

SOUTHERN BELLE

Für den Commodore 64 und 128 (in 64K-Modus)

© Hewson Consultants Ltd 1990

Willkommen zu Southern Belle - einer realistischen Simulation einer Dampflokomotive vom Typ »King Arthur«, die in den frühen dreißiger Jahren einen Personenzug von London nach Brighton gezogen hat.

Ihre Aufgabe besteht darin, die Dampflokomotive und die Waggons von London-Victoria nach Brighton zu bringen. Sie übernehmen die Rollen von Heizer und Lokomotivführer. Dieses Spiel hat viele Spielebenen; lesen Sie daher die Anleitungen sorgfältig durch und schauen Sie sich die Computer-Demonstration einige Minuten lang an. Machen Sie sich mit den Kontrolleinstellungen vertraut und führen Sie eine Trainingsfahrt durch. Allmählich werden Sie geschickter in der Handhabung sein, bis Sie schließlich die Southern Belle fahrplanmäßig nach Brighton fahren können, bei optimaler Ausnutzung der Ihnen zur Verfügung stehenden Kohle- und Wasservorräte.

Um das Spiel zu laden, drücken Sie die Shift- und Run/Stop-Tasten gleichzeitig. Versichern Sie sich, daß die Shift Lock-Taste nicht gedrückt ist. Geben Sie die an den Anfang zurückgespulte Kassette in Ihren Kassettenspieler, drücken Sie die Play-Taste und warten Sie, bis das Hauptmenü auf dem Bildschirm erscheint. Beachten Sie, daß nach einer Minute der Computer eine automatische Fahrt bei hoher Geschwindigkeit über die gesamte Strecke unternimmt. Drücken Sie die X-Taste, um zum Menü zurückzukehren.

SPIELBEGINN

Die Demonstration

Laden Sie das Programm wie gewohnt. Drücken Sie die 0-Taste, wenn das Menü erscheint und drücken Sie dann die Return-Taste, wenn der Fahrplan gezeigt wird. Die Lok wird langsam aus dem Victoria-Bahnhof fahren und ihre Geschwindigkeit beschleunigen, während sie am Battersea-Elektrizitätswerk vorbeifährt. Achten Sie auf die Bedienung der verschiedenen Steuerungen und die Angaben auf den Meßinstrumenten. Drücken Sie die f1-Taste, um zum Hauptmenü zurückzukehren.

Fahrt bei hoher Geschwindigkeit

Wenn bei Erscheinen des Hauptmenüs die Return-Taste gedrückt wird, erfolgt eine Fahrt bei hoher Geschwindigkeit entlang der gesamten Strecke. Die Hauptsehenswürdigkeiten, wie das Battersea-Elektrizitätswerk, Clapham Junction und der Clayton-Tunnel fliegen in rascher Folge vorbei. Drücken Sie die X-Taste, um die Demonstrationsfahrt zu verlassen.

Beginn einer Zugfahrt

Drücken Sie die 1-Taste, wenn das Hauptmenü erscheint, dann nochmals die 1-Taste, um das Lok-Steuerungsmenü erscheinen zu lassen. Damit können Sie Schieber (*Regulator*), Regler (*Cut-off*) und Bremsen (*Brakes*) regulieren. Die restliche Steuerung wird vom Computer übernommen. Lesen Sie den Dienstplan durch und drücken Sie dann die Return-Taste.

Die Lok steht im Victoria-Bahnhof; öffnen Sie den Regler voll, indem Sie die C-Taste viermal drücken. Öffnen Sie den Schieber halb, indem Sie die R-Taste zweimal drücken. Nach wenigen Augenblicken startet die Lok und fährt langsam aus dem Bahnhof hinaus. Beobachten Sie die Geschwindigkeitsanzeige in der oberen rechten Ecke des Bildschirms. Wenn Sie schneller als vier Meilen in der Stunde fahren, drücken Sie die R-Taste zweimal, um den Schieber voll zu öffnen. Die Lok wird beschleunigen, wenn sie die steile Anhöhe hinter dem Bahnhof über die Themse, am Battersea-Elektrizitätswerk vorbei, hinaufklettert. Wenn Sie den Schieber zu früh öffnen, werden die Triebräder der Lok wegrutschen, was zum Verlust an Ziehkraft führt.

