Die technischen Voraussetzungen

Die Strecke

Die Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Karniner Drehbrücke

Die Aufgaben

Die Signale

Die bekannten Fehler

Die technischen Voraussetzungen

Für die Ausführung des AddOn müssen die folgenden technischen Voraussetzungen gegeben sein:

• Der originale USB-Stick muss am PC eingesteckt sein
• Eines der Betriebssysteme WinXP, WinVista oder Win7 ist installiert
• Mindestens 1,5 GB freier Festplattenspeicherplatz existiert
• Eine funktionierende MSTS Version auf dem PC ist installiert
• Administrationsrechte für die Installation von Software auf dem betreffenden PC sind gegeben

Das AddOn ist für den ursprünglichen Microsoft Train Simulator Version Patch 1.4 optimiert und getestet. Das bedeutet, dass sowohl die Aufgabenfunktionalität als auch das verwendete Gleismaterial dem ursprünglichen MSTS Standard entsprechen. Zwar werden statt der üblichen MSTS-Weichen hier Weichen mit Laternen verwendet, diese haben aber die gleiche Geometrie (Vektorverlauf), wie die des MSTS-Standard. XTracks werden nicht verwendet.

Alle Aufgaben sind auch mit Open Rails getestet worden, können sich aber dort und mit MSTS-BIN im Detail-Ablauf zu dem in MSTS unterscheiden. Insbesondere der KI-Verkehr (alle Züge, die nicht durch den Spieler bedient werden) zeigt ein teilweise stark abweichendes Verhalten. So brauchen KI-Züge manchmal länger, um eine Strecke zu bewältigen oder fahren nicht pünktlich oder gar nicht los. Letztlich sollten aber alle Aufgaben auch auf Open Rails und MSTS-BIN bis zum Ende durchspielbar sein.

Wir haben bei der Erstellung des AddOn "Usedom in den 1920ern" und dem zugehörigen Installationsprogramm die gebotene Sorgfalt walten lassen und uns ausführlich bemüht, die Kompatibilität zu verschiedenen PC-Systemen herzustellen und zu testen.

Die Strecke

Am 15. Mai 1876 fuhr der erste Zug von Berlin über Ducherow auf die Insel Usedom nach Swinemünde. 1894 wurde die Strecke weiter nach Heringsdorf geführt und 1911 die Nebenstrecke von Heringsdorf nach Wolgaster Fähre gebaut.
Die gesamte Strecke Berlin - Swinemünde war zunächst nur im Sommer durchgehend eine Hauptstrecke. Im Winterhalbjahr war die hier im AddOn nachgebildete Teilsstrecke Ducherow - Swinemünde nur Nebenstrecke. Das bedeutete, dass Schrankenwärter und Streckenposten dann nicht vor Ort waren und die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt war. Ab Oktober 1897 war sie dann ganzjährig Hauptstrecke und wurde von Schnellzügen mit maximal 75 km/h befahren.
Die Insel Usedom galt ab der Jahrhundertwende als "Badewanne" der Berliner. Eilzüge, die die wohlhabenden Berliner an den Wochenenden zu ihren Familien in die Seebäder Swinemünde, Ahlbeck und Heringsdorf brachten, wurden "Strohwitwer-Express" genannt und waren typisch auf dem Streckenabschnitt Ducherow – Swinemünde - Heringsdorf.
Auf der Nebenstrecke von Heringsdorf nach Wolgaster Fähre wurde eher lokalen Transportbedürfnissen entsprochen, obwohl auch dort Kurswagen von Eil- und D-Zügen zu sehen waren.
Die Strecke im AddOn hat 22 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte und eine Gesamtlänge von ungefähr 84 km. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstrecke beträgt 75 km, welche dort aber nur von D-Zügen erreicht wird. Auf der Nebenstrecke gelten geringere Geschwindigkeiten, die sich aus den jeweiligen Aufgaben ergeben.

