

RAIL SIMULATOR®

Routes, Rijdend materieel, Scenario's

Introductie	2
1. van Bath naar Templecombe	3
1.1 Achtergrond	3
1.2 Rijdend materieel	5
1.3 Scenario's	12
2. van Newcastle naar York	14
2.1 Achtergrond	14
2.2 Rijdend materieel	16
2.3 Scenario's	21
3. van Oxford naar Paddington	23
3.1 Achtergrond	23
3.2 Rijdend materieel	25
3.3 Scenario's	32
4. van Hagen naar Siegen	33
4.1 Achtergrond	33
4.2 Rijdend materieel	35
4.3 Scenario's	40

Introductie

Dit document biedt U een korte introductie voor de routes, locomotieven en verder rollend materieel die U kunt vinden in de Europese versie van *Rail Simulator*. Daarnaast vindt U hier een opsomming van uitdagende scenario's die wij voor U hebben samengesteld om uw vaardigheden als machinist te testen op de diverse routes.

U kunt Rail Simulator gaan gebruiken zonder deze informatie te hebben gelezen, maar wij zijn er van overtuigd dat kennis van de feitelijke basis van deze simulatie een toevoeging zal zijn aan uw spelplezier. Natuurlijk, deze handleiding kan slechts maar een korte introductie zijn tot de geschiedenis en karakteristieken van de routes en het daarop rijdend materieel. Het zou ons verheugen wanneer U kunt bijdragen tot verdere uitbreiding van deze informatie, door uit uw eigen ervaring en commentaar te vermelden op de website van deze simulatie: www.railsimulator.com

Houdt in gedachte dat nieuwe routes, rail materieel of scenario's die U koopt of download hier niet beschreven zullen worden.



Noot van de vertaler:

Ik hoop dat ik voor mijn medeclubgenoten een bijdrage heb mogen leveren aan het spelplezier met dit nieuwe pakket door van deze documentatie een vertaling naar het Nederlands te maken. Het is niet volmaakt, ik ben geen professionele vertaler of neerlandicus, niet schieten op de pianist hij deed zijn best!

Mijn medebestuurslid René 't Hooft heeft voor mij de opmaak verder aangepast.

Veel plezier!

Waddinxveen November 2007

Theo Evers

HCC TrainSim GG

th.evers@hccnet.nl

This document is © Copyright Rail Simulator Developments 2007. All trademarks are copyright of their respective owners.

Ofschoon Rail Simulator Developments met uiterste zorg onderzoek heeft gedaan naar het materiaal dat U in deze handleiding vindt, wordt het U aangeboden "zoals het is". Geen garantie kan worden gegeven impliciet of expliciet voor de nauwkeurigheid of juistheid van de informatie in deze handleiding.

1. van Bath naar Templecombe



1.1 Achtergrond

De spoorwegmaatschappij Somerset and Dorset Joint Railway (SDJR) werd opgericht in 1862. De algemene verwachting was, dat deze verbinding tussen het Bristol kanaal en het Engelse kanaal behoorlijk wat verkeer zou aantrekken. Echter de voorspelde hoeveelheden werden niet gehaald en er werd besloten een uitbreiding naar het noorden te bouwen van de Evercreech Junction naar Bath waar men aansloot op de Midland Railway.

Deze aansluiting moest over de Mendip Hills gaan lopen, omdat de fondsen niet toerijkend waren voor een tunnel door deze berg. Dit zorgde voor aanzienlijke problemen voor de spoorwegingenieurs. De lijn werd echter met succes aangelegd en liep in een grote bocht door het steenkoolgebied van Somerset, waardoor extra verkeer werd aangetrokken.

De klim over de Mendip Hills zorgde voor een van de moeilijkste, die de spoorwegmaatschappijen in het hele land te overwinnen hadden, maar verleende een bijzondere charme en karakter aan deze route. De naar het zuiden vertrekkende treinen uit Radstock, moesten al direct aan een onafgebroken klim van 12 kilometer beginnen. Deze klim tot de top bedroeg bijna doorlopend 20%. De route naar het noorden was geenszins eenvoudiger, aangezien de klim vanaf Evercreech Junction bijna constant op 20% lag. In 1948, kort na het einde van de Tweede Wereldoorlog werden de spoorwegen in Groot Brittannië genationaliseerd en de lijn kwam onder bestuur van de Southern Region of British Railways (de latere British Rail).

Het passagiersvervoer bereikte haar top in de vijftiger jaren met veel passagierstreinen vanuit Birmingham en Woverhampton. De "Pines Express" komend van Manchester gebruikte eveneens het traject tussen Bath en Templecombe.

In 1958 werd een deel van de lijn door de Western Region of British Railways overgenomen, dat tot gevolg had dat het traject tussen Bath en Templecombe snel aan betekenis verloor, aangezien veel internationale verbindingen op andere routes werden ondergebracht.

De Pine Express reed voor het laatst in 1962 op deze route. Na deze datum liep de route via Oxford, hierbij werd de route Somerset and Dorset Joint Railway compleet vermeden.

Vanaf dat jaar werd de route alleen nog maar voor lokale verbindingen gebruikt en de sluiting van de route kwam onvermijdelijk in zicht. In de laatste dagen van haar bestaan reden speciale treinen over alle delen van het totale spoorwegnet. Spoorwegenthousiasten uit het hele land reden voor de laatste keer over het traject, om op deze manier hun respect voor deze spoorroute te tonen.

In *Rail Simulator*, wordt U de route getoond zoals die was in 1955, op het hoogtepunt van de activiteiten op de lijn. Er is dan een mixture van passagiers en goederenvervoer in de authentieke kleuren die de vele gevarieerde diensten op de lijn weergeven in die tijd.

1.2 Rijdend materieel

Op de route van Bath naar Templecombe is het volgende rijdend materieel terug te vinden.

Standard Black 5 4-6-0 Locomotief



De door Sir William Stanier ontworpen "Class 5" locomotief werd door London Midland and Scottish (LMS) Railways in 1934 geïntroduceerd. Het was een van de grootste locomotieven die ooit voor British Railways werden ontworpen. Van dit model werden er meer dan 800 gebouwd en zij bleven in dienst tot de laatste dagen van de het stoombedrijf bij British Railways in augustus 1968.

Over een periode van zeventien jaar, werden in drie verschillende werkplaatsen en twee verschillende bouwers gebruikt om de Class 5 machines te vervaardigen.

Met iedere serie werden verschillende verbeteringen en modificaties aangebracht.

Het model dat U terugvindt in *Rail Simulator* werd gebouwd bij Crewe Locomotive Works omstreeks 1944/45 en beschikt over zgn. "Straight Throatplate" of "Long Firebox" ontwerp.

De bijnaam "Black 5" kwam voort uit het feit dat van 842 locomotieven die gebouwd werden er 838 zwart geschilderd werden! De meest voerden het logo van de LMS of van British Railways, de typische zwarte kleur bleef echter, met slechts vier uitzonderingen, op alle machines gehandhaafd.

Ondanks hun LMS achtergrond, reden de Black 5's ingezet op de route tussen Bristol en Bournemouth op de Somerset and Dorset Joint Railway. De locomotief werd ingezet als "gemengd vervoer" machine en trok als zodanig allerlei soorten treinen, van lokaal vracht tot regionaal passagiersvervoer en zelfs de Pines Express.

De veelzijdigheid van de Black 5 maakte hem zowel bij de machinisten als het overige personeel tot een van de meest populaire locomotieven en de machine werd van voor de Tweede Wereldoorlog tot de sluiting van de lijn in 1966 ingezet.

