

## 200,4 –Weltrekord!

### *Erinnerungen an die Weltrekordfahrt der 05 002:*

Es sollte eine ganz normale Vorführfahrt mit der neuen Stromlinienlokomotive werden, wie sie in den letzten Wochen mehrfach auf der Parodestrecke der alten Reichsbahn zwischen Hamburg und Berlin für Gäste aus der ganzen Welt stattgefunden hatten.



Heute, am 11. Mai 1936, hatte man in Gestalt des Generaldirektors der Reichsbahn und späteren Verkehrsministers Julius Dorpmüller sogar den obersten Chef mit an Bord, was allerdings auch nicht verhindern konnte, dass der aus der Lokomotive 05 002, dem Messwagen sowie 3 Reisezugwagen der neuesten Bauart bestehende Zug in Wittenberge einen außerplanmäßigen Halt einlegen musste.



Doch kaum zeigte das Ausfahrtsignal "Freie Fahrt", beschleunigten Lokführer Oscar Langhans und Reservelokführer Ernst Höhne ihre leichte Fuhre wieder routiniert und konnten bald feststellen, dass die Lok heute sogar außergewöhnlich "rund" lief. Immer höher kletterte die Tachonadel und auch im Messwagen wurde die Anzeige mit steigender Spannung registriert und zum Vergleich die Stoppuhren gezückt. Konnte es denn sein...?



Es konnte: Hinter Neustadt/Dosse beginnt ein gut 20 km langer schnurgerader und brettebener Streckenabschnitt durch das Havelländische Luch, auf dem die Lok zeigte, was in ihr steckt: Als am Kilometerstein 62, auf Höhe des Bahnhöfchens Friesack (Mark), die 200 km/h-Marke erreicht und sogar noch geringfügig überschritten wurde, brandete ungebremster Jubel auf und Reservelokführer Ernst Höhne vollführte -der Geschichte nach- auf seiner Lok einen wahren „Indianer“tanz. Die Geschwindigkeit wurde noch ein paar Kilometer gehalten.



Danach ließ man mit Rücksicht auf den anwesenden "Herrn Generaldirektor" die Lok vor dem Bahnhof Vietznitz dann leicht auslaufen, bis die langgezogene Kurve im Ortsbereich von Paulinenaue es erforderlich machte, auf etwa 175 km/h herunter zu bremsen.

Die spätere Auswertung der Messwagenwerte ergab eine gefahrene Geschwindigkeit zwischen 200 und 201 km/h, was auch durch die Stoppuhrvergleiche bestätigt werden konnte. Man einigte sich auf



vorhanden- ein Abbauzug auf dem Streckenast der "Krummen Pauline", der Kleinbahn Rathenow-Senzke-Nauen RSN.

### **Anlagenbetrieb:**

*Hinweis: Klicken Sie zunächst den Button mit dem Werkzeugsymbol an und setzen Sie im Feld: „Anzeige der Geschwindigkeit und des Kameranamens“ ein Häkchen. Damit werden Ihnen bei automatisch gesteuerter Kamera der Name der gerade durchfahrenen Gegend oder Ortschaft und, sobald es sich um eine dynamische Kamera handelt, die aktuelle Geschwindigkeit des jeweils erfassten Zuges, angezeigt.*

Der komplette Verkehr läuft im Auslieferungszustand der Anlage vollautomatisch ab, jedoch ist es möglich, Güterzüge in Friesack, Vietznitz oder Paulinenaue auszufädeln, in den Gütergleisen zu zerlegen, neu zusammenzustellen und sie dann wieder in den Automatikbetrieb einzufädeln.

