der Bigge gibt es einige Fotostops, die Sie einhalten sollten, damit die Fans auch was zu fotografieren haben.“

Nun zeigen Sie Ihrem Kollegen aber auch den Fans dass eine alte Liebe nicht rostet und Sie immer noch die BR50 meisterlich fahren können.

Bedenken Sie bitte, dass Sie zwischen Eichhagen und Listerscheid wegen der Tunnels nicht heizen können. Ansonsten haben Sie mit Ihrer gut aufbereiteten BR50 keine Probleme.

Die Aufgabe beginnt in Finnentrop hinten um 11:00:00 h

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Finnentrop	11:03:30	11:04:03	
Heggen	11:06:52	Durchfahrt	
Attendorn	11:12:08	11:25:08	Reichlich Gelegenheit für Ihr „Fachpublikum“ hier zu fotografieren.
Kraghammer	11:28:33	Durchfahrt	Vorsicht nach dem Bhf ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspiff</b> . Hier sollten sie bis Listerscheid die Lok für die Tunnelstrecken aufbereiten.
Listerscheid	11:31:52	Durchfahrt	<b>Tunnels in Km 14,0 – 15,5, in km 15,6 – 16,0 und in km 16,3 – 17,4. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%</b>
Fotopunkt 1	11:36:35	11:40:19	Während Ihr „Fachpublikum“ fotografiert, sollten Sie sich um das Feuerbett noch mal kümmern. <b>Aber vergessen Sie nicht die Feuertüre wieder zu verschließen!</b>
Sondern	11:42:28	11:47:03	<b>Weiterer Tunnel in Ri Eichhagen. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Fotopunkt 2	11:48:35	11:52:19	
Eichhagen	11:53:03	Durchfahrt	
Fotopunkt 3	11:55:10	11:56:39	Aufgabende

## Aufgabe PP05 „Kieszug“

Bringen Sie den Kieszug hinter Ihnen auf dem Nebengleis nach Heggen. In Olpe müssen Sie umsetzen. Da die Lok zu groß für das Gleis Dreieck ist, müssen Sie rückwärts nach Heggen fahren. Der Zug ist schwer, achten Sie auf Ihren Kesseldruck...

Bedenken Sie bitte, dass Sie zwischen Eichhagen und Listerscheid wegen der Tunnels nicht heizen können. Ansonsten haben Sie mit Ihrer gut aufbereiteten BR50 keine Probleme.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Dieringhausen Abstellgleis	9:30:00	9:32:19	Dienstbeginn. Umsetzen zum Zug. Bei Abfahrt gesperrtes Signal mit TAB anfragen.
Dieringhausen	9:33:44	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal HP2
Niedersessmar	9:38:14	9:41:40	Signalfolge: HP1, HP2 dann HP0. Gegenzug um 9:41:38 HP2
Derschlag	9:45:32	Durchfahrt	
Oberderschlag	9:47:02	Durchfahrt	Vor dem HP ungesicherter BÜ auf 20 Km/h reduzieren. <b>Achtungspfeif</b>
Bergneustadt	9:50:37	Durchfahrt	Signalfolge HP2 dann HP1
Wiedenest	9:56:05	Durchfahrt	Signalfolge zweimal HP2
Pernze	9:58:12	Durchfahrt	<b>Vorsicht vor Hützemert Tunnel in km11,4 bis in km 10,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Hützemert	10:03:02	Durchfahrt	Signalfolge zweimal HP2  Bei der Talfahrt in Ri Olpe neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Drolshagen	10:05:10	Durchfahrt	
Eichen	10:09:03	Durchfahrt	Nach dem Bhf ungesicherter BÜ auf 20km/h reduzieren. <b>Achtungspfeif</b>
Olpe	10:13:40	10:18:01	Hier müssen Sie die Lok umsetzen. Frontkuppler
Eichhagen	10:22:39	Durchfahrt	Von hier bis Listerscheid Tunnels in unterschiedlicher Länge. <b>Feuertür muss mit 0% verschlossen sein.</b>
Sondern	10:23:59	Durchfahrt	<b>Tunnels in Km 17,3 – 16,4, in km 16,0 – 15,3 und in km 15,5 – 14,0. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Listerscheid	10:28:01	Durchfahrt	
Kraghammer	10:30:45	Durchfahrt	Vor dem Bhf. ungesicherter BÜ auf 20km/h <b>Achtungspfeif</b>
Attendorn	10:34:31	Durchfahrt	Signalfolge zweimal Hp2
Heggen	10:40:03	Durchfahrt	Wendepfeil abfahren
Heggen Industriegebiet	10:43:30	10:44:23	Güterzug abgestellt. Zum Abstellen des Güterzuges, den Güterzug so lange auseinander kuppeln wie bis die Lok sichtbar wird. Beim ersten Wagen an der Lok Handbremsen anziehen, mit der Lok leicht rückwärts fahren, abkuppeln, die Waggonen bleiben stehen. Signalfolge Sh1, dann Hp0 (unsichtbar) sofort TAB Taste drücken!
Finnentrop BW	10:54:25		Dienstschluss

### Aufgabe PP08 „Hilfestellung“

Ein Schienenbus ist bei Hohenhain mit einem Defekt liegen geblieben. Leider ist nur die BR38 die einzig verfügbare Lok. Sie müssen rückwärts zum Schienenbus. Drehen Sie also vorher und bringen Sie den Zug nach Olpe Gleis1.

Vorsicht bei diesen Wetterverhältnissen hat die BR38 kaum Reibung, auf Neudeutsch: kaum Grip! Bei der Rückwärtsfahrt bitte die Begrenzung der BR38 von 50km/h beachten. Beachten Sie, dass von Olpe bis Wildenburg die Wasserzufuhr in den Kessel aktiviert sein muss, da der Kessel talwärts geneigt ist!

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Olpe BW		15:00:00	Dienstbeginn
Olpe	15:01:05	15:04:19	Gegenzug, HP2 um 15:04:10. Die Lok behutsam im Wendedreieck drehen
Sassmicke	15:12:07	Durchfahrt	
Gerlingen	15:14:37	Durchfahrt	
Wendener Hütte	15:16:07	Durchfahrt	
Rothemühle	15:17:23	Durchfahrt	Signalfolge HP2 dann HP1
Wildenburg	15:21:05	Durchfahrt	Beide gesperrte Signale mit TAB anfragen.
KM 36,7	15:24:35	15:25:00	Sehr vorsichtig dem havarierten Schienenbus nähern. Bitte denken Sie daran, dass die Lok kaum Grip hat. Ankuppeln und in Ri. Olpe zurückfahren. Nach dem Ankuppeln Richtungswender auf 40% vorwärts und zügig auf 45km/h mindestens beschleunigen. Erst wenn die Geschwindigkeit wieder weniger als 25km/h beträgt den Richtungswender kurzfristig auf 50% Vorwärts erhöhen. <b>Achten Sie bis Wildenburg extrem darauf, dass die Treibachsen nicht schleudern!</b>
Wildenburg	15:28:59	Durchfahrt	Bei der Talfahrt in Ri Olpe neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Rothemühle	15:31:36	Durchfahrt	
Wendener Hütte	15:32:33	Durchfahrt	
Gerlingen	15:33:46	Durchfahrt	
Sassmicke	15:35:31	Durchfahrt	
Olpe	15:38:52	15:39:13	Aufgabende.

## Aufgabe PP10 „Mistwetter“

Das Wetter ist alles andere als angenehm, aber trotzdem muss der Güterzug vom Abstellgleis 1 nach Bergneustadt zur Spedition Danzas.

Denken Sie bitte daran, dass die BR38 bei diesen Witterungsverhältnissen kaum Grip hat. Es ist daher nahezu durchgängig zu sanden.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Olpe BW		9:30:00	Dienstbeginn, <b>Lokführerpflicht:</b> Bekohlung, Anschließend Lok im Wendedreieck drehen. Alle Wendepfeile sauber abfahren. Signalfolge SH1, Hp2, Hp2, Sh1
Olpe Gbf	9:41:55	9:42:00	Container Wagen angekuppelt, Wendepfeile abfahren. Bei wanderndem Wendepfeil Aufgabe neu starten. Signalfolge: zweimal Sh1, Hp2
Eichen	9:48:00	Durchfahrt	Vorsicht vor dem Bahnhof ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Drolshagen	9:52:07	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal HP2
Hützemert	9:54:17	Durchfahrt	<b>Vorsicht! Hinter Hützemert Tunnel in km 10,4 – km 11,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Pernze	9:58:35	Durchfahrt	
Wiedenest	10:00:09	Durchfahrt	
Bergneustadt	10:04:40	10:06:36	Container Wagen abgekuppelt Signalfolge HP2, Sh1 und Hp2
Oberderschlag Tanklager	10:12:10	10:12:20	Kesselwagen angekuppelt Signalfolge Sh1. Beschleunigen Sie aber auf Streckengeschwindigkeit, sobald der letzte Wagen den Gleisanschluss verlassen hat.
Oberderschlag	10:13:50	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Derschlag	10:15:20	Durchfahrt	
Niedersessmar	10:19:20	Durchfahrt	
Dieringhausen	10:23:33	10:23:40	Kesselwagen abgestellt
Dieringhausen BW		10:25:54	Lok im BW abgestellt, Aufgabenende

## Aufgabe PP11 „Tankzug“

Auf dem Abstellgleis 2 steht ein Tankzug der nach Olpe muss. Dort müssen die Waggon auf Abstellgleis 1 abgestellt werden.

Diese Aufgabe ist für eine sehr gut geheizte BR50 kein Problem!

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Besonderheiten
Betzdorf BW		16:00:00	Dienstbeginn. Wendepfeile sauber abfahren. Rüberfahren zum Zug. Gesperre Signale mit TAB anfragen. Nicht das Signal aus der Gegenrichtung überfahren.
Betzdorf Gbf	16:08:55	16:09:23	Ansetzen an den Zug, HP2 um 16:08:21
Schwelbel	16:10:48	Durchfahrt	Falschfahrt bis Schwelbel Hp2
Kirchen	16:12:06	Durchfahrt	
Kircherhütte	16:14:06	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach Badeanstalt	16:15:44	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach Au	16:16:50	Durchfahrt	
Wehbach	16:17:37	Durchfahrt	Signalfolge: Zweimal HP2
Junkerthal	16:19:40	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Fischbacher Hütte	16:20:50	Durchfahrt	
Niederfischbach	16:22:50	16:25:54	Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp0 Gegenzug Hp1 um 16:25:52
Niederfischbach Ost	16:27:54	Durchfahrt	
Oberasdorf	16:29:34	Durchfahrt	
Asdorfer Weiher	16:30:00	Durchfahrt	
Freudenberg	16:31:47	Durchfahrt	Einfahrt Hp1 Ausfahrt Hp2
Hohenhain	16:37:33	Durchfahrt	<b>Vorsicht: vor Hohenhain Tunnel in Km 38,0 bis in km 37,7. Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Hier Anlauf nehmen für die Steigung nach Wildenburg mit ca. 65 - 70 km/h
Wildenburg	16:40:17	16:43:32	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug Hp1 um 16:43:18. Bei der Talfahrt in Ri Olpe neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Rothemühle	16:47:19	16:49:00	Signalfolge: Hp2, Hp0 Gegenzug Hp1 um 16:48:53
Wendener Hütte	16:50:40	Durchfahrt	
Gerlingen	16:52:31	Durchfahrt	
Sassmicke	16:54:32	Durchfahrt	
Olpe Gbf	17:02:07	17:03:01	Einfahrt HP2, dann SH1 Tankzug abgekuppelt um 17:02:58, Rüberfahren zum Ausweichgleis. Wendepfeile sauber abfahren
Olpe Ausweichgleis	17:08:53	17:09:04	Angekuppelt 17:08:54, Signalfolge Sh1, dann Hp1
Eichen	17:13:24	Durchfahrt	Vorsicht vor dem Bahnhof ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Drolshagen	17:17:17	Durchfahrt	Einfahrt und Ausfahrt HP2
Hützemert	17:19:46	Durchfahrt	<b>Vorsicht! Hinter Hützemert Tunnel in Km 10,5 bis in km 11,4. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri Dieringhausen neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten
Pernze	17:23:56	Durchfahrt	
Wiedenest	17:25:25	17:26:59	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 17:26:57
Bergneustadt	17:32:00	17:33:31	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 17:33:13
Oberderschlag	17:37:22	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>

Derschlag	17:38:25	Durchfahrt	
Niedersessmar	17:42:20	17:42:25	Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp2, Abgekuppelt 17:42:22. Leerfahrt nach Dieringhausen
Dieringhausen Bhf	17:46:10	Durchfahrt	
Dieringhausen BW	17:48:37		Lokomotive im Schuppen abgestellt

## Aufgabe PP15 „Ersatzmaschine“

Leider ist eine Lok ausgefallen, deshalb müssen Sie heute ausnahmsweise mit einer 50er den Personenzug fahren. Versuchen Sie trotzdem den Fahrplan einzuhalten, der eigentlich für eine 211 berechnet wurde.

Bei den Haltepunkten bis Wildenburg zuerst sanden, den Regler aufmachen und dann die Bremsen lösen. Bei allen Haltepunkten mit der Lok über das H- Schild hinausziehen. Ausnahme Listerscheid und Heggen hier vor dem Signal halten. Ansonsten legen Sie bitte stramme Fahrweise an den Tag.

Es wäre sehr nett, wenn Ihre Fahrgäste zu mindestens in den ersten drei Wagen nicht frieren müssen. Mit der **Taste U** die Dampfheizung aktivieren.

Die Soll Zeiten (blau) sind für Ihre wiederum sehr gut geheizte BR053 097 kein Problem.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Betzdorf	15:00:01	15:00:58	Aufgabenbeginn, Keine <b>Lokführerplichten</b>
Schwelbel	15:02:31 15:02:13	15:03:18	
Kirchen	15:05:53 15:05:15	15:09:42	Signalfolge: Hp1, Hp0 Gegenzug Hp1 um 15:09:41
Kircherhütte	15:09:37 15:12:04	15:12:35	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach Badeanstalt	15:12:49 15:14:22	15:15:29	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff.</b>
Wehbach Au	15:15:42 15:16:48	15:17:26	
Wehbach	15:18:16 15:18:38	15:19:18	Signalfolge: Zweimal Hp2
Junkerthal	15:22:01 15:21:39	15:22:29	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Fischbacher Hütte	15:24:42 15:24:00	15:25:16	
Niederfischbach	15:28:07 15:27:36	15:28:49	
Niederfischbach Ost	15:32:13 15:30:49	15:32:40	
Oberasdorf	15:36:13 15:35:08	15:36:40	
Asdorfer Weiher	15:38:52 15:38:16	15:39:17	
Freudenberg	15:42:09 15:41:33	15:43:51	
Hohenhain	15:51:44 15:49:08	15:52:09	<b>Vorsicht: vor Hohenhain Tunnel in Km 38,0 bis in km 37,7. Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Wildenburg	15:56:30 15:54:29	15:56:57	Bei der Talfahrt in Ri Olpe neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Rothemühle	16:02:43 16:00:49	16:03:35	Signalfolge Hp2 dann Hp1
Wendener Hütte	16:06:16 16:05:38	16:06:49	
Gerlingen	16:10:07 16:09:03	16:10:58	
Sassmicke	16:15:03 16:13:49	16:15:42	
Olpe	16:22:11 16:19:41	16:22:39	Bereiten Sie hier die Lok so auf, dass Sie bis Listerscheid so gut wie nicht mehr heizen müssen! Signalfolge: Zweimal Hp2
Eichhagen	16:29:01 16:27:35	16:29:22	Von hier bis Listerscheid Tunnels in unterschiedlicher Länge. <b>Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>

Sondern	16:31:43 16:31:35	16:32:36	Signalfolge zweimal Hp2. <b>Tunnels in Km 17,3 – 16,4, in km 16,0 – 15,3 und in km 15,5 – 14,0. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Listerscheid	16:39:13 16:37:15	16:39:36	
Kraghammer	16:43:47 16:42:43	16:44:00	Vorsicht vor dem Bahnhof ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeif</b> Signalfolge: Hp2 dann Hp0 Gegenzug Hp1 um 16:43:07
Attendorn	16:49:46 16:47:38	16:50:13	
Heggen	16:59:20 16:55:34	16:59:41	
Finnentrop	17:03:44 17:02:19	17:02:40	

## Aufgabe PP16 „Kabel abholen“

Holen Sie ein paar Kabel ab!

Diese Aufgabe simuliert eine typische Kurzübergabe im Biggetal.

Bei der gesamten Fahrt in Ri Betzdorf neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die **Wasserszufuhr in den Kessel** achten!

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Freudenberg	14:00:00	14:02:32	Vorsicht beim Rückwärtsfahren , sofort beim Anfahren die TAB Taste drücken. Dann Hp0 Gegenzug Hp2 um 14:02:31
Asdorfer Weiher	14:04:24	Durchfahrt	
Oberasdorf	14:04:52	Durchfahrt	Den Wendepfeil bei Kabel Semmel sauber abfahren
Kabel Semmel	14:09:22	14:12:55	Nehmen Sie zum Rangieren die F8 Taste (Weichen stellen) hinzu, um zu den Waggonen zu gelangen. Machen Sie nach dem Ansetzen mit dem Lagermeister von Kabel Semmel einen kleinen Plausch über das besch... Wetter, wie bis Sie den Gegenzug um 14:12:54 hören und sehen. Dann in Ri. Strecke zurücksetzen. Alle Wendepfeile sauber abfahren. Sh1. Nach Verlassen des Gleisanschlusses auf Streckengeschwindigkeit (60km/h) beschleunigen.
Niederfischbach Ost	14:16:06	Durchfahrt	
Niederfischbach	14:17:23	Durchfahrt	Signalfolge: Einfahrt Hp2 Ausfahrt Hp1
Fischbacher Hütte	14:19:12	Durchfahrt	
Junkernthal	14:20:40	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach	14:22:09	Durchfahrt	
Wehbach Au	14:22:43	Durchfahrt	
Wehbach Badeanstalt	14:23:48	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Kircher Hütte	14:25:07	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Kirchen	14:26:45	Durchfahrt	
Schwelbel	14:27:46	Durchfahrt	
Betzdorf Gbf	14:29:30	14:29:35	Zug abgekuppelt; Signalfolge Hp2, Hp2 dann Hp0 gesperrtes Signal mit TAB anfragen. Wendepfeile sauber abfahren
Betzdorf BW	14:33:26		Aufgabe beendet

## Aufgabe PP19 „Bummelzug“

Ein Bummelzug von Dieringhausen nach Olpe.

Der Fahrplan ist für die gut geheizte BR38 kein Thema, aber zwei La Abschnitte verhindern, dass Sie in Bergneustadt und Eichen pünktlich sind.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Dieringhausen	16:00:16	16:03:39	Aufgabenbeginn am Bahnsteig. Hp2
Niedersessmar	16:07:36	16:08:49	Signalfolge Hp2, Hp1, Hp1
Derschlag	16:12:43	16:14:17	Signalfolge zweimal Hp2
Oberderschlag	16:16:13	16:17:17	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Bergneustadt	16:22:23	16:22:51	Baustelle in km 21,0 vor dem Einfahrsignal. Auf 20km/h reduzieren.
Wiedenest	16:28:36	16:29:41	Hp2 , dann Hp0 Gegenzug um 16:28:30 dann Hp2
Pernze	16:32:01	16:33:28	
Hützemert	16:39:09	16:40:05	<b>Vorsicht! Vor Hützemert Tunnel in Km 11,4 bis in km 10,4. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%! Signalfolge zweimal Hp2.</b>  Bei der Talfahrt in Ri Olpe neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Drolshagen	16:42:33	16:43:58	Signalfolge Hp1, dann Hp0 Gegenzug um 16:42:49 dann Hp1 Baustelle in km 6,5 zwischen Drolshagen und Eichen. Auf 20km/h reduzieren.
Eichen	16:50:01	16:50:27	Vorsicht nach dem Bhf ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Olpe	16:55:04	16:55:27	Aufgabende

## Aufgabe PP20 „Abholung“

Holen Sie in Attendorn einen Zug ab.

Vorsicht dieser Zug (15 Waggons) hat es in sich. Die BR053 muss wiederum sehr gut geheizt sein. Denken Sie bitte daran, dass Sie zwischen Listerscheid und Eichhagen nicht heizen können.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Finnentrop BW		8:00:00	Dienstbeginn Sh1. Leerfahrt bis Attendorn
Heggen	8:03:33	Durchfahrt	
Attendorn	8:07:11	8:11:35	SignalfolgeHp2, Hp2; Wendepfeil sauber abfahren. Ansetzen an den Zug; Signalfolge Hp2; Hp2
Kraghammer	8:16:01	Durchfahrt	Vorsicht nach dem Bhf ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b> . Hier sollten sie bis Listerscheid die Lok für die Tunnelstrecken aufbereiten.
Listerscheid	8:19:13	Durchfahrt	<b>Tunnels in Km 14,0 – 15,5 in km 15,6 – 16,0 und in km 16,4 – 17,3. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Sondern	8:23:00	Durchfahrt	<b>Weiterer Tunnel in Ri Eichhagen. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Eichhagen	8:24:12	Durchfahrt	
Olpe Ausweichgleis	8:28:41	8:28:45	Signalfolge: Hp2, dannSh1; Zug abgestellt in Ri Olpe BW weiterfahren. <b>Nicht das gesperrte Signal in Ri Betzdorf überfahren.</b>
Olpe BW	8:31:30		Aufgabende

## Aufgabe PP22 „Eilige Sache“

Sie stehen gerade mit Ihrem NV in Derschlag. Der Bahnhofvorsteher hat Ihnen gerade mitgeteilt, dass Sie unbedingt die beiden Güterwagen vom Schuppen hoch nach Wiedenest mitnehmen müssen. Die kommen dort zu Getränke Golz. Lassen Sie die Personenwagen hier stehen und holen Sie die Güterwagen ab.

Heizen Sie während des Rangiermanövers die Lok auf. Ansonsten dürfte die Aufgabe keine Schwierigkeiten bereiten. Führen Sie die Rangiermanöver zügig durch. **Achten Sie in Derschlag auf den ungesicherten BÜ!** Diesen müssen Sie viermal passieren. Vergessen Sie jeweils nicht den Achtungspfeiff pro Überquerung.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Derschlag Bahnsteig	16:30:00	16:30:15	Personenwagen abkuppeln und Wendepfeil abfahren. Gesperrte Signale mit TAB anfragen! <b>Vorsicht in Ri Werkstatt ungesicherter BÜ. Achtungspfeiff!</b> Wendepfeil abfahren. Zurücksetzen zum Abstellgleis, dabei auf den v.e. BÜ wieder aufpassen. Abermals <b>Achtungspfeiff!</b>
Derschlag Güterschuppen	16:33:12	16:33:28	Ansetzen an die Wagons. Sh1. Wendepfeil abfahren. Vor Passieren des ungesicherten BÜ wieder <b>Achtungspfeiff</b> . Dieser ist auch erforderlich beim Zurücksetzen zu den Personenwagen. Gesperrtes Signal mit TAB anfragen.
Derschlag Bahnsteig	16:36:33	16:37:03	Personenwagen angekuppelt HP2
Oberderschlag	16:38:50	16:39:37	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Bergneustadt	16:44:08	16:44:36	Signalfolge Hp2 dann Hp1
Wiedenest	16:50:05	16:50:26	Kuppeln Sie die Donnerbüchsen ab und rangieren mit den Güterwagen zu Golz
Getränke Golz	16:53:02	16:53:15	Güterwagen abkuppeln zu den Personenwagen umsetzen. Gesperrte Einfahrtssignal mit TAB anfragen.
Wiedenest	16:56:20	16:57:54	Donnerbüchsen wieder angekuppelt. Aufgabenende kurz vor Pernze.

### Aufgabe W07-01 „Güterzug“

Oben auf dem Aufstellgleis steht ein Güterzug, der nach Olpe muss. Es könnte an den Bergen etwas anstrengend werden.

Die Berge sind aber für Ihre gut geheizte BR 44 1290 kein Problem. Beim Start die Lokbremse mit **Taste – Ü** lösen.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Dieringhausen BW		10:00:00	<b>Lokführerplichten:</b> Bekohlung. Nach der Bekohlung den Wendepfeil abfahren, zum Zug oben vorfahren Signalfolge Sh1, Hp2 und beschränkte Weiterfahrt
Dieringhausen Aufstellgleis	10:08:26	10:10:27	Ansetzen an den Zug; Zugfolge: Zuerst ein Güterzug auf der Hauptbahn, dann Güterzug nach Olpe (Sie). Wenn der Güterzug durch ist, langsam auf das gesperrte Signal zu fahren Hp2
Niedersessmar	10:13:50	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, dann zweimal Hp2
Derschlag	10:18:20	10:25:37	Signalfolge Hp2; Hp0 Gegenzug um 10:25:18 Hp2
Oberderschlag	10:27:30	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Bergneustadt	10:30:59	Durchfahrt	Signalfolge Hp2 Hp1
Wiedenest	10:35:48	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Hp2
Pernze	10:37:42	Durchfahrt	
Hützemert	10:42:30	Durchfahrt	<b>Vorsicht! Vor Hützemert Tunnel in Km 11,4 bis in km 10,4. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%! Signalfolge zweimal Hp2</b> Bei der Talfahrt in Ri Olpe neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Drolshagen	10:44:18	Durchfahrt	
Eichen	10:48:03	Durchfahrt	Vorsicht nach dem Bhf ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Olpe	10:52:38	10:53:07	Zug abgekuppelt, Vorsicht: Nicht das Ausfahrtsignal in Ri Betzdorf überfahren! Falls Wendepfeil nicht funktioniert, Weiche in Ri BW notfalls von Hand stellen (Shift +G)
Olpe BW		10:54:09	Aufgabende

## Aufgabe W07-02 „Sonderzug“

Sie übernehmen in Finnentrop einen Sonderzug nach Sondern. Lassen Sie ihn dort stehen und erwarten Sie weitere Anweisungen.