Het buitendienst stellen van de Black 5's begon in 1962 maar dit gebeurde relatief willekeurig zonder dat de oudste locomotieven als eerste buiten dienst werden gesteld. Op deze manier bleven veel locomotieven uit de eerste productserie tot 1968 in bedrijf. Van de meer dan 800 gebouwde exemplaren zijn er heden nog 18 behouden. Deze worden continue aangepast aan de verbeteringen van de spoorwegsysteem. Verbeteringen in doelmatigheid, aanpassingen voor het gebruik met moderner rijtuigmateriaal en het afstemmen op het TPWS beveiligingssysteem, betekent dat zij nog steeds kunnen worden gebruikt op spoorwegroutes door het gehele Verenigd Koninkrijk.

S&D JR 7F 2-8-0 Locomotief



Het 7F ontwerp voorzag in de behoefte van de Somerset and Dorset van een krachtige goederenlocomotief met een relatief geringe asdruk. De eerste locomotief Nr. 80, arriveerde in Bath in maart 1914 en werd onmiddellijk onderworpen aan een aantal testritten in treinen met zware delfstoffen op de route naar Evercreech. Deze testritten waren zeer succesvol en de Nummers 81 t/m 85 werden binnen enige maanden daarna aan het verkeer toegevoegd.

Twee series van de SDJR 2-8-0 delfstoftrein machines werden gebouwd. De eerste serie van zes locomotieven werden vanaf 1913 in Derby gebouwd volgens het ontwerp van Henry Fowler. Deze locomotieven waren de eerste van SDJR, die over cilinders aan de buitenzijde en een Walshaert aandrijving beschikten. (de cilinders werden gedraaid om hierdoor vrij te blijven van de platforms.) Met een lengte van 18,32 meter waren zij langer dan de draaischijven op de route.

Vervolgens werden de tenders, normaliter alleen voor kolen en watertransport, uitgerust met een stuurstand om de bediening eenvoudiger te maken. Bij de bestelling koste iedere locomotief precies 3500 Pond, dat is ongeveer een kwart van de kosten van de meeste locomotieven in die tijd!

Deze locomotieven waren de meest krachtige van hun soort in het land, die ontwikkeld waren om de steile hellingen en de scherpe bochten in de omgeving van Bath te bedwingen. Toen ze echter in dienst waren genomen, werden de machines herhaaldelijk omgebouwd, zo dat ze efficiënter ingezet konden worden. In het kader van deze aanpassingen werd in 1924 de stuurstand uit de tender verwijderd.

Deze locomotieven bewezen zich in hun dienst als onbetaalbaar. Ze verbruikten relatief weinig brandstof en waren zeer betrouwbaar. Ze konden even nuttig op het hoofdtraject als de zijtakken ingezet worden en trokken zowel de goederentreinen als de express treinen voor de passagiersdienst.

Het aantal locomotieven werd in 1925 met vijf stuks uitgebreid, nu voor een prijs van 6570 pond per stuk, gebouwd bij Robert Stevenson & Co Ltd. Deze locomotieven werden standaard voorzien van alle verbeteringen die in de loop van de tijd aan de eerste serie waren aangebracht. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog werden de machines gebruikt als hulplocomotieven op de Somerset and Dorset lijn als ondersteuning voor andere locomotieven, wanneer de trein door moeilijk of nieuw terrein getrokken moest worden. Het duurde echter niet lang tot het passagiersvervoer zich richtte op het gebruik van motorvoertuigen en uiteindelijk de locomotieven tussen 1959 en 1964 buiten bedrijf werden gesteld.

Rijtuigen, Type Mk1 FK / SK / BG



De BR Mk1 rijtuigen werden in 1951 voor het eerst in gebruik genomen. Hun introductie was een poging van de BR om tot een standaardisatie te komen voor het passagiersvervoer na de nationalisatie van de Britse spoorwegen, maar in feite kwamen deze rijtuigen in niet minder dan 21 varianten tot inzet. In *Rail Simulator* worden de FK (1^e klasse zitplaatsen met gangpad), SK (2^e klasse zitplaatsen met gangpad) en de BG (treinbegeleider rijtuig met handrem) gebruikt.

Ieder Mk1 rijtuig is 19,5 meter lang, weegt 33 ton en kan een snelheid van 160 km/uur aan, zo dat deze rijtuigen over het hele netwerk kunnen worden gebruikt en niet beperkt zijn tot de locatie van hun oorspronkelijke klant.

Het grootste gedeelte van het interieur is standaard bij de verschillende versies van de MK1's, waardoor een betere herkenning en een doelmatig gebruik wordt bereikt voor het wisselend personeel op de treinen.

Multifunctionele goederenwagons met vijf/zeven planken.



Gebouwd volgens een vooroorlogs ontwerp, waren de goederenwagons met vijf of zeven planken gedurende vele jaren algemeen op de Britse spoorwegen aan te treffen. Het eenvoudige houten geraamte was gemonteerd op een stalen frame en de wagons werden in het algemeen voor het transport van kolen en andere delfstoffen gebruikt. Ze bezaten een capaciteit van 12 ton, een wielbasis van 2,75 meter en met buffers met veerdemping uitgerust. Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd de capaciteit van de zeven planken uitvoering tot dertien ton verhoogd, dat verder tot de buitendienststelling zo bleef.

16 Tons Ertswagon



Deze ertswagon werd oorspronkelijk in een twaalf en een vijftien tons uitvoering vervaardigd. De laatste en duidelijk de meest populaire ertswagon werd voor het eerst tijdens de tweede Wereldoorlog geïntroduceerd als een verbeterde versie van zijn oudere broers.

De zestien ton ertswagon werd de meest voorkomende wagon van alle BR vrachtwagens. Meer dan 50.000 exemplaren werden er in de week van zijn introductie besteld!

Standaard BR goederenwagon



Een groot aantal van deze goederenwagens werden door de BR en door de zgn. "Grote Vier" spoorwegmaatschappijen van voor de nationalisatie gebouwd, de Great Western Railways (GWR), London Midland and Scottish Railway (LMS), London and North Eastern Railway (LNER) en de Southern Railway.

De goederenwagons golden niet direct als bijzonder aantrekkelijke wagons, ze speelden toch bij het goederenvervoer door het gehele land een belangrijke rol, in het bijzonder bij vracht die niet nat mocht worden. In de loop van de vijftiger, zestiger en zeventiger jaren namen meer dan 13.000 twaalf ton standaard wagons met planken zijwanden en deuren en een variëteit van eindwanden deel aan het vrachtbedrijf. Het ontwerp week slecht weinig af van de eerste goederenwagons die in de jaren 1880 gebouwd werden!

Houten veewagons



Ofschoon het veevervoer tussen de beide wereldoorlogen aanzienlijk was teruggelopen, had de British Railways toch ook na 1948 behoefte aan duizenden veewagons en bouwde in de jaren 1949 t/m 1953 3800 veewagons in verschillende ontwerpen.

Op de Somerset and Dorset lijn werden grote hoeveelheden vee per spoor getransporteerd, ofschoon het wegtransport met zijn aantrekkelijke huis aan huis service steeds meer aan belangstelling won.

Melktankwagon met zes wielen



Melk was eens een van de belangrijkste producten voor het goederentransport van de spoorwegen. Met de noodzaak om de melk vers te houden van de boerderijen op het platteland tot aan de arbeiders in de stad, werd deze vervoerd in treinen met een zeer strak tijdschema. Van de oorspronkelijke vierwielige uitvoering gebouwd in 1920, werden er vele omgebouwd in Swindon in het begin van de vijftiger jaren, tot de uitvoering met de karakteristieke zeswiel uitvoering.

Twintig tons remwagon



Deze wagons werden in Derby gebouwd rond de tijd van de nationalisatie van de Britse spoorwegen in 1948. Deze twintig tons LMS remwagon had typische brede openingen aan de zijkant, waardoor de treinbegeleider een goed zicht had op de trein.

