



Inselbahn

Stralsund nach Sassnitz

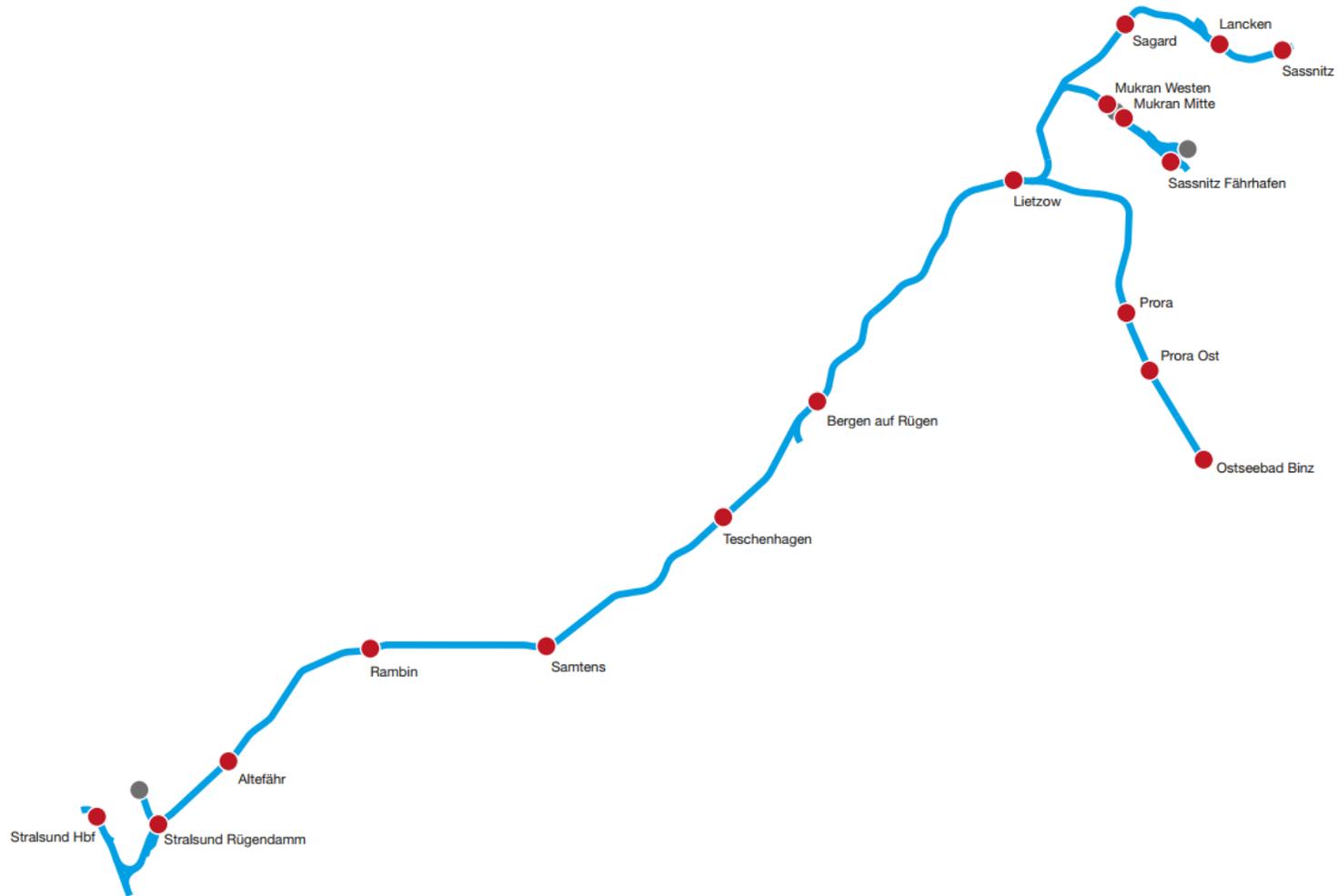


Inhalt

1 Streckenplan	4
2 Rollmaterial	5
3 Die DB BR 120 fahren.....	7
Fahrsteuerungen	7
Tastaturbelegung	9
4 Fahren der DB BR 143.....	10
Fahrsteuerungen	10
Tastaturbelegung	12
5 Steuerung der DB BR 143	13
Stromabnehmersteuerung	13
Fahrstufenschalter	13
Zurücksetzen des Fahrstufenschalters	13
Leistungsbegrenzer.....	13
Schnelllösen der Bremsen (16):.....	15
Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB):.....	15
Manuelle Türsteuerung	15
6 Fahren der DB BR 155.....	16
Fahrsteuerungen	16
Tastaturbelegung	18
7 Steuerung der DB BR 155	19
Warnungsanzeige	19
Halbautomatischer Fahrstufenschalter	19
Fahrstufenschalter Fehler	21
Zug und elektrische Bremse	21
Stromstärkenwähler	21
8 SIFA	22
SIFA-Tastenbelegung	22
9 PZB	23
PZB-Gleismagnete	23
PZB Fahrsteuerungen.....	23
PZB-Tastenbelegung	23
10 Szenarien	24
Karriere Szenarien:	24
Szenarien für den Railfan-Modus	24
11 Danksagungen	25