Die Bahnhöfe und Haltepunkte

Ducherow bis Swinemünde

Startpunkt des AddOns ist **Ducherow** (Km 163,2), ein kleiner Ort mit einem damals relativ großen Bahnhof, weil hier die Strecke von der Hauptstrecke Berlin-Stralsund abzweigt. Ducherow war damals ein Umsteigebahnhof mit umfangreichem Personenverkehr.
Weiter geht es über **Karnin** (Km 174,2) am Peenestrom mit der Karniner Drehbrücke zur **Stadt Usedom** (Km 179,1). Über den Haltepunkt **Stolpe** (Km 184,0), den Bahnhof **Dargen** (Km 189,0), den Haltepunkt **Kutzow** (Km 194,0) und dem Bedarfshaltepunkt **Golm** (Km 198,7) führt die Strecke zum Hauptbahnhof **Swinemünde** (Km 201,0). Hier verzweigt sich die Strecke einerseits zum Hafen am Bollwerk Swinemünde und dem Seedienst Bahnhof und andererseits nach Heringsdorf.

Swinemünde bis Heringsdorf

Vom Hauptbahnhof Swinemünde geht es über den in der Nähe von Kasernen gelegenen Bahnhof **Swinemünde Bad** (Km 202,5) mit ausschließlich Personenabfertigung weiter nach **Ahlbeck Seebad** (Km 207,0) und dann nach **Seebad Heringsdorf** (Km 208,6). Aus dem Begriff "Seebad" kann man den regen Badegästeverkehr erahnen, den es bereits damals gegeben hat. Heringsdorf ist dann Endstation und Kopfbahnhof für die Strecke von Ducherow-Heringsdorf.

Heringsdorf bis Wolgaster Fähre

Aus dem Kopfbahnhof Heringsdorf geht es dann weiter auf einer Nebenstrecke Richtung Wolgaster Fähre. Dabei werden zunächst die Bade- und Sommererholungsorte **Bansin** (Km 214,6), **Ückeritz** (Km 222,3) und **Kölpinsee** (Km 225,6) erreicht. Anschließend **Koserow** (Km 227,6), **Zempin** (Km 231,2) und **Zinnowitz** (Km 235,0). Und von hier geht es dann über **Karlshagen-Trassenheide** (Km 237,5) und **Bannemin-Mölschow** (Km 239,5) nach **Wolgaster Fähre** (243,5). Die gesamte Nebenstrecke wurde natürlich nicht nur für den Personenverkehr gebaut. Der Bedarf an Gütertransporten war Grundlage der Überlegungen, die zum Streckenbau führten. Doch der dann zunehmende Badegästeverkehr machte die Strecke zusätzlich rentabel.

Die Karniner Drehbrücke

Als imposantestes Bauwerk der Strecke kann mit Sicherheit die Drehbrücke in Karnin gelten. Sie überbrückt den Peenestrom, welcher Usedom vom Festland trennt und war von Anfang an, seit 1876, für die Aufnahme von zwei Gleisen vorgesehen. Das zweite Gleis wurde 1908 beim zweigleisigen Ausbau der Strecke Ducherow - Swinemünde verlegt.
Dort wo Schiffe die Brücke passieren, sind die Brückensegmente als Drehbrücke ausgeführt.

Die Aufgaben

Alle Personenzugaufgaben sind entsprechend dem Kursbuch von 1926 bzw. 1927 gestaltet. Auch bei einigen Güterzugaufgaben wird der Personenzugverkehr von 1927 berücksichtigt. Wir sind auf Usedom in einer gemächlichen Epoche. Dem entsprechend sind auch die Geschwindigkeiten gemächlich. Wer hier die Hochgeschwindigkeiten dieser Zeit, wie etwa den "Fliegenden Hamburger" mit 160 km/h erwartet, ist mit diesem AddOn nicht gut beraten. Hier sind eher Geschwindigkeiten von 30 bis maximal 75 km/h auf dem Fahrplan.

Die Gesamtzeit aller Aufgaben beträgt 20:45 Stunden. Dabei werden in 34 Aufgaben 21 Dienste bewältigt, also 21 Züge gefahren bzw. rangiert.

Fast alle Aufgaben enden nicht mit der sonst in MSTS üblichen abrupten Endmeldung. Dies soll ermöglichen, dass man nach dem Fahrgastwechsel am Zielbahnhof im Spiel bleibt und sich auch danach noch in Ruhe umsehen kann.