1.3 Scenario's

Speciaal duiven transport

Rijdt de 7F "Duiven Special" van Stepton naar het Templecombe rangeerterrein. Zorg ervoor dat de duiven stipt op tijd arriveren en dat de rit met zo min mogelijk ongemak voor de duiven verloopt.

Datum	Zondag 16 april 1955
Klasse	Gemakkelijk
Duur	38 minuten
Starttijd	17:00 uur
Jaargetijde	Lente
Start Locatie	Shepton Mallet
Trein	SDJR 7F 2-8-0

Snel en geriefelijk

Rijdt de Black 5 door het lieflijke zuidelijk gedeelte van de Somerset & Dorset route. Stop bij de drie stations langs de route om passagiers te laten instappen, waarbij u zich dient te houden aan de dienstregeling.

Datum	Woensdag 15 februari 195
Klasse	Gemakkelijk
Duur	21 minuten
Starttijd	16:14 uur
Jaargetijde	Lente
Start Locatie	Templecombe Station
Trein	Black 5 4-6-2

Een rit met dreigend gevaar van watertekort

Rijd de Black 5 naar Evercreech Junction om enige wagons af te leveren, waarbij U onderweg water dient bij te tanken voor het te laat is!

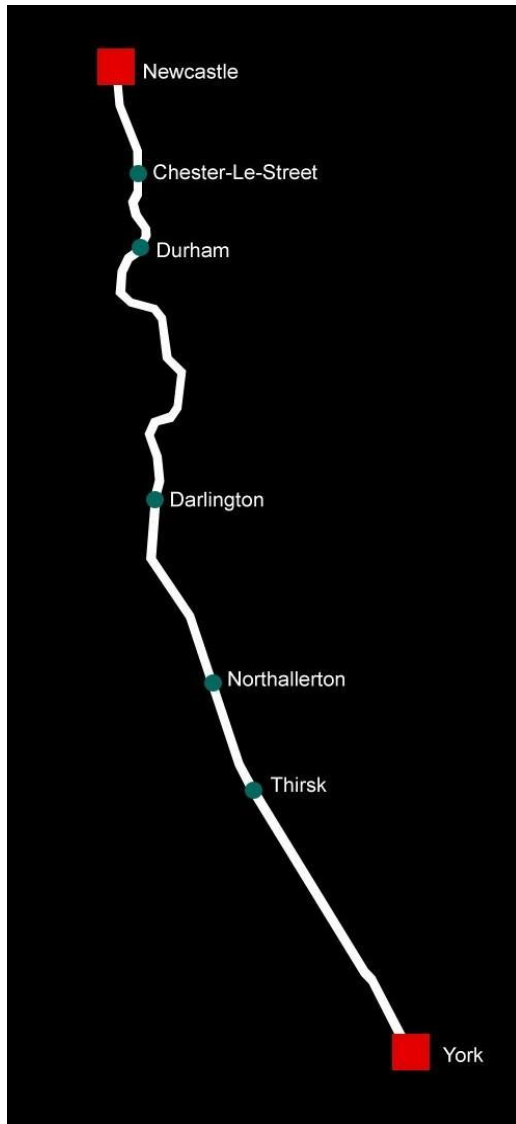
Datum	Maandag 2 oktober 1955
Klasse	Gemiddeld
Duur	51 minuten
Starttijd	16:55 uur
Jaargetijde	Herfst
Start Locatie	Radstock Station
Trein	Black 5 4-6-2

Afleverdag

Rijdt met een 7F om een aantal afleveringen stipt op tijd te bezorgen. Let op uw brandstofverbruik om niet onderweg te blijven staan.

Datum	Maandag 9 januari 1955
Klasse	Moeilijk
Duur	97 minuten
Starttijd	13:00 uur
Jaargetijde	Lente
Start Locatie	Bath Green Park Engine Sheds
Trein	SDJR 7F 2-8-0

2. van Newcastle naar York



2.1 Achtergrond

Het traject van York naar Newcastle is een deel van de UK East Coast Main Line. Zij is ontstaan door het samenvoegen van de trajecten van een aantal kleinere spoorwegmaatschappijen. De diverse fusies in de beginnagen van de spoorwegen zorgden ervoor dat slechts drie maatschappijen in 1860 de spoorweg van het noorden naar het zuiden beheersten: de North British Railway, de North Eastern Railway en de Great Northern Railway.

De North Eastern Railway verzorgde het meest noordelijke gedeelte van de lijn en had zijn hoofdkwartier in York. Dit gerenommeerde station werd uiteindelijk het hoofdkwartier van de gehele East Coast Mainline. Het huidige station (dat natuurlijk in de loop van de jaren flink werd uitgebreid) werd op 25 juni 1877 geopend.

Het totale spoorbaancomplex van en naar het station van York werd bestuurd door een seinhuis met niet minder dan 295 hendels in het grootste seinhuis van Groot Brittannië voor handbestuurde wissels.

Het station van Newcastle dat in 1850 geopend werd, werd in samenwerking met Robert Stephenson gebouwd. Het gebouw heeft een voorgevel in klassieke stijl en een hal met drie weldoordachte bogen, een van de eerste bouwwerken in de wereld die op deze manier gebouwd werden.

De East Coast Mainline heeft altijd een reputatie gehad voor haar snelheid en het huidige snelheidsrecord van stoomlocomotieven dat op 3 juli 1938 werd gevestigd, werd op dit traject bij Stoke Band, niet ver ten zuiden van Grantham behaald.

In de loop van het bestaan van deze route werden veel van deze snelheidsmonsters op dit traject aangetroffen en ook nu nog dendert de Intercity 255, de snelste trein van Groot Brittannië over haar rails.

In *Rail Simulator* wordt de route nagebootst, zoals deze er midden zeventiger jaren uitzag. In deze periode bereikte het goederenverkeer op de lijn zijn absolute hoogtepunt, hoofdzakelijk veroorzaakt door zijn kolenvoorraden langs de lijn en de grote industriële nederzettingen in het noorden van de lijn. Een pronkstuk uit deze tijd is de Class 55 Deltic Napier locomotief, door velen beschouwd als de grootste diesellocomotief die ooit in Groot Brittannië werd ingezet.

2.2 Rijdend Materieel

De volgende treinen zijn beschikbaar op de route Newcastle-York:

Class 55 'Deltic' Locomotief



De eerste twee locomotieven van dit type werden in 1961 gebouwd. In de daarop volgende vijftien maanden werd de kleine vloot tot 22 uitgebreid. Deze indrukwekkende machines beschikten niet over één maar gelijk twee Deltic motoren en zij werden al snel bekend als de “racepaarden” van de East Coast Mainline. Naast de gracieus gevormde romp was de Deltic Napier motor de hoofdattractie van de locomotief. De 3300 PK Motor met zijn ongewone driehoekige vorm beschikte over 18 cilinders en dat gaf aan de locomotief zijn zeer karakteristieke gedreun.

De Class 55 Deltic werd ontwikkeld na een twee jaar durende intensieve testperiode van het prototype. In het voorjaar van 1958 bestelde British Railways 22 locomotieven bij English Electric voor levering in 1960.

In 1961 werden de eerste Deltic locomotieven in hun typische twee grondkleuren groen in dienst genomen. Dit kleurenschema werd acht jaar gehandhaafd tot het standaard British Railway blauw op de vloot werd aangebracht. De locomotieven die oorspronkelijk de nummers D9000 t/m D9021 voerden werden in 1973/74 omgenummerd aan de hand van een nieuw systeem met de naam TOPS. Vanaf dat moment kregen zij de nummers 55001 t/m 55021 met de Class 55 als categorie naam. Het TOPS systeem wordt ook heden ten dage nog gebruikt voor de categorie indeling van de treinen in de UK. Gedurende hun looptijd werden aan alle 22 Deltic-locomotieven namen van legerregimenten of beroemde renpaarden toegewezen.

