

Baureihen D und F

Vorwort

Diese Seite befindet sich derzeit noch im Aufbau!

In dieser kurzen Einführung erläutern wir die Funktionsweisen der Baureihen D und F, sowie die für den Simulator wichtigsten Bedienelemente.

Da die Züge in ihrer Bedienung relativ identisch sind, jedoch optisch und technisch einige Unterschiede aufweisen, werden die bildhaften Erklärungen unterteilt, die Funktionsweisen zusammengefasst.

Die Tastaturbelegungen werden hierbei nicht mit beschrieben, diese können in der dafür angelegten Seite [Tastaturbelegung](#) entnommen werden.



Hinweis:

Dieses Handbuch ersetzt **unter keinen Umständen** eine vollwertige Ausbildung in der Betriebsschule U-Bahn der BVG! Die Funktionen mögen zwar weitestgehend originalgetreu nachgebildet sein, dienen aber nur den Unterhaltungszwecken!

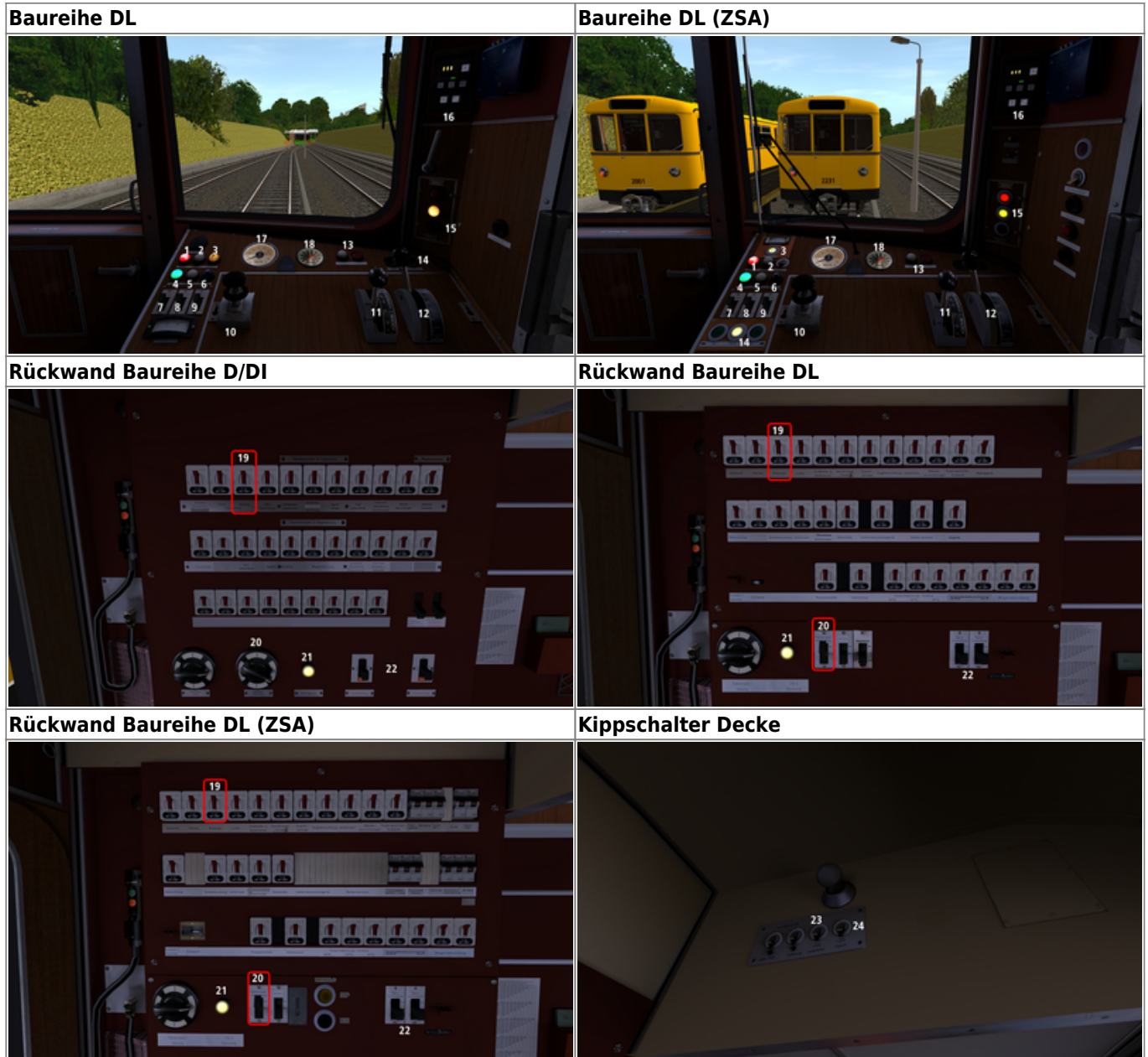
Baureihe D/DL

Bedienelemente

Im Nachfolgenden werden die Bedienelemente auf dem Fahrpult erläutert. Beschreibungen folgen unter den Bildern.

Die Baureihe DI oder D-I wird hier als D1 gelesen, da das I eine römische 1 darstellt.





1. Rote Meldelampe Automat
2. Weiße Meldelampe Schaltwerk (leuchtet bei auf bei Auf- und Abschalten des Fahrtasters)
3. Weiße Meldelampe Fahrsperr
4. Grüne Kennlampe Automat
5. Weiße Meldelampe Umformer
6. Blaue Meldelampe Lüfter
7. Kipptaster Automat
8. Kipptaster Umformer
9. Kipptaster Fahrgastraumbeleuchtung
10. Fahrtaster
11. Fahrschalter (Geschwindigkeitsvorwahl)
12. Bremsschalter
13. Weiße Meldelampe E4 (leuchtet auf, wenn Bremsschalter auf Stellung „E4“)
14. Türsteuerung (weitere Erläuterung hierzu weiter unten)