Es wäre sehr nett, wenn Ihre Fahrgäste nicht frieren müssen. Mit der **Taste –U** die Dampfheizung aktivieren. In Sondern können Sie diese wieder mit Tasten **Shift + U** deaktivieren. Lösen Sie bei Abfahrt in Finnentrop BW die Lokbremse mit der **Taste – Ü**. Denken Sie bitte daran, dass Sie zwischen Listerscheid und Eichhagen nicht heizen können! Ansonsten viel Spaß mit der BR 44 100 Öl.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Finnentrop BW		15:00:00	Dienstbeginn; Keine Lokführerplichten; Sh1, Wendepfeil abfahren
Finnentrop	15:03:40	15:03:45	Ansetzen an den Zug und sofort abfahren
Heggen	15:05:52	Durchfahrt	
Attendorn	15:10:44	15:11:55	Hp1, Hp0 Gegenzug um 15:11:50, Hp2
Kraghammer	15:15:51	15:19:25	Vorsicht nach dem Bhf ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b> . Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 15:19:17 Hier sollten sie bis Listerscheid die Lok für die Tunnelstrecken aufbereiten.
Listerscheid	15:21:45	Durchfahrt	<b>Tunnels in Km 17,3 – 16,4, in km 16,0 – 15,3 und in km 15,5 – 14,0. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Sondern	15:25:27	15:26:56	Den Sonderzug hier abkuppeln. <b>Weiterer Tunnel in Ri Eichhagen. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Eichhagen	15:28:11	Durchfahrt	
Olpe Gbf	15:32:11	15:33:08	Hp2, Wendepfeil abfahren, Güterzug ankuppeln, Sh1, zweimal Hp2
Sassmicke	15:37:33	Durchfahrt	
Gerlingen	15:39:35	Durchfahrt	
Wendener Hütte	15:41:15	Durchfahrt	
Rothemühle	15:42:20	Durchfahrt	
Wildenburg	15:45:35	Durchfahrt	Bei der Talfahrt in Ri Betzdorf neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Hohenhain	15:47:53	Durchfahrt	<b>Vorsicht: hinter Hohenhain Tunnel in Km 37,7 bis in km 38,0. Feuertür muss mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Freudenberg	15:52:32	Durchfahrt	Signalfolge: Hp1 dann Hp2
Asdorfer Weiher	15:54:00	Durchfahrt	
Oberasdorf	15:54:43	Durchfahrt	
Niederfischbach Ost	15:56:21	Durchfahrt	
Niederfischbach	15:58:15	Durchfahrt	
Fischbacher Hütte	15:59:31	Durchfahrt	
Junkernthal	16:00:39	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Wehbach	16:02:19	Durchfahrt	
Wehbach Au	16:02:50	Durchfahrt	
Wehbach Badeanstalt	16:03:50	Durchfahrt	Vorsicht vor dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Kircher Hütte	16:05:15	Durchfahrt	Vorsicht nach dem HP ungesicherter BÜ mit 20km/h <b>Achtungspfeiff</b>
Kirchen	16:06:43	Durchfahrt	
Schwelbel	16:07:53	Durchfahrt	
Betzdorf Gbf	16:10:21	16:12:19	Die Waggons beim Spediteur vorfahren; Aufgabenende

## 6.2 GR2 (Pluspack) Rollbahn + BR44 Aufgaben



Streckennetzkarte 2 „Die Rollbahn“

Die Rollbahn von (Hamburg) – Bremen – Diepholz – Osnabrück – Münster – (Wanne Eickel) stellt einer der wichtigsten Zu- und Abfuhrstrecken zu den beiden bedeutenden Seehäfen in den Westen Deutschlands insbesondere ins Ruhrgebiet dar. Auf Grund ihrer Blockdichte und der Elektrifizierung ist auf der Strecke derart viel Verkehr geboten, dass sie sich den Spitznamen „Rollbahn“ eingehandelt hatte.

Die Steigungen insbesondere über das Wiehengebirge (Osnabrück – Vehrte – Osterkappeln – Bohmte) sind für gut geheizte Dampflokomotiven kein Thema. Sie sollten bei allen Aufgaben zügig unterwegs sein.

Es gibt einen Tunnel bei Lengerich, der auf Grund seiner geringen Länge nicht im Buchfahrplan erwähnt ist.

Die Dienstbahnhöfe Ems, Ringel etc. werden nur dann erwähnt, wenn es etwas von ihnen zu berichten gibt.

Beachten Sie bitte aber die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Dampflok.

Baureihe	Vorwärts	Rückwärts
BR01.10	140km/h	50km/h
BR38	100km/h	50km/h
BR44	80km/h	50km/h
BR50	80km/h	80km/h

## F-Züge

In der Simulation werden Sie auch **F-Züge** fahren. Diese Züge bestanden i.d.R. aus drei bis vier blaue 1. Klasse Wagen und einem Speisewagen. Sie wurden nach dem Krieg vornehmlich aus C35 bzw. Schürzenwagen gebildet. Als mitte der 50er Jahre die ersten moderneren Reisezugwagen kamen wurden die Vorkriegswagen aus diesem hochwertigen Verkehr systematisch verdrängt. Die F-Züge ihrerseits wurden ab ca. mitte der 60er Jahre von den binnen TEE Zügen mit Zustimmung der TEE Kommission vollständig ersetzt. Die bekanntesten F- Züge waren „Blauer Enzian“ München – Hamburg. Das Zugpaar wurde mit Henschel – Wegmann Zug und einem Gegenzug mit Kanzelwagen gefahren. „Münchener Kindl“ München – Frankfurt am Main. Er wurde mit dem Vorkriegs Elektrotriebwagen gefahren (ET11). Die „Rheinblitz“ Gruppe wurde aus verschiedenen Vorkriegs SVT gebildet. Aus diesem strikten Klassenschema nur 1. Klasse bzw. bis 1956 2. Klasse wich der erste Nachkriegs Rheingold ab.



Abb.16 Der Meister auf der 01.10 mit F33 „Gambrinus“ aus München nach Kiel bereitet sich hier in Osnabrück auf den Anstieg ins Wiehengebirge vor.

### **Aufgabe 32 „Nahverkehr Bremen – Osnabrück“**

Sie fahren mit einer alten P8 den Nahverkehrszug von Bremen nach Osnabrück. ACHTUNG! Mit diesen Waggons dürfen Sie nur 90 km/h fahren.

Letzterer Satz ist ernst zu nehmen, denn bei **95km/h** bekommen Sie einen Geschwindigkeitshinweis und bei **98km/h** wird die Aufgabe mit „Aufgabe erfolglos beendet“ abgebrochen.

Achten Sie auf Ihren Wasserverbrauch. Der Wasservorrat war in dem Preußischen Ursprungstender nicht allzu üppig! Bedenken Sie bitte, dass Sie 130km fahren müssen und dafür 2:44h unterwegs sind

Ansonsten haben Sie mit der Aufgabe keine Schwierigkeiten. Wenn Sie stramme Fahrweise an den Tag legen, haben Sie in den Bahnhöfen durchschnittlich drei Minuten Wartezeit.

<b>Bahnhof/ Dienststelle</b>	<b>Ankunft</b>	<b>Abfahrt</b>	<b>Ereignis</b>
Bremen Hbf	7:00:00	7:01:05	
Bremen Hemelingen	7:09:45	7:10:19	
Dreye	7:13:54	7:15:11	
Kirchweyhe	7:18:44	7:20:27	
Barrien	7:25:22	7:28:02	
Syke	7:31:55	7:32:28	Eisg Hp2, Asig Hp2
Gr. Bramstedt	7:37:18	7:39:05	
Bassum	7:43:10	7:45:15	
Twistringen	7:51:51	7:57:29	
Drentwede	8:03:53	8:08:15	
Barnstorf	8:13:14	8:16:00	
Drebber	8:21:52	8:24:50	
Diepholz	8:30:57	8:35:05	Eisg Hp1, Asig Hp2
Lembruch	8:44:21	8:50:38	Eisg Hp2, Asig Hp2
Lemförde	8:55:15	8:58:25	
Bohmte	9:07:25	9:12:44	Eisg Hp2, Asig Hp2
Osterkappeln	9:20:27	9:24:19	
Vehrte	9:30:24	9:32:57	Eisg Hp1, Asig Hp2
Osnabrück Hbf	9:43:09		Aufgabenende

## Aufgabe PP02 „F- Zug 33“ („Gambrinus“)

Es sollte eigentlich keine großen Probleme geben. Denken Sie sich die Aufgabe vor der Elektrifizierung.

Befördern Sie den Zug bitte pünktlich, denn Ihre Fahrgäste haben für diesen Zug Zuschlag bezahlt! Sie haben mit diesem Zug auch keine Schwierigkeiten, auch wenn er vorbildwidrig ist.

In Km 196,0 gibt es eine Langsamfahrstelle: auf 20 km/h reduzieren.

Die BR 01.10 ist für 140km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Osnabrück Hbf	17:21:01	17:23:04	Hp2, Achten Sie auf den letzten Wagen, der muss die Diagonalverbindung verlassen haben, dann können Sie auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen
Vehrte	17:32:02	Durchfahrt	
Osterkappeln	17:35:44	Durchfahrt	
Bohmte	17:39:57	Durchfahrt	
Lemförde	17:44:34	Durchfahrt	
Lembruch	17:47:01	Durchfahrt	
Diepholz	17:52:09	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, Hp2, Hp1 Achten Sie auf den letzten Wagen, der muss die Diagonalverbindung verlassen haben, dann können Sie auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen
Drebber	17:57:50	Durchfahrt	
Barnstorf	18:00:39	Durchfahrt	
Drentwede	18:07:37	Durchfahrt	
Twistringen	18:11:17	Durchfahrt	
Bassum	18:14:37	Durchfahrt	
Groß Bramstedt	18:16:16	Durchfahrt	
Barrien	18:15:58	Durchfahrt	
Syke	18:18:30	Durchfahrt	
Kirchweye	18:22:09	Durchfahrt	
Dreye	18:23:53	Durchfahrt	
Bremen Hemelingen	18:25:26	Durchfahrt	
Bremen Hbf	18:31:18	18:31:57	Signalfolge Zweimal Hp2; Aufgabenende



Abb17: Hier hat der Meister auf der 01.10 mit dem vorbildgerechten F33 „Gambrinus“ den Anstieg ins Wiehengebirge fast absolviert. Den WR4üge39 (Freeware) gibt es leider nur in „Mitropa“ Texturen der DRG.

## PP05 „Ohne Strom“

Auf der Strecke Münster - Osnabrück ist der Strom nach einem Sturmschaden ausgefallen. Nun müssen Sie wieder ran. Holen Sie den Zug auf Gleis 4 ab und bringen Sie ihn nach Osnabrück.

Der Stationsmonitor F10 ist leider bei dieser Aufgabe fehlerhaft. Wenn Sie das Patch installiert haben, dann müsste er wieder funktionieren.

Vermeiden Sie mit BR01.10 bei dieser Witterung bruske Fahrmanöver. Denken Sie bitte an die Höchstgeschwindigkeit von 140km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Münster BW		11:00:00	Wendepfeile abfahren, gesperrte Signale in Ri Sudmühle nicht überfahren
Münster Hbf	11:06:33	11:07:41	Zug ankuppeln und abfahren, sofern Return Taste nicht funktioniert, Hp2. Vergewissern Sie sich beim beschleunigen, dass der letzte Wagen die Diagonalverbindung verlassen hat. Die Lok nun vorsichtig beschleunigen
Sudmühle	11:13:44	Durchfahrt	
Westbevern	11:16:21	Durchfahrt	
Brock – Ostbevern	11:19:28	Durchfahrt	
Kattenvenne	11:22:03	Durchfahrt	
Lengerich	11:25:31	Durchfahrt	<b>Vorsicht hinter Lengerich Tunnel. Die Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Natrup Hagen	11:28:10	Durchfahrt	
Hasbergen	11:31:06	Durchfahrt	
Osnabrück Hbf	11:37:08	11:38:45	Zuerst Verkehrshalt, dann Lok aufräumen
Osnabrück BW		11:48:30	Aufgabende

## PP08 „Weihnachtszug“

Im Moment steht der historische Coca-Cola Weihnachtszug in Münster an Bahnsteig 3. Bringen Sie ihn zur nächsten Station nach Lengerich.

Beachten Sie bitte die  $V_{\max}$  der BR50 von 80km/h!

<b>Bahnhof/ Dienststelle</b>	<b>Ankunft</b>	<b>Abfahrt</b>	<b>Ereignis</b>
Münster BW		16:00:00	Sh1 Hp0 Zug um 16:02:00, Hp2 Wendepfeil abfahren, gesperrte Signale in Ri Sudmühle nicht überfahren
Münster Hbf	16:06:59	16:07:23	An den Zug angesetzt. Zugfolge: Zuerst TEE um 16:07:00, dann Coca Cola Weihnachtszug (Sie)
Sudmühle	16:13:00	Durchfahrt	
Westbevern	16:17:02	Durchfahrt	
Brock – Ostbevern	16:22:49	Durchfahrt	
Kattenvenne	16:27:08	Durchfahrt	
Lengerich	16:35:15	16:35:38	Weihnachtszug abkuppeln, Lok aufräumen, Hp2, Wendepfeil abfahren, gesperrtes Signal mit TAB anfragen
Lengerich BW	16:40:08		Aufgabende

## Aufgabe PP13 „F – Zug Bremen – Münster“

Fahren Sie einen Fernzug von Bremen nach Münster. Sollte kein Problem werden.

ACHTUNG: Nur für starke Rechner

Befördern Sie den F – Zug zu mindestens bis Osnabrück pünktlich, denn Ihre Fahrgäste haben Zuschlag für diesen Zug bezahlt.

Sie werden jedoch zwischen Hasbergen und Natrup Hagen Ungemach bekommen. Der zweite 1.Klasse Wagen muss in Natrup Hagen aus dem Zugverband genommen werden. Wendepfeile sauber abfahren. Sie werden voraussichtlich mit ca. 10 min. Verspätung in Münster ankommen.

Bitte beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR01.10 von 140km/h

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bremen Hbf	8:00:00	8:03:20	
Bremen Hemelingen	8:09:27	Durchfahrt	
Dreye	8:11:08	Durchfahrt	
Kirchweyhe	8:12:46	Durchfahrt	
Barrien	8:15:08	Durchfahrt	
Syke	8:16:27	Durchfahrt	
Groß Bramstedt	8:18:27	Durchfahrt	
Bassum	8:20:14	Durchfahrt	
Twistringern	8:23:50	Durchfahrt	
Drentwede	8:27:08	Durchfahrt	
Barnstorf	8:29:27	Durchfahrt	
Drebber	8:32:10	Durchfahrt	
Diepholz	8:35:37	Durchfahrt	
Lembruch	8:40:29	Durchfahrt	
Lemförde	8:42:52	Durchfahrt	
Bohmte	8:47:27	Durchfahrt	
Osterkappeln	8:51:10	Durchfahrt	
Vehrte	8:54:52	Durchfahrt	
Osnabrück Hbf	9:01:45	9:14:03	
Hasbergen	9:19:12	Durchfahrt	Bei Pop Up Meldung um 9:20:03 sofort Notbremsung einleiten und danach den Zug mit 30km/h nach Natrup Hagen fahren
Natrup Hagen	9:27:44	9:35:08	Am Ausfahrtsignal im Gbf anhalten. Hier den zweiten 1.Klasse Wagen aus dem Zugverband nehmen und auf das Nebengleis rangieren. Anschließend zügig zum Zug zurück und nun wieder mit Volldampf in Ri. Münster weiterfahren <b>Vorsicht vor Lengerich Tunnel. Feuertüren müssen mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Lengerich	9:39:17	Durchfahrt	
Kattenvenne	9:42:28	Durchfahrt	
Brock Ostbevern	9:45:00	Durchfahrt	
Westbevern	9:48:06	Durchfahrt	
Sudmühle	9:50:15	Durchfahrt	
Münster Hbf	9:54:07	9:57:22	Aufgabende

### Aufgabe PP14 „Hilfestellung“

In Drebbler steht ein schwerer Kohlezug. Helfen Sie ihm nach Osnabrück.

Bei dieser Hilfestellung müssen Sie einem schweren Kohlezug Vorspann geben, damit er über das Wiehengebirge kommt. Mit den beiden BR50 ist das aber kein Problem.

Bitte beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR 50 von 80km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Diepholz Werkstatt	15:00:00	15:02:19	<b>Lokführerplicht</b> Bekohlung Sh1 und Hp1
Diepholz	15:06:00	Durchfahrt	
Drebbler	15:12:48	15:13:02	Gesperrte Signale mit TAB anfragen. Fahren Sie zügig zum Zug.  An den Kohlezug ansetzen und abfahren. Sh1 und Hp2  Achten Sie bitte auf den letzten Wagen, der muss alle Weichen verlassen haben, bevor Sie auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen. Das ist ca. ab km 184,0 der Fall.
Diepholz	15:19:55	Durchfahrt	
Lembruch	15:30:44	Durchfahrt	
Lemförde	15:35:20	Durchfahrt	
Bohmte	15:43:32	Durchfahrt	
Osterkappeln	15:50:29	Durchfahrt	
Vehrte	15:56:20	Durchfahrt	
Osnabrück Gbf Aufstellgleis 1	16:04:14		Hp2. Fahren Sie so lange wie bis die Aufgabe beendet ist.

### Aufgabe PP15 „Tankzug“

Hinten bei der VTG stehen 6 ARAL-Wagen. Bringen Sie diese Nach Bremen-Hemelingen zum Tanklager.

Diese Aufgabe ist für Ihre gut geheizte BR38 unproblematisch. Zum Schluss dieser Aufgabe muss mit Frontkuppeln gearbeitet werden. Dies ist eine Übergabeaufgabe, alle Wendepfeile sauber abfahren.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Kirchweyhe BW	8:00:00	8:04:11	<b>Lokführerpflicht:</b> Bekohlung. In Ri. VTG Lager zurücksetzen. <b>Achtung ungesicherter BÜ. Achtungspfeiff.</b>  Signalfolge Viermal Sh1, Sh0 Gesperrtes Signal mit TAB anfragen.
Kirchweyhe VTG Lager	8:09:13	8:09:22	Die sechs ARAL Kesselwagen abholen und in Ri. Bremen Hemelingen fahren. Sh1
Kirchweyhe Gbf	8:12:12	8:15:12	Zugfolge DG um 8:12:47 dann Übergabe (Sie) um 8:14:55 Signalfolge Sh1 und Hp2 Wenn Sie in Ri. Personenbahnhof fahren, wiederholen Sie vorsichtshalber den <b>Achtungspfeiff</b> für den ungesicherten BÜ!
Kirchweyhe	8:17:15	8:21:47	Abstand zum DG Hp1 um . Folgen Sie nun dem DG mit mäßiger Geschwindigkeit ca. 80km/h höchstens.
Dreye	8:25:25	Durchfahrt	
Bremen Hemelingen	8:28:40	8:34:48	Signalfolge Hp1, dann Hp2 Kuppeln Sie am Bahnsteig die Lok ab und umfahren Sie den Zug um ihn an der Frontkupplung aufzunehmen. In Ri Tanklager rangieren.
Bremen Hemelingen Tanklager	8:39:06		Tankzug vorfahren. Aufgabenende

### Aufgabe PP19 „Unterstützung“

Hier in Diepholz steht ein langer F-Zug. Bei dem Wetter besteht die Gefahr, dass er es nicht alleine über das Wiehengebirge schafft. Unterstützen Sie den Zug bis Osnabrück.

Die Fahrt über das Wiehengebirge ist aber für zwei 01.10 kein Thema. Bitte befördern Sie den F –Zug pünktlich, denn Ihre Fahrgäste haben Zuschlag bezahlt. Ersticken Sie das „Volksgemurmel“ der Reisenden von Winter und Bahn mit Verspätung durch einen prompten Service. Das Heizen der Waggonen überlassen Sie dieses Mal dem Kollegen in der hinteren Lok.

Den Wendepfeil in Osnabrück Hbf können Sie ignorieren, da er im Verlauf der Aufgabe keine Rolle spielt.

Bitte denken Sie an die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR01.10 von 140km/h.

<b>Bahnhof/ Dienststelle</b>	<b>Ankunft</b>	<b>Abfahrt</b>	<b>Ereignis</b>
Diepholz Werkstatt		15:30:00	Sofort losfahren! Zweimal Sh1, Hp0 gesperrtes Signal mit TAB anfragen. Bitte fahren Sie zügig zum Zug.
Diepholz	15:35:59	15:36:38	An den F – Zug ansetzen und sofort abfahren
Lembruch	15:43:49	Durchfahrt	
Lemförde	15:46:17	Durchfahrt	
Bohmte	15:50:25	Durchfahrt	
Osterkappeln	15:54:35	Durchfahrt	
Vehrte	15:58:23	Durchfahrt	
Osnabrück Hbf	16:05:38	16:06:18	Aufgabende

## W07-01 „Kohlezug“

Leider ist die Strecke Münster – Rheine gesperrt. Sie müssen also über Osnabrück fahren. Das führt natürlich zu einem erheblichen Verkehrschaos. Wundern Sie sich also bitte nicht.

Das bekommen Sie auch zu spüren! Sie haben mehrfach Überholungen und Verkehrsstau auf der Strecke zu erdulden.

Die Aufgabe beginnt um 9:00:00 mit „fliegenden Start“. Sofort den Richtungswender auf 40% vorwärts einstellen und den Regler öffnen. Die Lokbremse lösen mit **Taste Ü**

Der Zug stellt für Ihre gut geheizte BR44 1290 kein Problem dar. Allerdings sollten Sie nach Hp2 Situationen stets Ausschau nach dem letzten Waggon halten

Bitte beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR44 von 80km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Münster	9:01:13	9:02:50	Signalfolge Hp1 dann Hp0 Zugfolge D-Zug um 9:02:14, dann Kohlezug (Sie)
Sudmühle	9:08:29	Durchfahrt	
Ems	9:11:56	9:20:27	Signalfolge Hp2 Hp0, Zugfolge IC um 9:17:56, dann Kohlezug (Sie)
Westbevern	9:23:47	Durchfahrt	
Brock Ostbevern	9:30:38	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2, dann Hp1
Kattenvenne	9:35:49	Durchfahrt	
Lengerich	9:41:48	9:49:56	Signalfolge Hp1, Hp0, Hp1 um 9:49:55 <b>Vorsicht hinter Lengerich Tunnel. Die Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Schollbruch	9:54:11	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Hp1
Natrup Hagen	9:56:01	Durchfahrt	
Hasbergen	10:00:20	Durchfahrt	Hp0 in Km 117,5 Zugfolge TEE um 10:10:50, dann Kohlezug (Sie) Hp1 um 10:13:30
Osnabrück	10:18:06	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Sh1, Sh1, Hp2
Osnabrück unten	10:23:32	Durchfahrt	Hp2
In Ri. Rheine	10:24:40		Aufgabende

### Aufgabe W07-02 „Güterverkehr“

Sie stehen in Diepholz und sollen einen Zug von Abstellgleis 3 nach Kirchweyhe zum Güterschuppen bringen. In Diepholz müssen Sie die Weichen wahrscheinlich manuell stellen. Fahren Sie bis vor das Ausfahrtsignal, um an Ihren Zug zu kommen.

Bis Twistringen werden Sie auf eine Geduldsprobe gestellt. Der voran fahrende Planzug kann erst dort überholt werden. Folgen Sie diesem Zug ungefähr mit ca. 35km/h.

In Kirchweyhe funktionieren die Wendepfeile nicht (wandern).

Die Lokbremse lösen mit **Taste Ü**

Bitte beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR44 von 80km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Diepholz Werkstatt		14:00:00	Sie können sofort losfahren Sh1, Sh1 Hp0 bis um
Diepholz Abstellgleis 3	14:12:20	14:13:01	Die Weichen müssen manuell gestellt werden. Nach Abholung des Zuges, Sh1, Hp2 Hp0 bis um 14:14:48 dann Hp1
Drebber	14:26:29	Durchfahrt	Hp0 in km 184,0 Hp1 um 14:30:10
Barnstorf	14:38:13	Durchfahrt	
Drentwede	14:47:13	Durchfahrt	Ab dem Signal in Km 202,2 können Sie auf 80km/h beschleunigen
Twistringen	14:54:54	Durchfahrt	Hier überholen Sie jetzt den Planzug!
Bassum	15:01:13	Durchfahrt	
Groß Bramstedt	15:04:25	Durchfahrt	
Syke	15:07:32	Durchfahrt	
Barrien	15:11:11	Durchfahrt	
Kirchweyhe Güterschuppen	15:20:01		Signalfolge Hp2, dann gesperrtes Signal mit TAB anfragen. Fahren Sie solange, wie bis letzter Güterwagen die Weiche in Ri. Güterschuppen freigibt.  Kontrollieren Sie mit F8 den Zustand der Weiche sie muss gerade stehen. Zurücksetzen, den Zug ordentlich im Gleis abstellen. Aufgabenende

### Aufgabe W07-03 „Ersatzlok“

In Syke ist ein Zug liegen geblieben. Die Lok ist defekt und da die 44er die einzige Lok in Reichweite ist, müssen Sie den Zug abholen. Fahren Sie rückwärts bis Syke, aber achten Sie darauf, dass Sie rückwärts nicht schneller als 50 km/h fahren.

In Syke haben Sie ein wenig zu rangieren. Zuerst müssen Sie die defekte E- Lok zum Schuppen fahren und dann den Zug nach Bremen Hbf bringen.