Während wir unser Möglichstes tun, Töne zu reproduzieren, die akkurat und lebensnah sind, kann es vorkommen, dass diese nicht immer den Erwartungen des Nutzers entsprechen. Aufgrund der Art der Simulation ist es oft nicht möglich, ein vollständig akkurates Klangbild zu reproduzieren. Hierfür gibt es eine Vielzahl von Gründen, zum Beispiel Einschränkungen, die durch unsere derzeitige Technologie gegeben sind sowie gelegentlich Zugangsbeschränkungen zu neuen, derzeit im Bau befindlichen Lokomotiven. Sie sollten die derzeitige Tonnachbildung unserer Lokomotiven als authentische Interpretationen, nicht als perfekte Nachbildung sehen.

1 Streckenplan



2 Rollmaterial

DB BR 120



DB BR 143



DB BR 155



3 Die DB BR 120 fahren

Fahrsteuerungen



1	Amperemeteranzeige	10	Richtungswender
2	Spannungsanzeige	11	Spitzensignale
3	PZB Befehl	12	Sandstreuer
4	PZB Frei	13	Direkte Bremse lösen
5	PZB Wachsam	14	Signaldimmer
6	Stromabnehmer	15	Instrumentenbeleuchtung
7	Trennschalter	16	Kabinenbeleuchtung
8	AFB-Hebel	17	Zugkraftsanzeige
9	Leistungshebel		



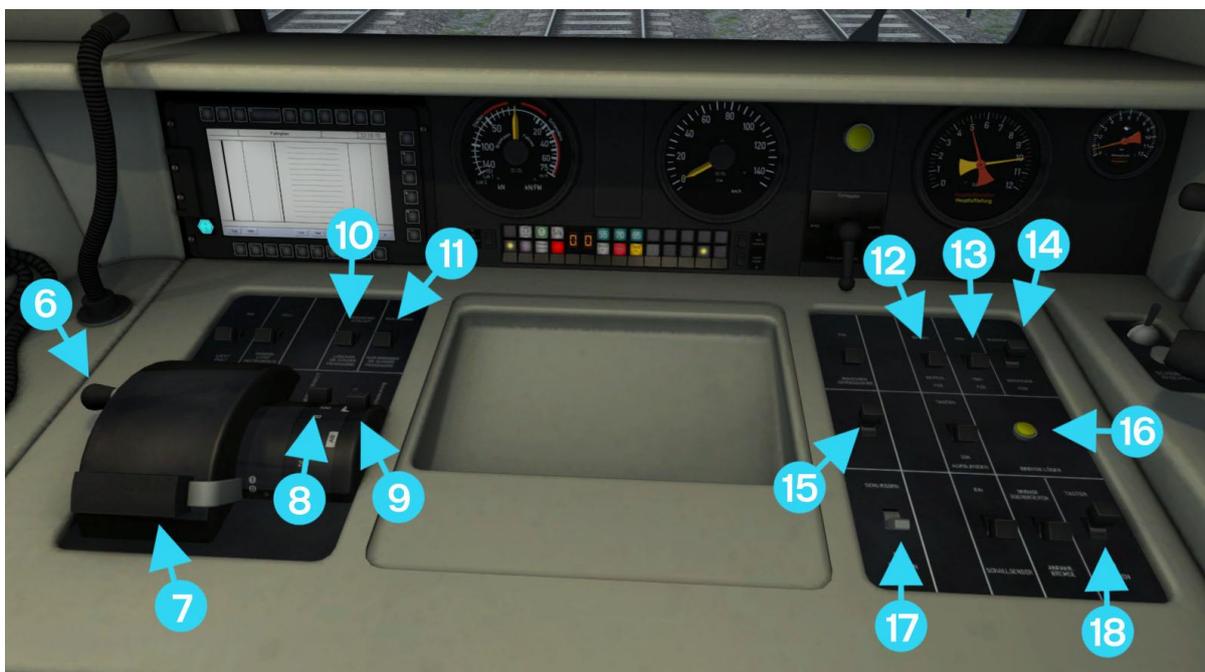
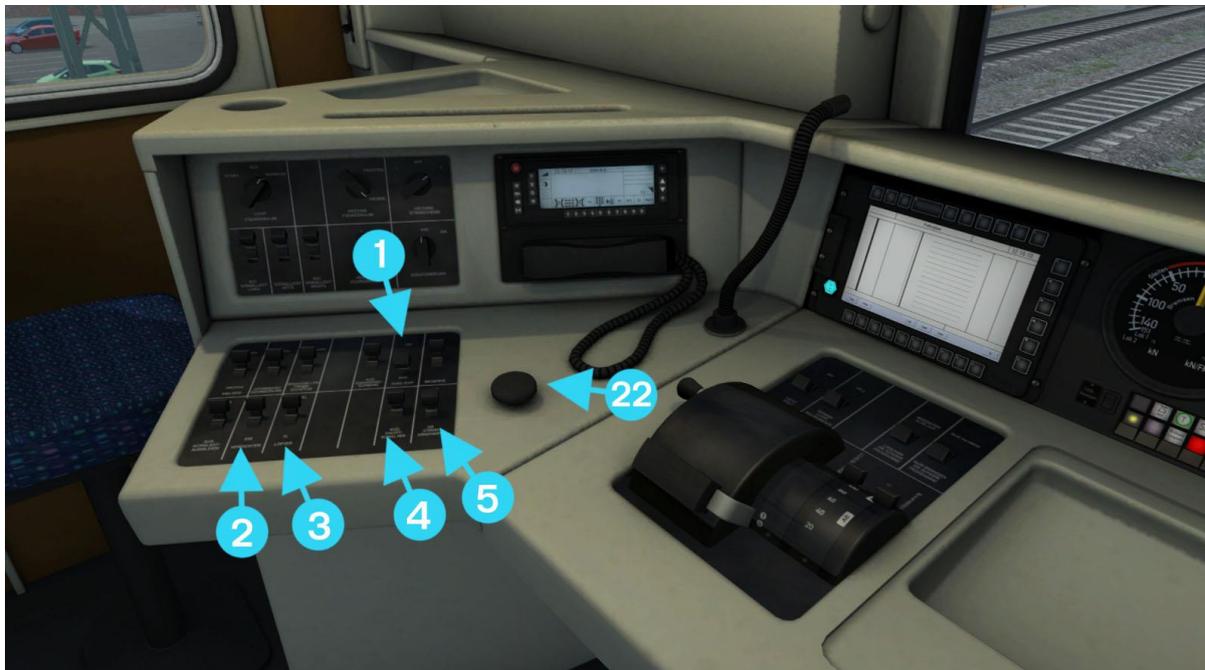
18	LZB-Abstandsbalken	23	Direkte Bremse
19	Geschwindigkeitsanzeige	24	Elektrische Bremse
20	Hauptbremsbehälteranzeige	25	Zugbremse
21	Bremsdruckanzeige	26	Scheibenwischer
22	Manometer	27	Notbremse