Die Signale

Die ab dem Jahr 1920 existierende "Deutsche Reichsbahn" war ein Zusammenschluss ehemaliger Länderbahnen. Die sehr bewegten 20er Jahre brachten bei der Eisenbahn viele Änderungen und Neuerungen mit sich, wie etwa die Vereinheitlichung des Fahrzeugparks (Einheitsdampfloks und einheitliche Waggonbauformen) oder die Überarbeitung der Signalordnung.
Bis 1930 galt die sogenannte Wegesignalisierung. Die Flügel der Hauptsignale deuteten daher auf den Verlauf von abzweigenden Weichen in der voraus liegenden Strecke. Dies führte in manchen Bahnhofseinfahrten großer Bahnhöfe zu einem "Signalwald", bei welchem unter Umständen vielflüglige Signale mehrfach hintereinander den Weg zu den Bahnsteigen anzeigten. So bedeutete z.B. ein zweiflügliges Signal gleichzeitig "Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis" oder "Fahrt frei für das durchgehende Gleis".
Ab 1930 wurde die Wegesignalisierung durch die Geschwindigkeitssignalisierung abgelöst. Nun bedeutete ein 2 oder 3 Flügel zeigendes Signal "Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung" (meist 40 km/h). Wenig später wurden die Signalbedeutungen mit Hp-Kürzeln benannt. Im Prinzip gelten die Hp-Begriffe bis heute, außer dem Hp3-Begriff, der in den 60er Jahren mit den 3-flügligen Formhauptsignalen verschwand.
Im AddOn steht ein Hp3-Signal in der Stadt Usedom. Trotz der verwendeten Fahrpläne von 1927, werden hier die Signale mit den erst ab 1930 geltenden Hp-Begriffen beschrieben, also der Geschwindigkeitssignalisierung. Die eigentlich noch aus der Signalordnung von 1907 geltenden Begriffe der Wegesignalisierung sind kursiv und in Klammern gesetzt. Auch noch in der Klammer die heute verwendeten Begriffe, sofern diese sich unterscheiden und das Signal heute noch existiert.

Formhauptsignale

Die Formhauptsignale sind mit die wichtigsten Signale der Epoche II. Sie signalisieren dem Lokomotivführer, ob die Strecke vor dem Zug befahren werden darf. Gleichzeitig geben sie die Geschwindigkeit an:

	Hp0 - Halt! (*Signal 7*) Die Weiterfahrt in den vor dir liegenden Streckenbereich ist nicht erlaubt!
	Hp1 - Fahrt frei! (*Signal 8a*) Die Weiterfahrt ist mit Streckenhöchstgeschwindigkeit erlaubt.
	Hp2 – Fahrt mit reduzierter Geschwindigkeit. (*Signal 8b*) Nach dem Signal gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von meist 40 km/h oder weniger. Du kannst oft eine abzweigende Weiche nach dem Signal erwarten.
	Hp3 – Fahrt mit reduzierter Geschwindigkeit. (*Signal 8c*) Nach dem Signal gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von meist 40 km/h. Eine abzweigende Weiche ist zu erwarten, allerdings nicht unmittelbar nach dem Signal, sondern weiter entfernt nach den näheren Weichen.

Formvorsignale

Formvorsignale sind mindestens ebenso wichtig wie die Formhauptsignale, wenn nicht sogar wichtiger. Sie zeigen dem Lokomotivführer im Bremswegabstand an, ob das folgende Hauptsignal auf "Fahrt" oder "Halt" steht. So kann der Zug rechtzeitig bremsen und vor einem "Halt" zeigenden Hauptsignal zum Stehen kommen.

	Vo1 (*Signal 9*) Am Hauptsignal ist Hp0 – Halt! zu erwarten.
	Vo2 (*Signal 10*) Am Hauptsignal ist Hp1, Hp2 oder Hp3 zu erwarten, also Fahrt frei, möglicherweise mit Geschwindigkeitsbegrenzung.

Weichen- und Gleissperrsignale

	Wn1 (Signal 12) Die Weiche steht auf dem geraden Zweig.
	Wn2 (Signal 13a) Die Weiche steht auf dem gebogenen Zweig von der Weichenspitze aus gesehen.
	Wn3 (Signal 13b) Die Weiche steht auf dem gebogenen Zweig vom Herzstück aus gesehen.
	Ve3 (*Signal 14, heute Sh 0*) Gleissperrsignal – Das Gleis ist gesperrt bzw. endet hier.
	Ve4 (*Signal 14a, heute Sh 1*) Die Sperre des Gleises ist aufgehoben.

Schutzsignale (oder auch Wärtersignale)

	Sh2 *(Signal 6b)* Haltescheibe - Halt! Weiterfahrt erst nach Beseitigung des Signals erlaubt.
	Ve1 Deckungsscheibe - Halt! Weiterfahrt erst erlaubt, wenn die rote Scheibe nach oben waagerecht geklappt wird.