De vloot van 22 locomotieven, die hoofdzakelijk op de East Coast Mainline tussen London King Cross en Edinburgh Waverly werden ingezet, werden over de drie depots langs de route verdeeld, zodat zij voor de inzet bij verscheidene express diensten snel ingezet konden worden. Met een topsnelheid van 170 km/uur was de Class 55 de meest krachtige diesellocomotief waarover British Railways op dat moment kon beschikken.

De introductie van de Intercity 125 treinen in 1978 betekende het einde van de Deltic era. De eerste buitendienststellingen vonden begin 1980 plaats en het duurde slechts twee jaar voor de gehele serie uit dienst was genomen.

Technische gegevens

Hoogte	3,88m
Breedte	2,79m
Lengte	19,35m
Wielbasis	15,69m
Wieldiameter	1,02m
Draaistelwielbasis	4,42m
Draaistelmidden	11,27m

“Duff” locomotief Class 47



De Class 47 locomotief, die ook onder de naam “Brush” Type 4 bekend stond, waren de toonaangevende tweede generatie locomotieven voor gemengd gebruik in de tijd van British Railways. De Type 4 locomotief is ook vandaag nog op het gehele UK netwerk te vinden. De Class 47 werd in de jaren 1962 t/m 1967 geïntroduceerd en er zijn vele variaties en modificaties gedurende zijn looptijd geweest. De Class 47 gold niet bepaald als een aantrekkelijke machine en werd hoofdzakelijk gebruikt voor zware vracht en kolentransport treinen, hoewel deze machines indien gewenst ook gebruikt konden worden voor de Deltic en Intercity diensten.

Technische gegevens

Hoogte	3,88m
Breedte	2,79m
Lengte	19,35m
Wielbasis	15,69m
Wieldiameter	1,143m
Draaistelwielbasis	4,42m
Draaistelmidden	11,27m

IC-125 "Hoge Snelheid Trein"



De High Speed Diesel Train (HDST) dook in de vroege zeventiger jaren als een tussenoplossing op, terwijl British Railways bezig was met de ontwikkeling van de Advanced Passenger Train (APT), een geavanceerde trein voor passagiersvervoer. Zijn revolutionair ontwerp bracht echter in het hoge snelheidsvervoer in de UK een belangrijke omslag teweeg.

Toen eenmaal het werk aan het prototype werd afgesloten en de naam heel eenvoudig in High Speed Train werd veranderd, deed British Railways een voorstel aan de Britse regering tot volledige invoering van deze HDST. De eerste opdracht was tussen de 30 en 40 complete treinen, ieder jaar te bouwen gedurende een periode van vijf jaar. De bedoeling was een totale modernisering op alle UK routes. De HST werd besteld in series in overeenstemming met de regio waar zij zouden worden ingezet. De regio's West, Oost, Zuidwest en Cross Country in totaal goed voor een bouw van 95 sets. De eerste HST kwam in 1978 in dienst bij de East Coast Mainline, als vervanging voor de verouderende Class 55 treinen. Totdat een aantal lijnsnelheid aanpassingen waren aangebracht, was de HST niet in staat op zijn maximale snelheid te rijden. De dienst werd gestart op het traject tussen London Kings Cross en West Yorkshire, Newcastle, Edinburgh en Aberdeen. Op al deze trajecten kwamen treinen met acht wagons tot inzet.

Technische gegevens

Hoogte	3,90m
Breedte	2,73m
Lengte	17,80m
Wielbasis	12,90m
Wieldiameter	1,02m
Draaistelwielbasis	2,60m
Draaistelmidden	10,28m

Mk2 FK / SO / BSO rijtuigen



De tweede serie rijtuigen van British Rail droeg het kenmerk Mk2. Bij de rijtuigen van het type Mk2 gaat het om een semi zelfdragende constructie (het chassis is geïntegreerd met de opbouw van het rijtuig), die bij een eventueel ongeluk een betere weerstand biedt dan bij de Mark1 rijtuigen het geval was.

De eerste rijtuigen van het type Mk2 kwamen in 1965 in dienst. Zij beschikten over vacuüm remmen en over zijafsluiting panelen gemaakt van donkergroen glasfiber. In 1967 werden de rijtuigen van het type Mk2a in dienst genomen met slechts weinig vernieuwingen en verbeteringen in de uitvoering. Deze rijtuigen beschikten, zoals ook de latere varianten, over luchtdrukremmen, bladgroene zijpanelen uit glasfiber en trekharmonica tussendeuren.

In de hoogtijdagen van hun bestaan waren de Mk2 rijtuigen in blauw en grijs geschilderd en kwamen in niet minder dan zes variaties voor. Voor *Rail Simulator* werd het type Mk2a uitgekozen. Er waren diverse verbeteringen voor de modelseries Mk2b t/m f, maar de Mk2a geeft de beste indruk weer van de verschillen in de manier van reizen met de Mk2 vergeleken met het type Mk1.

HAA kolentrichter wagon



De introductie van de HAA trechterwagon, waarvan de productie begon in 1965, was een belangrijke stap voorwaarts in het kolentransport. Deze wagon kon niet alleen met een snelheid van 95 km per uur gereden worden, maar bezat ook een dubbele capaciteit ten opzichte van de verouderde 16 tons wagons. Door het toepassen van deze wagons werd het aantal benodigde wagons die voor een treinsamenstelling nodig waren gehalveerd.

Tot het einde van de zeventiger jaren steeg het aantal ingezette eenheden tot meer dan tienduizend, dat vooral te danken was aan het feit, dat deze wagons uiterst doelmatig konden worden geladen en gelost. Door de schuin toelopende wanden en de deuren aan de onderzijde konden de wagons bij de kolengroeves met een geringe snelheid worden geladen of gelost, zonder dat daarbij de trein gestopt moest worden. Later werd het spoor in een lus om de kolengroeve aangelegd, waardoor het niet meer nodig was dat de wagons heen en weer gerangeerd werden. Deze werkwijze kreeg de bijnaam “draaimolen”.

Presflo cement-stortgoed wagon



Ofschoon de ontwikkeling van deze wagons al in 1954 begon, bereikte deze cementwagons het hoogtepunt van hun populariteit pas in de midden zeventiger jaren. Zij werden weliswaar net als andere trechterwagons met behulp van de zwaartekracht geladen, maar voor het lossen op de plaats van bestemming werd gebruik gemaakt van perslucht. Zo kwamen deze wagons aan de naam “Presflo”.

De volgende types rollend materieel van de Bath naar Templecombe route kunnen tevens op de route Newcastle-York worden gebruikt:

- 16 ton delfstof wagon
- 7 planken wagon
- Standaard BR goederenwagon
- 20 tons LMS remwagon

2.3 Scenario's

Naar de FA cup

Rijdt met een Class 55 voetbalsupporterstrein van York naar Darlington. Het is de met spanning verwachte FA cup ontmoeting tussen de locale rivalen York en Darlington. Dus zorg ervoor op tijd in Darlington aan te komen, aangezien daar een extra politie escorte klaar staat om de fans verder naar het stadion te begeleiden.

Datum	Zaterdag 2 december 1978
Klasse	Gemiddeld
Duur	36 minuten
Starttijd	13:25 uur
Jaargetijde	Winter
Startlocatie	Station York
Trein	Class 55 Deltic

Kolen naar Newcastle

Trotseer het ijskoude weer en breng een treinsamenstelling kolentransport naar Dunston Staithes.