Tastaturbelegung

Funktion	Taste	Taste
Leistung erhöhen oder verringern.	A	D
Richtungswender vor oder zurück.	W	S
Zugbremse anlegen oder lösen.	;	'
Direkte Bremse anlegen oder lösen.	ü]
Elektrische Bremse anlegen oder lösen.	,	.
Laden/Entladen. Einmal drücken zum Laden/Entladen von Passagieren oder von Fracht.		T
Spitzensignale. Mehrfaches Drücken schaltet durch die verschiedenen Lichtmodi.		H
Scheibenwischer. Drücken zum Ein- und Ausschalten der Scheibenwischer.		V
(Expertenmodus) Motorstopp/-start. Standardmäßig laufen die Motoren zum Start eines Szenarios. Drücken Sie die Taste einmal, um sie auszuschalten und erneut, um sie wieder zu starten.		Z
(Expertenmodus) Sandstreuer. Streut Sand zwischen Schienen und Räder, um dadurch die Reibung zu erhöhen. Drücken und Halten zum Benutzen des Sandstreuers, zum Beenden loslassen.		X
Signalhorn. Lässt das Signalhorn ertönen.		Leertaste
Signalhorn. Lässt das Signalhorn ertönen.		B
Handbremse. Drücken zum Anlegen/Lösen der Handbremsen.		/
Kabinenbeleuchtung. Schaltet die Beleuchtung ein oder aus.		L
Stromabnehmer. Heben und Senken des Stromabnehmers.		P
Wahl des Stromabnehmers. Durch die Stromabnehmer schalten.	Umschalt +	P
Manuelles Kuppeln.	Strg + Umschalt +	C

4 Fahren der DB BR 143

Fahrsteuerungen





1	Spitzensignale	12	PZB Befehl
2	Kompressor	13	PZB Frei
3	Motorlüfter	14	PZB Wachsam
4	Trennschalter	15	Signalhorn
5	Stromabnehmer	16	Bremse lösen
6	Richtungswender	17	Türen schließen
7	Leistungshebel	18	Sandstreuer
8	Leistungsbegrenzer	19	Direkte Bremse
9	Manueller Fahrstufenregler	20	Scheibenwischer
10	Herunterfahren / Abbrechen	21	Zugbremse
11	Autom. Fahren / Nur Bremsen	22	Sifa zurücksetzen