Den Zugführer bitten Sie, bei allen Waggons inzwischen die Heizung von Elektrisch auf Dampf umzustellen. Denn Ihre Fahrgäste sind schon etwas gereizt. Vielleicht können Sie mit **Taste U** die Reisenden wieder etwas besänftigen

Die Lokbremse lösen mit **Taste Ü**

Bitte beachten Sie auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR44 für Vorwärts von 80km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Kirchweyhe BW	11:00:00	11:04:08	Wendepfeil abfahren Sh1, Vorfahren zum Kohlenbunker; <b>Lokführerplicht</b> Bekohlung, Sh1 Rüberfahren zum Gbf. Vorsicht ungesicherter BÜ <b>Achtungspfeif</b>
Kirchweyhe Gbf	11:06:52	11:09:35	Am westlichen Ende Hp0 Gegenzug um 11:09:20 Hp2, Falschfahrt bis zum havarierten Zug.
Barrien	11:14:07	Durchfahrt	Gesperrtes Signal mit TAB anfragen.
Syke	11:19:47	11:19:57	Zuerst die defekte Lok vom Zug abziehen und zum Güterschuppen bringen.
Syke Güterschuppen	11:24:41	11:24:51	Die defekte E – Lok dort so lange hinterschieben wie bis Sie eine Pop Up Meldung erhalten u. abstellen. Zurück zum Zug, dreimal Sh1 und Hp2
Syke	11:28:53	11:29:03	Jetzt den Zug ankuppeln und nach Bremen Hbf fahren.
Barrien	11:32:15	Durchfahrt	
Kirchweyhe	11:36:18	Durchfahrt	
Dreye	11:39:03	Durchfahrt	
Bremen Hemelingen	11:41:37	Durchfahrt	
Bremen Hbf	11:48:18		Aufgabenende

### Aufgabe W07-04 „Güterzug“

Fahren Sie rückwärts auf die obere Ebene und holen Sie in Hörne einen Güterzug auf Gleis 2 ab. Bringen Sie den Zug nach Westbevern und stellen Sie ihn auf dem Abstellgleis ab.

Dieser Zug bereitet Ihnen keine Schwierigkeiten. Es ist trotz Regens und 22 Waggon eine eher angenehme Fahrt.

Die Lokbremse lösen mit **Taste Ü**

Bitte beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR44 von 80km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Osnabrück BW		9:45:00	Sofort losfahren. Wendepfeile abfahren. Signalfolge Sh1, Sh1, Alle gesperrten Signale mit TAB anfragen, Sh1 und Hp2
Osnabrück Hörne	9:57:45	9:58:01	An den Zug ansetzen und sofort abfahren. Signalfolge Sh1, Hp2  Achten Sie bitte auf den letzten Wagen, der muss alle Weichen verlassen haben, bevor Sie auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen. Das ist ca. ab km 116,0 der Fall.
Hasbergen	10:04:04	Durchfahrt	
Natrup Hagen	10:08:07	Durchfahrt	<b>Vorsicht vor Lengerich: Tunnel. Die Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Lengerich	10:12:42	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Kattenvenne	10:19:00	Durchfahrt	
Brock Ostbevern	10:23:24	Durchfahrt	
Westbevern	10:28:56	Durchfahrt	Durchfahren Sie zuerst den Bahnhof und setzen anschließend zum Abstellgleis zurück den Wendepfeil derart abfahren, dass der Zug noch auf dem Einfahrsignal aus Ri. Sudmühle zum Stehen kommt.
Westbevern	10:32:14	Durchfahrt	
Westbevern Abstellgleis	10:33:28		Zug ordentlich im Gleis abstellen. Fragen Sie vorsichtshalber das gesperrte Signal mit TAB an. Aufgabenende

## W07-05 „Schwere Last“

Holen Sie auf dem Abstellgleis 5 den Tankzug ab und bringen Sie diesen nach Diepholz auf das Abstellgleis 2.

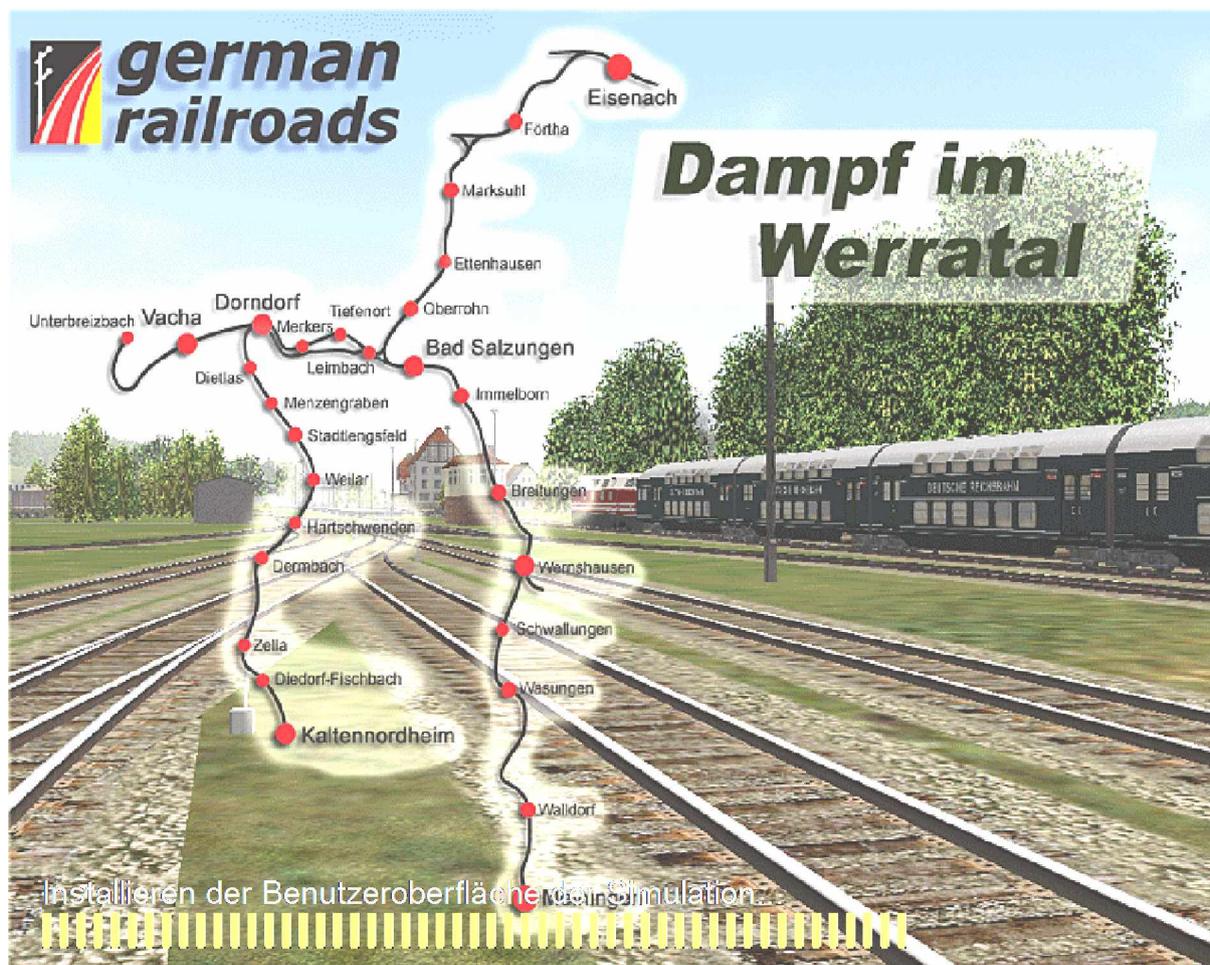
Sie haben für diese Aufgabe BR 44 100 Öl und BR 44 1290. Die Loks sind untereinander synchronisiert analog wie BR 44 1240 und BR 44 1740. Die BR 44 Öl müssen Sie am Kohlenbunker mit „Öl“ versorgen. Das geht leider nicht anders wegen der Grunddefinitionen des MSTs.

Vermeiden Sie mit dem schweren Zug brusche Fahrmanöver. Vorsichtig anfahren! Am Anfang wegen der Zugfolge siehe Zeitablauf bis Barrien dem Eilzug nur mit ca. 55km/h folgen.

Ansonsten sollten Sie als Meister auf der BR 44 100 keine Probleme haben und bitte beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR44 von 80km/h. Die Lokbremse lösen mit **Taste Ü**

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Kirchweyhe BW	9:00:00	9:04:15	Wendepfeil abfahren Sh1, Zurücksetzen zum Kohlenbunker; <b>Lokführerplicht</b> Bekohlung, Sh1 Rüberfahren zum Zug. Vorsicht ungesicherter BÜ <b>Achtungspfeif</b>
Kirchweyhe Abstellgleis 5	9:11:04	9:11:24	Wendepfeil abfahren, an den Zug ansetzen und abfahren zweimal Sh1, dann Hp0, Zugfolge Gegenzug um 9:13:14 , Eilzug um (VT08) um 9:15:46 Hp2 um 9:17:31  Achten Sie bitte auf den letzten Wagen, der muss alle Weichen verlassen haben, bevor Sie auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen. Das ist ca. ab km 233,5 der Fall.
Barrien	9:23:30	Durchfahrt	Ungefähr bis hierher dem Eilzug mit mäßiger Geschwindigkeit folgen
Syke	9:25:45	Durchfahrt	
Groß Bramstedt	9:29:18	Durchfahrt	
Bassum	9:32:28	Durchfahrt	
Twistringem	9:39:09	Durchfahrt	
Drentwede	9:44:54	Durchfahrt	
Barnstorf	9:48:50	Durchfahrt	
Drebber	9:53:30	Durchfahrt	
Diepholz Abstellgleis 2	10:00:33	10:00:58	Zug ordentlich ins Gleis ziehen und abstellen, d.h. bis zum Gleisperrsignal vorfahren, dann abkuppeln. Rüber fahren zur Werkstätte. Signalfolge Sh1, zweimal Hp2, Sh1
Diepholz Werkstatt	10:05:06		Aufgabenende

## 6.3 GR3 (Pluspack) Werratal + BR56/BR58 Aufgaben



Streckennetzkarte 3: Werratal

Die hier simulierten Strecken Eisenach – Meiningen, Bad Salzungen – Dorndorf – Vacha – Unterbreizbach und Dorndorf – Kaltennordheim haben ihre schwierigsten Streckenabschnitte an folgenden Stellen:

Eisenach – Förtha – Marksuhl – Ettenhausen – Oberrohn

Vacha – Unterbreizbach

Weilar Umshausen – Hartschwinden – Dermbach – Zella – Diedorf Fischbach – Kaltennordheim

Leimbach Kaiserroda – Bergwerk Merkers

**Bei Talfahrten ist auf folgenden Strecken auf die Wasserzufuhr im Kessel extrem zu achten:**

Kaltennordheim – Dorndorf

Vacha – Km 21,0 – Unterbreizbach und umgekehrt

Oberrohn – Ettenhausen – Marksuhl und umgekehrt

Marksuhl – Bk Abzweig Förtha (Km 12,0) - Bhf Förtha und umgekehrt

Tunnel – Eisenach ab km 8,5

Bergwerk Merkers – Leimbach Kaiserroda

### Tunnel:

Zwischen Eisenach und Förtha: in KM 7,0 bis 8,5. Dieser Tunnel liegt in einer Steigung von Eisenach her gesehen. Kalkulieren Sie Ihr **Feuerbett** auf der Fahrt von Eisenach nach Förtha daher sehr gut.

Die Strecken heute:

Die Strecke Leimbach Kaiserroda – Bergwerk Merkers ist wegen der Schließung der Kaligrube Merkers – heute sehenswertes Schaubergwerk – stillgelegt. Ebenso der erste sozialistische Bahnbaubau Vacha – Unterbreizbach, weil die Kalizeche dort über Hattorf (Hessen) günstiger angeschlossen wurde. Auch das restliche Streckennetz Bad Salzungen – Dorndorf – Vacha und Dorndorf – Kaltennordheim ist von der endgültigen Stilllegung akut bedroht. Die Verbindungskurve bei Leimbach Kaiserroda in Richtung Vacha wurde ebenfalls bereits abgebaut.

Bitte beachten Sie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten folgender Dampflok:

<b>Baureihe</b>	<b>Vorwärts</b>	<b>Rückwärts</b>
BR38	100km/h	50km/h
BR44	80km/h	50km/h
BR56	65km/h	50km/h
BR58	65km/h	50km/h
BR58.3	70km/h	50km/h

Die **Aufgabe 11** „Erste Fahrt mit einer Dampflok“ und **Aufgabe 20b** „Kalizug nach Eisenach“ wurden im ausführlichen Teil auf 26f. bzw. S.39f. beschrieben.

Die **Aufgabe 14b** „**Schiebedienst Teil 2**“ kann ich leider nicht behandeln, weil im Zuge dieser Aufgabe der MSTs sowohl auf dem SCSI als auch auf dem IDE basierten Intel PIV2,8 bei mir immer wieder aussteigt. Ein Vorschlag an GR: Diese Aufgabe bitte als **Vorspannaufgabe** umschreiben.

## Aufgabe 14a „Schiebedienst Teil1“

Sie haben heute Schiebedienst in Eisenach. Zuerst müssen Sie einem Interzonenzug über den Berg helfen. Der Zug steht an Gleis 4 bereit.

Erlauben Sie mir bitte an dieser Stelle einen kurzen Ausflug in die Geschichte. Der Interzonenverkehr Bebra – Eisenach wurde bis 1962 über Gerstungen – Wommen – Herleshausen – Wartha, dies war und ist die eigentliche Verbindung Kassel – Erfurt, abgewickelt. Der Grenzkontrollpunkt war auf DDR Seite Wartha. Das dürfte im Simulator das Gleis sein, das westwärts in Ri. Hörschel strebend vom Eisenacher Bahnhof aus im Tal bleibt. Nach 1962 wurde der gesamte Verkehr über die Trasse, also Eisenach – Förtha – Dietrichsberg (nur Dienstbahnhof mit Ausweiche) – Gerstungen abgewickelt. Diese Strecke ist ebenfalls im Simulator nur angedeutet. Mit der sog. Trasse hatte die DR aber mehr Kummer als wie Freude analog wie mit Vacha – Unterbreizbach. Die DR hatte noch im Sommer 1988 auf das im Verkehrsvertrag von 1972 verbriefte Recht verzichtet die Strecke Wartha – Gerstungen zu nutzen. Das änderte sich jedoch im Herbst 1989 schlagartig. Heute ist wieder die Strecke über Wartha – sogar elektrifiziert – in Betrieb. Gerstungen – Förtha wurde jedoch stillgelegt und abgebaut.

Zwischen 1962 und 1990 musste aber der Verkehr über Förtha – Gerstungen abgewickelt werden. Die Aufgaben 14a und 14d simulieren nun die Situation einen Interzonenzug nachschieben zu müssen. Im Übrigen war auch die Aufgabe der BR44 des BW Eisenach die Interzonenzüge von Bebra her nachzuschieben, bzw. Vorspann zugeben. Die eigentliche Lok des Interzonenzuges war bis Herbst 1973 eine BR01 bzw. BR01.5 des BW Erfurt P. Diese Loks sind von GR aber leider noch nicht simuliert.

Die Aufgabe ist für Ihre gut geheizte BR44 353 kein Problem! Problematisch ist auf einigen Rechnern das Frontkuppeln“.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach BW	10:00:00	10:06:32	<b>Lokführerplichten</b> Wasserfassen 2.500 Gallonen, Bekohlung, Sägefahrt zum Zug.
Eisenach	10:11:52	10:15:03	An den Zug behutsam ansetzen. Frontkupppler! Auf der Strecke: Achten Sie auch auf das Feuerbett! Denn: <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	10:23:55	10:24:08	So lange fahren wie bis Wendepfeil verschwindet, dann anhalten. Nicht das gesperrte Signal überfahren. Kuppeln Sie beim Interzonenzug so lange ab, wie bis die Lok sichtbar wird. Ziehen Sie beim letzten Wagen die Handbremse an. Mit der Lok ganz leicht rückwärts fahren, die Wagen kuppeln ab. Bei der Rückfahrt in Ri. Eisenach bitte die Höchstgeschwindigkeit von 50km/h und den <b>Tunnel</b> beachten.
Eisenach	10:34:44	Durchfahrt	
Eisenach Gbf	10:36:01		Fahren Sie so lange wie bis die Aufgabe beendet ist. Aufgabenende

### Aufgabe 14c „Schiebedienst Teil 3“

Nun müssen Sie die Tankwagen im Minollager zurück nach Eisenach bringen.

Der abzuholende Zug ist kein Thema für Ihre BR 44 353. Bei Abfahrt in Ri Eisenach haben Sie zweimal Sh1 und dann **Hp0!** Nähern Sie sich bitte bereits schon dem zweiten Sperrsignal sehr vorsichtig, da das gesperrte Hauptsignal fast unmittelbar dahinter steht.

Beachten Sie bitte auch den ungesicherten BÜ vor dem Minollager. Den müssen Sie zweimal passieren. Pro Überquerung **zweimal Achtungspfeiff!**

Von Marksuhl bis zur Blockstelle in km 12,0 und von Förtha bis in km 8,5 muss jeweils die Wasserzufuhr aktiviert sein, weil der Kessel **talwärts** geneigt ist.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR44 bei Rückwärtsfahrt beträgt 50km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Marksuhl		11:30:00	Hp1, Wendepfeil abfahren, dann zum Minollager zurücksetzen. Achten Sie auf den ungesicherten BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff</b>
Marksuhl Minollager	11:35:05	11:35:10	Die Kesselwagen abholen. Frontkuppler. Zweimal Sh1, dann Hp0! Hp2 um 11:36:01 Achten Sie noch einmal auf den ungesicherten BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff</b>
Förtha	11:41:37	Durchfahrt	<b>Achtung! Nördlich von Förtha Tunnel in km 8,5 bis 7,0. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf Geschwindigkeit, Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	11:51:55	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Sh1
Eisenach Rbf	11:53:52	11:54:04	Den Kesselwagenzug ordentlich ins Gleis ziehen und abkuppeln. Beim Abkuppeln den Zug einmal auseinanderkuppeln, so dass die Lok sichtbar wird. Beim ersten Wagen Handbremse anziehen mit der Lok leicht zurückfahren, abkuppeln, die Waggons lösen sich. Anschließend Lok aufräumen.  Signalfolge in Ri BW Sh1, Hp2, Hp2, Gesperrtes Signal mit Tab anfragen.
Eisenach BW	12:03:00		Aufgabenende

### Aufgabe 14d „Schiebedienst RW Teil1“

Sie haben heute Schiebedienst in Eisenach. Zuerst müssen Sie einem Interzonenzug über den Berg helfen. Der Zug steht an Gleis 4 bereit.

Mit den folgenden drei Aufgaben wurde allen Rechnung getragen, die mit Frontkupplungs- Missionen so ihre Schwierigkeiten haben.

Beachten Sie bei dieser Aufgabe, dass der Kessel der Lok **talwärts** geneigt ist! Achten Sie also während der ganzen Fahrt auf Feuerbett, Geschwindigkeit – die BR 44 war bei Rückwärtsfahrten nur mit 50km/h zugelassen – und auf den **Wasserstand im Kessel**. Lassen Sie also während der ganzen Fahrt die Wasserzufuhr laufen!

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach BW	10:00:00	10:05:19	<b>Lokführerplichten</b> Wasserfassen 3.000 Gallonen, Bekohlung Rüberfahren zum Zug. Sh1, Hp2, Wendepfeile abfahren
Eisenach	10:11:31	10:13:29	An den Zug ansetzen. Fahrgäste einsteigen lassen. Auf der Strecke: Achten Sie auch auf das Feuerbett! Denn: <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	10:25:11	10:25:33	So lange fahren wie bis Wendepfeil verschwindet, dann anhalten. Nicht das gesperrte Signal überfahren. Abkuppeln! Bei der Rückfahrt in Ri. Eisenach bitte die Höchstgeschwindigkeit von 80km/h und den <b><u>Tunnel</u></b> beachten
Eisenach	10:33:46	Durchfahrt	
Eisenach Gbf	10:34:31		Fahren Sie so lange wie bis die Aufgabe beendet ist. Aufgabenende

### Aufgabe 14e „Schiebedienst RW Teil 2“

Nebenan steht ein schwerer Güterzug. Helfen Sie dem Zug nach Marksuhl hoch.

Dieser schwere Kesselwagenzug ist natürlich schon eine Herausforderung. Hier müssen Sie in den Steigungen schon zeigen, dass Sie eine Dampflok fahren können.

Beachten Sie bei dieser Aufgabe, dass der Kessel der Lok **talwärts** geneigt ist! Achten Sie also während der ganzen Fahrt auf Feuerbett, Geschwindigkeit – die BR 44 war bei Rückwärtsfahrten nur mit 50km/h zugelassen – und auf den **Wasserstand im Kessel**. Lassen Sie also während der ganzen Fahrt die Wasserzufuhr laufen!

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach Rbf	11:00:00	11:04:13	Umsetzen zum Zug, Wendepfeil abfahren, an den Kesselwagenzug ansetzen und sofort abfahren. Sh1
Eisenach	11:05:41	Durchfahrt	Hp2 Auf der Strecke: Achten Sie auch auf das Feuerbett! Denn: <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	11:16:59	Durchfahrt	Signalfolge Hp1 dann Hp2
Marksuhl	11:23:01		Den Zug so weit in den Bahnhof schieben, wie bis der Zug in voller Länge am Bahnsteig steht, dann abbremsen. Aufgabenende

### Aufgabe 14f „Schiebedienst RW Teil3“

Nun müssen Sie die Tankwagen im Minollager zurück nach Eisenach bringen.

Der abzuholende Zug ist kein Thema für Ihre BR 44 353. Bei Abfahrt in Ri Eisenach haben Sie zweimal Sh1 und dann **Hp0!** Nähern Sie sich bitte bereits schon dem zweiten Sperrsignal sehr vorsichtig, da das gesperrte Hauptsignal fast unmittelbar dahinter steht.

Beachten Sie bitte auch den ungesicherten BÜ vor dem Minollager. Den müssen Sie zweimal passieren. Pro Überquerung **zweimal Achtungspfeiff!**

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Marksuhl		11:30:00	Hp1, Wendepfeil abfahren, dann zum Minollager zurücksetzen. Achten Sie auf den ungesicherten BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff</b>
Marksuhl Minollager	11:33:14	11:33:34	Die Kesselwagen abholen Zweimal Sh1, dann Hp0! Hp2 um 11:35:42 Achten Sie noch einmal auf den ungesicherten BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff</b>
Förtha	11:40:16	Durchfahrt	<b>Achtung! Nördlich von Förtha Tunnel in km 8,5 bis 7,0. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf Geschwindigkeit, Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	11:47:59	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Sh1
Eisenach Rbf	11:49:49	11:50:01	Den Kesselwagenzug ordentlich ins Gleis ziehen und abkuppeln.  Anschließend Lok aufräumen. Signalfolge in Ri BW Sh1, Hp2, Hp2, Gesperrtes Signal mit Tab anfragen.
Eisenach BW	11:59:31		Aufgabenende

## Aufgabe 16 „Wettlauf“

Hohe Regierungsbeamte sitzen bei Ihnen im Zug. Sie sollen diese so schnell wie möglich nach Dorndorf bringen, aber ohne die Geschwindigkeitsbeschränkungen zu missachten. Sie haben 30 Minuten Zeit. Die Fahrdienstleiter sind angewiesen, Ihnen freie Fahrt zu verschaffen.

Sie haben bei der Aufgabe sowohl ein strenges Zeitlimit als auch ein striktes Tempolimit. Das Abbruchkriterium Geschwindigkeit liegt **bei 92km/h**, das für die **Zeit 30min**. Überschreiten Sie eines der beiden Kriterien dann wird die Aufgabe mit „Aufgabe erfolglos beendet“ abgebrochen.

Die Steigung Eisenach bis in Km 8,5 müssen Sie meisterlich fahren. Achten Sie auf Ihren Dampfverbrauch und Feuerbett. **Vergessen Sie bitte nicht den Tunnel in km 7,0 bis km 8,5. Hier muss die Feuertüre mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!**

Achten Sie bitte weiterhin ab dem Km 8,5 bis Oberrohn auf Ihre **Geschwindigkeit!** Immer bei Erreichen von 85km/h den Bremsvorgang auf 80km/h einleiten.

Auf der Strecke Oberrohn – Verbindungskurve – Dorndorf dürfen Sie sich nicht an die Tempolimits halten. Ich bin hier ebenfalls mit 80km/h(!?) entlang gedonnert. Vergessen Sie auf der Strecke die **beiden Achtungspiffe am ungesicherten BÜ** vor Tiefenort bitte nicht, dort habe ich mich auch nicht an die 20km/h Begrenzung gehalten. Somit musste ich alle zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten insgesamt um 9min 25 sek. überschreiten.

Damit ergibt sich folgender zusammengefasster Zeitablauf:

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach		10:45:01	Sofort abfahren
Dorndorf	11:12:09	11:12:15	Ankunft. Aufgabenende

## Aufgabe 17 „Leerer Kalizug“

Auf dem Umsatzgleis 2 steht ein Zug mit leeren Kaliwaggonen, der nach Unterbreizbach gebracht werden muss. In Unterbreizbach müssen Sie die Weichen evtl. manuell stellen.

Hilfreiche Gleispläne: Nr. 5 und Nr. 13

Diese Fahrt ist mit der gut geheizten BR 44 1240 kein Problem. Die BR 44 1740 ist mit BR 44 1240 synchronisiert. Im Rangierbahnhof Unterbreizbach den Zug fast bis zum Gleisabschluss durchfahren und dann zurück, das gesperrte Signal mit TAB anfragen!

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen Bekohlung	16:00:00	16:01:13	<b>Optional: Lokführerplicht</b> Bekohlung
Leimbach Kaiserroda	16:04:29	16:04:31	Wendepfeil abfahren Beim Zurücksetzen <b>Vorsicht(!) gesperrtes Signal mit TAB anfragen.</b>
Bad Salzungen Umsatzgleis 2	16:06:20	16:06:43	
Leimbach Kaiserroda	16:07:25	Durchfahrt	Hp0 in km 2,5 Hp1 um 16:09:26
Tiefenort	16:14:20	16:15:12	Signalfolge Hp2, dann Hp0, Hp1 um 16:15:09 Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Merkers	16:18:21	Durchfahrt	
Dorndorf	16:22:00	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, Sh1, Hp1
Vacha	16:30:20	16:34:52	Signalfolge Hp2 dann Hp0 Gegenzug um 16:34:49  Bei der Talfahrt in Ri Unterbreizbach ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Unterbreizbach	16:47:47	16:49:02	Siehe einführenden Text zur Aufgabe
Unterbreizbach Kalibergwerk	16:52:34		Achten Sie bei der Fahrt zum Bergwerk auf die Wasserzufuhr in den Kessel. Aufgabenende

## Aufgabe 19 „Sammler 2“

Sie müssen mit der 44er verschiedene Waggon abholen und nach Eisenach bringen. Die ersten stehen in Walldorf an der Ladestrasse. Fahren Sie bitte vor bis zum Prellbock auf das Nebengleis.