Datum	Dinsdag 23 maart 1978
Klasse	Gemakkelijk
Duur	33 minuten
Starttijd	07:14 uur
Jaargetijde	Lente
Startlocatie	Thrislington Quarry
Trein	Class 47

Snelheid is alles!

Normaal wordt van de machinisten verwacht dat zij zich aan de snelheidsbeperkingen houden en hun werk kalm en in alle rust verrichten, maar vandaag is dat heel anders!

U wordt verzocht in het kader van een publiciteitsstunt te tonen hoe snel de nieuwe hogesnelheidstrein, de Intercity 125 HST wel is!

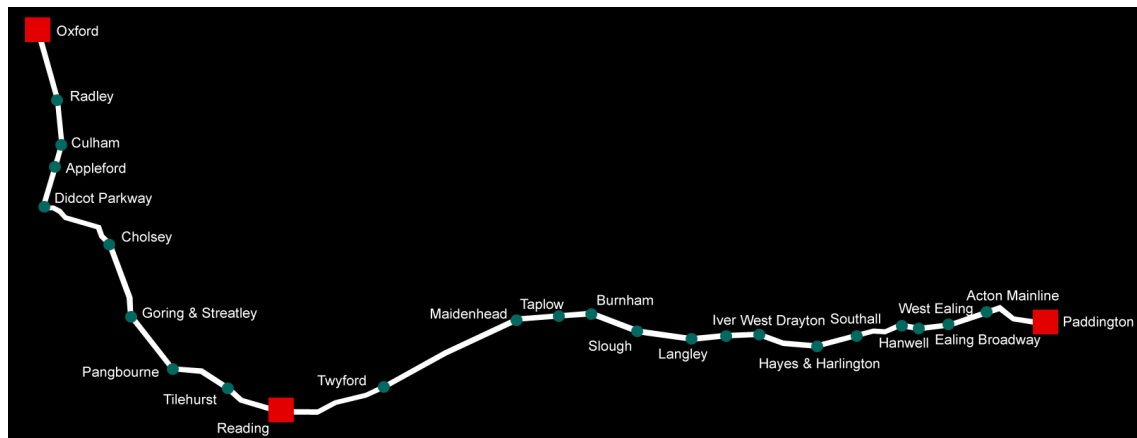
Datum	Dinsdag 26 september 1978
Klasse	Gemiddeld
Duur	60 minuten
Starttijd	14:40 uur
Jaargetijde	Zomer
Startlocatie	Darlington North Junction
Trein	Intercity 125 HST

Lange rit

Bezorg verschillende goederenleveringen langs de East Coast Main Line, rijdend van vrachtterrein naar vrachtterrein. Het weer is slecht en de trein is zwaar, dus er is geen tijd te verliezen!

Datum	Dinsdag 26 februari 1978
Klasse	Moeilijk
Duur	190 minuten
Starttijd	15:11 uur
Jaargetijde	Winter
Startlocatie	Gateshead Sidings
Trein	Class 47

3. van Oxford naar Paddington



3.1 Achtergrond

De lijn van Oxford naar Paddington is de hoofdverkeersader van de Great Western Mainline verzorgd door de First Great Western.

Oorspronkelijk was het doel van de Great Western Railway spoorwegmaatschappij een dubbelspoor verbinding aan te leggen van Londen in westelijke richting. De 27 jarige spoorwegingenieur Isambard Kingdom Brunel werd in 1833 aangesteld om de aanleg van de spoorweg te begeleiden. Bij een Act of Parliament van de Britse regering ging de aanleg van de spoorweg op 31 augustus 1835 officieel van start.

Met Bristol als vertrekpunt, besloot Brunel een route te kiezen die ten noorden van de Marlborough heuvels liep, door een gebied met weinig steden van importantie, daarbij echter mogelijkheden te bieden voor verbindingen naar Oxford en Gloucester. Vanaf hier liep de route door het dal van de Theems richting Londen. Het was Brunel zelf die alle metingen voor het gehele traject tussen Londen en Bristol voor zijn rekening nam.

Gedurende de bouw deden zich echter veel problemen voor. Om ervoor te zorgen dat de treinen zich met een zoveel mogelijk constante, hoge snelheid konden voortbewegen, probeerde Brunel de totale route zo vlak mogelijk te houden. Dit had gevolgen voor het oversteken van de Brent vallei, de Theems bij Maidenhead en de heuvels bij Sonning tussen Twyford en Reading. Al met al behoorlijk wat hindernissen die genomen moesten worden.

Waar de spoorweg de Theems moest oversteken, liet Brunel een stenen brug bouwen met twee hoofdbogen van bijna 40 meter lengte en met een helling van slechts zeven meter. De ellipsvormige bogen van de Maidenhead Bridge zijn waarschijnlijk de meest opmerkelijke die ooit werden geconstrueerd voor de bouw van een stenen brug.

Ten gevolge van de hoogte van het landschap tussen Twyford en Reading moest een op een traject van ongeveer 3 kilometer lengte tot op 18 meter diep de grond worden afgegraven. Het was pas in het jaar 1844, dat het traject van Didcot naar Oxford kon worden aangekocht en vervolgens opgenomen werd in het netwerk van de Great Western Mainline.

Heden ten dage wordt de Oxford-Paddington lijn bestuurd door de First Great Western, welke maatschappij eigendom is van First Group Plc.

De lijn is nog steeds een van de drukst bereden trajecten van het gehele land en vormt de hoofdverbinding tussen de hoofdstad en het westen van de UK.

Grote aantallen forensentreinen maken dagelijks van de route gebruik voor het vervoer van en naar het werk.

3.2 Rijdend materieel

IC-125 Hogesnelheidstrein



Toen de privatisering van de Britse spoorwegen plaats vond, was de Great Western Trains de eerste spoorwegmaatschappij die op 4 februari 1996 werd opgericht.

In eerste instantie werden er geen wijzigingen aangebracht aan het HST bestand (afkomstig uit de series van de Western en de West Coast). De nieuwe maatschappij wilde echter een nieuw gezicht voor zichzelf creëren, vandaar dat er al snel verscheidene Class 43 motorwagens in de smaragdgroen en ivoren "Merlin" uitmontering in september 1996 op het spoor verschenen.

Great Western Trains kon zich slechts een paar jaar staande houden tot de First Group de maatschappij kocht en omvormde tot de First Great Western. Dit had wederom een kleine wijziging tot gevolg voor de uitmontering van de motorwagens.

Deze keer een toevoeging van een gouden bies op de wagons. Dit was echter niet de uiteindelijke beschildering van de HST's in dienst bij de First Great Western. In de loop van de tijd kwamen er drie paarse variaties in dienst. Het huidige blauwe ontwerp met een paarse streep zou uiteindelijk door een uitsluitend blauwe variatie vervangen worden.

De IC-125 vloot, die vanuit London Paddington werd bestuurd, is nog steeds het hoofdvervoermiddel in het zuidwesten van Engeland.

Deze revolutionaire trein, die 14 eindstations in acht verschillende graafschappen bedient, is nog steeds net als vroeger het belangrijkste railvoertuig van de Great Western Mainline.

Sinds de introductie op de Great Western Mainline, hebben de HST's van de First Great Western voor aantrekkelijke reistijden voor het forensenverkeer van en naar de hoofdstad gezorgd.

In combinatie met de lagere huizenprijzen in Reading, Swindon, Bristol en verder westwaarts, hebben deze treinen een belangrijke bijdrage geleverd voor de snelle groei van deze steden. Op grond van deze resultaten hebben deze treinen hun geplande levensduur al ver overschreden en moesten deze machines tussentijds vele revisies en talrijke wijzigingen en verbeteringen ondergaan.