Tastaturbelegung

Funktion	Taste	Taste
Erhöhen / Verringern Leistungsvorwahl	A	D
Erhöhen / Verringern Richtungswender	W	S
Anlegen / Lösen der Zugbremse	'	;
Anlegen / Lösen der Lokbremse	ü]
Erhöhen / Verringern der manuellen Fahrstufenregelung	E	Umschalt + E
Laden/Entladen. Einmal drücken zum Laden/Entladen von Passagieren oder von Fracht.		T
Türen schließen. Manuelles Schließen der Türen.	Strg +	T
Manuelle Türsteuerung. Manuelle Türsteuerung ein-/ausschalten.	Strg + Umschalt +	T
Spitzensignale. Mehrfaches Drücken schaltet durch die verschiedenen Lichtmodi, sofern vorhanden.		H
Kabinenbeleuchtung. Drücken zum ein-/ausschalten der Kabinenbeleuchtung.		L
Instrumentenbeleuchtung. Drücken, um die Beleuchtung ein- oder auszuschalten.		I
Stromabnehmer. Heben oder Senken des gewählten Stromabnehmers.		P
Stromabnehmer wählen. Stromabnehmervorwahl dieser Lok auswählen.	Strg +	P
Stromabnehmer wählen. Stromabnehmervorwahl der zweiten Lok auswählen.	Strg + Umschalt +	P
(Expertenmodus) Sandstreuer. Streut Sand zwischen Schienen und Antriebsrädern, um die Haftung zu erhöhen.		X
Signalhorn. Drücken, um das Signalhorn zu betätigen.		Leertaste
Parkbremse anlegen/lösen. Das zugehörige Symbol wird in der Kupplungsansicht angezeigt.		/
Sifa. Sifa ein-/ausschalten.	Umschalt +	Nummernblock Eingabe
Sifa zurücksetzen. Sifa zurücksetzen.	Q	Nummernblock Eingabe
PZB. Modus der PZB auswählen.	Strg +	Nummernblock Eingabe
Zugzielanzeige einstellen. Durch die verschiedenen Zugziele schalten, die an den Wagons angezeigt werden.	Strg + Umschalt + 5	Strg + Umschalt + 6
Manuelles Kuppeln.	Strg + Umschalt +	C
Erlaubnis zum Überfahren eines roten Signals einholen.	Tab	Strg + Tab

5 Steuerung der DB BR 143

Stromabnehmersteuerung

Für die BR 143 stehen drei verschiedene Stromabnehmerkonfigurationen zur Auswahl: nur der vordere Stromabnehmer, nur der hintere Stromabnehmer oder beide Stromabnehmer zusammen. Sie können mit Strg + P durch die verschiedenen Konfigurationen schalten, eine eingblendete Meldung informiert über die gewählte Stromabnehmerkonfiguration.

Die Stromabnehmer einer angekuppelten BR 143 in Doppeltraktion werden auf ähnliche Weise mit der Kombination Strg + Umsch + P ausgewählt.

Um den/die Stromabnehmer der Lok anzuheben, muss der Richtungswender in der Position „Vorwärts“ oder „Rückwärts“ stehen. Durch Drücken von P wird/werden nun der/die gewählte(n) Stromabnehmer angehoben. Ist der Stromabnehmer bereits gehoben, so wird durch Drücken von P dieser erst gesenkt und durch erneutes Drücken von P wird nun die gewählte Konfiguration angehoben. Der Schalter auf dem HUD (Blickfeldanzeige) und die Steuerung im Fahrstand (5) funktionieren auf die gleiche Weise.

Fahrstufenschalter

Die Leistung der BR 143 wird durch einen Fahrstufenschalter geregelt, der von Hand oder automatisch gesteuert werden kann.

Die erste Stufe des Leistungsreglers schaltet den Fahrstufenschalter in den manuellen Modus. Alle anderen Stellungen des Leistungsreglers entsprechen einer vorgewählten Geschwindigkeit der Automatischen Fahr- und Bremssteuerung (AFB).

Im manuellen Modus kann die Leistung durch ein einfaches Betätigen des manuellen Fahrstufenreglers (9) erhöht oder verringert werden. Drücken Sie den Schalter nach vorne und lassen ihn wieder los, um eine Stufe nach oben zu schalten oder halten Sie diesen, bis die Fahrstufenanzeige der Lokomotive (neben der PZB) mit der gewünschten Stufe übereinstimmt. Ziehen Sie den Schalter zurück und lassen ihn wieder los, um eine Stufe nach unten zu schalten oder halten Sie den Schalter, bis die gewünschte Stufe erreicht wird.

Wird der Herunterschalten/Abbrechen-Hebel (10) nach vorn gedrückt, so schaltet die Lok schnell durch alle Stufen nach unten, bis zu Stufe Null. Wird diese Funktion genutzt, so kann keine Leistung mehr angelegt werden, bis der Herunterschalten/Abbrechen-Hebel zurück in die Position „Abbrechen“ gebracht wurde. Wird der Leistungsregler auf eine automatische Position gestellt, so wird die Funktion des Herunterschaltens aufgehoben.

Zurücksetzen des Fahrstufenschalters

Im Falle einer Überladung wird der Stromfluss unterbrochen. Durch Stellen des Leistungshebels in die Position „Aus“ und durch Stellen des Richtungswenders in die Position „Neutral“ kann der Fahrstufenschalter wieder zurückgesetzt werden.

Leistungsbegrenzer

Die maximale Stromstärke kann mit Hilfe des Leistungsbegrenzers limitiert werden. Standardmäßig ist dieser auf 100% gestellt, dies kann durch Ziehen des Hebels nach vorne

reduziert werden. Die Begrenzung bleibt aktiv bis der Leistungsregler, unabhängig von der Stellung des Leistungsbegrenzers (8), betätigt wird.