Kennzeichen *(Haltetafeln)*

	K10 *(Signal 35, heute Ra10)* Rangierhaltetafel - Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.
	K8a *(Signal 36a, heute So8)* Halt für einfahrende Züge

Läutetafeln

	K7c (Signal 37b) Läute- und Pfeiftafel - Es ist zu läuten und außerdem ist das Achtungssignal zu geben.
	Signal 37d Die Läutevorrichtung ist in Betrieb zu setzen, das Achtungssignal zu geben und die Fahrgeschwindigkeit so zu ermäßigen, dass sie vor dem Übergang 15 km/h nicht überschreitet.

Geschwindigkeitstafeln

	K5 *(Signal 38)* Orange Version ab 1923. Geschwindigkeitsbeschränkungstafel - Es folgt eine Gleisstelle, auf der die Fahrgeschwindigkeit auf die auf der Tafel angegebene Geschwindigkeit dauernd beschränkt ist.

Langsamfahrsignale

	Signal 5 Anfangsscheibe des Langsamfahrsignals. Mindestens 300 m an Haupt- und 150 m an Nebenstrecken vor dem Anfang des langsam zu befahrenden Gleisstücks. Die Anfangsscheibe wurde auch dazu benutzt, das Haltsignal 6b anzukündigen, an Hauptstrecken 700 m und an Nebenstrecken 300 m vor dem Signal 6b.
	Signal 5 Endscheibe des Langsamfahrsignals. Aufstellung an zweigleisiger Strecke rechts vom Gleis, an eingleisiger Strecke links vom Gleis. Auf eingleisiger Strecke und bei Falschfahrt auf zweigleisiger Strecke ist das Anfangssignal für die eine Fahrtrichtung gleichzeitig das Endsignal für die andere Fahrtrichtung.

Straßenschilder an Bahnübergängen

	Bahnübergang Beide Schilder stehen sowohl an beschrankten als auch unbeschrankten Bahnübergängen. Sie sind die ersten Verkehrsschilder in Deutschland überhaupt und waren durchs Reichsgesetz von 1877 vorgeschrieben.
	Bahnübergang Warnungstafel nach § 8 des Internationalen Verkehrsabkommens von 1909, Anlage D

Die bekannten Fehler

Kuppelproblematik bei Dampflokomotiven

Grundsätzlich ist die vordere Kupplung von Dampflokomotiven fehlerhaft. Wenn man einen Zugverband zusammenstellt, bei welchem an der vorderen Dampflokkupplung der Zug hängt, kommt es beim Fahren zu sich aufschaukelnd schwingenden Bewegungen von Lok und Waggons, die bis zum Kupplungsbruch führen können. Außerdem führt das Einschalten des Lichtes bei einer so gekuppelten Lok zum Absturz von MSTS.
Aber auch die hintere Kupplung von Dampflokomotiven hat ihre Eigenheiten, so dass man für beide Kupplungen an Dampfloks grundsätzlich sagen kann: "Nur ABkuppeln -> NIE ANkuppeln!". Dies gilt für Waggons, die nicht seit Aufgabenbeginn Teil des Spielerzugverbandes sind, also irgendwo auf der Strecke angekuppelt werden könnten. Waggons aus dem eigenen Zug, die also seit Aufgabenbeginn am Zug hängen, können beliebig oft ab- und dann wieder angekuppelt werden.
Das Problem beim Ankuppeln von Fremdwaggons scheint zu sein, dass deren Handbremse durch den Kuppelvorgang nicht gelöst wird.

Grafikkarten

Manche leistungsschwächeren Grafikkarten lassen Train Simulator nach der Einblendung von Dialogboxen abstürzen. Dies passiert insbesondere in der Außenansicht (Taste 2 oder 3). Abhilfe kann entweder das vorbeugende Speichern bieten (Taste F2), um die Aufgabe nach einem Absturz nicht wieder von vorn beginnen zu müssen, oder man bleibt grundsätzlich überwiegend in der Führerstandsansicht (Taste 1), wo der Fehler nicht auftritt.
Bei unseren Tests trat der Fehler am Ende von einigen Aufgaben auf, und wenn, dann meist bei der End-Dialogbox der Aufgabe. Die Aufgabe ist dann also sowieso beendet. So bleibt lediglich das etwas lästige Neuaufrufen von MSTS, um weiter zu spielen.