*(Hinweis: Nahgüterzüge werden vor ihrem Erscheinen auf der Anlage bereits per Lauftext angekündigt, damit die Ausfädelungsweichen in Friesack aus Richtung Hamburg oder Paulinenaue aus Richtung Berlin rechtzeitig gestellt werden können.*

*Zur genaueren Vorplanung der Rangieraufenthalte ist es ideal, sich die auf der Anlage befindlichen Zuggarnituren auf kleinen Visitenkärtchen zu notieren und diese in der aktuellen Reihenfolge für jede Fahrtrichtung zu stapeln. Soll ein Zug aus der Reihenfolge ausgefädelt werden, wird die Karte dem Stapel entnommen und während des Rangieraufenthalts zur Seite gelegt. Beim späteren Wieder-Einfädeln kann die Karte dann einen neuen, aktuellen Platz innerhalb des Stapels einnehmen.)*

Alle hierfür notwendigen Stellbewegungen können direkt in der Anlage, beim Ausfädeln durch rechtzeitiges Anklicken der jeweiligen Weichenlaterne, beim Einfädeln durch rechtzeitiges Anklicken der in der Nähe der Ausfahrtsignale „unauffällig“ aufgestellten roten rechteckigen Sh2-Signalscheiben ausgeführt werden.

Vor den ersten Versuchen sollte jedoch der aktuelle Zustand der Anlage sicherheitshalber unter neuem Namen einmal zwischengespeichert werden.

*(Hinweis: Zur selben Zeit sollte jeweils nur ein einziger Zug in den Rangiergleisen manuell behandelt werden. Das Rangieren eines weiteren Zuges ist, einerseits zur Vermeidung von Schaltungsfehlern, aber auch aus spieltechnischen Gründen, da EEP-Anlagen derzeit lediglich von Einzelpersonen betrieben werden können, erst nach erfolgter Wieder-Einfädelung des vorher rangierten Zuges in den Automatikbetrieb sinnvoll.)*





### **Informationen zum manuellen Rangieren von Zügen:**

#### **1. Ausfädelung der Züge aus dem Automatikbetrieb der Hauptstrecke:**

Beim Ausfädeln ist in dem infrage kommenden Bahnhofsbereich lediglich die erste, vom Hauptgleis abzweigende Weiche oder Kreuzungsweiche auf Abzweig zu schalten.

*(Achtung: Vorher bitte die Kamerafunktion „Wechsel durch Kontaktpunkt“ ausschalten.)*

Aus Richtung Hamburg sind das die folgenden Weichen/Kreuzungsweichen:

-  in Friesack (Mark) die Weiche Nr. 0044,
-  in Vietznitz die Kreuzungsweiche Nr. 0072,
-  in Paulinenaue die Weiche Nr. 0089 zur Einfahrt in den Übergabebahnhof der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn PNE,
-  in Paulinenaue die Weiche Nr. 0080 zur Einfahrt in das in Fahrtrichtung Berlin separat angeordnete Überholungsgleis.

Aus Richtung Berlin sind das die folgenden Weichen/Kreuzungsweichen:

-  in Paulinenaue die Kreuzungsweiche Nr. 0014
-  in Vietznitz die Weiche Nr. 0063
-  in Friesack (Mark) die Kreuzungsweiche Nr. 0039

Der sich automatisch dem Einfahrtsignal des jeweiligen Bahnhofs nähernde Zug hält bei kreuzendem Gegenverkehr zunächst vor dem Einfahrtsignal an.

*(Achtung: Keinesfalls die Hauptsignale manuell stellen. Die Wartezeit kann hier, ganz wie in der Realität, mehrere Minuten betragen!).*

Nach Fahrtstellung des Signals (Hp2) fährt der Zug automatisch in das Überholgleis des jeweiligen Bahnhofs ein und hält dort vor dem in Sh0-Stellung stehenden Rangier-Schutzsignal an. Alle weiteren, zwischen der Einfahrtweiche und dem Schutzsignal liegenden Weichen und Kreuzungsweichen werden dabei automatisch gestellt und nach Einfahrt des Zuges auch wieder automatisch in ihre Durchfahrt- oder Schutzstellung zurückgestellt.