Schnelllösen der Bremsen (16):

Drücken des Schalters zum Schnellösen reduziert den Bremsdruck, solange der Schalter gedrückt wird. Bitte beachten Sie, dass ein zusätzliches Anlegen der Bremsen proportional weniger effektiv sein wird, solange der Bremshebel nicht zurück in die Position „Lösen“ gestellt wurde.

Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB):

Die Automatische Fahr- und Bremssteuerung (AFB) der BR 143 kann entweder die Leistung der Lokomotive steuern oder sie abbremsten, um eine gewählte Geschwindigkeit zu halten; jedoch nicht beides gleichzeitig. Nutzen Sie zum Einstellen des Modus den Schalter AFB/Bremse (11). Stellen Sie den Hebel nach vorn, so steht dieser im Modus „Nur Fahren“, ziehen Sie diesen zurück, so ist der Modus „Nur Bremsen“ aktiv.

Ein Verstellen des Leistungsreglers (7) unterbricht die AFB-Funktion und diese wird automatisch zurückgesetzt, um der neuen Position des Leistungsreglers zu entsprechen.

Manuelle Türsteuerung

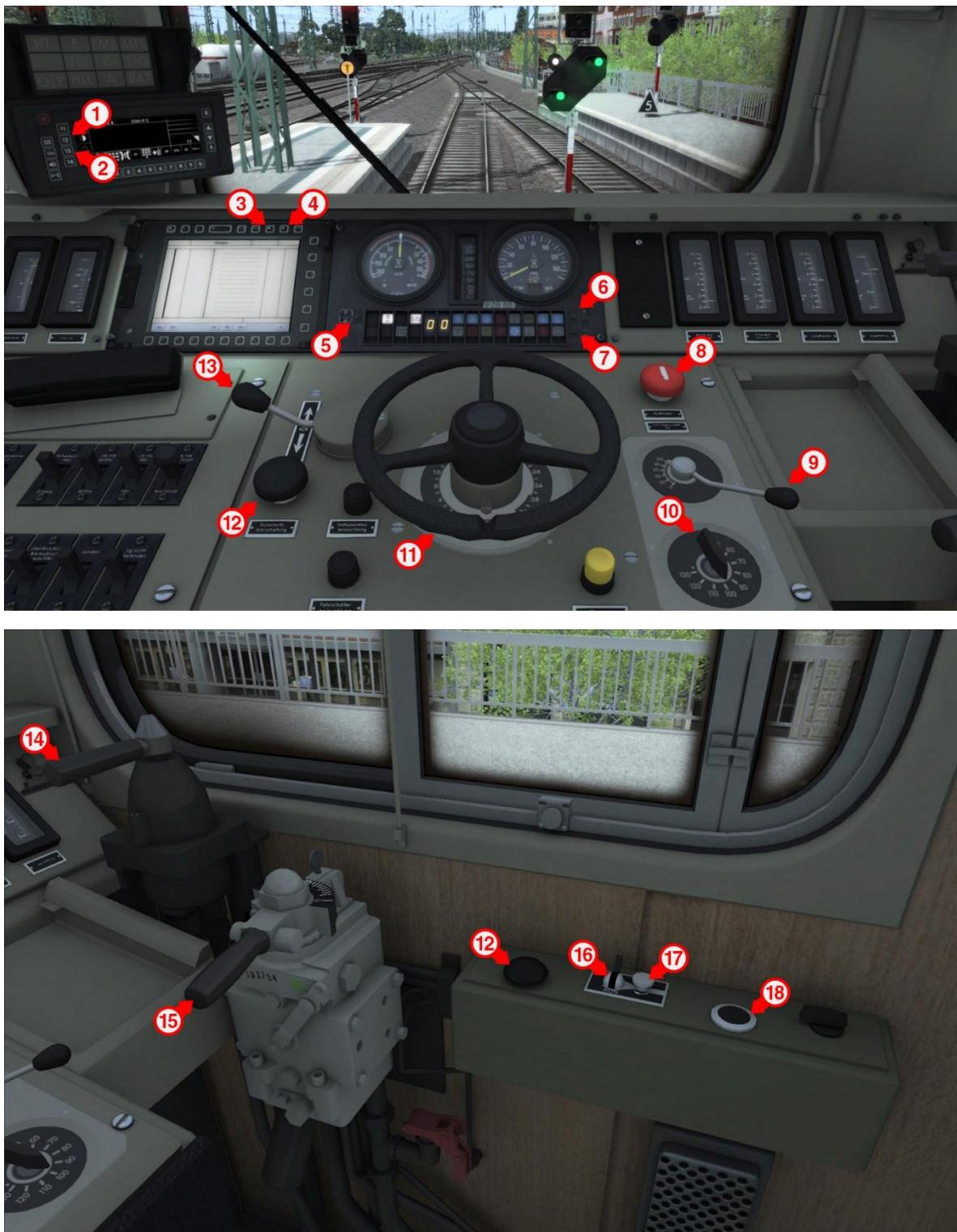
Um die manuelle Steuerung der Türen zu aktivieren oder zu deaktivieren, drücken Sie Strg-T. Eine Bestätigungsmeldung wird eingeblendet.