15. Gelbe Meldelampe Federspeicher(nur DL ZSA: zusätzlich rote Kennlampe Federspeicher)
16. ELA Bediengerät

17. Tachometer/Geschwindigkeitsanzeige
18. Doppelmanometer/Bremsdruckanzeige
19. Kleinselbstschalter E-Bremse
20. Drehschalter/Kippschalter Fahrerstandsbeleuchtung
21. Weiße Meldelampe 750 Volt
22. Kippschalter Signalbeleuchtung (v.o.n.u.: weiß, aus, rot)
23. Kippschalter Lautsprecher
24. Kippschalter Zugfunk

Türsteuerung

In der Baureihe D und DL wurden verschiedene Jahrgänge nachgebildet, so unterscheiden sich auch die Arten der Türsteuerung. Während der letzte Einsatzzustand der DL mit ZSA-Umbau die altbekannte selektive Türfreigabe besitzt (Türen links/rechts), so haben die Züge im Ursprungszustand lediglich einen TürschlieÙ-Taster. Die Funktionsweise ist so ausgelegt, dass beim Anhalten im Bahnhof die Türen selbsttätig öffnen, ganz ohne Zutun des Fahrers. Werden die Türen geschlossen, so liegt dieser Befehl für ca. 20 Sekunden an, bevor die Türen wieder druckfrei sind.

In der Baureihe DI, dem Ost-Umbau für die damalige BVB, unterscheidet sich die Türsteuerung dahin gehend, dass der TürschlieÙbefehl dauerhaft anliegt, und bei Ankunft im Bahnhof freigegeben werden müssen. Hierbei ist es egal, welche der Tasten für die Türöffnung links/rechts auf der Tastatur betätigt werden, die Türen werden grundsätzlich zentral entlüftet. Eine visuelle Rückmeldung, ob der TürschlieÙbefehl anliegt oder nicht, erkennt man daran, dass der Taster zum Türen schließen weiß aufleuchtet. Sind die Türen freigesteuert, erlischt diese Meldelampe.