*(Achtung: Es ist immer nur möglich, einen Zug pro Bahnhof aus dem Automatikverkehr auszufädeln und auch sinnvoll, da ein einzelner Spieler ohnehin jeweils nur einen Zug manuell behandeln kann).*

Sobald der Zug eingefahren ist, läuft auf den Streckengleisen der durchgehende Zugverkehr wieder automatisch weiter.

Soll der eingefahrene Zug rangiert werden, ist die Zuglok zweckmäßigerweise manuell zu bewegen. Jedoch sollten aus optischen Gründen natürlich auch beim Rangieren alle beim Vorbild zu stellenden Weichen und Signale manuell geschaltet werden, selbst, wenn sie die Lok im manuellen Betrieb nicht beeinflussen.

*(Achtung: Beim Rangieren ist unbedingt darauf zu achten, dass die Rangierbewegungen nicht den mit automatischem Durchgangsverkehr belegten Bahnhofsbereich berühren. Alle Rangierbahnhöfe sind aber so angelegt, dass dieses nicht notwendig sein wird. Ausnahme: (Seltene) Übergabefahrten der PNE zum Güterschuppen der RSN, die im Bf. Paulinenaue die Gleise der Hauptstrecke kreuzen und nur manuell mit äußerster Vorsicht in Verkehrslücken durchgeführt werden sollten.)*

Ist die Zugbildung eines neu zusammengestellten Güterzuges abgeschlossen und soll das Rangieren beendet werden, sollte die Zuglok mit ihrem Zug an das jeweilige, in Ausfahrtrichtung befindliche Hp0-Ausfahrtsignal, oder, wo vorhanden, an das (z.T. in größerem Abstand) davor stehende Sh0-Rangier-Schutzsignal heranfahren und eine automatische Ausfahrtgeschwindigkeit von ca. 40 km/h vor-eingestellt werden. Der ausfahrbereite Zug wird mit dieser Geschwindigkeit vor dem „Halt“ zeigenden Signal auf seine Ausfahrt warten.

*(Achtung: Falls bei den vorangegangenen Rangiermanövern die für den Zug ursprünglich vergebene Route nicht mehr am unteren Rand des Steuerfensters angezeigt werden sollte, weisen Sie dem ausfahrbereiten Güterzug unbedingt erneut eine Route zu. Zweckmäßigerweise ist dies die Route „Nahgüterzug Ng“.)*

## **2. Wieder-Einfädelung der Züge in den Automatikbetrieb der Hauptstrecke:**

Die Wiedereinfädelung eines vor dem jeweiligen, in Sh0-Stellung befindlichen Rangier-Schutzsignal oder einem Hp0 zeigenden Ausfahrtsignal wartenden oder neu zusammengestellten Güterzuges gelingt, indem die rote, in der Nähe des Wartepunktes an einem Stellwerk „lehrende“ oder am Ende des Bahnhofs-Ausziehgleises aufgestellte rechteckige Sh2-Signalscheibe mit der linken Maus- und gedrückter Shifttaste angeklickt und so um 90 Grad gedreht wird.

In Richtung Berlin sind das die folgenden Signalscheiben:



- in Friesack die am Kopf der Laderampe befindliche Scheibe Nr.0311,



- in Vietznitz die am Bahnhofsgebäude lehrende Scheibe Nr. 0315,





- in Paulinenaue bei der Ausfahrt aus dem Übergabebahnhof der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn PNE die am Stellwerk Ost lehrende Scheibe Nr. 0314,



- in Paulinenaue im in Fahrtrichtung Berlin liegenden separaten Überholungsgleis die am Ende des Flankenschutzgleises befindliche Scheibe Nr. 0319.

In Richtung Hamburg sind das die folgenden Signalscheiben:



- in Paulinenaue die am Stellwerk Mitte lehrende Scheibe Nr. 0352



- in Vietznitz die am Ende des Schutzgleises stehende Scheibe Nr.0353



- in Friesack die am Stellwerk West lehrende Scheibe Nr. 0354

Nach einiger Wartezeit wird das jeweilige Signal für den auf Ausfahrt wartenden Zug automatisch auf Fahrt gehen.