Öffnen Sie die Türen am Bahnsteig in gewohnter Weise, entweder durch Drücken von T oder mit dem Laden/Entladen-Schalter auf dem HUD (Blickfeldanzeige).

Die Türen werden nicht automatisch nach Ablauf des Timers (zum Aufnehmen von Passagieren) geschlossen, sondern müssen per Hand durch die Tastenkombination Strg+T geschlossen werden.

6 Fahren der DB BR 155

Fahrsteuerungen



1	GSM-R Bildschirm tauschen	10	Stromstärkenwähler
2	GSM-R-Taste Rücklicht	11	Leistungsrad
3	EBuLa-Taste Rücklicht	12	Sifa zurücksetzen
4	EBuLa-Bildschirm tauschen	13	Richtungswender
5	LED-Test	14	Direkte Bremse
6	Instrumentenbeleuchtung	15	Zugbremse
7	LZB-Test	16	Scheibenwischer
8	Notbremse	17	Scheibenwischer Geschwindigkeit
9	Dynamische Bremse	18	Signalhorn



19	Heizung Führerstand	26	Sandstreuer
20	Instrumentenbeleuchtung	27	PZB/LZB Wachsam
21	Führerstandsbeleuchtung	28	PZB/LZB Frei
22	Spitzensignale	29	PZB/LZB Befehl
23	Zugheizung	30	Stromabnehmer
24	Fahrmotorlüfter	31	Trennschalter
25	Parkbremse	32	Hauptbatterie

Tastaturbelegung

Funktion	Taste	Taste
Fahrstufenregler erhöhen oder verringern.	A	D
Richtungswender vor oder zurück.	W	S
Zugbremse anlegen oder lösen.	;	'
Direkte Bremse anlegen oder lösen.	ü]
Elektrische Bremskraft erhöhen oder verringern.	,	.
Laden/Entladen. Einmal drücken zum Laden/Entladen von Passagieren oder von Fracht.		T
(Expertenmodus) Sandstreuer. Streut Sand zwischen Schienen und Räder, um dadurch die Reibung zu erhöhen. Drücken und Halten zum Benutzen des Sandstreuers, zum Beenden loslassen.		X
Spitzensignale. Mehrfaches Drücken schaltet durch die verschiedenen Lichtmodi.		H
Scheibenwischer. Drücken zum Ein- und Ausschalten der Scheibenwischer.		V
Scheibenwischergeschwindigkeit. Scheibenwischergeschwindigkeit erhöhen und verringern.	Strg + V	Strg + Umschalt + V
(Expertenmodus) Trennschalter. Schaltet den Trennschalter ein und aus.		Z
(Expertenmodus) Hauptbatterie. Schaltet die Hauptbatterie der Lok ein oder aus.	Strg +	Z
Signalhorn. Lässt das Signalhorn ertönen.		Leertaste
Handbremse. Drücken zum Anlegen/Lösen der Handbremsen.		/
Kabinenbeleuchtung. Schaltet die Beleuchtung ein oder aus.		L
Instrumentenbeleuchtung. Schaltet die Instrumentenbeleuchtung ein oder aus.		I
Instrumentenbeleuchtung ein/aus.	Strg +	I
Pultbeleuchtung ein/aus.	Umschalt +	I
Stromabnehmer. Heben und Senken des Stromabnehmers.		P
Wahl des Stromabnehmers. Durch die Stromabnehmer schalten.	Umschalt +	P
Manuelles Kuppeln.	Strg + Umschalt +	C

7 Steuerung der DB BR 155

Warnungsanzeige



FML	Fahrmotorlüfter an	MTS	Trennschalter (Stromstärkeüberlastung)
IS	Fahrstufenschalter Fehler	S-G	Radschlupf
HLL	Notbremse	BAT	Hauptbatterie aus

Halbautomatischer Fahrstufenschalter

Statt eines normalen Leistungshebels verwendet die BR 155 einen Steuermechanismus, der „Fahrstufenschalter“ heißt. Diese Steuerung erlaubt dem Lokführer, die gewünschte Leistung für die Lok anhand von „Fahrstufen“ einzustellen, die das System dann langsam auf oder ab fährt, um die Antriebskraft zu erreichen.

Es gibt 34 Stufen auf der Fahrstufenschalttereinstellung, 0 – 30 werden verwendet, um die vorgesehene Fahrstufenposition einzustellen. Unterhalb der 0 existieren 3 weitere Stellungen, „Run Up“, „Halten“ und „Run Down“. Die Stellungen „Run Up“ und „Run Down“ erhöhen oder verringern automatisch die ausgewählte Fahrstufe, während die Stellung „Halten“ die aktuelle ausgewählte Fahrstufe beibehält. Die aktuelle Fahrstufe wird durch die Digitalanzeige auf dem Armaturenbrett zwischen den LED-Anzeigeleuchten angezeigt.