Toen de licentie van de First Group in 2006 werd verlengd, werd door First Great Western een miljoenen pond investering aangekondigd te besteden aan de vernieuwingen van hun treinen bestand zowel aan de binnen als de buitenzijde. Alle HTS interieurs kregen een nieuwe buffetafdeling, nieuwe zitplaatsen in de 2^e klasse, nieuwe lederen zitplaatsen in de 1^e klasse en nieuwe toiletten. Nieuwe motoren zorgden voor doelmatiger gebruik en betere betrouwbaarheid en een geringere belasting van het milieu. Bovendien werd een opknapbeurt voor de volgreitruimten van de HST's gepland om de zitplaatscapaciteit uit te breiden op de ochtend en avondspits en de reistijd te verkorten.

Dieselmotoreenheid Class 166 "Thames Turbo"



De Thames Turbo serie werd in het midden van negentiger jaren door Netwerk South East als onderdeel van een tweede generatie van dieselmotorwagens geïntroduceerd. Daarbij behoorden de uit twee of drie wagens bestaande treinen tot de eerste nieuwe treinen op de Britse geprivatiseerde spoorwegen.

Deze treinen bestemd voor het vervoer rond de voorsteden moesten de oude dieseltreinen op de Great Western Mainline gaan vervangen. De treinen waren voorzien van airconditie, 1^e klasse, een snelbuffet en toiletten. De passagiers en het personeel zagen deze voorzieningen als een duidelijke verbetering ten opzichte van hun voorgangers. In moderne treinen zijn al deze voorzieningen nu standaard aanwezig.

Deze treinen, gebouwd met gelast aluminium, die aan beide zijden van een stuurcabine waren voorzien, zijn een onderdeel van “Netwerker” familie. De “Netwerker” serie, waartoe ook de over een derde rail aangedreven elektromotorwagen 465/466 en de bovenleiding versie 365 behoorden, waren bedoeld als voor meer doeleinden inzetbare eenheden voor de toekomstige eisen van Network South East.

Echter van het moment van constructie, aan de vooravond van de privatisering en het trage proces van de verwerving, werden er verder geen treinen van het type Classes gebouwd.

Deze treinen, die eertijds door Thames Trains werden geëxploiteerd, zijn nu onderdeel van de gestaag groeiende Great Western Franchise spoorwegmaatschappij behorende tot de First Group. Het Turbo netwerk, wiens depot zich in Reading, Berkshire bevindt, verzorgt het verkeer vanuit London Paddington naar Worcester en Banbury in noordelijke richting, naar Gatwick en Basingstoke in zuidelijke richting en naar Didcot en Hereford in westelijke richting.

Chiltern Trains maakt eveneens gebruik van de Turbos (de Turbo 165/0 serie), rijdend vanuit Londen Marylebone richting Banbury en Birmingham.

Technische gegevens:

Hoogte	3,79m
Breedte	2,81m
Treinlengte	70,35m
Wieldiameter	1,143m
Draaistelwielbasis	2,80m
Draaistelmidden	16,00m

"Duff" locomotief Class 47



De serie Class 47 komt ondanks zijn leeftijd van ongeveer 43 jaar nog steeds voor in het gehele land in zowel de passagiersdiensten als het goederenvervoer. Echter de eens zo superbe betrouwbaarheid van deze locomotief is door zijn vergevorderde leeftijd danig afgenomen.

In het begin van de tachtiger jaren werden de meeste van deze locomotieven door Crewe Locomotive Works grondig gereviseerd, maar dit diende uitsluitend om de buitendienststelling uit te stellen van locomotieven die hun maximale diensttijd overschreden hadden of ten gevolge van ongevallen schade hadden opgelopen.

Na de privatisering van het Britse spoorweginet gingen de overgebleven Class 47 locomotieven in bezit over naar de diverse goederenvervoerders in de private sector.

Direct Rail Services, EWS, First Great Western, Freightliner, Virgin Cross Country en Cotswold Rail hebben allen in de laatste jaren van de Class 47 deze locomotieven in het personenvervoer, goederentransport en ook voor nostalgische ritten ingezet.

Al deze ondernemers brachten snel na de verkrijging hun logo's en andere kenmerken op de locomotieven aan wat er aan heeft bijgedragen dat sinds de privatisering tot op heden de Class 47 locomotieven in meest uiteenlopende kleuren te zien waren en nog steeds nieuwe beschilderingen daaraan worden toegevoegd.

Tot de ondernemingen die deze locomotieven tot op de dag van vandaag nog inzetten behoren Direct Rail Services en Cotswold Rail. Bijzonder bekend is vroegere FM Rail's Blue Pullman kleurstelling.

Het aantal van de nog overgebleven locomotieven neemt nu echter door de introductie van nieuwe, modernere locomotieven gestaag af. Enkele van deze locomotieven werden naar het nieuwere type van de Class 47 omgebouwd.

Dit waren in principe verbouwingen aan de ombouw van de locomotief, maar ook een complete interne ombouw van de instrumenten, de uitrusting en de motoren. Deze revisie vroeg om een nieuwe klasse aanduiding. Zo ontstond de Class 57 serie.

De toekomst van de meeste Class 47 locomotieven lag echter op het sloopterrein, aangezien de nieuwe generatie voor de gemengde tractie hun dominantie danig had aangetast. De Class 66 locomotieven boden meer technisch vernuft, meer trekkracht en een grotere diversiteit voor de inzet bij het moderne vrachtverkeer.

Mk3 wagons voor hogesnelheidstreinen



De derde serie van de door de Britse spoorwegen geproduceerde personenwagons, die tussen 1976 en 1985 gebouwd werden, kregen de typeaanduiding Mk3. Bij de Mk3 wagons met een lengte van ongeveer 23 meter bestaand uit een stalen chassis met een verdere opbouw uit voorgespannen staal. Er was een aanzienlijke verbetering ten opzichte van vroegere modellen in het zitcomfort en de rijeigenschappen. Latere modellen werden met een computergestuurd ontwerp (CAD) verder de kwaliteit van de productie geoptimaliseerd.

De Mk3 wagons zijn voorzien van een bevestigingsrail over de vloer, waaraan de tafels en zitplaatsen in een gewenste samenstelling bevestigd kunnen worden. Dit systeem biedt mogelijkheden voor een doelmatiger gebruik en een eenvoudiger ombouw van het interieur in een later stadium indien gewenst. Deze eigenschappen maakten dat de Mk3 een duidelijke verbetering was ten opzichte van zijn voorgangers.

De uiteindelijke, meest in het oog springende eigenschap van het ontwerp van de Mk3's hield verband met aerodynamische eigenschappen bij hoge snelheden.

Om te zorgen voor een gelijkmatige luchtstroom rond de trein, is alle uitrusting onder de vloer van het rijtuig in kasten ondergebracht en zodanig niet aan de elementen blootgesteld.

HTA Draaistel kolentrechterwagon



Deze in 2001 bij de in York gevestigde onderneming Thrall gebouwde wagons waren ontworpen voor een nieuwe generatie van het kolentransport in de UK. Zij werden gebruikt door de geprivatiseerde vrachtondernemer EWS om de grote hoeveelheid van de in gebruikzijnde HAA trechterwagons te gaan vervangen. Deze meeste van deze wagons bij EWS waren meer dan dertig jaar oud.

Iedere wagon kan 75 ton kolen vervoeren en weegt dan 102 ton wanneer volledig geladen.

Op grond van het hogere transportvolume boden deze wagons aan de vrachtvervoerder een belangrijke toename in de productiviteit en werd de weg geopend voor andere vervoerders om in dit nieuwe rijdend materieel te investeren.

HTA wagons zijn een vertrouwd beeld in vele delen van de UK. Dit geldt in het bijzonder voor de omgeving van de elektriciteitscentrale bij Didcot op de route van Oxford naar Paddington.