*(Achtung: Keinesfalls die Hauptsignale manuell stellen. Die Wartezeit kann hier, ganz wie in der Realität, mehrere Minuten betragen!).*

Der Zug muss dann zunächst noch aktiv beschleunigt werden, bis er sich wieder in den Automatikbetrieb eingereicht hat.

*(Hinweis: Auch die automatische Kameraführung kann jetzt wieder eingeschaltet werden, um den Gesamtbetrieb zuggesteuert weiter verfolgen zu können.)*

### **3. Güterzüge auf der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn:**

Güterwagen von Paulinenaue nach Neuruppin werden den aus der Hauptstrecke ausgefädelten Nahgüterzügen entnommen und als neue Nahgüterzüge mit den kleinen Privatbahn-Tenderlokomotiven der PNE manuell zusammengestellt, bereitgestellt und zu einem geeigneten

Zeitpunkt abgefahren. Im Lieferzustand der Anlage ist hierfür ein B-Kuppler, ähnlich der preußischen Baureihe T2 zuständig, typischer wäre jedoch ein C-Kuppler der preußischen Baureihe T3.

*(Achtung: Vorher bitte die Kamerafunktion „Wechsel durch Kontaktpunkt“ ausschalten.)*

Ein geeigneter Zeitpunkt für die Abfahrt eines Güterzuges ist immer unmittelbar nach der Einfahrt des im Bf. Paulinenaue aus Neuruppin eintreffenden Triebwagens gegeben:



- Zur Vorbereitung der Ausfahrt wird, noch bevor der Triebwagen eingefahren ist, zunächst die Kreuzungsweiche Nr. 0021, je nachdem, in welchem Gleis der ausfahrbereite Zug wartet, entweder auf Abzweig (von rechts nach rechts) oder auf geradeaus (von rechts nach links) gestellt. Nach Einfahrt des Triebwagens wird dann noch die Kreuzungsweiche 0017 so geschaltet, dass der bereitstehende Güterzug in Richtung Neuruppin ausfahren kann.

Wird der Zug nun langsam in Bewegung gesetzt, reicht die Zeit, das Ausfahrtsignal automatisch per Kontaktpunkt auf Fahrt zu stellen und die Schranken am Bahnübergang Ruppiner Straße automatisch durch den Zug schließen zu lassen.

Hat der Zug den Bahnübergang passiert, beschleunigt er automatisch auf 30 km/h und kann mit dieser eingestellten Geschwindigkeit den sichtbaren Bereich der Anlage verlassen.

Auch die Automatik des Triebwagens wird wieder eingeschaltet, sobald der Güterzug seinen verdeckten Schattenbahnhof erreicht hat.

*(Hinweis: Auch die automatische Kameraführung kann jetzt wieder eingeschaltet werden, um den Gesamtbetrieb zuggesteuert weiter verfolgen zu können.)*

Nach einiger Zeit wird der Güterzug automatisch in das Übergabegleis des Güterbahnhofs Paulinenaue zurückkehren und dort vor dem H-Zeichen (Nr. 0296) selbsttätig anhalten.

Das anschließende Zerlegen des Zuges, das Rangieren und Übergeben der Wagen an die aus der Hauptstrecke ausgefädelten Nahgüterzüge muss dann wieder manuell vorgenommen werden. Dafür kann das H-Zeichen (Nr. 0296) mit der Maus bei gedrückter Shifttaste angeklickt und so die Weiterfahrt für den ganzen Zug oder die schon abgekuppelte Lok in die übrigen Gütergleise freigegeben werden.

*(Achtung: Vorher bitte die Kamerafunktion „Wechsel durch Kontaktpunkt“ ausschalten.)*

**Copyright: Dr. Jörg Windberg (JW3)**