Es dauert etwa 1/3 einer Sekunde, um von einer Fahrstufenposition zur nächsten zu wechseln. Um von 0 auf 30 auf- oder von 30 auf 0 abzustiegen, braucht man insgesamt etwa 9,6 Sekunden. Das bedeutet, dass, selbst wenn der Lokführer die Stellung „0“ auf dem Fahrstufenregler ausgewählt hat, noch Antriebsleistung anliegt, bis der Fahrstufenschalter die Position „0“ erreicht

Fahrstufenschalter Fehler

Der Fahrstufenschalter kann unter bestimmten Umständen Fehler auslösen, die zum Leistungsausfall führen, und der Fehler muss zurückgesetzt werden, bevor die Leistung wieder angewendet kann.

Die verschiedenen Umstände, in denen ein Fahrstufenschalterfehler ausgelöst werden kann, sind die Folgenden:

Anlegen der elektrischen Bremse – wenn die elektrische Bremse angelegt wird, während sich der Fahrstufenschalter noch oberhalb der Fahrstufenposition „0“ befindet.

Anlegen der Notbremse – wenn zu irgendeinem Zeitpunkt die Notbremse angelegt wird, wird die elektrische Bremse angelegt, was einen Fehler auslöst. Die Notbremse bleibt aktiv, bis die Lok zum Stillstand kommt, woraufhin der Fehler zurückgesetzt werden kann.

Schnelle Leistungsabschaltung – wenn der Richtungswender auf neutral gestellt wird, während sich der Fahrstufenschalter noch oberhalb der Fahrstufenposition „0“ befindet. Dieser Fehler wird manchmal absichtlich ausgelöst und wird „schnelle Leistungsabschaltung“ genannt. Damit wird sofort keine Leistung mehr auf die Lok angewandt, anstatt darauf zu warten, dass der Fahrstufenregler auf die Position „0“ herunterfährt.

Stromstärkeüberlastung – wenn die Leistung, die auf die Fahrmotoren angewandt wird, für mehr als ein paar Sekunden 450 Ampere übersteigt. Das wird außerdem den Trennschalter auslösen, der ebenfalls zurückgesetzt werden muss, bevor die Leistung angewendet werden kann.

Um den Fahrstufenschalterfehler zurückzusetzen, muss der Fahrstufenschalter auf Fahrstufe „0“ heruntergefahren werden, der Fahrstufenregler muss auf Stellung „0“ gesetzt sein und der Richtungswender muss auf die neutrale Position gesetzt sein. Wenn der Trennschalter auch ausgelöst wurde, muss er ebenfalls zurückgesetzt werden. Das Zurücksetzen des Trennschalters auf der Tastatur ist „Z“ oder der „Motorstart“-Knopf auf dem HUD, oder der „Trennschalter“-Steuerungsschalter im Führerstand.

Zug und elektrische Bremse

Die elektrische Bremse (dynamische Bremse) in der BR 155 ist mit dem Zugbremshebel im Führerstand verbunden und kann nicht unabhängig betrieben werden. Bei und unterhalb von 20 km/h wird nur die Luftbremse über den Zugbremssteuerhebel betätigt, über 20 km/h bis 120 km/h vermischen sich die Luft- und elektrische Bremse, und wechseln dabei von Luft auf Elektrik, je schneller die Lok fährt. Über 120 km/h ist nur die dynamische Bremse im Betrieb.

Die maximale Leistung, die auf die elektrische Bremse angewendet werden kann, kann mit der elektrischen Bremsleistungssteuerung gewählt werden. Wenn diese auf 0 % gestellt ist, wird die elektrische Bremse überhaupt nicht betätigt. Dies kann nützlich sein, wenn die Bremsen angelegt werden müssen, bevor der Fahrstufenschalter die Position „0“ erreicht hat, um einen Fahrstufenschalterfehler zu vermeiden.

Stromstärkenwähler

Es gibt eine weitere Steuerung auf dem Fahrerpult, die einem erlaubt, die Leistungsmenge

anzupassen, die auf die Fahrmotoren angewendet wird. Diese Steuerung erlaubt das Vermindern oder das Erhöhen der maximalen Leistung um 50 – 130 %. Für gewöhnlich wird diese Steuerung verwendet, um die Leistung zu regeln, wenn das Ziehen schwerer Lasten anliegt.

Das Einstellen der Leistungsvorwahl über 100 % für einen längeren Zeitraum kann gefährlich sein, denn es führt zur Anwendung einer übermäßigen Leistungsmenge an den Fahrmotoren, was zu ihrer Überlastung führen kann.

8 SIFA

SIFA ist die Abkürzung für „Sicherheitsfahrschaltung“.

Die SIFA ist beim Start deaktiviert, kann jedoch durch gleichzeitiges Drücken der Umschalttaste und der Enter-Taste im Zahlenblock aktiviert oder deaktiviert werden. Solange die SIFA aktiviert ist, ist die Signallampe auf dem Instrumentenpult des Führerstandes normalerweise ausgeschaltet. Wenn der Zug in Bewegung ist, muss der Zugführer alle 30 Sekunden einen Alarm bestätigen.