Hilfreiche Gleispläne: Nr. 1, 2, 3 und 4

Für Ihre sehr gut geheizte BR44 1240 ist diese Aufgabe kein Problem. Allerdings ist der Anfang etwas zäh wegen der zwei Überholungen. Versuchen Sie so zügig wie möglich die Rangierarbeiten durchzuführen.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Meiningen RAW	15:30:00	15:35:10	<b>Lokführerpflicht</b> Bekohlung, alle Wendepfeile sauber abfahren
Meiningen	15:36:36	15:44:57	Wendepfeil abfahren. Zugfolge: Eilzug nach Bad Salzungen, dann Gütersammler (Sie)
Walldorf	15:50:50	16:04:00	Hp2, Wendepfeile sauber abfahren, vier Niederbordwagen mitnehmen, Sh1, Hp0 Zugfolge: Kesselwagenzug um 15:57:14, dann Gütersammler (Sie) Hp2 um 16:03:53
Wasungen	16:08:58	16:13:23	Hp2 Wendepfeile sauber abfahren. Beim Zurücksetzen zu den Kesselwagen gesperrtes Signal mit TAB anfragen. Fünf Kesselwagen an der Holzverladung abholen. Danach Fahren Sie auf die gesperrten Signale zu. Sh1 und Hp2
Schwallungen	16:16:33	Durchfahrt	
Wernshausen Gbf	16:20:40	16:28:22	Zug gem. Meldung abkuppeln. Wendepfeile abfahren, Weiche zur Holzverladung manuell stellen. Vier Rungenwagen mit Holz abholen (16:24:21) und zurück zum Zug. Gesperrte Signale mit TAB anfragen. Stehen gelassenen Zug wieder ankuppeln. Bei Abfahrt Hp2
Breitungen	16:33:50	16:39:40	Hp2. Zug abermals am Gleis1 abkuppeln. Wendepfeile sauber abfahren. In Ri Güterschuppen 2 zügig hinter fahren. Die drei gedeckten Güterwagen abholen (16:35:30) und in Ri stehen gelassenen Zug zurückfahren. Dabei nicht das Ausfahrtsignal in Ri Immelborn überfahren. Weichen in Ri Zug ggf. manuell stellen. Insgesamt hat der Zug somit 16 Waggon
Immelborn	16:45:12	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Bad Salzungen	16:49:40	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2, zweimal Hp1
Oberrohn	16:55:48	Durchfahrt	
Ettenhausen	16:58:13	Durchfahrt	
Marksuhl	17:01:00	Durchfahrt	
Förtha	17:04:50	Durchfahrt	<b>Achtung! Nördlich von Förtha Tunnel in km 8,5 bis 7,0. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf Geschwindigkeit, Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	17:13:35	Durchfahrt	
Eisenach Gbf	17:15:45		Den Zug ordentlich ins Gleis ziehen. Aufgabenende

## Aufgabe 20a „Kalizug nach Eisenach“

Ihre Aufgabe ist es, vom Gleis Kaliwerk 4 den Zug mit beladenen Waggonen zu holen und ihn auf Gleis RB 2 bereitzustellen. Nur müssen die Loks auf RB 2 später so stehen, dass der Kessel nach vorne zeigt und Sie Richtung Vacha fahren können. Weichen werden oben alle manuell gestellt. Lassen Sie die Prellböcke stehen...

Bei dieser Aufgabe müssen Sie den Kalizug, den Sie in der Aufgabe 20b nach Eisenach bringen müssen, von der Kalizeche abholen. Dies ist eine Rangieraufgabe ohne feste Vorgaben. Achten Sie auf die Prellböcke. Sie müssen am Schluss der Aufgabe mit den Loks in Unterbreizbach so ankommen, dass die Kessel in Ri. Süden (Vacha) zeigen.

Die Aufgabe ist unproblematisch, versuchen Sie zügig zu handeln. Sie haben als Lokomotiven BR44 1240 u. BR44 1740, die untereinander synchronisiert sind.

**Alle gesperrten Signale mit TAB freischalten.**

Hilfreicher Gleisplan GR3 Nr. 13 links unten und F8 – Taste nicht vergessen.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Unterbreizbach		9:30:00	In Ri. Bergwerk Kohlenbunker fahren.  Achten Sie bei der Fahrt zum Bergwerk auf die Wasserzufuhr in den Kessel
Bergwerk Kohlenbunker	9:33:57	9:40:26	<b>Lokführerplichten:</b> Bekohlung und Wasser fassen.  Danach die Loks im Wendedreieck vorsichtig drehen und in Ri. Gleis 4 rangieren. <b>Gesperrtes Signal mit TAB anfragen</b>
Bergwerk Gleis 4	9:48:50	9:49:00	Kalizug abholen und in Ri. Gleis 1 rüberziehen.
Bergwerk Gleis 1	9:51:23	9:52:06	Stellen Sie zuerst die Weiche (gleich links neben der 1 im Gleisplan) links auf abzweigend, damit bekommen Sie zusätzliche Länge.  Sobald der letzte Wagen die hintere Weiche (rechts im Gleisplan) freigibt, diese stellen und in Ri. Unterbreizbach Gleis R2 rangieren. <b>Vorsicht zwei gesperrte Signale. Mit TAB freischalten!</b>
Unterbreizbach Gleis R2	9:56:14		Den Zug solange ins Gleis schieben wie bis die Aufgabe beendet ist.

## Aufgabe 21 „Abschlepper“

In Oberrohn ist auf freier Strecke ein Zug liegengeblieben. Nehmen Sie die 38er und schleppen Sie den Zug nach Meiningen. Aber fahren Sie den Fahrplan. Denken Sie bitte daran, dass die 38er rückwärts nur 50 km/h fahren darf.

Der abzuschleppende Zug ist ein Berufsverkehrszug mit zweimal vier Doppelstockeinheiten, also mit defekter Lok ein ganz hübscher Brocken für die P8.

Sie haben ab Abholung des liegen gebliebenen Zuges ca. 12min Verspätung. Versuchen Sie so viel wie möglich wieder herein zu fahren. Um die Verspätung aufzufangen habe ich mich an die 20km/h Beschränkungen nicht gehalten. Ferner habe ich stramme Fahrweise an den Tag gelegt. Sanden Sie durchgängig.

Es wäre sehr nett, wenn Ihre ohnehin schon schlecht gelaunten Fahrgäste nicht auch noch frieren müssen. Mit der **Taste –U** die Dampfheizung aktivieren.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen Laderampe	14:30:00	14:30:32	Aufgabenbeginn. Sh0, Sh1 um 14:30:31. Fahren Sie in Richtung Kohlenbunker.
Bad Salzungen Bekohlung	14:34:45	14:35:43	<b>Lokführerpflicht</b> Bekohlung Fahren Sie weiter in Richtung Bahnhof. Wendepfeile abfahren
Bad Salzungen	14:37:40	14:42:39	Gesperrtes Signal mit TAB um 14:42:37 anfragen. Danach Wendepfeile abfahren. In Ri Oberrohn /Eisenach fahren. Denken Sie bei der Rückwärtsfahrt an die 50km/h Begrenzung der P8.
Oberrohn	14:51:34	14:51:46	Das gesperrte Signal mit TAB anfragen. Den liegen gebliebenen Zug ankuppeln und in Ri. Meiningen die NV Leistung zu Ende fahren. Beschleunigen Sie auf Streckengeschwindigkeit von 90km/h
Bad Salzungen	14:58:33	14:59:52	Gegenzug um 14:59:26, Hp2
Immelborn	15:05:03	15:05:14	
Breitungen	15:11:30	15:11:54	
Wernshausen	15:17:15	15:17:47	
Schwallungen	15:22:59	15:23:19	
Wasungen	15:28:40	15:29:15	
Walldorf	15:37:04	15:37:31	
Meiningen	15:44:32	15:45:09	Zuerst Verkehrshalt, dann abkuppeln und beide Loks in Ri RAW aufräumen. Wendepfeil abfahren, Gesperrte Signale mit TAB anfragen
Meiningen RAW	15:50:44		Aufgabende

### Aufgabe 22c „Ein Arbeitstag Teil 3“

Vielleicht haben Sie gerade in Marksuhl die Waggons gesehen, die stehen da seit gestern Abend. Die Lok hatte einen Defekt. Bringen Sie die Waggons nach Bad Salzungen. Bei der Gelegenheit nehmen Sie auch noch die beiden Paketwagen von Waggongleis 2 mit.

Diese Aufgabe sollte Ihnen keine Probleme bereiten. Sie fahren einen eingeschobenen Zug. Rechnen Sie also mit Behinderungen, denn Sie folgen einem Planzug. Führen Sie alle Rangierarbeiten zügig durch.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach BW	9:00:00	9:04:34	<b>Lokführerplichten:</b> Wasser fassen auf 3.000 Gallonen auffüllen und Bekohlung, Sh1, Wendepfeile abfahren. Nicht das gesperrte Hauptsignal überfahren
Eisenach Waggongleis 2	9:07:50	9:07:58	Die beiden Gepäckwagen abholen. Signalfolge Sh1 Hp2, Wendepfeile in Ri Hauptstrecke abfahren. In Km 4,0 Hp0 Hp1 um 9:16:00
Förtha	9:21:40	Durchfahrt	Signalfolge: Hp1, Hp2 In Km 11,0 Hp0 Hp1 um 9:24:00
Marksuhl	9:28:12	9:38:23	Wendepfeile abfahren. Gesperrte Signale mit TAB anfragen. Den Zug abholen (um 9:31:26 angekuppelt). Hp1 um 9:38:22
Ettenhausen	9:41:00	Durchfahrt	
Oberrohn	9:43:11	9:44:37	Signalfolge Hp1 dann Hp0 Hp1 um 9:44:29
Bad Salzungen	9:54:00		Den Zug abstellen, die drei Gepäckwagen mitnehmen, Zugfolge: Güterzug um 9:56:22 dann Rangiereinheit (Sie) Hp2 10:02:04, Wendepfeile abfahren
Leimbach Kaiserroda	10:07:56	Durchfahrt	Gesperrtes Signal mit TAB anfragen
Leimbach Kaiserroda Güterschuppen	10:10:13		Die drei Gepäckwagen abstellen. Vorsicht vor dem Güterschuppen ungesicherter BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff;</b> Aufgabenende

### Aufgabe 22d „Ein Arbeitstag Teil 4“

Fahren Sie bitte eben hoch zum Bergwerk Merkers und holen die beiden Züge ab. Nehmen Sie den Rangierer mit, denn Sie müssen alle Weichen manuell stellen.

Die Gleispläne 1 und 5 sind sehr hilfreich. Ich empfehle bevor Sie den Kohlezug ankuppeln, noch etwas Wasser in den Tender am Wasserkran aufzufüllen. Führen Sie alle Rangierfahrten zügig durch. Der Zug ist für die BR38 ein ganz schöner Brocken. Nur der Zeitpunkt des Aufgabenendes passt nicht in das Zeitfenster der Arbeitstagskampagne, wenn die Aufgabe 22e um 11:45 starten soll.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Leimbach Kaiserroda Güterschuppen	10:15:00	10:16:38	Sh0. Warten Sie die Leerwagen Garnitur nach Unterbreizbach ab, dann losfahren. Sh1. Vorsicht bei der Abfahrt ungesicherter BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff.</b> Noch ein weiterer ungesicherter BÜ in km 1,0. <b>Zweimal Achtungspfeiff.</b> Das gesperrte Einfahrsignal vom Bergwerk mit TAB anfragen.
Bergwerk Merkers Gleis 3	10:27:31	10:27:39	Alle Weichen manuell stellen. Den ersten Teilzug abholen. Das gesperrte Signal mit TAB anfragen.
Bergwerk Merkers Gleis 2	10:31:13	10:31:30	Den zweiten Teilzug abholen. Das gesperrte Signal mit TAB anfragen Vorsicht ungesicherter BÜ in km 1,0. <b>Zweimal Achtungspfeiff.</b> Achten Sie bei der Talfahrt in Ri. Leimbach Kaiserroda auf Ihre Geschwindigkeit, Feuerbett und <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b>
Leimbach Kaiserroda	10:42:20	Durchfahrt	
Bad Salzungen Umsatzgleis	10:43:34	10:34:51	Den Güterzug ordentlich ins Gleis ziehen und abkuppeln. Zügig rüber fahren in den Bhf.
Bad Salzungen	10:52:40	10:56:21	<b>Lokführerpfeiff:</b> Wasser fassen auf 3.200 Gallonen auffüllen. Kohlezug ankuppeln, Anschließend den Kohlezug zügig zum zweiten Zug hinterschieben und diesen ankuppeln, dabei <b>das gesperrte Signal mit TAB</b> anfragen. Bei Abfahrt auf die gesperrten Signale zufahren.
Immelborn	11:03:00	Durchfahrt	
Breitungen	11:08:10	Durchfahrt	
Wernshausen	11:13:48	11:23:33	Zwei Gegenzüge der 1. um 11:13:27, der 2. 11:23:10
Schwallungen	11:28:38	Durchfahrt	
Wasungen	11:33:19	11:57:46	Zwei Gegenzüge der 1. um 11:36:57, der 2. um 11:56:55. Bei der langen Wartezeit können Sie sich die mitgebrachte Brotzeit genehmigen.
Walldorf	12:05:30	12:14:40	Den zweiten Güterzug, den Sie in Bad Salzungen mitgenommen haben hier ordentlich stehen lassen.
Meiningen	12:14:10	12:14:40	Achtung die Wendepfeile wandern mit. Die Weichen bitte von Hand stellen (F8). Gesperrte Signale mit TAB anfragen.
Meiningen RAW	12:18:49		Der Kohlezug muss auf dem RAW Gleis 1 (= Nr. 20 im Gleisplan Nr. 1) abgestellt werden. Aufgabenende

## Aufgabe 22f „Ein Arbeitstag Teil 6“

Sie übernehmen die 44 1240 und bringen den Zug, den Sie gerade zusammengestellt haben, hoch nach Kaltennordheim. Keine Sorge, in Dorndorf kriegen Sie Hilfe.

Auch diese Aufgabe wird Ihnen als Meister auf Ihrer gut geheizten BR44 nicht all zu großes Kopfzerbrechen bereiten. Ab Stadtlengsfeld bis Kaltennordheim wird Ihr Zug vom Zugschluss her um verschiedene Waggon kürzer. Es ist eine meiner Lieblingsaufgaben.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Meiningen RAW	12:30:00	12:35:44	<b>Lokführerplichten:</b> Wasser fassen, Bekohlung Gesperptes Signal in Ri Zug mit TAB anfragen
Meiningen	12:38:03	12:38:18	Zug ankuppeln und sofort abfahren Hp2
Walldorf	12:44:26	12:50:42	Signalfolge Hp1 dann Hp0 Gegenzug um 12:50:37 Hp1
Wasungen	12:56:37	Durchfahrt	
Schwallungen	12:59:08	Durchfahrt	
Wernshausen	13:02:10	13:09:45	Signalfolge zweimal Hp1, Hp0 (im Gbf) Gegenzug um 13:09:40
Breitungen	13:13:38	13:18:13	Signalfolge Hp2 dann Hp0 Gegenzug um 13:18:00
Immelborn	13:23:41	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Bad Salzungen	13:28:26	Durchfahrt	Signalfolge Dreimal Hp2
Leimbach Kaiserroda	13:31:38	13:37:36	Signalfolge Hp1 dann Hp0 am westlichen Signal Zugfolge Eilzug 13:33:37, dann Güterzug (Sie)
Tiefenort	13:42:19	Durchfahrt	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspffiff</b>
Merkers	13:45:40	Durchfahrt	
Dorndorf	13:49:49	13:57:43	Zug stehen lassen, BR 44 1740 (um 13:53:30) zur Verstärkung abholen und mit ihr zurück zum Zug (13:57:22). Wendepfeile sauber abfahren In Richtung Dietlas: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspffiff</b>
Dietlas	14:03:40	Durchfahrt	
Menzengraben	14:07:09	Durchfahrt	
Stadtlengsfeld	14:10:40	14:11:31	Lassen Sie hier an der Rampe die vier letzten offenen Güterwagen stehen. Signalfolge Hp2, Sh1, Hp2  In Richtung Weilar zwei weitere ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspffiff</b>
Weilar Umshausen	14:17:17	Durchfahrt	
Hartschwinden	14:19:59	Durchfahrt	
Dermbach	14:26:40	14:27:14	Lassen Sie hier an der Ladestrasse die zwei gedeckten Güterwagen stehen. Signalfolge: Hp2, Sh1, Hp2
Zella	14:34:43	14:35:54	Lassen Sie hier die drei Hochbordwagen mit Kies stehen. Signalfolge zweimal Hp2
Diedorf Fischbach	14:40:31	14:40:45	Lassen Sie hier die vier Rungenwagen mit Holz stehen.
Kaltennordheim	14:46:07	14:46:32	Den restlichen Zug ordentlich ins Gleis ziehen und abstellen. Anschließend Loks aufräumen
Kaltennordheim Lokschuppen	14:48:26		Aufgabenende

## Aufgabe 22h „Ein Arbeitstag Teil 8“

Ihre letzte Aufgabe heute ist die Fahrt mit einem Leerzug Kaliwagen nach Unterbreizbach. Die Waggon stehen auf Abstellgleis 2.

Auch diese Aufgabe ist für Ihre sehr gut geheizte BR 44 353 kein Problem. Allerdings müssen Sie auch anfangs meisterlich fahren.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach BW	17:15:00	17:18:30	<b>Lokführerplichten</b> Bekohlung und Wasserfassen! Die Lok auf 16bar hoch heizen. Signalfolge Sh1, dann Hp2
Eisenach	17:22:03	Durchfahrt	Gesperrtes Signal mit TAB anfragen
Eisenach Gbf	17:24:20	17:24:27	Ansetzen an den Zug um 17:24:20 und abfahren. Hp1
Eisenach	17:26:03	Durchfahrt	Signalfolge Hp2. Den Zug in Ri. Förtha mit viel Fingerspitzengefühl hochfahren, achten Sie auf Ihren Dampfverbrauch, den Richtungswender gefühlvoll zwischen 40% vorwärts und 45% vorwärts je nach Steigung schwanken lassen. <u>Achten Sie auch auf das Feuerbett!</u> Denn: <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	17:36:36	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, Hp2, dann in km 11,0 <b>Hp0</b> Hp1 um 17:41:16 Während der Wartezeit den Richtungswender auf 75% erhöhen, bei Hp1 (um 17:41:16) sanden, Regler auf, Bremsen lösen
Marksuhl	17:47:05	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Ettenhausen	17:49:57	Durchfahrt	
Oberrohn	17:52:56	Durchfahrt	Signalfolge Hp2 dann Hp1
Tiefenort	18:01:31	Durchfahrt	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspiff</b>
Merkers	18:05:20	18:18:12	Hier können Sie sich am Kiosk eine Thüringer Bratwurst samt Limonade genehmigen, denn der Gegenzug um 18:17:56 aus Kaltennordheim kommend lässt auf sich warten!
Dorndorf	18:21:05	Durchfahrt	
Vacha	18:28:44	Durchfahrt	Bei der Talfahrt in Ri Unterbreizbach ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Unterbreizbach	18:41:59		Aufgabeneende. Feierabend?!? Daraus wird leider nichts, s. Aufgabe 22i

## Aufgabe 22i „Ein Arbeitstag Teil 9“

Ich weiß, Sie hatten schon einen langen Tag, aber es war bestimmt keine Absicht von Ihrem Kollegen, sich beim Aussteigen den Arm zu brechen. Bringen Sie also noch den Zug nach Eisenach, Sie wollten doch eh dorthin.

Diese Aufgabe ist mit der Aufgabe 20b „Kalizug nach Eisenach“ S.39f. bis auf ein paar Kleinigkeiten identisch. Sie haben wiederum BR 44 1240 und BR 44 1740 als synchronisiertes Pärchen.

Halten Sie die Lok auf hohem Niveau geheizt, dann haben Sie keine Probleme.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Untereibzsch	19:00:00	19:04:01	Die Lok auf 16bar und 1.400lb Feuerbett hoch heizen, dann erst abfahren. Ruhig auf 40km/h beschleunigen. Bis in km 21,0 die Geschwindigkeit nur mit dem Regler und Richtungswender einpendeln! Bei der Talfahrt in Ri Vacha auf Geschwindigkeit, Feuerbett und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten!
Vacha	19:16:10	19:16:38	Signalfolge: Hp1 dann Hp2 Die BR44 353 gem. Aufforderung am Bahnsteig abgekuppelt
Dorndorf	19:24:09	Durchfahrt	
Merkers	19:27:24	Durchfahrt	
Tiefenort	19:30:17	Durchfahrt	Signalfolge Hp1 dann Hp2 In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,0 auf 20km/h reduzieren, <b>zweimal Achtungspfeiff!!</b> Bereiten Sie ab hier die Lok für den Streckenabschnitt Oberrohn – Förtha auf.
Oberrohn	19:38:52	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Ettenhausen	19:41:54	Durchfahrt	
Marktsuhl	19:45:58	Durchfahrt	Signalfolge zweimal Hp2
Förtha	19:50:44	Durchfahrt	<b>Vorsicht nördlich von Förtha in KM 8,5 bis KM 7,0 Tunnel Feuertüre muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf Geschwindigkeit, Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	19:58:52	Durchfahrt	Signalfolge: Hp2 dann Hp1
Eisenach Gbf	20:01:46	20:01:52	Den Kalizug ordentlich ins Gleis ziehen, abstellen und die Lokomotiven aufräumen. Wendepfeile sauber abfahren Das Einfahrsignal aus Ri Erfurt nicht überfahren! Signalfolge: Hp2, Sh0 mit TAB anfragen, Hp0. Letztes Signal kann nicht mit TAB angefragt werden.
Eisenach BW	20:09:27		Aufgabenende. Jetzt ist Feierabend.

## Aufgabe 23 „Schneetreiben“

Das Wetter ist alles andere als angenehm. Sie müssen unterwegs mit Problemen rechnen. Nehmen Sie Ihren Zug auf Gleis 3 auf. Fahren Sie über Abstellgleis 8 um den Zug herum.

Vermeiden Sie unter diesen Witterungsbedingungen brusche Fahrmanöver mit der P8, die Lok hat kaum Grip. Sanden Sie durchgängig. Im Wesentlichen sollten Sie pünktlich unterwegs sein.

Es wäre sehr nett, wenn Ihre Fahrgäste nicht frieren müssen. Mit der **Taste –U** die Dampfheizung aktivieren.

Hilfreicher Gleisplan Nr.1. In Meiningen öfters abspeichern.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Vacha BW	9:45:00	9:46:30	<b>Lokführerpflicht Bekohlung</b> , zum Zug rüber fahren, dabei Wendepfeile sauber abfahren und gesperrte Signale mit TAB anfragen. Achten Sie auf die Rangiereinheit.
Vacha	9:52:42	10:00:33	Zug aufnehmen und mit Abfahrauftrag abfahren
Dorndorf	10:07:35	10:10:13	
Merkers	10:14:00	10:14:17	
Tiefenort	10:26:18	10:20:36	Signalfolge: Hp1, Hp0 Gegenzug um 10:20:25 Hp2  In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,0 auf 20km/h reduzieren, <b><u>zweimal Achtungspffiff!!</u></b>
Leimbach Kaiserroda	10:26:18	10:26:44	
Bad Salzungen	10:30:22	10:30:34	
Immelborn	10:35:04	10:35:20	
Breitungen	10:43:31	10:44:15	
Wernshausen	10:49:34	10:50:17	
Schwallungen	10:55:08	10:57:20	
Wasungen	11:02:41	11:03:06	Bereiten sie sich hier auf die Rangieraufgabe vor. Drücken Sie bitte Taste 3 und zoomen auf den letzten Wagen analog wie in Abb.14
Walldorf	11:13:18	11:18:00	Die Fahrgäste zuerst ein- und aussteigen lassen (bis 11:13:21) und ohne Abfahrauftrag die Doppeldecker Garnitur abholen. Wenn der Wendepfeil verschwunden ist sofort anhalten. Somit müsste der Zug auf dem Einfahrsignal aus Ri Meiningen zum Stehen kommen. Zur Doppeldecker Einheit zurücksetzen. Wenn Sie Ihre P8 sehr gut optimiert haben, dann können Sie die darauf folgende Meldung vergessen. Jedoch bitte behutsam anfahren.
Meiningen	11:24:56		<b>Pop Up Meldung:</b> Aufforderung zum Aufräumen des kompletten Zuges. Rangieren Sie den Zug auf das Gleis wo alle Gleise für BW, Waggonabsteller und Werkstatt abzweigen.  Dann den Zug systematisch trennen. Zuerst die Doppelstockeinheit abkuppeln, ein Stück vorziehen, die Personenwagen abkuppeln, wieder ein wenig vorziehen, dann den Post-/Packwagen abkuppeln.  Danach die P8 umsetzen. Zuerst räumen Sie die Doppelstockeinheit auf, anschließend den Hauptzug ohne Post-/Packwagen.