FSA platte draaistelwagon voor containertransport



Deze gestandaardiseerde wagons, die in eenheden van 5 wagons worden ingezet, zijn 60 voet (18,30 m) lang en kunnen in verschillende combinaties bestaande uit 20, 30 en 40 voet lange containers tot een hoogte van 2,6 meter worden geladen.

Heden zijn meer dan duizend van deze wagons, die in 1991 geïntroduceerd werden, in het gehele Verenigd Koninkrijk in gebruik en vervoeren meer dan een miljoen containers tussen de havens en depots in de steden, van waar uit de goederen aan bedrijven en magazijnen verder worden gedistribueerd.

TTA 4wiel tankwagon



De TTA wagons werden vanaf het midden der zestiger jaren in verschillende series gebouwd. In de loop van de tijd werden door de invoering van de standaardisatie veel tankwagons met een wielbasis van 15 voet (4,57 m) aangepast aan de TTA configuraties.

Veel mensen zullen zich de zestiger jaren als een slechte tijd voor de spoorwegen blijven herinneren als een periode van teruggang in de diensten en zelfs in het beschikbare spoorwegnet. Echter, in diezelfde periode bereikte het transport van aardolieproducten via het spoor zijn hoogtepunt. Zes miljoen ton werd in 1963 vervoerd en dit cijfer groeide naar 15 miljoen ton in 1968, een indrukwekkende groei in zulke moeilijke tijden.

Het succes van het TTA wagon ontwerp bleek voor vele oliemaatschappijen een aantrekkingskracht te zijn voor het vervoer via de rail. Een groot aantal uit louter tankwagons bestaande treinen vervoerden de petroleum door het gehele land, om de brandstof te leveren aan een groot aantal installaties en bedrijven. Dit maakt de TTA wagon uitermate geschikt als wagon op *Rail Simulator's* moderne route van Oxford naar Paddington.

3.3 Scenario's

Midden in de spits

Rijdt met een hogesnelheidstrein van het type Class 43 in de avondspits van Paddington naar Oxford. Houdt U aan de dienstregeling om er zeker van te zijn dat uw passagiers op tijd thuis komen.

Datum	Woensdag 22 maart 2006
Klasse	Gemakkelijk
Duur	55 minuten
Starttijd	17:21 uur
Jaargetijde	Lente
Startlocatie	Station Paddington
Trein	HST Class 43

Terugreiskaartje

Rijdt met een Class 166 terug van Slough naar Londen Paddington. Op dit traject is het erg druk, er zijn deze dag echter geen bijzondere problemen gemeld. Probeert U aan het dienstrooster te houden, om geen andere treinen in hun loop te hinderen.

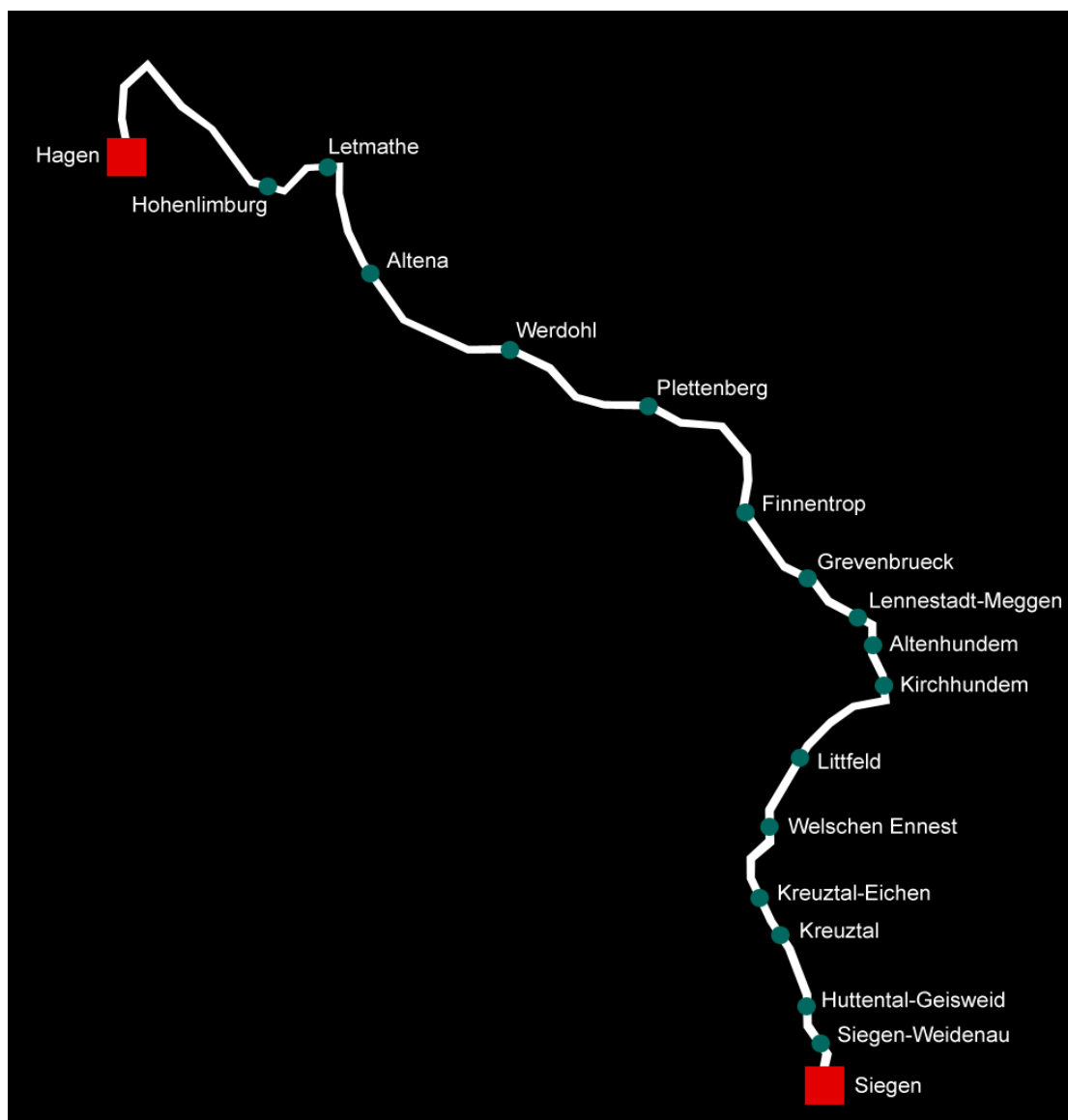
Datum	Vrijdag 14 juni 2006
Klasse	Gemiddeld
Duur	64 minuten
Starttijd	13:23 uur
Jaargetijde	Lente
Startlocatie	Station Slough
Trein	Class 166

Verloren in de massa

Stap in een Class 47 locomotief en gebruik al uw vaardigheden om een containerwagon tussen de vele andere wagons uit te rangeren. Koppel de containerwagon aan een goederentrein, die op een gegeven moment naar Londen moet vertrekken.

Datum	Zaterdag 25 maart 2006
Klasse	Moeilijk
Duur	45 minuten
Starttijd	10:50 uur
Jaargetijde	Lente
Startlocatie	Didcot rangeerspoor
Trein	Class 47

4. van Hagen naar Siegen



4.1 Achtergrond

De route van Hagen naar Siegen werd tussen 1858 en 1861 door de Bergisch-Märkischen Eisenbahn gebouwd om het kolentransport vanuit het Ruhrgebied naar de staalfabrieken in de omgeving van Siegen te vervoeren.

De route loopt grotendeels langs de rivier de Lenne, tot zij dan ten zuiden van Altenhundem de rivierbedding oversteekt.