Wenn der 30-Sekunden-Alarm ausgelöst wird, leuchtet das Sifa-Licht auf dem Instrumentenpult und nach weiteren 4 Sekunden ertönt ein Alarmton. Nach weiteren 2,5 Sekunden wird eine Zwangsbremmung eingeleitet. Dies lässt sich vermeiden, indem der Alarm durch Drücken der Enter-Taste im Zahlenblock bestätigt wird.

SIFA-Tastenbelegung

Funktion	Taste	Taste
Aktivieren/Deaktivieren	Umschalt +	Enter (Zahlenblock)
Alarm bestätigen		Enter (Zahlenblock)

9 PZB

PZB steht für „Punktförmige Zugbeeinflussung“.

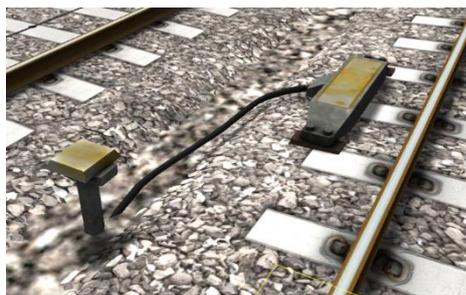
Die Kontrolle der Züge und ihrer Abstände auf einer Strecke wird in der Regel durch Blocksysteme geregelt und überwacht.

Ein Streckenabschnitt ist dabei in verschiedene Blöcke unterteilt, in welche die Züge, durch (grüne oder gelbe) Signale gesteuert, einfahren dürfen. Während ein Zug in einen Blockabschnitt fährt, ist die Einfahrt in diesen Block untersagt; das am Anfang des Blockabschnittes befindliche Signal zeigt „Halt“.

Mit der Entwicklung der Eisenbahnen wurden diese Systeme immer komplexer und durch Führerstandsanzeigen ergänzt, um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu gewährleisten und den Fahrzeugführern Rückmeldung über das Geschehen außerhalb des Zuges zu geben.

Die PZB ist ein komplexes System, welches Verständnis für die Streckengeschwindigkeiten und das richtige Reagieren auf Änderungen und Alarmmeldungen erfordert.

PZB-Gleismagnete



Zum PZB-System gehören im Gleisbett verbaute Magnete, die den Signalzustand an der Strecke wiedergeben und an das Anzeigesystem im Fahrstand der Lok übertragen. Der Mechanismus besteht aus einer Reihe von im Gleis verbaute Magneten. Links auf dem Bild sehen Sie ein Beispiel dieser Gleismagneten.

PZB Fahrsteuerungen

Im Führerstand befinden sich drei Steuerungen, mit denen die PZB-Zustände jeweils entsprechend quittiert werden müssen.

Diese drei Kontrollen, auf der linken Seite des Hauptpults, Objekt 2 im Fahrsteuerungsdiagramm oben, werden folgendermaßen bezeichnet:

- **Befehl**
- **Frei**
- **Wachsam**

PZB-Tastenbelegung

Funktion	Taste	Taste
Aktivieren/Deaktivieren	Strg +	Enter (Zahlenblock)
Wachsam		Bild ab
Frei		Ende
Befehl		Entf

10 Szenarien

Karriere Szenarien:

- [143] 1. Im Laufschrift
- [143] 2. Ein Abendzug
- [143] 3. Nehmen Sie einen Regenschirm mit!
- [120] 4. Aus dem Großen Bahnhof
- [143] 5. Eisige Herausforderung
- [155] 6. Güterzug Richtung Norden
- [155] 7. Wichtige Güter

Szenarien für den Railfan-Modus

Der Railfan-Modus bietet die einzigartige Gelegenheit, den Zugbetrieb zu genießen, ohne selbst eingreifen zu müssen. Die Szenarien im Railfan-Modus sind an verschiedenen wichtigen Punkten entlang der Strecke positioniert und sie bieten volle Kamerafunktionen, um sich zurückzulehnen und die Geschäftigkeit entlang der Strecke zu genießen.

Die folgenden Szenarien finden Sie im Menü „Fahren“, im Reiter „**Karriere**“:

- [Railfan-Modus] Bergen auf Rügen
- [Railfan-Modus] Lietzow

Die folgenden Szenarien finden Sie im Menü „Fahren“, im Reiter „**Standard**“:

- [Railfan-Modus] Altefähr

11 Danksagungen

Dovetail Games möchte folgenden Personen für ihren Beitrag bei der Entwicklung der Inselbahn danken: Stralsund nach Sassnitz:

Kevin McGowan
Szenarienerstellung

Steve Potter
Streckenbauer

Stuart Galbraith
Streckenbauer

Dan Barnett
Streckenbauer

Beta-Test-Team von Dovetail Games

© 2019 Dovetail Games („DTG“), Firmenname von RailSimulator.com Limited. Die Logos „Dovetail Games“, „RailSimulator.com“ und „Dovetail Games Train Simulator“ sind Markenzeichen oder eingetragene Markenzeichen von DTG. DB und das DB-Logo sind Markenzeichen der Deutschen Bahn AG. Alle Rechte vorbehalten. Alle sonstigen Copyrights und Markenzeichen sind das Eigentum ihrer jeweiligen Inhaber. Alle Rechte vorbehalten.