Meiningen Werkstatt	11:41:42		Die Doppelstockeinheit abgestellt. (Im Gleisplan Nr. 1 mit Nr.18 gekennzeichnet)
Meiningen Waggongleis	11:53:27		Den Hauptzug auf Waggongleis 3 abgestellt (Im Gleisplan Nr. 1 mit Nr.16 gekennzeichnet). Danach den Post/Packwagen am Tender ankuppeln
Meiningen Postgleis 1	12:06:11		Post-/Packwagen abgestellt
Meiningen BW	12:18:17		Lok vor der animierten Drehscheibe(!) abstellen Aufgabende

Der hier vorgestellte Abschluss der Aufgabe entspricht dem des **Lösungsbuches GR3 S.55f**

## Aufgabe 24 „GmP nach Eisenach“

Fahren Sie den Personenzug von Gleis 2 nach Eisenach. Hier in Kaltennordheim können Sie sofort losfahren. Die Fahrgäste sind bereits eingestiegen. Die ersten Weichen bis zum Bahnsteig müssen Sie evtl. manuell stellen.

Es wäre sehr nett, wenn Ihre Fahrgäste nicht frieren müssen. Mit der **Taste –U** die Dampfheizung aktivieren.

Die Zugbegegnung in Oberrohrn muss leider sein, da Sie sonst der Fahrdienstleiter in Marksuhl nicht einfahren lässt.

Auf der gesamten Talfahrt in Ri. Dorndorf neben Feuerbett, Geschwindigkeit auf die **Wasserzufuhr in den Kessel** achten.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Kaltennordheim BW	15:00:00	15:02:30	<b>Lokführerplicht</b> Bekohlung, Rüberfahren zum Zug Gegenzug um 15:05:17 abwarten, dann Hp2
Kaltennordheim	15:08:25	15:08:39	An den Zug ansetzen und sofort losfahren. Hp2
Diedorf Fischbach	15:13:34	15:13:46	
Zella	15:18:34	15:18:45	
Dermbach	15:25:35	15:25:46	Signalfolge Zweimal Hp2
Hartschwinden	15:30:34	15:31:49	
Weilar Urnshausen	15:34:15	15:34:49	In Richtung Stadtlengsfeld zwei ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspffiff</b>
Stadtlengsfeld	15:40:42	15:41:18	Nach dem Verkehrshalt die drei Güterwagen an der Rampe abholen. Um 15:45:39 abgeschlossen.
Menzengraben	15:47:57	15:48:26	
Dietlas			In Richtung Dorndorf: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspffiff</b>
Dorndorf	15:59:18	15:59:34	
Merkers	16:03:33	16:03:44	
Tiefenort	16:07:23	16:07:49	Signalfolge Hp1 dann Hp2 In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,0 auf 20km/h reduzieren, <b>zweimal Achtungspffiff!!</b>
Oberrohrn	16:16:44	16:26:25	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 16:26:20, Hp2
Ettenhausen	16:29:56	16:30:37	
Marksuhl	16:34:29	16:34:52	Signalfolge Hp2 dann Hp1 Nach dem Verkehrshalt. Zum Minollager zurücksetzen. Vorsicht ungesicherter BÜ in Ri Minollager <b>Zweimal Achtungspffiff!</b>
Marksuhl Minollager	16:38:25	16:38:40	Die drei Güterwagen abstellen In Ri Strecke: Vorsicht ungesicherter BÜ in Ri Eisenach <b>Zweimal Achtungspffiff!</b> 2x Sh1, dann Hp2
Förtha	16:43:48	16:44:05	<b>Vorsicht nördlich von Förtha in KM 8,5 bis KM 7,0 Tunnel Feuertüre muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf Geschwindigkeit, Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	16:52:32	16:52:50	Aufgabenende

### Aufgabe PP03 „Abstecher“

Fahren Sie nach Tiefenort und holen Sie dort die Waggons vom Güterschuppen ab. Diese Waggons müssen nach Vacha zum Güterschuppen.

Vermeiden Sie mit BR 38 2931 brüske Fahrmanöver bei diesen Witterungsverhältnissen.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen Kohlenbunker		14:35:00	Sie können sofort losfahren. Signalfolge Sh1, zweimal Hp2, dann Hp1
Leimbach Kaiserroda	14:38:31	Durchfahrt	Hp0 in Km 2,5. Gegenzug bei vorsichtiger Annäherung brauchen Sie nicht vollständig zu bremsen
Tiefenort	14:45:49	14:46:04	Signalfolge: Hp2, dann Hp0 Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b> Die Wendepfeile sauber abfahren. Vorsicht beim Zurücksetzen zu den drei Waggons, sofort gesperrtes Signal mit TAB anfragen. Die drei Waggons abholen. Zweimal Sh1, dann Hp2
Merkers	14:49:12	Durchfahrt	
Dorndorf	14:52:23	Durchfahrt	
Vacha	14:59:53	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Sh1, Hp2 Entgegen der ursprünglichen Dienstanweisung müssen die drei Waggons nach Unterbreizbach zum Kalibergwerk gebracht werden. Bei der Talfahrt in Ri Unterbreizbach ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Unterbreizbach	15:14:51	15:15:16	Wendepfeil abfahren. Mit dem Zug weit vorfahren und beim Zurücksetzen etwas Anlauf für die Strecke zum Bergwerk nehmen.
Kalibergwerk	15:19:36		Achten Sie bei der Fahrt zum Bergwerk auf die Wasserzufuhr. Aufgabenende.

## Aufgabe PP08 „Kohle in die Berge“

Das wird nicht leicht. Bringen Sie den Kohlezug nach Kaltennordheim. Achten Sie auf Ihren Kesseldruck. Machen Sie notfalls kurze Pausen.

Für Ihre gut geheizte BR 44 353 ist aber der Zug aber kein Problem.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen Bekohlung		8:00:00	Sie können sofort losfahren
Leimbach Kaiserroda	8:0:03	8:03:15	Wendepfeil abfahren Beim Zurücksetzen <b>Vorsicht(!) sofort gesperrtes Signal mit TAB anfragen.</b>
Bad Salzungen Unsatzgleis 2	8:04:35	8:05:05	Den Zug abholen. Vorsicht beim Rangieren die Sicht ist schlecht!
Leimbach Kaiserroda	8:05:53	Durchfahrt	Hp0 in km 2,5 Hp1 um 16:09:26
Tiefenort	8:10:32	8:12:00	Signalfolge: Hp1 dann Hp0 Gegenzug um 8:11:54 dann Hp2 Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Merkers	8:15:27	8:16:39	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 8:16:31, Hp1
Dorndorf	8:20:04	Durchfahrt	In Richtung Dietlas: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Dietlas	8:25:41	Durchfahrt	
Menzengraben	8:28:46	Durchfahrt	
Stadtlengsfeld	8:31:27	Durchfahrt	In Richtung Weilar Urnshausen zwei weitere ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Weilar Urnshausen	8:36:27	Durchfahrt	
Hartschwinden	8:38:46	Durchfahrt	
Dermbach	8:43:35	Durchfahrt	
Zella	8:50:26	Durchfahrt	
Diedorf Fischbach	8:54:24	Durchfahrt	
Kaltennordheim	9:00:24	9:00:30	Kohlezug ordentlich ins Gleis ziehen und abstellen
Kaltennordheim BW	9:02:03		Aufgabenende

## Aufgabe PP11 „Schadloks“

Hier in Vacha haben sich einige schadhafte Loks angesammelt. Sie stehen auf Abstellgleis 2. Bringen Sie diese Loks nach Meiningen ins RAW (Gleis 7). Aber Vorsicht. Untersuchungen haben ergeben, dass Sie nicht schneller als 30 km/h fahren dürfen.

VORSICHT: Für starke Rechner

Beachten Sie bitte das Abbruchkriterium Tempolimit von **30km/h**. **Es gilt von Anfang an**. Bei Erreichen von **33km/h** werden Sie einmal an das Tempolimit erinnert, bei **35km/h** wird die Aufgabe mit „Aufgabe erfolglos beendet“ abgebrochen.

Fahren Sie aber innerhalb des Tempolimits zügig.

Auf die Signalfolgen wird wegen des Tempolimits nur dann eingegangen, wenn es eine Haltesituation bzw. ein Sh1 Signal gibt.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Vacha BW	8:00:00	8:04:00	<b>Lokführerpflicht:</b> Bekohlung Signalfolge Sh1, Hp2 Wendepfeil abfahren, Hp0 mit TAB anfragen
Vacha	8:16:00	8:16:33	An die Schadloks ansetzen und in Ri Meiningen sofort abfahren. Pop Up Meldung: Erinnerung an das Tempolimit. Bitte beachten Sie, dass die Strecke bis Bad Salzungen abschüssig ist -> Tempolimit.
Dorndorf	8:22:28	Durchfahrt	
Merkers	8:27:00	Durchfahrt	
Tiefenort	8:31:33	Durchfahrt	In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,0 auf 20km/h reduzieren, <b><u>zweimal Achtungspiff!!</u></b>
Leimbach Kaiserroda	8:38:47	Durchfahrt	
Bad Salzungen	8:43:06	Durchfahrt	
Immelborn	8:51:03	Durchfahrt	
Breitungen	9:01:26	Durchfahrt	
Wernshausen	9:09:19	Durchfahrt	
Schwallungen	9:17:38	Durchfahrt	Bitte beachten Sie, dass die Strecke ab dem HP bis in km 47,5 abschüssig ist -> Tempolimit.
Wasungen	9:25:08	9:29:20	Asig Hp0 bis 9:29:14
Walldorf	9:43:31	Durchfahrt	
Meiningen RAW Gleis 7	9:58:43		Fahren Sie in Meiningen solange wie bis der Wendepfeil verschwunden ist und setzen Sie dann in Ri RAW zurück! Dort stellen Sie die Loks vor der Richthalle ab. Aufgabenende

## Aufgabe PP14 „Holztransport“

Ein großer Holztransporter steht auf dem Abstellgleis bereit. Bringen sie ihn nach Bad Salzungen.

Diese Aufgabe dürfte Ihnen als Meister Ihrer BR44 353 keine großen Kopfschmerzen bereiten. Achten Sie bei der Talfahrt von Kaltennordheim nach Dorndorf nur auf Ihre Geschwindigkeit, Feuerbett und **Wasserzufuhr in den Kessel**.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Kaltennordheim BW		8:30:00	Sofort zum Zug herüberfahren Gegenzug gesperrte Signale mit TAB anfragen. Achtung das Ausfahrtsignal steht zunächst auf Hp2 springt aber auf Hp0 um. Mit TAB die Fahrstrasse Freischalten. Wendepfeile abfahren
Kaltennordheim Aufstellgleis	8:34:01	8:35:37	An den Zug ansetzen. Gegenzug um 8:35:28 Dann Hp2
Diedorf Fischbach	8:41:00	Durchfahrt	
Zella	8:45:23	Durchfahrt	
Dermbach	8:53:29	8:56:22	Signalfolge: Hp2, dann Hp0 Gegenzug um 8:56:00 Hp2
Hartschwinden	9:02:04	Durchfahrt	Baustelle in km 12,5 auf 20km/h reduzieren
Weilar Urnshausen	9:05:59	Durchfahrt	In Richtung Stadtlengsfeld zwei ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspiff</b>
Stadtlengsfeld	9:11:36	Durchfahrt	Signalfolge zweimal Hp2; Baustelle in Km 7,5 auf 20km/h reduzieren
Menzengraben	9:15:40	Durchfahrt	
Dietlas	9:20:22	Durchfahrt	In Richtung Dorndorf: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspiff</b>
Dorndorf	9:27:02	Durchfahrt	
Merkers	9:30:19	Durchfahrt	
Tiefenort	9:33:15	Durchfahrt	Signalfolge Hp1 dann Hp2 In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,0 auf 20km/h reduzieren, <b>zweimal Achtungspiff!!</b>
Leimbach Kaiserroda	9:38:29	Durchfahrt	
Bad Salzungen Umsatzgleis	9:39:20	9:39:35	Zug abgestellt, Hp2
Bad Salzungen Bekohlung	9:42:09		Lok abgestellt Aufgabenende.

### Aufgabe PP19 „Sonderzug“

Sie müssen eine Sonderdelegation von Meiningen zum Kaliwerk nach Unterbreizbach bringen. Das wird nicht leicht. Die Herren sind sehr ungeduldig. In Unterbreizbach müssen Sie Weichen manuell stellen.

Sie dürfen bei dieser Aufgabe die Geschwindigkeit von 90km/h nicht überschreiten und die Mission muss binnen 80min. abgeschlossen sein. Das Geschwindigkeitslimit ist aber ohne hin nicht von Belang, weil die BR44 nur für 80km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen war. Sollten Sie bei der Talfahrt von Vacha nach Unterbreizbach zu schnell sein macht das nichts aus. In Unterbreizbach müssen Sie die Weichen doch nicht von Hand stellen.

Der Zug ist in keinsterweise ein Thema für Ihre gut geheizte BR44 1740.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Meiningen	15:00:00	15:02:55	Gegenzug um 15:02:44 Hp2
Walldorf	15:08:04	Durchfahrt	
Wasungen	15:14:18	15:20:10	Signalfolge Hp1, Hp0, Gegenzug um 15:15:54 Hp1
Schwallungen	15:22:41	Durchfahrt	
Wernshausen	15:26:32	Durchfahrt	
Breitungen	15:29:13	Durchfahrt	
Immelborn	15:32:52	Durchfahrt	
Bad Salzungen	15:35:48	Durchfahrt	Signalfolge Dreimal Hp2
Leimbach Kaiserroda	15:39:28	Durchfahrt	
Tiefenort	15:43:35	Durchfahrt	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeif</b>
Merkers	15:46:53	Durchfahrt	
Dorndorf	15:50:12	Durchfahrt	
Vacha	15:56:25	Durchfahrt	Bei der Talfahrt in Ri Unterbreizbach ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten
Unterbreizbach	16:07:30	16:08:04	Wendepfeil abfahren Zurücksetzen zum Bergwerk
Kalibergwerk	16:10:32		Achten Sie bei der Fahrt zum Bergwerk auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> . Aufgabenende

## Aufgabe PP20 „Kalizug“

Sie stehen in Merkers und müssen einen schweren Kalizug nach Eisenach bringen.

Es gibt keine Schwierigkeiten mit gut geheizter BR 44 1240.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bergwerk Merkers	15:00:00	15:02:40	Achten Sie bei der Talfahrt in Ri. Leimbach Kaiserroda auf Ihre Geschwindigkeit, Feuerbett und <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b>  Ungesicherter BÜ in km 1,0. <b>Zweimal Achtungspiff.</b>
Leimbach Kaiserroda	15:19:49	15:20:12	Wendepfeile abfahren, um in Ri Eisenach zu gelangen müssen Sie zur Verbindungskurve Merkers - Oberrohn zurücksetzen. Dann können Sie nach Eisenach weiterfahren.
Oberrohn	15:29:09	Durchfahrt	
Ettenhausen	15:31:42	Durchfahrt	
Marksuhl	15:34:44	Durchfahrt	
Förtha	15:38:23	Durchfahrt	<b>Vorsicht nördlich von Förtha in KM 8,5 bis KM 7,0 Tunnel Feuertüre muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf Geschwindigkeit, Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	15:46:19	Durchfahrt	Signalfolge Hp2 Sh1
Eisenach Gbf	15:52:20		Aufgabenende

### Aufgabe W08-01 „Kohle nach Unterbreizbach“

Bringen Sie einige Kohlewaggons zum Kohlebunker nach Unterbreizbach. Die Waggons stehen im Abstellgleis 4.

Für die gut geheizte BR 56 ist dieser Zug kein Thema. Nur die Wartezeiten auf die Gegenzüge sind etwas lang. Beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR56 von 65km/h.

Am Anfang in Meiningen beim Ansetzen an den Zug aufpassen, die Sicht ist schlecht.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Meiningen RAW		8:00:00	Sofort abfahren. Gesperrtes Signal erst um 8:02:57 mit TAB anfragen.
Meiningen Abstellgleis 4	8:05:56	8:06:19	
Meiningen	8:08:03	8:12:57	Abstand zu voran gefahrenen Zug um 8:08:00, Hp2 um 8:12:50
Walldorf	8:18:52	Durchfahrt	
Wasungen	8:26:21	8:32:55	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 8:32:45 Hp1
Schwallungen	8:35:53	Durchfahrt	
Wernshausen	8:39:30	Durchfahrt	
Breitungen	8:43:29	Durchfahrt	
Immelborn	8:49:10	8:51:33	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 8:51:22 Hp2
Bad Salzungen	8:56:13	Durchfahrt	
Leimbach Kaiserroda	8:59:10	Durchfahrt	
Tiefenort	9:03:54	Durchfahrt	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Merkers	9:07:27	9:13:19	Signalfolge Hp1, Hp0 1.Gegenzug um 9:07:28 2. Gegenzug um 9:12:59 Hp1
Dorndorf	9:17:06	Durchfahrt	
Vacha	9:23:51	Durchfahrt	Bei der Talfahrt in Ri Unterbreizbach ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten.
Unterbreizbach	9:36:32	9:36:52	Wendepfeil abfahren Zurücksetzen zum Bergwerk
Kalibergwerk Kohlenbunker	9:39:14		Achten Sie bei der Fahrt zum Bergwerk auf die Wasserzufuhr. Stellen Sie die Waggons direkt vor dem Kohlenbunker ab. Aufgabenende

## Aufgabe W08 – 02 „Ersatzverkehr“

Sie fahren mit der 56er als Ersatzmaschine einen Nahverkehrszug nach Dorndorf. Sollte eigentlich keine Probleme geben. Der Zug steht an Gleis 2.

Auf der gesamten Talfahrt in Ri. Dorndorf neben Feuerbett, Geschwindigkeit auf die **Wasserzufuhr in den Kessel** achten.

Gegenzüge verhindern, dass Sie im Abschnitt Kaltennordheim bis Stadtlengsfeld allzu pünktlich sind. Versuchen Sie aber die Verspätungen wieder aufzufangen.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Kaltennordheim	14:00:00	14:02:57	Gegenzug um 14:02:18, Hp2
Diedorf Fischbach	14:07:38	14:07:48	
Zella	14:12:12	14:12:21	
Dermbach	14:18:41	14:24:14	Signalfolge Hp2, Hp0, Gegenzug um 14:24:04, Hp2
Hartschwinden	14:28:57	14:29:11	
Weilar Urnshausen	14:31:32	14:31:49	In Richtung Stadtlengsfeld zwei ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Stadtlengsfeld	14:36:31	14:38:51	
Menzengraben	14:39:47	14:40:20	
Dietlas	14:43:33	14:44:51	In Richtung Dorndorf: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Dorndorf	14:51:03	14:51:10	Aufgabeneende

### Aufgabe W08 – 03 „Einsammeln“

Holen Sie in Marksuhl einige Waggon ab und bringen Sie diese nach Eisenach. Sie müssen ab dem Dreieck Förtha rückwärts nach Marksuhl hoch.

Sie müssen die Lok im Wendedreieck bei Förtha drehen. Wenn Sie das Wendedreieck in Ri. Marksuhl verlassen, achten Sie auf die Wasserzufuhr in den Kessel, dieser ist **talwärts** geneigt.

Bei Abfahrt in Ri Eisenach haben Sie zweimal Sh1 und dann **Hp0!** Nähern Sie sich bitte bereits schon dem zweiten Sperrsignal sehr vorsichtig, da das gesperrte Hauptsignal fast unmittelbar dahinter steht.

Beachten Sie bitte auch den ungesicherten BÜ vor dem Minollager. Den müssen Sie zweimal passieren. Pro Überquerung **zweimal Achtungspfeiff!**

Beachten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR58 von 65km/h.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach BW	15:00:00	15:01:54	<b>Lokführerplicht</b> Bekohlung, Sh1, Hp2, Wendepfeile abfahren um auf die Hauptstrecke zu gelangen. In Ri. Förtha fahren. <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	15:13:29	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, Hp2 Lok im Wendedreieck drehen. Im Wendedreieck die gesperrten Signale mit TAB anfragen. <b>S. auch einführenden Text.</b> Hp2
Marksuhl	15:21:49	15:23:12	Gesperrtes Einfahrtsignal mit TAB anfragen. Zuerst den Güterzugbegleitwagen (um 15:23:02) abholen, Die gesperrten Rangiersignale mit TAB anfragen, aber nicht das gesperrte Ausfahrtsignal in Ri. Förtha überfahren. In Ri. Minollager zurücksetzen. <b>Beachten Sie bitte auch den einführenden Text.</b>
Marksuhl Minollager	15:25:48	15:26:40	Die Säurewagen im Minollager abholen( um 15:26:16 ) <b>Beachten Sie bitte auch den einführenden Text.</b> Hp2 um 15:35:40
Förtha	15:40:33	Durchfahrt	<b>Vorsicht nördlich von Förtha in KM 8,5 bis KM 7,0 Tunnel Feuertüre muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf Geschwindigkeit, Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	15:49:52	Durchfahrt	Signalfolge zweimal Hp2
Eisenach Gbf	15:51:07		Zug ordentlich ins Gleis ziehen und abbremesen. Aufgabenende.

### Aufgabe W08 – 04 „Holz nach Dermbach“

In Tiefenort steht ein Holzzug für Sie bereit. Bringen Sie die Waggon nach Dermbach.

Diese Aufgabe bereitet Ihnen auf der gut geheizten BR58 keine Probleme.

Bahnhof/Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignisse
Leimbach Kaiserroda Rampe	8:00:00	8:06:53	Signalfolge Sh1, dann Hp0 Hp1 um 8:06:51 Gegenzug auf der Verbindungskurve
Tiefenort	8:15:09	8:15:33	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>  Signalfolge Hp2, Beschränke Weiterfahrt Vor dem Ansetzen nachdem der Wendepfeil verschwunden ist TAB  Den Güterzug mit BR56 abholen und nach Dermbach fahren.  Signalfolge Sh1, Hp2
Merkers	8:18:54	Durchfahrt	
Dorndorf	8:21:45	Durchfahrt	In Richtung Dietlas: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Dietlas	8:28:22	Durchfahrt	
Menzengraben	8:31:44	Durchfahrt	
Stadtlengsfeld	8:34:32	Durchfahrt	In Richtung Weilar zwei weitere ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Weilar Urnshausen	8:40:18	Durchfahrt	
Hartschwinden	8:43:05	Durchfahrt	
Dermbach	8:49:11	8:49:25	Lassen Sie hier an der Ladestrasse den ganzen Holzzug stehen. Signalfolge: Hp2, Sh1, Hp2 Die Loks in Ri. Kaltennordheim Lokschuppen fahren
Zella	8:56:53	Durchfahrt	
Diedorf Fischbach	9:01:05	Durchfahrt	
Kaltennordheim Lokschuppen	9:07:50		Einfahrsignal Kaltennordheim Beschränke Weiterfahrt Aufgabenende

## Aufgabe W08-05 „Schwertransport“

Sie stehen mit einem Schwertransport in Eisenach. Der Trafo muss nach Breitung in das Kraftwerk. **Sie dürfen mit diesem Zug nicht schneller als 50 km/h fahren.**

Für diesen Schwertransport stehen Ihnen zweimal BR58 zur Verfügung, die untereinander synchronisiert sind.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird überwacht, d.h. äußerste Konzentration! Ich empfehle Ihnen auf der Bergstrecke zwischen dem Km 8,5 und dem Bahnhof Oberrohn jeweils bei **45km/h** spätestens die Bremsung einzuleiten.

Die Strecke Eisenach bis Km 8,5 fahren Sie bitte meisterlich und sind Sie zum Montagetrupp im Personenwagen ein netter Lokführer. Aktivieren Sie die Dampfheizung mit **Taste U**.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach Gbf	14:00:00	14:02:33	Die Lok auf 16bar und 1.500lb Feuerbett hoch heizen. Erst bei 16bar Kesseldruck und ca. 1.300lb Feuerbett abfahren.
Eisenach	14:03:38	Durchfahrt	Signalfolge Hp2. Den Zug in Ri. Förtha mit viel Fingerspitzengefühl hochfahren, achten Sie auf Ihren Dampfverbrauch, den Richtungswender gefühlvoll zwischen 55% vorwärts und 70% vorwärts je nach Steigung schwanken lassen. <u>Achten Sie auch auf das Feuerbett!</u> Denn: <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b> Beachten Sie extrem ab Tunnel bis Oberrohn die <b>50km/h</b> Begrenzung.
Förtha	14:15:41	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, dann Hp2
Marksuhl	14:22:13	14:29:04	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 14:28:50 dann Hp2
Ettenhausen	14:33:33	Durchfahrt	
Oberrohn	14:37:43	Durchfahrt	
Bad Salzungen	14:45:25	Durchfahrt	
Immelborn	14:50:43	Durchfahrt	
Breitungen Vorfeld	14:57:16	14:57:26	Den Wendefeil abfahren, dabei nicht in den Bahnhof hineinfahren, setzen Sie zum Kraftwerk zurück
Breitungen Kraftwerk	14:59:13		Den Zug so lange ins Gleis schieben, wie bis die Aufgabe beendet ist.

## Aufgabe W08 – 06 „Rangieren in Bad Salzungen“

Stellen sie einen Güterzug zusammen, bringen diesen nach Bad Salzungen. In Bad Salzungen müssen Sie ein paar leere Waggons zum Kieswerk nach Immelborn bringen.

Anschließend machen Sie eine Rückwärtsfahrt (Vmax: 50 km/h) in Richtung Oberrohn (Gleisdreieck).

Dort fahren Sie dann in Richtung Tiefenort, wo wieder herum ein paar Waggons abgeholt werden müssen und nach Dorndorf gebracht werden.