Es ist geplant, die Baureihe D und DL in ihrem letzten Einsatzzustand gegen Ende der 80er Jahre ebenfalls nachzubilden, in welcher die Türsteuerung identisch mit der Baureihe DI ist.



Hinweis:

Es wird nicht empfohlen, in den alten Zuständen im Debug-Menü die manuelle Türsteuerung zu aktivieren. Wird dies dennoch gemacht, so öffnen die Türen stets beidseitig, und, je nach Bauart, mitten auf der Strecke.

Zugverbände

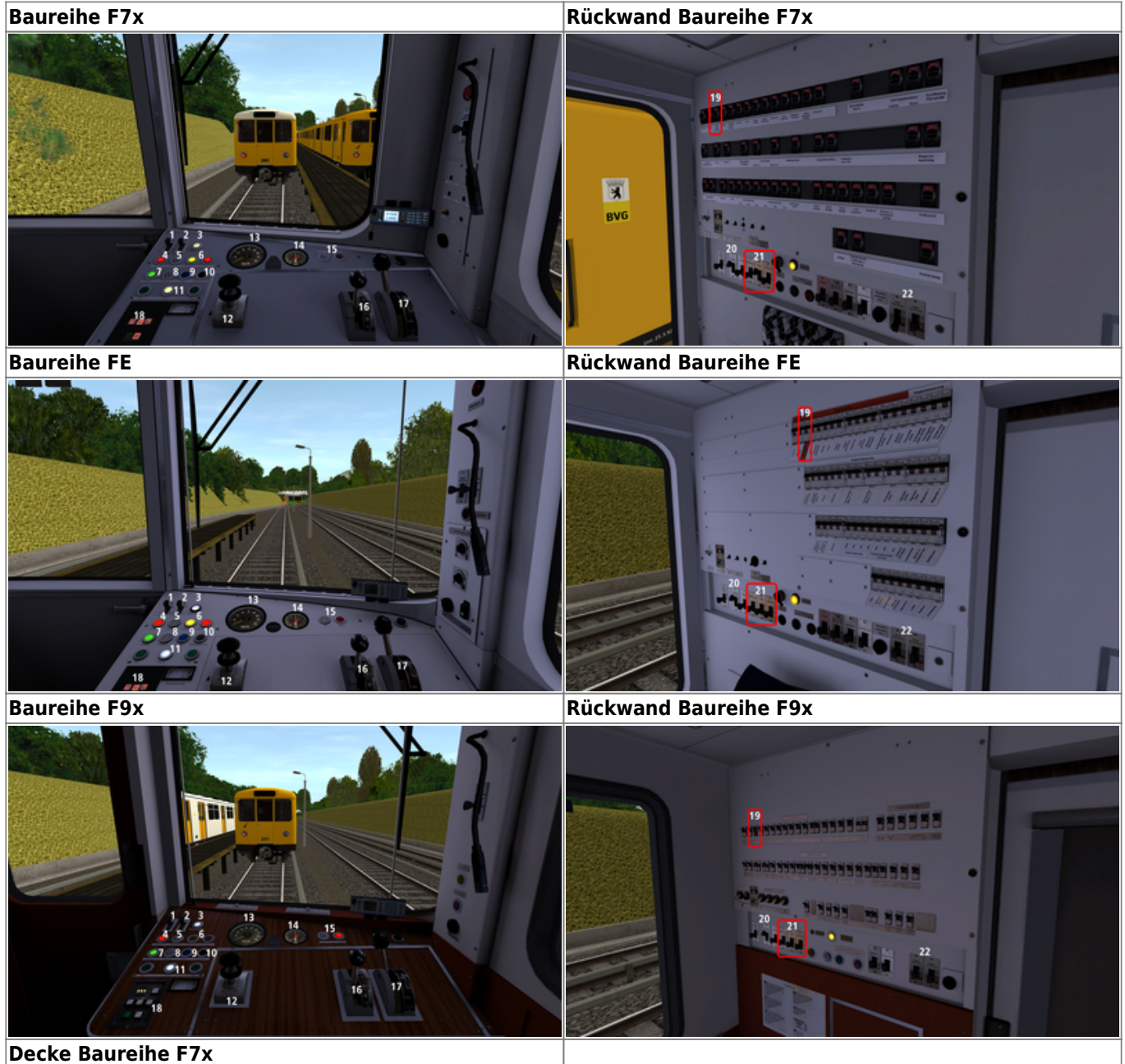
Züge der Baureihe D und DL konnten freizügig miteinander gekuppelt werden, dies gilt auch mit der späteren Variante der Baureihe DI. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass wir darauf verzichtet haben, die für den Osten typische Türwarnanlage abzuklemmen, so wie es nach der deutsch - deutschen Wiedervereinigung der Fall war. So ist es hier tatsächlich nicht ganz realistisch, wenn ihr einen solchen Zugverband bekommt, dass die Türwarnlampen klingeln und leuchten - aber dann wäre hierbei der Spaß an der Baureihe nicht mehr vorhanden.