Het hoofdtraject wordt hoofdzakelijk gebruikt voor goederenvervoer van hout, kolen en staal. Dit was ook de belangrijkste reden voor de groei van de lijn. In 1870 werd de spoorlijn tot dubbelspoor uitgebreid om aan de steeds maar groeiende vraag te kunnen voldoen.

In het begin was Altenhundem het enige passagiersstation in de Lenne vallei en dit station had zijn eigen onderhoudsdepot. Al snel volgden meer stations bij Finnentrop en Letmathe, die eveneens met onderhoudswerkplaatsen werden uitgerust voor de verzorging van het rijdend materieel.

Het traject tussen Hagen en Siegen was voor lange tijd de hoofdverbinding tussen het Ruhrgebied en omgeving van Frankfurt. Sneltreinen stopten op de stations van Hagen, Letmathe, Altena, Finnentrop, Althundem, Kreutztal, Siegen-Weidenau en Siegen. Jammer genoeg werden echter in de loop van de tijd meer belangrijke verbindingen in Duitsland gebouwd en raakte deze zich door de dalen slingerende verbinding in verval. Veel van de kleinere emplacementen en onderhoudswerkplaatsen werden gesloten en liggen er nu vervallen bij.

Deze route werd in *Rail Simulator* met een mixture van vracht en personenvervoer in de periode van tussen 1996 en 2001 gekozen. In die periode was de InterRegio de modernste trein op de route.

4.2 Rijdend materieel

DB BR101 Elektrische Locomotief



Deze locomotief, die voor te eerst in 1996 werd gebouwd, is de ster van de locomotieven van Duitse spoorwegen. Zij komt voor in de meeste delen van Duitsland, ingezet voor het passagiers snelverkeer. Met de mogelijkheden van snelheden tot 220 km/uur behoort de BR101 tot de snelste locomotieven op het Duitse spoorwegnetwerk.

De BR101 werd vanaf de start ontwikkeld als een moderne hoog technische locomotief met een driefase motor die een indrukwekkende krachtbron leverde. Met vier aangedreven assen beschikt de BR101 over een vermogen van 6400 Kw en kan een snelheid van 220 km per uur bereiken.

145 van deze locomotieven werden in de periode tussen 1996 en 1999 gebouwd, die allen nog in dienst zijn.

Het grote, vlakke zijpaneel van de locomotief wordt veelvuldig gebruikt voor reclamedoeleinden.

De reclames van Märklin, de musical Starlight Express en de 2006 FIFA Wereldkampioenschappen gespeeld in Duitsland zijn hier een goed voorbeeld van.

De eerste BR101 kwam in 1996 in dienst en vestigde al snel een reputatie op grond van zijn snelheid en betrouwbaarheid. Het moderne ontwerp van de opbouw en de vele geavanceerde elektronische systemen maakten de BR101 tot een uiterst efficiënte en zuinige locomotief. Al kort na de introductie werden deze locomotieven op veel InterRegio treinen als trekkracht ingezet.

De afzonderlijk afstelbare motoren die de BR101 aandrijven, kunnen tijdens de dienst in en uitgeschakeld worden, zodat indien één van de motoren uitvalt nog 75% van het vermogen beschikbaar blijft.

Ondanks dat de productie van deze locomotieven in 1999 werd gestaakt, staat de BR101 nog steeds op de voorgrond als het gaat om betrouwbare en doelmatige hogesnelheidsdiensten van vandaag. Deze locomotief voor alle doeleinden, kan zowel in het personenvervoer als in het goederenverkeer worden ingezet en heeft gedurende zijn gehele dienstperiode in vele opzichten aan de verwachtingen van de Duitse spoorwegen voldaan.

DB BR294 rangeerlocomotief



De tussen 1966 en 1971 gebouwde V90 locomotief is de standaard diesel rangeerlocomotief van de Duitse spoorwegen. Op grond van het ontwerp van zijn aandrijfmechanisme is deze locomotief bijzonder veelzijdig en betrouwbaar. Ook in 2005 is de nog steeds zeer succesvolle, de inmiddels van een nieuwe naam BR294, voorziene locomotief, op het gehele spoorwegnet van de DB aan te treffen.

Avmz en Bimz



De InterRegio treinen die tot 2002 bijzonder veel in het oosten van Duitsland werden ingezet, kwamen daardoor zelden op andere trajecten voor. De zijwanden van deze wagons waren overwegend blauw geschilderd.

De toevoeging van dit materieel in *Rail Simulator* voegt realiteit toe en is bijzonder nuttig wanneer U zelf routes aan *Rail Simulator* gaat toevoegen.

Shimmns



Het dak van deze platte vrachtwagon kan voor een gemakkelijke toegang opzij geschoven worden of kan geheel worden verwijderd, zodat de wagon voor het transport van korte containers kan worden gebruikt.

Kkt Wagon



De Ktk trechterwagon dient voor het transport van grint en ijzererts. De wagon beschikt over een klapdeksel voor het laden en kan handmatig of automatisch worden gelost via de trechter op de bodem.

Ssylms Wagon voor algemene doeleinden.



Dit is een andere populaire wagon voor vele doeleinden. Hij wordt op het traject Hagen-Siegen hoofdzakelijk voor het vervoer van zwaar, rolstaal gebruikt tussen de verschillende bedrijven langs de route.

Eanos trechterwagon



De Eanos is een open wagon voor het transport van delfstoffen veel lijkend op de Britse trechterwagons. Op het traject Hagen-Siegen werd deze wagon voor het transport van schroot en ander afval ingezet. Enkele varianten beschikten over deuren aan de zijkant, die het laden met behulp van vorkheftrucks mogelijk maakte.

Ktmm trechterwagon met deksel



De KTmm trechterwagon die voor het transport van kalk en kiezel wordt gebruikt, lijkt wat het gebruik aangaat veel op de Britse “draaimolen”stijl wagons. De wagons werden gebouwd om met een minimum aan laad en lostijd met hoge snelheid bij de terminals te kunnen werken.

4.3 Scenario's

Wagon Speurtocht

Breng de 294 van Grevenbrück naar Kreutztal om daar enkele dringend benodigde wagons af te leveren.

Datum	Maandag 10 April 2006
Klasse	Gemakkelijk
Duur	69 minuten
Starttijd	6:55 uur
Jaargetijde	Lente
Startlocatie	Grevenbrück rangeerspoor
Trein	BR DB294 rangeerlocomotief

In diepe rust

Breng de BR101 Eurocity van Hagen naar Siegen. Zorg ervoor dat de passagiers rustig blijven slapen en dat U stipt op tijd in Siegen aankomt.

Datum	Vrijdag 20 oktober 2006
Klasse	Moeilijk
Duur	77 minuten
Starttijd	7:06 uur
Jaargetijde	Herfst
Startlocatie	Station Hagen
Trein	BR DB101

Spooktrein

U rijdt met een DB101 een routinedienst naar Altena, maar aangezien het Halloween is kunt U het onverwachte verwachten!

Datum	Dinsdag 31 oktober 2006
Klasse	Gemiddeld
Duur	35 minuten
Starttijd	20:52 uur
Jaargetijde	Herfst
Startlocatie	Station Finnentrop
Trein	BR DR101

De mist in

Rijdt met de BR294 in een zich uitbreidende mist met een goederentrein met een gemengde lading naar Lennestadt-Meggen. Houdt het weer in de gaten, tenslotte wilt U niet onderweg blijven staan.

Datum	Vrijdag 10 november 2006
Klasse	Gemiddeld
Duur	85 minuten
Starttijd	18:40 uur
Jaargetijde	Winter
Startlocatie	Hagen rangeerspoor
Trein	BR DB294 rangeerlocomotief