Ab und zu muss mal die Tab- Taste betätigt werden! Dies ist eine Rangieraufgabe, alle Wendepfeile sauber abfahren und die Rangiermanöver zügig durchführen! Ansonsten haben Sie mit der gut geheizten BR58 keine Probleme.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bergwerk Merkers Lokschuppen		7:00:00	Sofort abfahren. Wendepfeile sauber abfahren Sh1
Bergwerk Merkers Gleis 2	7:05:10	7:05:26	Den ersten Güterzug abholen. Bis zum Bergwerksbahnhof ist die Strecke auf 25km/h begrenzt. Sh1
Merkers Bergwerkbahnhof	7:12:37	7:14:27	Am Ra11 Signal (= das Wartesignal W) anhalten und den entgegen kommenden Personenzug abwarten.
Bergwerk Verladung 2	7:18:30	7:18:44	Die Kaliwagen abholen.  Vorsicht ungesicherter BÜ in km 1,0. <b>Zweimal Achtungspiff.</b>  Achten Sie bei der Talfahrt in Ri. Leimbach Kaiserroda auf Ihre Geschwindigkeit, Feuerbett und <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b>
Leimbach Kaiserroda	7:26:02	Durchfahrt	
Umsetzgleis 2			Den Güterzug hier ordentlich abstellen. In Ri. Laderampe 2 weiterfahren. Das geht durch den Bahnhof
Bad Salzungen	7:31:52	Durchfahrt	
Laderampe 2	7:36:29	7:36:33	Die leeren Hochbordwagen abholen und in Ri. Immelborn Kieswerk fahren
Bad Salzungen	7:38:32	Durchfahrt	
Immelborn Vorfeld	7:42:01	Durchfahrt	Einfahrt Hp2 Sofort bei Erreichen der ersten Weiche: Vorsicht ungesicherter BÜ <b>Zweimal Achtungspiff.</b>
Immelborn Kieswerk	7:43:53	7:44:02	Die Hochbordwagen hier abstellen und in Ri. Strecke zurücksetzen.  Vorsicht ungesicherter BÜ <b>Zweimal Achtungspiff</b>  Hp0 bis 7:43:59 Hp2
Bad Salzungen	7:57:53	Durchfahrt	Die Lok im Wendedreieck bei Oberrohn drehen.
Tiefenort Holzverladung	8:09:23	8:09:35	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspiff</b>  An der Holverladung zwei Rungenwagen mit Holz abholen
Tiefenort Güterschuppen	8:13:20	8:13:33	Vorsicht beim Zurücksetzen zum Güterschuppen <b>gesperrtes Signal</b> sofort mit TAB anfragen  Die drei gedeckten Güterwagen abholen
Merkers	8:17:03	Durchfahrt	
Dorndorf	8:20:51		Vor dem Sh0 Signal anhalten. Aufgabenende

## Aufgabe W08 – 07 „Holzfällung“

Herbstzeit ist Holzfällerzeit, verteilen Sie leere Rungenwagen und holen gleichzeitig beladene Waggons ab. In Wernshausen muss einmal mit Frontkuppeln gearbeitet werden. Die Weichen werden alle automatisch gestellt! Des Öfteren muss auch die Tab- Taste betätigt werden!

Führen Sie alle Rangierarbeiten so zügig wie möglich durch. Fahren Sie alle Wendepfeile sauber ab.

Für Sie als Meister Ihrer gut geheizten BR58 ist diese Aufgabe kein Problem.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach BW		10:00:00	Sofort losfahren
Eisenach	10:05:12	Durchfahrt	
Eisenach Gbf	10:07:01	10:08:31	Die leeren Rungenwagen abholen. Vorsicht das gesperrte Signal Sh0 beachten. Einfahrender Güterzug um 10:08:28 Sh1
Eisenach	10:10:59	10:19:09	Hp0 bis um 10:19:09 dann Hp1 <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	10:27:59 (vor dem Esig)	10:45:34 (in Ri. Marksuhl)	Halten Sie vor dem Einfahrsignal (Esig) an. Ziehen Sie bei den letzten vier Waggons die Handbremse an und nehmen Sie die ersten vier Waggons mit.  Halten Sie wieder vor dem Ausfahrsignal (graue Seite) an. Kuppeln die vier Waggons ab und holen Sie an der Holzverladung vier beladene Waggons ab.  Nun holen Sie die vier leeren Waggons, die Sie vorhin stehen gelassen haben, ab und bringen diese zur Holzverladung. Fahren Sie vorsichtig an das gesperrte Hauptsignal in Ri. Marksuhl ran.  Sobald Sie die vier leeren Rungenwagen an der Holzverladung abgestellt haben, geht es zu den Waggons zurück, die Sie vor dem Einfahrsignal stehen lassen haben. Ankuppeln, Handbremsen lösen und weiter in Ri Wernshausen
Marksuhl	10:50:25	Durchfahrt	
Ettenhausen	10:53:14	Durchfahrt	
Oberrohn	10:55:58	Durchfahrt	
Bad Salzungen	11:02:20	11:07:01	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 11:06:44, Hp2
Immelborn	11:11:26	Durchfahrt	
Breitungen	11:16:26	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Wernshausen	11:21:40	11:40:58 in Ri Schwal- lungen	Hp2  Den Zug so lange ins Abstellgleis 4 ziehen, wie bis hinten die Weichen gut frei sind. Kuppeln Sie die leeren Waggons ab und ziehen die beladenen Waggons ein wenig vor und kuppeln diese ebenfalls ab. Den Zug gem. Meldung umfahren. Die leeren Waggons mit der Frontkupplung aufnehmen und an der Holzverladung abstellen  Abkuppeln: Die Handbremse am ersten Waggon anziehen, mit der Lok leicht rückwärts fahren, abkuppeln. Die Waggons kuppeln ab.  Die vollen Waggons abholen, zur Strecke zurück rangieren und weiterfahren in Ri. Wasungen
Schwallungen	11:44:44	Durchfahrt	

Wasungen	11:48:35	11:51:46	An der Holzverladung vier beladene Waggons abholen.
Walldorf	11:59:42	Durchfahrt	
Meiningen Abstellgleis	12:10:05	12:10:15	Die beladenen Waggons dort abkuppeln
Meiningen Werkstatt	12:18:12		Aufgabende

## Aufgabe W08 – 08 „Sonderfahrt in das RAW“

Sonderzug zum Tag der offenen Tür im RAW Meiningen.

Der Fahrplan wird zum Teil eingehalten, da sie eine Sonderfahrt sind.

In Meiningen angekommen, fahren sie direkt in das RAW.

Für die gut geheizte BR56 ist der Zug kein Thema. Ihr „Fachpublikum“ ist Ihnen dankbar, wenn es nicht frieren muss. Mit **Taste U** die Heizung aktivieren. Sie sollten pünktlich unterwegs sein.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Vacha	8:15:00	8:19:09	
Dorndorf	8:25:51	8:27:45	
Merkers	8:31:12	8:31:23	
Tiefenort	8:34:46	8:35:05	Signalfolge Hp1 dann Hp2 In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,0 auf 20km/h reduzieren, <b>zweimal Achtungspiff!!</b>
Leimbach Kaiserroda	8:39:43	8:40:36	
Bad Salzungen	8:44:15	8:46:38	
Immelborn	8:50:51	8:52:33	
Breitungen	8:58:31	9:00:45	Signalfolge zweimal Hp2
Wernshausen	9:06:18	9:07:00	Signalfolge zweimal Hp2
Schwallungen	9:11:36	9:13:40	
Wasungen	9:18:09	9:19:14	Signalfolge Hp2 dann Hp1
Walldorf	9:27:01	9:29:29	Signalfolge zweimal Hp2
Meiningen RAW	9:39:41		

## Aufgabe W08 – 09 „Quarzsand für Dermbach“

Im Rhönglaswerk in Dermbach ist der Quarzsand ausgegangen. Beliefern Sie ihn mit Neuem. In Immelborn Kieswerk stehen Waggonen mit Quarzsand. Die Rangierarbeiten in Dermbach erledigt die Köf.

Achten Sie bei dem Wetter auf den Radschlupf und den Bremsweg. Ein paar Baustellen gibt es auch auf der Strecke.

Ach ja, da Sie schon den ganzen Tag am Rangieren sind, steht es um Wasser und Schweröl auch nicht so gut. Haushalten Sie!

Im Prinzip eine leichte Aufgabe, wenn da nicht die knappen Ressourcen wären. Alle Wendepfeile sauber abfahren.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Breitungen Rbf		16:15:00	Im Rbf ungesicherter BÜ <b>Zweimal Achtungspfeiff</b>
Breitungen	16:19:44	16:20:01	In Ri. Immelborn fahren.
Immelborn	16:26:05	Durchfahrt	Zum Kieswerk zurücksetzen. Achtung in Ri. Kieswerk ungesicherter BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff</b>
Immelborn Kieswerk	16:30:08	16:30:21	Die Klappdeckelwaggonen abholen und in Ri. Bad Salungen fahren.  Achtung in Ri. Strecke ungesicherter BÜ. <b>Zweimal Achtungspfeiff, Hp2</b>  La Abschnitt in km 30,5 auf 20km/h reduzieren
Bad Salungen	16:37:27	Durchfahrt	Signalfolge Dreimal Hp2
Leimbach Kaiserroda	16:40:33	Durchfahrt	
Tiefenort	16:45:25	Durchfahrt	Signalfolge Hp1 dann Hp2 Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Merkers	16:48:37	Durchfahrt	
Dorndorf	16:51:58	Durchfahrt	In Richtung Dietlas: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Dietlas	16:58:31	Durchfahrt	La Stelle direkt im HP auf 20Km/h reduzieren
Menzengraben	17:02:17	Durchfahrt	
Stadtlengsfeld	17:05:03	Durchfahrt	In Richtung Weilar zwei weitere ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Weilar Urnshausen	17:10:42	Durchfahrt	
Hartschwinden	17:13:15	Durchfahrt	
Dermbach	17:19:15		Vor dem Sh0 Signal abbremsen. Die Waggonen im Glaswerk vorfahren besorgt die Köf. Aufgabenende

## Aufgabe W08 – 10 „Tankzug“

In Eisenach ist der Diesel knapp. In Meiningen, Wernshausen und Marksuhl müssen Tankwagen abgeholt werden. Bringen Sie zügig ihren Zug nach Eisenach, aber vergessen Sie ihre Höchstgeschwindigkeit nicht! **Vmax 65 km/h !!!!**

Dies ist eine Gütersammler Aufgabe, alle Wendepfeile sauber abfahren, die gesperrten Signale mit TAB anfragen. Vergessen Sie bitte in Marksuhl den **ungesicherten BÜ** vor dem Minollager nicht!

Bis Oberrohn ist die Tour sehr leicht zu fahren. Ab Oberrohn bis Eisenach: Achten Sie extrem auf Ihre Geschwindigkeit. Ab km 8,5: Beginnen Sie schon spätestens ab 59km/h mit dem Bremsen!

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Meiningen BW	17:00:00	17:05:17	<b>Lokführerpflichten:</b> Wasser fassen, Bekohlung. Vorsicht Beim Zurücksetzen aus dem BW Gesperrtes Signal mit der TAB Taste anfragen
Meiningen Abstellgleis 4	17:07:26	17:07:31	3 Kesselwagen abholen. Signalfolge Sh1, dann Hp2
Walldorf	17:15:34	17:17:10	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 17:16:58 Hp1
Wasungen	17:27:00	17:27:20	Signalfolge Hp2, Sh0 (TAB) 6 Kesselwagen abholen, Sh1, Hp2
Schwallungen	17:31:09	Durchfahrt	
Wernshausen	17:34:56	Durchfahrt	
Breitungen	17:38:47	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Immelborn	17:44:38	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Bad Salzungen	17:48:59	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2, Hp1
Oberrohn	17:55:49	Durchfahrt	
Ettenhausen	17:59:00	Durchfahrt	
Marksuhl	18:02:45	18:04:13	Zum Minollager zurücksetzen  Vorsicht ungesicherter BÜ in Ri Minollager <b>Zweimal Achtungspfeiff!</b>
Marksuhl Minollager	18:07:26	18:07:53	6 Kesselwagen abholen. Insgesamt hat der Zug 15 Waggons!  In Ri Strecke: Vorsicht ungesicherter BÜ in Ri Eisenach <b>Zweimal Achtungspfeiff!</b> 2x Sh1, dann Hp2.  Falls die Signale gesperrt sind drauf zufahren
Förtha	18:14:38	Durchfahrt	<b>Vorsicht nördlich von Förtha in KM 8,5 bis KM 7,0 Tunnel Feuertüre muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!!</b> Bei der Talfahrt in Ri. Eisenach auf <b>Geschwindigkeit(!)</b> , Feuerbett (nach dem Tunnel) und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten
Eisenach	18:25:18	Durchfahrt	
Eisenach Abstellgleis 8	18:27:27		Vor dem Prellbock abbremesen. Aufgabenende

## Aufgabe W08 – 11 „Werksverkehr“

Bringen sie die Arbeiter von ihrer Spätschicht nachhause. Die Arbeiter sitzen bereits im Zug.

Dies sollte eine ruhige Fahrt werden.

Am Bergwerk, in Unterbreizbach und in Bad Salzungen die Wendepfeile abfahren. Rangieren Sie am Bergwerk vorsichtig, denn Sie haben nach hinten so gut wie keine Sicht.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Unterbreizbach Bergwerk		22:30:00	Sofort abfahren. In Ri. Unterbreizbach rangieren. Signalfolge: Sh1, Hp1
Unterbreizbach	22:36:01	22:36:09	Bis in km 21,0 die Geschwindigkeit nur mit dem Regler und Richtungswender einpendeln! Bei der Talfahrt in Ri Vacha auf Geschwindigkeit, Feuerbett und den <b>Wasserstand im Kessel</b> achten!
Vacha	22:49:29	22:50:37	Signalfolge Hp1, Hp2
Dorndorf	22:57:34	23:00:00	
Merkers	23:03:41	23:03:49	
Tiefenort	23:06:51	23:09:59	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 23:09:49 Hp2  In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,8 auf 20km/h reduzieren, <b><u>zweimal Achtungspiff!!</u></b>
Leimbach Kaiserroda	23:15:07	23:15:18	
Bad Salzungen	23:18:49	23:19:01	Signalfolge Zweimal Hp2 Zuerst Verkehrshalt, dann Zug aufräumen
Bad Salzungen Abstellgleis	23:22:01		Signalfolge Hp2, dann Sh0. Vor dem gesperrten Signal abbremesen. Aufgabenende

## Aufgabe W08 – 12 „Schwertransport 2“

Bringen Sie einen Transformator von Meiningen nach Breitungen. **Die Höchstgeschwindigkeit des Zuges beträgt 50 km/h!!**

Dafür stehen Ihnen BR58 in Doppeltraktion zur Verfügung. Für Sie als Meister Ihrer gut geheizten BR58 3020 ist diese Aufgabe kein Thema. **Achten Sie auf das Tempolimit.** Die Strecke Meiningen – Bad Salzungen ist abgesehen vom Anstieg zum HP Schwallungen leicht abschüssig. Leiten Sie die Bremsung stets ab 48 km/h ein.

<b>Bahnhof/ Dienststelle</b>	<b>Ankunft</b>	<b>Abfahrt</b>	<b>Ereignis</b>
Meiningen Einfahrgruppe 2		15:00:00	Sofort abfahren Signalfolge Sh1, Hp2
Walldorf	15:12:16	15:14:05	Signalfolge Hp1, Hp0, Gegenzug um 15:15:54, Hp1
Wasungen	15:23:04	Durchfahrt	
Schwallungen	15:27:18	Durchfahrt	
Wernshausen	15:32:16	Durchfahrt	
Breitungen	15:37:22	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Sh1, Hp0. Gesperartes Signal mit TAB anfragen
Breitungen Kraftwerk	15:39:31		Aufgabenende

## Aufgabe W08 – 13 „Postzug“

Heute fahren Sie den Postzug, Sie müssen an verschiedenen Bahnhöfen halten und die Pakete ein- und ausladen. Dementsprechend sind auch die Standzeiten am Bahnsteig.

Auch wenn die BR 58 3020 für 70km/h zugelassen war, fahren Sie bitte nicht schneller als wie

**65 km/h**, denn die Aufgabe wird bei Überschreitung von **68km/h** abgebrochen!

Achten Sie zwischen Förtha und Oberrohn extrem auf **Ihre Geschwindigkeit**.

Ab der Verbindungskurve bis Dorndorf bekommen Sie systematisch 8min Verspätung „aufgebrummt“. Versuchen Sie durch stramme Fahrweise diese teilweise wieder auszugleichen. Ansonsten gibt es keine Probleme.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach Abstellgleis 8		11:00:00	Sofort losfahren
Eisenach	11:02:27	11:05:49	<b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein.</b>
Förtha	11:15:32	11:21:08	
Marksuhl	11:26:51	11:31:06	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 11:30:58 Hp1
Ettenhausen	11:34:32	Durchfahrt	
Oberrohn	11:37:55	11:40:51	Signalfolge Hp2, Hp1  <b>Achtung auf der Verbindungskurve!</b> Zugfolge Güterzug um 11:46:34, dann Postzug (Sie) 11:47:29 Nach Hp0/Hp1 Situation in Ri. Tiefenort vorsichtig weiterfahren. Ein unsichtbares gesperrtes Signal. F4 Monitor verwenden! Um 11:49:53 klar
Tiefenort	11:53:34	Durchfahrt	Signalfolge Hp1 dann Hp2 Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>  Den Bahnhof etwas vorsichtig durchfahren, da Sie bis 11:53:09 Hp0 an der Ausfahrt haben.
Merkers	11:56:52	11:59:16	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 11:58:36, Hp1
Dorndorf	12:03:05	12:07:16	In Richtung Dietlas: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Dietlas	12:13:19	Durchfahrt	
Menzengraben	12:16:01	Durchfahrt	
Stadtlengsfeld	12:18:29	12:20:12	In Richtung Weilar zwei weitere ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Weilar Urnshausen	12:25:03	Durchfahrt	
Hartschwinden	12:27:16	Durchfahrt	
Dermbach	12:31:30	12:35:21	Signalfolge Hp1, Hp0, Gegenzug um 12:34:29 Hp1
Zella	12:41:45	Durchfahrt	
Diedorf Fischbach	12:46:02	Durchfahrt	
Kaltennordheim Aufstellgleis	12:50:51	12:51:02	Zug abkuppeln und Lok aufräumen
Kaltennordheim Lokschuppen	12:53:23		Aufgabende

### Aufgabe W08 – 14 „Schwertransport 3“

Die Arbeiten im Kraftwerk sind fertig, heute Abend bringen Sie den leeren Trafowagen nach Vacha zum Abstellgleis. **Die Höchstgeschwindigkeit des Zuges beträgt auch hier 50 km/h!!!!**

**Bitte beachten Sie die Höchstgeschwindigkeit von 50km/h!** Die Strecke Breitungen – Bad Salzungen ist leicht abschüssig. Vor Vacha haben Sie eine kleine Steigung. Ansonsten ist die Aufgabe unproblematisch.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Breitungen		18:00:00	Sofort losfahren.Sh1 danach Hp0 <b>Vorsicht: gesperrtes Signal sofort mit TAB anfragen</b>
Breitungen Kraftwerk	18:03:52	18:04:00	Wendepfeil abfahren an den Zug ansetzen und mit ihm in den Bahnhof zurücksetzen. Sh1
Breitungen	18:06:08	18:06:14	Wendepfeil abfahren, den Bahnhof in Ri. Bad Salzungen verlassen. Hp2
Immelborn	18:12:55	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Bad Salzungen	18:18:09	Durchfahrt	Signalfolge Dreimal Hp2
Leimbach Kaiserroda	18:24:09	Durchfahrt	Vor Leimbach Kaiserroda Hp0 Gegenzug um 18:22:38 Hp1 um 18:23:11  Hp0 in Km 2,5; Abstand; Hp1 um 18:26:06
Tiefenort	18:31:49	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, dann Hp2  Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>  Den Bahnhof etwas vorsichtig durchfahren, da Sie bis 18:30:09 Hp0 an der Ausfahrt haben.
Merkers	18:36:13	Durchfahrt	Einfahrt Hp0 Hp1 um 18:33:46 Ausfahrt Hp0 Hp1 um 18:36:05  Wenn Sie den Bahnhof ebenfalls umsichtig durchfahren, dann müssen Sie nicht anhalten.
Dorndorf	18:39:45	Durchfahrt	
Vacha Abstellgleis	18:46:50	18:47:08	Zug ordentlich ins Gleis ziehen und abstellen, anschließend in Ri. BW weiterfahren
Vacha BW	18:55:50		<b>Lokführerpfllichten</b> Bekohlung, Wasser fassen Lok in den Schuppen fahren. Aufgabenende

## Aufgabe W08 – 15 „Kreuz und Quer“

Zuerst ein Hinweis für alle Besitzer eines SCSI basierten Intel PIV Rechners mit OS WinXP



Abb.18 Verkehrte Welt in W08 – 15 . Dies kann Ihnen u. Umständen bei einem SCSI basierten Rechner passieren.

Der oben abgebildete Güterzug wird um 11:11:00 generiert und bleibt unbeweglich an Ort und Stelle stehen, dort wo ihn der Computer abgestellt hatte.

Um das obige Problem zu beheben muss der Aufgaben Editor aufgerufen werden.

Dort Routes -> Werratal -> Activities -> W08 – 15 „Kreuz und Quer“ aufrufen. Sie erhalten links die Karte und rechts das Arbeitsmenü. Im Arbeitsmenü „Verkehrsschema“ aufrufen, den Dienst „22b – Vac“ suchen und mit der rechten Maustaste zu markieren. Das Beste ist diesen Dienst schlichtweg und ergreifend zu löschen. Nur den **erfahrenen** Aufgabenautoren empfehle ich diesen zu überarbeiten. Anschließend speichern Sie die Aufgabe ab.

Diese Aufgabe werde ich um der Übersicht halber im Zeitablauf in drei Etappen unterteilen.

**Etappe 1 Eisenach – Leimbach Kaiserroda Säurefabrik,**

**Etappe 2 Bad Salzungen – Unterbreizbach – Vacha.**

**Etappe 3 Vacha – Meiningen.**

Bei dieser Aufgabe werden unterschiedliche Züge gefahren und die Lok zweimal gedreht, sodass ich hier schon darauf hinweise, dass alle Wendepfeile sauber abgefahren werden müssen und bei allen gesperrten Signalen während der Rangierfahrten die TAB Taste gedrückt werden muss.

**Ich darf Sie auch wieder auf das Abbruch Kriterium der Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h hinweisen. Achten Sie deshalb zwischen Förtha und Oberrohn extrem auf Ihre Geschwindigkeit.**

**Etappe 1 Eisenach – Leimbach Kaiserroda Säurefabrik**

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach BW	8:45:00	8:50:26	Zur Bekohlungsanlage umsetzen. Nicht das gesperrte Signal überfahren. Weiche ggf. von Hand stellen.  <b>Lokführerpflicht</b> Bekohlung und Wasser fassen Signalfolge: Sh1, Hp2, Hp0 Gesperrtes Signal mit Tab anfragen.
Eisenach Abstellgleis 8	8:55:00	8:55:19	Säuretopfzug abgeholt und in Ri. Leimbach Kaiserroda abfahren  Signalfolge Sh1 und Hp2
Eisenach	8:57:04	Durchfahrt	<b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	9:07:38	Durchfahrt	
Marksuhl	9:13:21	9:16:29	Signalfolge Hp1, Hp0 Gegenzug um 9:16:08 Hp1
Ettenhausen	9:20:37	Durchfahrt	
Oberrohn	9:24:10	Durchfahrt	Signalfolge Hp2, Hp1, Hp2, Hp0 Gesperrtes Signal mit TAB anfragen
Bad Salzungen Vorfeld	9:31:46	9:31:54	<b>Bei der Anfahrt zur Säurefabrik müssen Sie ein paar mal hin und her rangieren, dabei den ungesicherten BÜ vor dem Güterschuppen in Leimbach Kaiserroda beachten. Den müssen Sie insgesamt viermal passieren. Pro Überquerung zweimal Achtungspfeiff</b>
Leimbach Kaiserroda Säurefabrik	9:45:09	9:45:20	Den Säuretopfzug hier an der Rampe abstellen und über das Gleisdreieck (Lok wenden) nach Bad Salzungen fahren. <b>Beachten Sie bitte auch den o.e. BÜ.</b>  Signalfolge Sh1, Hp0 Gesperrtes Signal mit TAB anfragen.  Im Gleisdreieck bis ca. Km 24,5 vorfahren und dann nach Bad Salzungen zurücksetzen  Fortsetzung s. Etappe 2

## Etappe 2 Bad Salzungen – Unterbreizbach – Vacha

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen	9:58:40	9:59:00	An die KKmt22 ansetzen und sofort abfahren
Leimbach Kaiserroda	10:02:44	Durchfahrt	
Tiefenort	10:07:10	Durchfahrt	Signalfolge Hp1 dann Hp2  Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeif</b>
Merkers	10:10:16	Durchfahrt	
Dorndorf	10:13:41	Durchfahrt	
Vacha	10:20:34	Durchfahrt	Bei der Talfahrt in Ri Unterbreizbach ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten
Unterbreizbach	10:33:23	10:33:35	Zum Bergwerk zurücksetzen
Unterbreizbach Bergwerk	10:36:36 (Zug abgestellt)	10:44:59 (vom Kohlenbunker)	Achten Sie bei der Fahrt zum Bergwerk auf die Wasserzufuhr. Die KKmt22 am Gleis 1 abstellen und die Lok im Gleisdreieck drehen  Machen Sie bitte einen „Boxen Stopp“ am Wasserkran <b>Lokführerplicht</b> Wasser fassen. <b>Optional</b> Bekohlung.  Anschließend zum Rangierbahnhof zurücksetzen.
Unterbreizbach	10:47:59	10:48:12	Güterzug abholen und in Ri. Vacha fahren  Bei der Talfahrt in Ri Vacha ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten
Vacha	11:01:37	11:01:52	Güterzug abstellen und die Lok zum Personenzug umsetzen  Fortsetzung s. Etappe 3

### Etappe 3 Vacha – Meiningen

Nun kommt die Nahverkehrsleistung nach Meiningen. Ab Bad Salzungen bekommen Sie jede Menge Verspätung. Versuchen Sie durch stramme Fahrweise diese so gering wie möglich zu halten. Denken Sie aber an die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Lok von 65km/h (=Abbruchkriterium)

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Vacha	11:05:45	11:25:04	An den Personenzug ansetzen. Abfahrauftrag per Pop Up Meldung. Auf das gesperrte Signal zufahren. Hp2
Dorndorf	11:31:58	11:34:02	Einfahrt Hp2
Merkers	11:37:45	11:39:02	
Tiefenort	11:42:18	11:43:02	Signalfolge Hp1, dann Hp2  In Richtung Leimbach Kaiserroda direkt hinter der Ausfahrt ungesicherter BÜ in km 5,2 auf 20km/h reduzieren, <b><u>zweimal Achtungspiff!!</u></b>
Leimbach Kaiserroda	11:47:55	11:51:15	
Bad Salzungen	11:54:55	12:00:03	Gegenzug um 11:56:57, Hp2
Immelborn	12:04:37	12:05:01	
Breitungen	12:10:46	12:11:14	Signalfolge Zweimal Hp2
Wernshausen	12:16:28	12:18:52	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 12:18:50 Hp2
Schwallungen	12:23:24	12:23:58	
Wasungen	12:28:33	12:28:52	Signalfolge Hp2, Hp1
Walldorf	12:36:37	12:38:52	Signalfolge Hp2, Hp0 Gegenzug um 12:38:45, Hp2
Meiningen	12:45:25	12:46:44	Verkehrshalt. Die restlichen Fahrgäste aussteigen lassen. Dann Zug und Lok aufräumen. Gesperrtes Signal mit TAB anfragen, Hp2
Meiningen Einfahrgruppe 2	12:49:12	12:49:36	Personenzug abgestellt, Signalfolge Zweimal Sh1
Meinigen BW	12:51:52	12:56:59	<b>Lokführerpflicht</b> Bekohlung und Wasserfassen Lok weiter in Ri. Drehscheibe fahren und davor abbremesen! Aufgabenende

## Aufgabe Z01 „Biertransport“

Es ist wieder die Zeit der Sommerfeste. Der Bierbedarf steigt sprunghaft an. Sie müssen einen voll beladenen Biertransport bis nach Kaltennordheim bringen. Achten Sie unterwegs auf die Meldungen.