Mit Umbau auf die ZSA-Einrichtung (**Zugfahrer-Selbstabfertigung**), sind die Züge nur noch mit Umbauten unter sich kuppelbar, da sich die Türsteuerung grundlegend von damals unterscheidet. Die Züge der Bauart DE und DLE verhalten sich autark zur Baureihe DL im ZSA-Zustand.

Baureihe F

Bedienelemente

Die Züge der Baureihe F unterscheiden sich nicht in ihrer Bedienung, lediglich einige kleine Feinheiten wie z. B. die Bauart der ELA und Positionen einiger Bedienelemente sind hier teils unterschiedlich, sowie die Tatsache, dass sich die Züge teilweise in ihrer Antriebsart unterscheiden.





1. Kipptaster Automat
2. Kipptaster Umformer
3. Weiße Meldelampe Fahrsperr
4. Rote Kennlampe Automat
5. Weiße Meldelampe Schaltwerk (leuchtet auf bei Auf- und Abschalten des Fahrtasters, wenn sich mindestens ein Schaltwerker im Zugverband befindet)
6. Gelbe Meldampe sowie rote Kennlampe Federspeicher
7. Grüne Kennlampe Automat
8. Weiße Meldelampe Umformer
9. Blaue Meldelampe Lüfter
10. Taster „Federspeicher aus“
11. Türsteuerung
12. Fahrtaster
13. Tachometer/Geschwindigkeitsanzeige
14. Doppelmanometer/Bremsdruckanzeige
15. Weiße Meldelampe E4 (leuchtet, wenn Bremsschalter auf Stellung „E4“) sowie rote Meldelampe Bremse
16. Fahrschalter (Geschwindigkeitsvorwahl)
17. Bremsschalter
18. ELA Bediengerät
19. Kleinselbstschalter E-Bremse
20. Kippschalter Fahrerstandsbeleuchtung
21. v.l.n.r.: Kipptaster Fahrgastraumbeleuchtung, Kippschalter Zugfunk und Lautsprecher; rechts daneben: weiße Meldelampe 750V
22. Kippschalter Signalbeleuchtung (v.o.n.u.: Automatik, aus, rot)
23. ELA Eingabegerät (Nur F74/E, F76/E, F79, F84)

Türsteuerung

Die Züge der Baureihe F kamen damals direkt ab Werk mit einer seitenselektiven Türsteuerung sowie Dauerverriegelung, welche optisch auf dem Fahrpult auch wiedergegeben wird. So muss hier nichts weiter spezifisch erläutert werden, da dies die bekannteste Türsteuerung in Trainz ist.

Zugverbände

Züge der Baureihe F können bunt durcheinander gemischt werden, sie sind alle miteinander kompatibel. Hierbei ist es auch egal, in welchem Zustand die Züge sind. Lediglich die Antriebsarten unterscheiden sich hier. So gibt es einen spürbaren Effekt, wenn man einen gemischten Zugverband

mit Schaltwerk und Drehstrom fährt.