Am Anfang müssen Sie zeigen, dass Sie die Dampflok BR44 353 absolut meisterlich fahren können. Bleiben Sie zwischen Eisenach und Förtha liegen, können Sie die Aufgabe neu starten! Denn die Zugbegegnung in Merkers müssen Sie erreichen! Alle Rangiermanöver zügig durchführen. Für die Hilfe beim Abschluss der Aufgabe bedanke ich mich für den Tipp von dem Forumsmitglied „Pilot“.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Eisenach Gbf	8:30:00	8:32:26	Die Lok auf 16bar und 1.500lb Feuerbett hoch heizen. Erst bei 16bar Kesseldruck und ca. 1.300lb Feuerbett abfahren.
Eisenach	8:34:25	Durchfahrt	Signalfolge Hp2. Den Zug in Ri. Förtha mit viel Fingerspitzengefühl hochfahren, achten Sie auf Ihren Dampfverbrauch, den Richtungswender gefühlvoll zwischen 55% vorwärts und 70% vorwärts je nach Steigung schwanken lassen. <u>Achten Sie auch auf das Feuerbett!</u> Denn: <b>Achtung! Tunnel in km 7,0 bis 8,5. Feuertür muss mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Förtha	8:46:00	8:49:05	An der Holzverladung zwei Bierwagen stehen lassen. Alle Wendepfeile sauber abfahren.
Marksuhl	8:56:47	8:59:17	Hp2 dann Hp0 Gegenzug um 8:57:50 dann Hp2 Sobald Sie Hp2 haben: Vor dem Empfangsgebäude zwei weitere Waggons stehen lassen, so dass der Fußgänger Übergang nicht blockiert ist
Ettenhausen	9:01:12	Durchfahrt	
Oberrohn	9:04:56	Durchfahrt	Signalfolge Hp2 dann Hp1
Tiefenort	9:13:23	Durchfahrt	Signalfolge Hp1 dann Hp2 Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Merkers	9:16:41	9:17:58	Signalfolge Hp1 dann Hp0 Gegenzug um 9:17:50. Hp1
Dorndorf	9:21:23	Durchfahrt	In Richtung Dietlas: Zweimal ungesicherter BÜ in <b>km 2,1</b> und in <b>km 3,2</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Dietlas	9:27:44	Durchfahrt	
Menzengraben	9:31:06	Durchfahrt	
Stadtlengsfeld	9:33:54	Durchfahrt	In Richtung Weilar zwei weitere ungesicherte BÜ in <b>km 10,3</b> und in <b>km 11,4</b> . Jeweils auf 20km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspfeiff</b>
Weilar Urnshausen	9:39:44	Durchfahrt	
Hartschwinden	9:42:56	Durchfahrt	
Dermbach	9:48:16	9:48:48	Signalfolge Hp1, Sh1, Hp1 Zwei Waggons an der Ladestraße stehen lassen
Zella	9:56:03	9:56:24	Zwei Waggons an der Rampe vor dem GS stehen lassen
Diedorf Fischbach	10:01:03	10:01:24	Zwei Waggons an der Rampe vor dem GS stehen lassen. Hier empfehle ich die Aufgabe mit F2 zu speichern.

Kaltennordheim	10:07:28	10:12:37	Gem. Pop Up Meldung die restlichen fünf Wagen aufräumen. Achten Sie bei der Ankunft darauf, dass der letzte Wagen auf dem Hauptsignal s.Abb19 so zum stehen kommt, dass er beim Umsetzen der Lok nicht im Weg ist.  Die Lok umsetzen und die Waggons in Ri Rampe aufräumen. In Abb19 das Gleis ganz rechts.
Kaltennordheim Rampe	10:16:20	10:16:37	Abkupplungsvorgang: Richtungswender auf rückwärts einstellen, den Regler auf 2% öffnen, wenn die Lok leicht anfährt, dann abkuppeln.
Kaltennordheim BW	10:19:35	10:23:08	<b>Lokführerplichten:</b> Bekohlung und Wasser fassen. Anschließend Lok deutlich in den Schuppen fahren. Aufgabenende. „ <b>A Mass Eisenacher bitt schen!</b> “

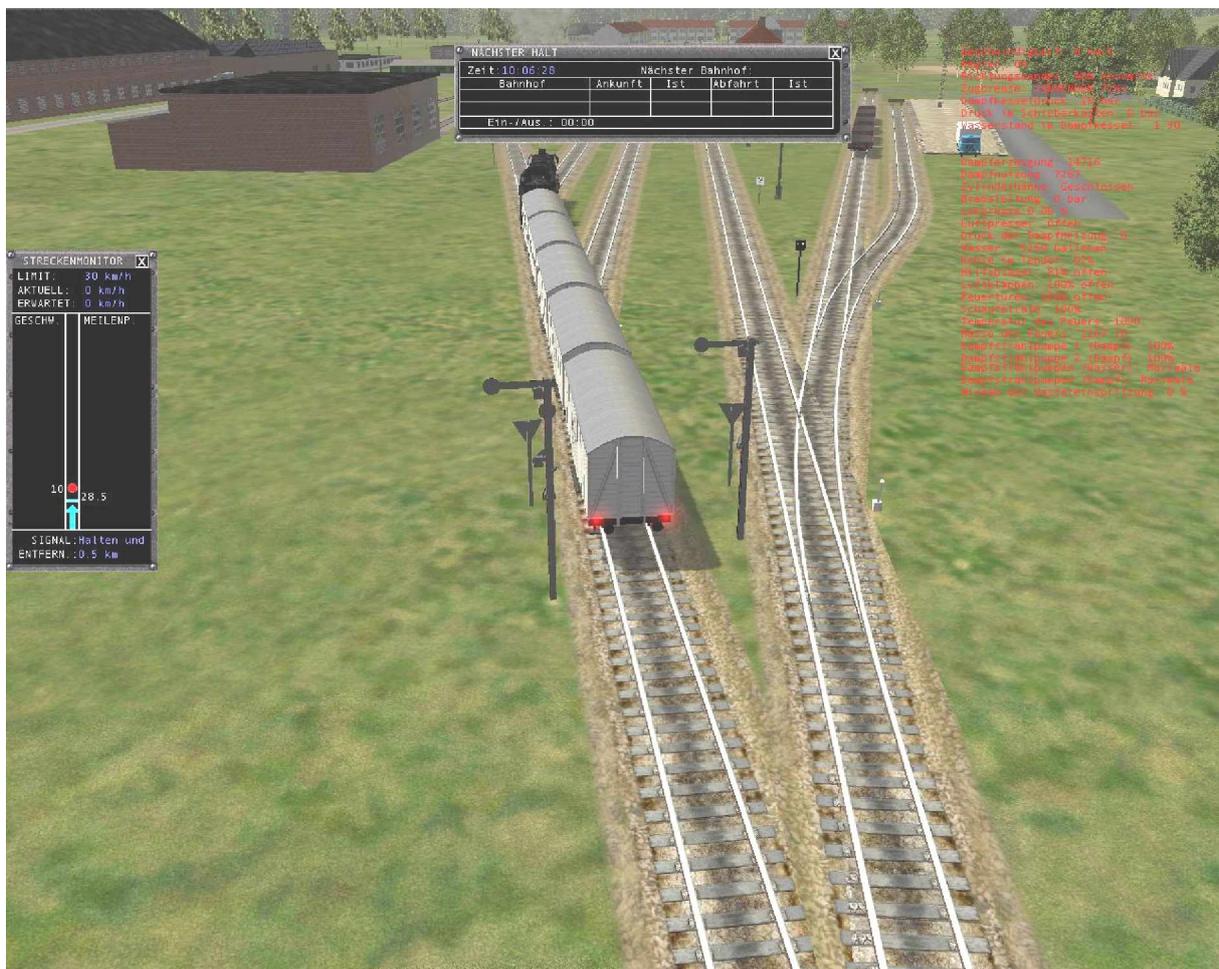


Abb19: Lassen Sie die letzten fünf Wagen ungefähr so stehen und setzen Sie die Lok über Gleis 1 um. Die Waggons müssen an die Rampe (rechts im Bild)

### Aufgabe Z03 „Gefährliche Güter“

Sie müssen schon sehr vorsichtig fahren. Die Ladung sollte auf keinen Fall Schaden nehmen. Holen Sie die Waggon am Umsetzgleis 3 ab und bringen Sie diese ins Kaliwerk Unterbreizbach.

Für die gut geheizte BR38 2931 ist diese Aufgabe kein Problem.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bad Salzungen Kohlenbunker	9:30:00	9:31:49	<b>Lokführerpflcht</b> Bekohlung Signalfolge Sh1, zweimal Hp2 dann Hp1
Leimbach Kaiserroda	9:34:57	9:35:10	Wendepfeil abfahren Beim Zurücksetzen Vorsicht(!) gesperrtes Signal mit TAB anfragen.
Bad Salzungen Unsatzgleis 3	9:37:20	9:37:40	Signalfolge Sh1, dann Hp2
Leimbach Kaiserroda	9:38:43	Durchfahrt	Hp0 in km 2,5 Gegenzug um 9:40:14 Hp1 um 9:40:20
Tiefenort	9:45:04	Durchfahrt	Vorsicht vor <b>Tiefenort</b> ungesicherter BÜ auf 20 km/h reduzieren und <b>zweimal Achtungspiff</b>
Merkers	9:48:25	Durchfahrt	
Dorndorf	9:51:50	Durchfahrt	Signalfolge Hp1, Sh1, Hp1
Vacha	9:58:55	10:02:46	Signalfolge Hp2 dann Hp0 Gegenzug um 10:02:00  Bei der Talfahrt in Ri Unterbreizbach ab ca. km 21,0 neben der Geschwindigkeit und Feuerbett unbedingt auf die <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> achten!
Unterbreizbach	10:16:32	10:17:20	Wendepfeil abfahren. Mit dem Zug weit vorfahren und beim Zurücksetzen etwas Anlauf für die Strecke zum Bergwerk nehmen.
Unterbreizbach Kalibergwerk	10:19:43		Achten Sie bei der Fahrt zum Bergwerk auf die Wasserzufuhr. Aufgabenende.

## 6.4 GR4 Moseltalbahn



Streckenkarte 4 Moseltalbahn

Die zwei alten römischen Städte Koblenz (Confluentens) und Trier (Augusta Treverorum) werden mit der Moseltalbahn verbunden. Mit dieser Strecke werden über Trier Luxemburg und das Saarland erschlossen. Daher sind sehr viele schwere DG insbesondere mit Kohle zu fahren. Auch der Personenverkehr hat es in sich. Die Mosel ist mit ihren Weinanbaugebieten und Burgen eine sehr gut besuchte Ferienregion. Einige Ferienorte wurden mit Nebenbahnen erschlossen, wie z.B. Traben Trarbach, Bernkastel Kues und Daun/Eifel

Schnellzüge nach Saarbrücken bzw. Luxemburg sind an der Tagesordnung.

Für Dampflokführer sind vor allem die Tunnel der längste davon der Kaiser Wilhelm Tunnel mit 4km Länge von großer Bedeutung.

Die Tunnel in Fahrtrichtung Trier – Koblenz:

Quint – Schweich: **Meulenwald Tunnel** in Km 106,8 bis Km 106,1

Ürzig – Bengel: **Kinderbeurener Tunnel** in Km 72,7 bis Km 72,1

Bengel – Pünderich: **Reilerhals Tunnel** in Km 64,6 bis Km 63,9

Pünderich – Bullay: **Prinzenkopf Tunnel** in Km 62,4 bis Km 62,1

Neef – Ediger Eller: **Tunnel** in 56,5 km bis km 56,0 (ist nicht im Buchfahrplan erwähnt!)

Ediger Eller – Cochem: **Kaiser Wilhelm Tunnel** in km 54,3 bis km 50,1. Von Cochem her gesehen liegt der Tunnel teilweise in einer Steigung!

Kalkulieren Sie Ihr Feuerbett auf der Strecke **Neef – Cochem** und umgekehrt sowie zwischen **Ürzig – Bullay** und umgekehrt so, dass Sie jeweils die Endpunkte der angegebenen Streckenabschnitte ohne zu heizen erreichen!

Die Strecke ist sehr Steigungsreich also eine Herausforderung, insbesondere von Ehrang – Wengerohr.

Der Streckenabschnitt Wengerohr – Ehrang. Hier muss neben der Geschwindigkeit unbedingt der Wasserstand im Kessel stimmen.

Die Strecke heute:

Verschiedene Bahnhöfe wie z.B. Ürzig und Pünderich sind aufgelassen. Die Strecke Bullay Traben Trarbach ist akut von der Stilllegung bedroht.

In den Zeitabläufen werde ich den HP Pünderich nur im Zuge der Strecke Bullay – Traben Trarbach erwähnen.

Zuletzt noch der Hinweis auf die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten verschiedener Dampflok:

<b>Baureihe</b>	<b>Vorwärts</b>	<b>Rückwärts</b>
BR01	130Km/h	50km/h
BR23	110km/h	80km/h
BR38 mit Wannentender	100km/h	80km/h
BR38 mit Ursprungstender	100km/h	50km/h
BR44	80Km/h	50km/h
BR50	80km/h	80km/h

## Aufgabe 15 „Sammler“

Sie stehen in Koblenz und sollen verschiedene Güterwagen einsammeln. In Winnigen stehen die ersten Waggons.

Dies ist eine Sammelaufgabe alle Wendepfeile sauber abfahren.

In verschiedenen Bahnhöfen bei Hp2 das Geschwindigkeitssignal mit beachten!

Auf der Strecke Pünderich – Traben Trarbach 40km/h Beschränkung. Bei Sichtung der P – Tafeln Achtungspiff.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Koblenz Hbf Lokschuppen		15:30:00	Signalfolge: Sh1, Hp2
Koblenz Hbf	15:31:50	Durchfahrt	
Moselweiß	15:34:16	Durchfahrt	
Güls	15:35:29	Durchfahrt	
Winnigen	15:38:50	15:40:17	Signalfolge: Hp2, Hp0 Gesperrtes Signal mit TAB anfragen, zwei gedeckte Güterwagen abholen, Signalfolge: Sh1, Hp2, Hp1
Kobern Gondorf	15:46:28	15:48:13	Signalfolge zweimal Hp2, Zwei „Von Haus zu Haus“ Container Waggons abholen, Signalfolge Sh1 und Hp2
Lehmen	15:50:18	Durchfahrt	
Kattenes	15:52:26	Durchfahrt	
Löf	15:53:46	Durchfahrt	
Hatzenport	15:56:30	Durchfahrt	
Burgen	15:58:26	Durchfahrt	
Moselkern	15:59:42	Durchfahrt	
Müden	16:01:23	Durchfahrt	
Treis Karden	16:04:33	16:08:52	Signalfolge 2x Hp2, drei Säuretopfwaggons abholen, Signalfolge Sh1, Hp2. Somit sieben Waggons für Cochem
Pommern /Mosel	16:10:33	Durchfahrt	
Klotten	16:13:45	Durchfahrt	
Cochem	16:16:47	16:19:43	Signalfolge Zs1, Sh1. Pop Up Meldung: Die sieben Waggons abstellen und den Zug nebenan übernehmen. Zum Umsetzen der Lok F8 Taste benutzen, Wendepfeil am gesperrten Sh0 Signal funktioniert nicht! Die 10 Waggons abholen und in Ri. Traben Trarbach fahren. Signal folgen Sh1 u. Hp2  <b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 50,1 bis km 54,3. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	16:24:50	Durchfahrt	<b>Vorsicht Tunnel in km 56,0 bis 56,5! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Neef	16:26:05	Durchfahrt	
Bullay	16:28:23	Durchfahrt	<b>Prinzenkopf Tunnel in Km 62,1 bis Km 62,4 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Pünderich	16:30:58	Durchfahrt	Hp2 in km 63,0
Reil	16:32:56	Durchfahrt	
Kövenig	16:39:50	Durchfahrt	
Traben Trarbach Laderampe	16:45:11	16:45:49	Den Zug ordentlich an der Laderampe abstellen. Die Lok aufräumen
Traben Trarbach Kohlebunker	16:48:18		Aufgabenende

## Aufgabe 16 „Traditionsfahrt“

Langsam sind die Dampfloks aus dem Regelverkehr verschwunden. Machen Sie eine Abschiedsfahrt von Traben-Trarbach nach Koblenz. Warten Sie am Bahnsteig von Traben-Trarbach bitte auf das Abfahrtsignal.

Die drei Schürzenwagen stellen Sie vor keine Probleme. Zwischen Bullay und Koblenz sollten Sie stramme Fahrweise an den Tag legen. Sind Sie zu Ihrem „Fachpublikum“ ein netter Lokführer und heizen mit **Taste U** die Waggon.

Auf der Strecke Traben Trarbach – Pünderich gilt 40km/h Beschränkung. Bei Sichtung der P – Tafeln Achtungspiff.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Traben Trarbach Lokschuppen	14:30:00	14:32:13	<b>Lokführerplicht</b> Bekohlung Zuerst den Linienzug um 14:31:56 nach Bullay passieren lassen dann gesperrtes Signal mit (Sh0) mit TAB anfragen zum Zug herüberfahren
Traben Trarbach	14:34:34	14:38:04	An den Zug ansetzen Bei Pop Up Meldung um 14:38:00 abfahren
Kövenig	14:43:10	Durchfahrt	
Reil	14:50:01	Durchfahrt	
Pünderich	14:51:50	Durchfahrt	<b>Prinzenkopf Tunnel in Km 62,4 bis Km 62,1 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bullay	14:58:12	15:01:37	Signalfolge Esig Hp0, Hp2 um 14:56:29 Ausfahrt zweimal Hp2
Neef	15:05:29	Durchfahrt	<b>Achtung Tunnel in km 56,5 bis km 56,0 Ri. Ediger Eller. Feuertüren müssen mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	15:06:44	Durchfahrt	<b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 54,3 bis km 50,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Cochem	15:10:04	15:14:03	
Klotten	15:17:10	Durchfahrt	
Pommern/Mosel	15:19:44	Durchfahrt	
Treis Karden	15:21:30	Durchfahrt	
Müden/ Mosel	15:23:40	Durchfahrt	
Moselkern	15:25:52	Durchfahrt	Signalfolge: zweimal Hp2
Burgen	15:28:01	Durchfahrt	
Hatzenport	15:29:17	Durchfahrt	
Löf	15:31:11	Durchfahrt	
Kattenes	15:32:40	Durchfahrt	
Lehmen	15:34:51	Durchfahrt	
Koborn Gondorf	15:36:15	Durchfahrt	
Winningen /Mosel	15:39:50	Durchfahrt	
Güls	15:42:26	Durchfahrt	
Moselweiß	15:43:40	Durchfahrt	
Koblenz Hbf	15:46:46	15:50:41	Esig Hp2; Aufgabenende

## Aufgabe 17 „Kohlezug Dampf“

Sie müssen mit einer Dampf-Doppeltraktion einen schweren Kohlezug nach Koblenz fahren. Das wird nicht einfach. Die Waggonen kommen in Moselweiß auf das Aufstellgleis 2.

Die beiden Lokomotiven laufen nicht immer synchron! Die Hürde liegt zwischen Quint und Wengerohr.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Ehrang Bekohlung	7:00:00	7:03:18	Fahren Sie zur Bekohlungsanlage. Nicht den Wendepfeil abfahren, sondern in Ri. Bekohlung die Weichen manuell stellen. <b>Lokführerpflicht:</b> Bekohlung. Erst in Ri Zug den Wendepfeil abfahren
Ehrang Gbf	7:07:53	7:08:04	An den Zug ansetzen und abfahren. Sh1, Hp2  Achten Sie auf den letzten Wagen. Der muss alle Weichen verlassen haben, bevor Sie auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen.
Quint	7:13:49	Durchfahrt	<b>Achtung Meulenwald Tunnel in Km 106,8 bis Km 106,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Schweich	7:17:10	Durchfahrt	
Föhren	7:21:59	Durchfahrt	
Hetzerath	7:25:41	Durchfahrt	
Sehlem	7:32:11	Durchfahrt	
Salmrohr	7:35:44	Durchfahrt	
Wengerohr	7:43:38	Durchfahrt	
Ürzig	7:49:40	7:51:10	Signalfolge Hp1, Hp0, Hp1 um 7:50:18. Während des Haltes die Bremsen angezogen lassen! <b>Kinderbeurener Tunnel in Km 72,7 bis Km 72,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bengel	7:56:27	Durchfahrt	<b>Reilerhals Tunnel in Km 64,6 bis Km 63,9 Prinzenkopf Tunnel in Km 62,4 bis Km 62,1 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sei, Hilfsbläser 100%! n</b>
Bullay	8:03:27	8:05:25	Signalfolge Hp1, Hp0, Hp1 um 8:05:19
Neef	8:10:13	Durchfahrt	<b>Vorsicht Tunnel in km 56,5 bis 56,0! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein.</b>
Ediger Eller	8:11:44	Durchfahrt	<b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 54,3 bis km 50,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Cochern	8:16:06	Durchfahrt	
Klotten	8:18:46	Durchfahrt	
Pommern/Mosel	8:22:37	Durchfahrt	
Treis – Karden	8:24:56	Durchfahrt	
Müden	8:27:54	Durchfahrt	
Moselkern	8:30:00	Durchfahrt	
Burgen	8:31:48	Durchfahrt	
Hatzenport	8:33:52	Durchfahrt	
Löf	8:36:49	Durchfahrt	
Kattenes	8:38:47	Durchfahrt	
Lehmen	8:41:46	Durchfahrt	
Kobern – Gondorf	8:43:32	Durchfahrt	
Winnigen (Mosel)	8:48:25	Durchfahrt	
Güls	8:51:41	Durchfahrt	
Moselweiß	8:53:18	Durchfahrt	
Moselweiß Gbf	8:56:03	8:56:23	Signalfolge Zs1, Hp2 Zug ordentlich ins Gleis ziehen und Loks in Ri. Lokgleis 1 aufräumen (Gleisplan 2 Nr. 26)
Koblenz BW	9:00:46		Hp2 Lokgleis 1 Aufgabenende

## Aufgabe 20 „Schnellzug E1050“

Aufgrund des Wochenendes ist der Zug überfüllt. Es sind schon zusätzliche Waggon angehängt worden. Das wird also eine anstrengende Fahrt werden. Wendepunkte in Cochem bitte ignorieren.

Der Zug ist ein ganz hübscher Brocken für die BR23. Sie werden ab Cochem im Falle der Überholung Verspätung bekommen. Wenn Sie nicht in Cochem überholt werden wollen, dann müssen Sie um **10:02h** in Cochem sein.

Legen Sie stramme Fahrweise an den Tag. Die BR 23 müssen Sie dieses Mal ab Cochem sehr meisterlich fahren! In **Bullay** über das H – Schild ziehen, damit der Postwagen am Bahnsteig zum Stehen kommt.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Koblenz Hbf	9:27:00	9:30:04	
Moselweiß	9:34:15	Durchfahrt	
Güls	9:35:23	Durchfahrt	
Winningen/ Mosel	9:38:04	Durchfahrt	
Kobern Gondorf	9:41:40	Durchfahrt	
Lehmen	9:43:01	Durchfahrt	
Kattenes	9:45:22	Durchfahrt	
Löf	9:46:52	Durchfahrt	
Hatzenport	9:49:04	Durchfahrt	
Burgen	9:50:28	Durchfahrt	
Moselkern	9:51:41	Durchfahrt	
Müden/ Mosel	9:53:16	Durchfahrt	
Treis Karden	9:55:38	Durchfahrt	
Pommern	9:57:27	Durchfahrt	
Klotten	10:00:10	Durchfahrt	
Cochem	10:03:47	10:16:35	Signalfolge Esig Hp2, Asig Hp0, Zugfolge D-Zug um 10:10:58, dann Eilzug (Sie) Hp2 um 10:16:31  <b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 50,1 bis km 54,3. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	10:22:16	Durchfahrt	<b>Vorsicht Tunnel in km 56,0 bis 56,5! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Neef	10:23:41	Durchfahrt	
Bullay	10:26:33	10:30:35	<b>Prinzenkopf Tunnel in Km 62,4 bis Km 62,1 Reilerhals Tunnel in Km 63,9 bis Km 64,6 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bengel	10:37:24	Durchfahrt	<b>Achtung Kinderbeurener Tunnel in Km 72,1 bis Km 72,7. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ürzig	10:40:49	Durchfahrt	
Wengerohr	10:44:04	10:45:27	
Salmrohr	10:52:09	Durchfahrt	
Sehlem	10:54:29	Durchfahrt	
Hetzerath	10:56:31	Durchfahrt	
Föhren	10:58:37	Durchfahrt	Talfahrt in Ri. Ehrang Achten Sie auf Ihre Geschwindigkeit, Feuerbett (Vorsicht s. u.) und <b>Wasserzufuhr in den Kessel.</b>
Schweich	11:00:39	Durchfahrt	<b>Achtung Meulenwald Tunnel in Km 106,1 bis Km 106,8. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Quint	11:02:31	Durchfahrt	Ab Km 109,5 bis Trier Hbf Signalfolge Hp2 durchgehend mit 40km/h
Ehrang	k. A.	k. A.	Zug nimmt Weg durch den Güterbahnhof Ehrang
Pfalzel	k. A.	k. A.	Zug nimmt Weg durch den Güterbahnhof Ehrang
Trier Hbf	11:14:05	11:16:33	

## Aufgabe 21 „Weinfest“

Sie stehen mit einem gemischten Zug in Traben-Trarbach und müssen die Gäste des Weinfestes zurück nach Cochem bringen, um in Fernzüge umsteigen zu können.