Fahrschalter- und Bremsstellungen

Fahrschalterstellung	Bedeutung
70	Stellung 70 km/h vorwärts
60	Stellung 60 km/h vorwärts
50	Stellung 50 km/h vorwärts
25	Stellung 25 km/h vorwärts
10/15	Stellung 10(D)/15(F) km/h vorwärts
0	Nullstellung
10/15	Stellung 10(D)/15(F) km/h rückwärts
25	Stellung 25 km/h rückwärts

Bremsschalterstellung	Bedeutung
Abschluss	Abschlussstellung, Luftdurchgang gesperrt
Fahren	Fahrstellung - kleiner Luftdurchgang
Lösen	Lösestellung - großer Luftdurchgang
E1 - E3	E-Bremsstellung E1 bis E3, kleiner Luftdurchgang
E4	E-Bremsstellung E4, Luftdurchgang gesperrt - auf E4 kann die Festhaltebremse betätigt werden
Luftbr.	Luftbremse, kleiner Luftdurchgang
Schnellbr.	Schnellbremse, großer Luftdurchgang

Hinweis:



Während die Drehstromzüge ab F79.3 die eingestellte Geschwindigkeit bei gedrücktem Fahrtaster halten (aber nicht abbremsten), so sind die eingestellten Geschwindigkeiten bei allen Schaltwerkszügen nur Richtgeschwindigkeiten, heißt, die Züge beschleunigen über die Einstellung hinaus. Gleiches gilt auch bei gemischten Drehstrom-Schaltwerk-Verbänden.

Aufrüsten

Die Züge in den Kehranlagen sind in der Regel abgerüstet abgestellt (einzig die Funktion des Steuerstroms wird hier nicht nachgebildet). Das heißt, bevor losgefahren werden kann, sind einige Bedienhandlungen notwendig.

- Sucht euch eine Kehre und einen Zug aus, in den ihr einsteigen wollt
- Fahrschalter in Stellung 15 (oder Stellung eurer Wahl) bringen
- Fahrsperre einschalten - Hinweis: Beim Einschalten der Fahrsperre wird automatisch der Federspeicher gelöst
- Automat einschalten - hierbei sollte solange gedrückt werden, bis die rote Meldelampe und grüne Kennlampe erlöschen
- Fahrgastraumbeleuchtung einschalten - Der Kipptaster befindet sich entweder auf dem Fahrpult (D) oder an der Rückwand (F)

- Zugfunk und Lautsprecher einschalten, ELA codieren (Tabellen sind hier zu finden: [Elektronische Lautsprecher-Anlage \(ELA\)](#))
- Zugspitzen- und Zugschlussignalisierung im führenden und letzten Fahrerstand einschalten - hierbei ist zu beachten: Während bei der Baureihe F die Signalisierung anhand der Fahrschalterstellung automatisch erfolgt (Kippschalter auf „Automatik“), so muss bei der Baureihe D stets händisch auf weiß oder rot umgeschaltet werden.
- Bremse lösen und Bremsschalter in Stellung „Fahren“ - hierbei muss der Druck im Doppelmanometer 5 bar anzeigen und die rote Meldelampe erloschen sein*
- Fahrtaster bedienen und losfahren

Hinweis zur roten Meldelampe Bremse:



Züge der Baureihe D besitzen diese Meldelampe nicht, so ist hier besonders das Doppelmanometer zu beobachten. In der Baureihe F ist folgendes zu beachten: Ist der Federspeicher eingelegt, so erlischt ebenfalls die rote Meldelampe Bremse in den Zügen der Baureihe F74/E und F76/E. Dies ist auch dann der Fall, wenn sich mindestens eine Einheit dieser Baureihe im Zugverband befindet. Der Bremsdruck im Doppelmanometer ist dabei jedoch unverändert.