Auf der Strecke Traben Trarbach – Pünderich gilt 40km/h Beschränkung. Bei Sichtung der P – Tafeln Achtungspiff.

Diese Aufgabe stellt Sie vor keine größeren Probleme

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Traben Trarbach Lokschuppen	17:00:00	17:02:42	<b>Lokführerpflicht</b> Bekohlung Zuerst den Linienzug um 17:02:37 nach Bullay passieren lassen dann gesperrtes Signal mit (Sh0) mit TAB anfragen zum Zug herüberfahren
Traben Trarbach	17:05:17	17:15:03	An den Zug ansetzen Bei Pop Up Meldung um 17:15:00 abfahren
Kövenig	17:20:43	Durchfahrt	
Reil	17:27:45	Durchfahrt	
Pünderich	17:29:30	Durchfahrt	<b>Prinzenkopf Tunnel in Km 62,4 bis Km 62,1 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bullay	17:32:30	17:32:40	Signalfolge Hp2 dann Hp0, Hp2 um 17:32:37 Bei Abfahren des Wendepfeils nicht zurücksetzen
Neef	17:36:21	Durchfahrt	<b>Achtung Tunnel in km 56,5 bis km 56,0 Ri. Ediger Eller. Feuertüren müssen mit 0% geschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	17:37:47	Durchfahrt	<b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 54,3 bis km 50,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Cochem	17:43:16		Aufgabenende

## Aufgabe 22 „Hin und Her“

Zuerst ein paar allgemeine Hinweise zu diesem Act. Diese Aufgabe dauert ca. **fünf** Stunden. Sollten Sie abrechnen müssen, so ist die Feueranfuchung (=Hilfsbläser) auf 100% einzustellen, bevor Sie abspeichern. Bei einer wieder aufgenommenen Tour unter Selbstheizen ist die Bedienung des Bläfers nicht mehr möglich!

Ferner ist insbesondere auf der Rückleistung die BR50Kab sehr feinfühlig zu heizen! Lassen Sie das Feuerbett zwischen **1.000lb** und **1.200lb** schwanken. Nur vor den Tunnelstrecken heizen Sie es auf **1.400lb** hoch, weil in den Tunnels Heizverbot herrscht! Den Wasserstand im Kessel lassen Sie zwischen **1.10** und **0.90** schwanken, während der Wasserspeisung den Regler auf unter 20% zurücknehmen.

Mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit zwischen 65km/h und 75km/h sind Sie sehr gut unterwegs.

Sie werden zwei unterschiedliche Züge fahren und die Lok wenden müssen. Ich darf Sie hier schon darauf hinweisen, dass Sie alle Wendepfeile abfahren und während der Rangierfahrten alle gesperrten Signale mit TAB freischalten müssen, soweit erforderlich!

Mit der **Taste Ü** die Lokbremse vollständig lösen!

Insbesondere bei Talfahrten: Achten Sie auf Ihre **Geschwindigkeit!** Bei Erreichen von **85km/h** wird die Aufgabe abgebrochen!

Ich werde wegen der Übersicht den Zeitablauf in zwei Etappen unterteilen

**Etappe1:** Koblenz Moselweiß BW – Ehrang Bekohlung

**Etappe2:** Ehrang Bekohlung – Koblenz Moselweiß BW (Drehscheibe)

Bitte beachten Sie auch diesen Screenshot:

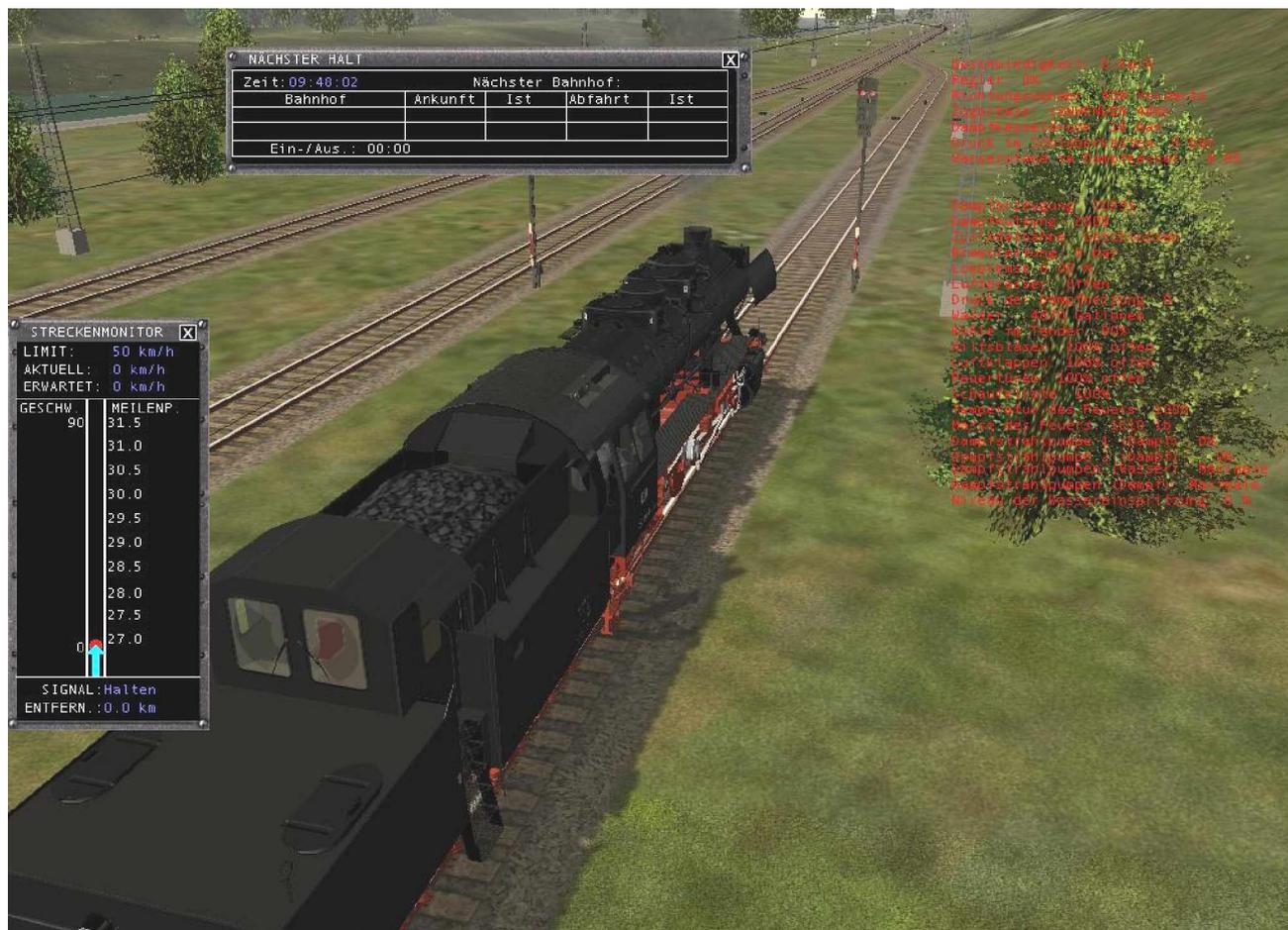


Abb. 20 Auf der Hinfahrt werden Sie hier in Hatzenport überholt! Um den Wendepfeil abzufahren, müssen Sie ziemlich exakt bis zum Signal vorsichtig vorgehen!

**Etappe1: Koblenz Moselweiß BW – Ehrang Bekohlung**

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Ko Moselweiß BW		9:00:00	Aufgabenbeginn sofort (rückwärts) abfahren
Ko Moselweiß Gbf	9:07:16	9:10:14	Den Containerzug ankuppeln Zugfolge Nahverkehrszug Ri. Cochem um 9:07:32 dann Güterzug (Sie) 9:10:11
Moselweiß	9:11:07	Durchfahrt	In Km3,5 Hp0 bis um 9:15:28
Güls	9:17:20	Durchfahrt	
Winningen/ Mosel	9:21:20	Durchfahrt	Diesen Bahnhof umsichtig durchfahren, da Asig Hp0 bis 9:21:05
Kobern Gondorf	9:28:09	9:29:10	Esig Hp2 (60km/h) Asig Hp2 mit 60km/h In Km 14,2 Hp0 bis 9:29:58 Hp2 mit 60km/h
Lehmen	9:32:56	9:34:10	Hp0 bis 9:33:59
Kattenes	9:38:53	9:39:19	Hp0 bis 9:39:09
Löf	9:41:56	Durchfahrt	
Hatzenport	9:45:58	9:51:47	Esig Hp2 (50km/h) Asig Hp0 Zugfolge Schnellzug Um 9:49:26, dann Güterzug (Sie) Hp2 um 9:51:36
Burgen	9:54:39	Durchfahrt	
Moselkern	9:56:18	Durchfahrt	Hp0 in km 33,5 bis 9:57:56
Müden/ Mosel	9:59:31	Durchfahrt	
Treis Karden	10:03:46	10:04:49	Esig Hp1, Asig Hp0 bis um 10:04:40, Hp1
Pommern	10:10:31	Durchfahrt	Hp0 vor dem HP bis 10:09:41
Klotten	10:14:51	Durchfahrt	Km40 Hp0 bis
Cochem	10:19:21	10:30:15	Pop up Meldung beachten! Signalfolge Esig Zs1, Asig Hp0, Zugfolge Nahverkehrszug um 10:24:51, dann Güterzug (Sie) Sh1 und Hp2 um 10:30:06  <b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 50,1 bis km 54,3. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	10:36:44	Durchfahrt	<b>Vorsicht im Bahnhof (Hp0!) und Tunnel in km 56,0 bis 56,5! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Neef	10:32:41	Durchfahrt	
Bullay	10:43:12	10:48:22	Zugfolge Nahverkehrszug um 10:40:35, dann Güterzug (Sie) Hp2 um 10:48:12  <b>Prinzenkopf Tunnel in Km 62,4 bis Km 62,1 Reilerhals Tunnel in Km 63,9 bis Km 64,6 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bengel	10:56:41	Durchfahrt	<b>Achtung Kinderbeurener Tunnel in Km 72,1 bis Km 72,7. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ürzig	11:01:36	Durchfahrt	
Wengerohr	11:06:44		
Salmrohr	11:14:33	Durchfahrt	
Sehlem	11:17:57	Durchfahrt	
Hetzerath	11:21:07	Durchfahrt	
Föhren	11:24:21	Durchfahrt	Talfahrt in Ri. Ehrang Achten Sie auf Ihre <b>Geschwindigkeit</b> , Feuerbett (Vorsicht s. u.) und <b>Wasserzufuhr in den Kessel</b> .
Schweich	11:27:33	Durchfahrt	<b>Achtung Meulenwald Tunnel in Km 106,1 bis Km 106,8. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Quint	11:30:09	Durchfahrt	Ab Km 109,5 bis Trier Hbf Signalfolge Hp2 durchgehend mit 40km/h
Ehrang Gbf	11:34:45	11:34:55	Containerzug abstellen und zur Bekohlung fahren
Ehrang Bekohlung	11:45:36		<b>Lokführerplichten</b> Bekohlung und Wasserfassen, gem. Pop Up Meldung bis 11:55h warten!

## Etappe2: Ehrang Bekohlung – Koblenz Moselweiß BW (Drehscheibe)

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Ehrang Bekohlung		11:55:00	Lok im Gleisdreieck drehen, dann zügig zum Zug fahren.
Ehrang Gbf	12:05:23	12:05:31	An den Zug ansetzen und abfahren. Sh1, Hp2  Achten Sie auf den letzten Wagen. Der muss alle Weichen verlassen haben, bevor Sie auf Streckengeschwindigkeit beschleunigen. Sanden!
Quint	12:12:11	Durchfahrt	<b>Achtung Meulenwald Tunnel in Km 106,8 bis Km 106,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Schweich	12:15:39	Durchfahrt	
Föhren	12:21:24	Durchfahrt	
Hetzerath	12:25:22	Durchfahrt	
Sehlem	12:29:48	Durchfahrt	
Salmrohr	12:33:16	Durchfahrt	
Wengerohr	12:40:16	Durchfahrt	
Ürzig	12:46:05	Durchfahrt	<b>Kinderbeurener Tunnel in Km 72,7 bis Km 72,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bengel	12:50:39	Durchfahrt	<b>Reilerhals Tunnel in Km 64,6 bis Km 63,9 Prinzenkopf Tunnel in Km 62,4 bis Km 62,1 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bullay	12:57:04	Durchfahrt	Hier können Sie das Sanden einstellen.
Neef	13:00:04	Durchfahrt	<b>Vorsicht Tunnel in km 56,5 bis 56,0! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein.</b>
Ediger Eller	13:02:03	Durchfahrt	<b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 54,3 bis km 50,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Cochem	13:06:29	Durchfahrt	
Klotten	13:09:07	Durchfahrt	
Pommern/Mosel	13:12:47	Durchfahrt	
Treis – Karden	13:15:02	Durchfahrt	
Müden/Mosel	13:17:55	Durchfahrt	
Moselkern	13:20:00	Durchfahrt	
Burgen	13:21:29	Durchfahrt	
Hatzenport	13:23:47	Durchfahrt	
Löf	13:26:29	Durchfahrt	
Kattenes	13:28:15	Durchfahrt	
Lehmen	13:31:00	Durchfahrt	
Kobern – Gondorf	13:34:36	13:34:44	Esig Hp2 mit 60km/h ASig Hp0 bis 13:34:40, Hp2 mit 60km/h
Winningen (Mosel)	13:41:50	Durchfahrt	
Güls	13:45:01	Durchfahrt	
Moselweiß	13:46:16	Durchfahrt	
Moselweiß Gbf	13:48:54	13:49:04	Signalfolge Zs1, Hp2 Zug ordentlich ins Gleis ziehen und Lok in Ri. BW aufräumen
Koblenz BW		13:55:36	<b>Lokführerplichten:</b> Bekohlung und Wasser fassen. Aufgabenende auf der Drehscheibe

## Aufgabe 25 „Dampflokt Fest“

Ende des Dampfloktfestes in Cochem

Bei dieser Aufgabe ist die stramme Fahrweise wegen des sehr engen Fahrplanes gefordert! Also die BR23 gut heizen. Darüber hinaus müssen Sie bei einigen Bahnhöfen sehr exakt anhalten.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Cochem BW		16:48:13	Rüberfahren zur Bekohlungsanlage
Cochem Bekohlung	16:50:47	16:51:20	<b>Lokführerplicht</b> Bekohlung. Anschl. zum Zug fahren. <b>Gesperrte Signale mit TAB anfragen!</b>
Cochem	16:55:31	17:00:02	An den Zug ansetzen. Bei Pop Up Meldung um 17:00:00 Abfahrt. Asig Hp2
Klotten	17:03:36	17:06:02	
Pommern	17:09:42	17:11:02	
Treis Karden	17:14:01	17:15:08	
Müden/Mosel	17:18:03	17:19:02	
Moselkern	17:21:48	17:22:50	Exakt am H – Schild anhalten! Bei Erreichen der Bahnsteigkante 50km/h höchstens!
Burgen	17:25:10	17:29:10	
Hatzenport	17:27:48	17:29:10	
Löf	17:32:10	17:32:33	
Kattenes	17:34:40	17:35:49	
Lehmen	17:38:33	17:39:34	
Koborn Gondorf	17:41:55	17:42:57	
Winningen	17:47:32	17:48:32	
Güls	17:52:06	17:53:02	
Moselweiß	17:54:23	17:55:02	
Koblenz Hbf	17:59:09		Esig Hp2. Vorsicht dieses Signal steht nur 0,5km hinter dem Hp1 zeigenden Signal  Aufgabenende

## Aufgabe 29 „Zustellung“

Dies wird keine lange Tour. Sie sollen nur den Güterzug von Aufstellgleis 3 nach Wengerohr bringen. Sie sollten am Anfang nicht zu sehr trödeln. Um 9:03 Uhr sollten Sie in Ürzig sein.

Bei dieser Aufgabe gilt das Abbruchkriterium Geschwindigkeit. Bei **82km/h** bekommen Sie per Pop Up Meldung einmal einen Hinweis auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit der BR44 von **80km/h**, bei Erreichen von **85km/h** wird die Aufgabe mit „Aufgabe erfolglos beendet“ abgebrochen.

Dies ist eine Übergabeaufgabe, alle Wendepfeile sauber abfahren. Bei der Fahrt in Ri. Wittlich gilt durchgehend 40km/h und bei den ungesicherten BÜ's bei Sichtung der **P – Tafel: Achtungspiff!**

Halten Sie bei Zustellung des Holzzuges den hilfreichen Gleisplan Nr. 7 oben „Gbf Wittlich“ bereit.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Cochem BW		8:35:00	Zur Kohlenbunker fahren
Cochem Bekohlung	8:36:13	8:36:52	<b>Lokführerpflicht</b> Bekohlung; Rüberfahren zum Zug. Signalfolge Zweimal Sh0, Hp0 mit TAB anfragen, dann Sh1. Sh0 In Ri. Zug funktioniert der Wendepfeil nicht. Weiche von Hand stellen
Cochem	8:42:15	8:44:12	An den Zug ansetzen und bei Sh1/Hp2 um 8:44:08 Abfahrt! <b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 50,1 bis km 54,3. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	8:48:55	Durchfahrt	<b>Vorsicht Tunnel in km 56,0 bis 56,5! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Neef	8:50:23	Durchfahrt	
Bullay	8:52:53	Durchfahrt	<b>Prinzenkopf Tunnel in Km 62,4 bis Km 62,1 Reilerhals Tunnel in Km 63,9 bis Km 64,6 Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Bengel	8:58:16	Durchfahrt	<b>Achtung Kinderbeurener Tunnel in Km 72,1 bis Km 72,7. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ürzig	9:01:54	Durchfahrt	Zeitvorgabe s. o. eingehalten!
Wengerohr	9:06:38	Durchfahrt	Esig Bschränke; Asig Hp2 <u>Pop Up Meldung:</u> Weiterfahren in Ri. Wittlich Alle Weichen sind von Hand zu stellen, alle <b>Signale</b> ab jetzt mit TAB frei zu schalten.
Wittlich	9:10:59	9:16:02	Fahren Sie zuerst geradeaus in den angedeuteten Bhf Wittlich hinein und zwar so, dass der letzte Wagen auf dem Signal zum Stehen kommt.  Die Lok umsetzen und den Zug mit der <b>Frontkupplung</b> in Ri Fabrik Heine rangieren. Im Gleisplan Nr. 7 mit Nr. 3 gekennzeichnet
Fabrik Heine	9:20:57	9:21:57	Bitte beachten Sie den ungesicherten BÜ vor der Fabrik. <b>Achtungspiff!</b>  Den Zug gem. Pop Up Meldung abstellen und in Ri. Ehrang fahren.  Zug abkuppeln: So lange durchkuppeln bis Lok sichtbar wird. Anschließend Handbremse beim Waggon an der Lok anziehen. Mit der Lok leicht rückwärts ziehen und abkuppeln.  Bitte beachten Sie wiederum den ungesicherten BÜ vor der Fabrik. <b>Achtungspiff!</b>
Wengerohr	9:28:43	9:28:59	Esig Hp1 . In Ri. Ehrang/Trier fahren

Salmrohr Tanklager	9:38:53	9:39:02	Esig Beschränke Weiterfahrt, Sh1 Die acht Säuretopfwagen abholen und nach Ehrang bringen Nach Abholung der Waggon: Signalfolge: Sh1 und Hp2
Sehlem	9:43:15	Durchfahrt	
Hetzerath	9:47:06	Durchfahrt	Signalfolge Zweimal Hp2
Föhren	9:50:09	Durchfahrt	Achten Sie ab hier bis Quint extrem auf Ihre <b>Geschwindigkeit, Wasserzufuhr in den Kessel</b>
Schweich	9:52:44	Durchfahrt	<b>Achtung Meulenwald Tunnel in Km 106,1 bis Km 106,8. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Quint	9:55:10	Durchfahrt	
Ehrang Gbf	9:59:59	10:00:16	Esig Hp2, Sh1. Säuretopfwagen abkuppeln und Lok aufräumen. Alle gesperrten Signale mit TAB anfragen
Ehrang BW	10:03:50		Aufgabenende

### Aufgabe MB07 „N2765“

Auch heute wird gebaut. Lassen Sie sich überraschen. Sie fahren heute ausnahmsweise nochmal mit Dampf auf 23 054 von Koblenz nach Bullay. Dort dürfen Sie dann auch einmal die Nebenbahn nach Traben-Trarbach bedienen. (nächste Aufgabe) Viel Spass!

Auch bei dieser Nahverkehrszug Aufgabe müssen Sie stramme Fahrweise an den Tag legen, damit der Fahrplan einigermaßen gehalten werden kann.

Stets exakt bis zum H – Schild vorfahren.

Die Aufgabe beginnt um **9:08:00** im südlichen Vorfeld von Koblenz Hbf. Also den Zug am Bahnsteig in Koblenz vorfahren.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Koblenz Hbf	9:09:59	9:11:47	Wegen der Baustelle können Sie ab Koblenz Hbf bis Moselweiß nur 40km/h fahren. Ab dem Rbf Koblenz Moselweiß bis Winningen Falschfahrt.
Moselweiß	9:16:36	9:16:51	
Güls	9:18:54	9:20:11	
Winningen	9:24:12	9:25:29	Esig Hp2 Asig Hp1
Kobern Gondorf	9:30:00	9:30:52	
Lehmen	9:33:27	9:34:20	
Kattenes	9:37:35	9:38:27	
Löf	9:40:47	9:41:14	
Hatzenport	9:44:17	9:45:35	
Burgen	9:47:54	9:48:14	
Moselkern	9:50:38	9:51:57	
Müden/Mosel	9:54:51	9:55:15	
Treis Karden	9:58:33	10:00:08	
Pommern/Mosel	10:03:11	10:03:41	
Klotten	10:07:28	10:08:39	
Cochem	10:11:40	10:14:34	Wenn Sie hier die Lok auf 1.350lb Feuerbett hoch heizen, so brauchen Sie bis Bullay nicht mehr zu heizen.  <b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 50,1 bis km 54,3. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	10:18:40	10:20:48	<b>Vorsicht Tunnel in km 56,0 bis 56,5! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Neef	10:23:23	10:24:17	Bremsen während des Haltes angezogen lassen.
Bullay	10:28:23	10:30:45	Esig Hp2 Aufgabenende

## Aufgabe MB10 „Güterzug nach Koblenz“

Sie fahren nun mit einer 44er einen schweren Kohlezug nach Koblenz. Dort haben Sie dann Feierabend. Kurz vor Koblenz wird immer noch gebaut. Behinderungen nicht ausgeschlossen.

Ich habe bei dieser Aufgabe die BR44 378 – 8 wegen des Fehlers (Eng Datei) im Wasserhaushalt gegen **BR44 1290** aus dem Web Shop getauscht.

Bringen Sie beim Start Ihr Feuerbett bei **BR44 1290** auf 1.450lb, damit Sie locker durch die beiden Tunnels kommen. Fahren Sie daher mit mäßiger Geschwindigkeit bis Neef, 60km/h höchstens.

Der Zug ist ein ordentlicher Brocken für die BR44. Bei meisterlicher Fahrweise haben Sie aber keine Probleme. Es sollte zügig vorangehen.

Bahnhof/ Dienststelle	Ankunft	Abfahrt	Ereignis
Bullay	12:52:00	12:52:30	Sh1, Asig HP2. Sofort abfahren
Neef	12:57:12	Durchfahrt	<b>Vorsicht Tunnel in km 56,5 bis 56,0! Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Ediger Eller	12:58:58	Durchfahrt	<b>Achtung. Kaiser Wilhelm Tunnel in km 54,3 bis km 50,1. Feuertüren müssen mit 0% verschlossen sein, Hilfsbläser 100%!</b>
Cochem	13:03:16	Durchfahrt	
Klotten	13:05:33	Durchfahrt	
Pommern/Mosel	13:08:48	Durchfahrt	
Treis Karden	13:10:53	Durchfahrt	
Müden/Mosel	13:13:21	Durchfahrt	
Moselkern	13:15:10	Durchfahrt	
Burgen	13:16:40	Durchfahrt	
Hatzenport	13:18:20	Durchfahrt	
Löf	13:20:43	Durchfahrt	
Kattenes	13:22:14	Durchfahrt	
Lehmen	13:24:58	Durchfahrt	
Koborn Gondorf	13:26:43	Durchfahrt	
Winningen	13:37:04	Durchfahrt	Esig <b>Hp0</b> Wegen Baustelle Gegenzug um 13:34:29 Beschränke Weiterfahrt. Falschfahrt bis Koblenz
Güls	13:41:50	Durchfahrt	
Moselweiß	13:42:22	Durchfahrt	
Koblenz Hbf	13:45:35		Esig HP2. Vorsicht dieses Signal steht nur 0,5km hinter dem Hp1 zeigenden Signal  So lange fahren, wie bis die Aufgabe beendet ist.