Bedienung der Bremse

Während die Züge standardmäßig mit der E-Bremse gebremst und Festhaltebremse auf Stellung E4 zum Stillstand gebracht werden, so gibt es auch die Möglichkeit, die E-Bremse ganz abzuschalten. Hierfür ist der Kleinselbstschalter E-Bremse an der Rückwand auszuschalten. Damit werden sämtliche E-Bremstellungen abgeschaltet, und die Druckluftbremse ist über die Stellung E4 hinaus zu bedienen. Dabei ist zu beachten: In Stellung Luftbremse wird solange Luft heraus gelassen, wie der Bremsschalter in dieser Stellung verweilt. Ist für den Bremsvorgang genug Luft entnommen worden, so ist der Bremsschalter wieder in Stellung E4 zu bringen. Hat man etwas zuviel Luft entlassen, so kann die Bremse wieder durch kurzzeitiges Stellen auf „Lösen“ schnell oder auf eine der E-Bremsstufen langsam gelöst werden. Es sollte dabei beachtet werden, dass die Zuglänge hierbei auch eine entscheidene Rolle spielt. So greift und löst die Druckluftbremse bei einem 4-Wagenzug etwas schneller als bei 6-Wagenzügen.

Das Bremsen auf Druckluft erfordert eine Menge Übung, und es ist längst kein Meister vom Himmel gefallen. Außerdem wird die ganze Prozedur durch einen Bug in Trainz ab und zu leider erschwert, da es manchmal passieren kann, dass die Maus den Bremsschalter direkt in die Schnellbremse herunter reißt.

Abrüsten

Das Abrüsten ist hier eher rudimentär, da es innerbetrieblich einige Dinge zu beachten gibt. Diese wurden im Spiel nicht umgesetzt, da sie nicht notwendig sind. So gibt es hier nur eine optionale Anleitung.

- Zug abstellen

- Automat ausschalten
- Federspeicher anlegen
- Fahrgastraumbeleuchtung ausschalten
- Zugspitzenbeleuchtung am Bock ausschalten
- Halben Zugschluss am Ende Richtung Bahnhof setzen

Störungen

Es gibt hin und wieder Störungen an den Zügen, wovon eine hierbei auch nachgebildet wurde. So kann es passieren, dass hin und wieder ein Automat auslösen kann - der Automat ist vergleichbar mit dem Hauptschalter bei der großen, roten Eisenbahn. Ist dies der Fall, so leuchtet eine Meldung auf dem Fahrpult auf, die *rote Meldelampe Automat*. Diese zeigt an, dass mindestens ein Automat ausgeschaltet ist. Leuchtet zusätzlich die *grüne Kennlampe Automat*, so ist mindestens die Einheit betroffen, in der das Fahrpult aufgeschlossen ist.

Diese Störung macht sich auch dadurch bemerkbar, dass der Zug langsamer beschleunigt und auch entsprechend schlechter mit der E-Bremse bremst.

Leuchten Meldung/Kennung auf, so ist der Automat mit einfachem Druck über den *Kipptaster Automat* einzuschalten. Bleibt dies erfolglos, so sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Baureihe D und F bis F79 sowie bei Drehstrom-Schaltwerk-Mischverbänden: E-Bremse abschalten, die Druckluftbremse als Gebrauchsbremse benutzen
- ab Baureihe F84 und aufwärts: Keine Maßnahmen notwendig - Züge dieser Baureihe verfügen über eine Drucklufteergänzungsbremse, die in diesem Fall das Bremsen übernimmt

Natürlich sind die Maßnahmen in Trainz selbst nur optional, da das Nicht-Einhalten im Simulator selbst keine größeren Konsequenzen hat. Wem das zu schwer ist, der kann durch vorausschauendes Fahren auch mit verminderter Fahr- und Bremsleistung weiterfahren, ohne mit der Druckluftbremse arbeiten zu müssen.

Somit sollte im Großen und Ganzen erst einmal genug erklärt worden sein, wie die Züge der Baureihe D und F zu bedienen sind.

From:

<https://wiki.u7-trainz.de/> - **U7-Trainz Wiki**

Permanent link:

<https://wiki.u7-trainz.de/handbuch/baureihen/df>

Last update: **2025/01/14 11:40**