Wenn Sie die Trainingsfahrt verlassen möchten, drücken Sie die f1-Taste.

Anordnung des Bildschirms

In der Mitte des Bildschirms ist die Sicht auf das Führerhaus, die Steuerungen und die Strecke. Darüber befindet sich eine Anzeige, die den Namen der nächsten Station oder des nächsten Streckenmerkmals angibt; unten auf dem Bildschirm ist Platz für Mitteilungen. Auf der rechten und linken Seite der Hauptanzeige befinden sich verschiedene Kontrollinformationen, darunter Ihre Geschwindigkeit und Ihr Vorrat an Kohle und Wasser. Das nächste Signal, das Höhenunterschieds-Profil für die nächste eineinviertel Meile und die Zeit werden angezeigt.

Speichern und Laden Ihrer momentanen Position

Um Ihre Position während des Spiels auf eine Kassette zu speichern, wählen Sie den Fahrplan, indem Sie die T- und dann die S-Taste drücken. Geben Sie eine leere Kassette in Ihren Kassettenspieler und folgen Sie den Anweisungen auf dem Bildschirm. Der Bildschirm wird für einige Sekunden schwarz, während Ihre Position gespeichert wird. Um eine gespeicherte Position wieder zu laden, wählen Sie das Hauptmenü, drücken Sie die L-Taste und folgen Sie den aufgezeigten Anweisungen. Der Bildschirm wird für einige Sekunden schwarz, während Ihre vorher gespeicherte Position geladen wird.

DIE STEUERUNGSTASTEN

Tasten zur Steuerung der Lok

STEUERUNG	EINSTELLUNG ERHÖHEN	EINSTELLUNG VERRINGERN
Pfeifen	W	
Feuer schüren	Return	
Schieber	R	Shift + R
Luftbremse	V	Shift + V
Regler	C	Shift + C
Lüfter	B	Shift + B
Wasserpumpe	I	Shift + I
Feuertüren	F	Shift + F
Luftklappen	D	Shift + D

Programmsteuerungstasten

Funktion	Taste
Zwischen hoher Geschwindigkeit und realer Zeit hin- und her schalten	A
Zwischen »Rauch ein« und »Rauch aus« hin- und herschalten	S
Zum Hauptmenü zurückkehren	f1
Warten auf RETURN, um neu zu starten	H
Fahrplan	T
=Bestätigung einer Mitteilung	Leertaste

Rauchdarstellungstasten

Rauchart	Taste
Sehr heller Rauch - viel zuviel Luft	1
Heller Rauch - zuviel Luft	2
Korrekter Rauch	3
Dunkler Rauch - nicht genügend Luft	4

MENÜS, MITTEILUNGEN UND GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN

Das Hauptmenü

Stufe Zusammenfassung

RETURN	Fahrt bei hoher Geschwindigkeit - erfolgt automatisch nach einer Minute
0	Demonstration - Fahrt ohne Halt nach erstem Fahrplan
1	Trainingsfahrt - mit Stufe 0 identisch
2	Leichte Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung, ohne Halt, variabler Fahrplan
3	Fahrt mit Halts und Signalen - fester Fahrplan
4	Schwer beladener Zug mit Halts - schwierige Beladung und Fahrplan
5	Rekordfahrt - Plan wie am 26. Juli 1903
6	Southern Belle - sehr schwierige Fahrt ohne Halten
7	Problemfahrt - variabler Fahrplan, plus besondere Schwierigkeiten.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Höchstgeschw.

40 M/h

45 M/h

60 M/h

45 M/h

50 M/h

Streckenabschnitt

Victoria bis Clapham Junction

Balham Junction (Kurve nach Balham)

Streatham Common (eine halbe Meile lang)

Windmill Bridge Junction (eine Viertelmeile nach Selhurst)

Vom Ende des Redhill-Tunnel bis Earlswood

Mitteilungen

Text

FUSIBLE PLUGS GONE

BOILER OVERFILL

OVERRAN STOP SIGNAL

Unsafe reversing

BLOWBACK

Derailed

Crashed into Brighton

Poor stop at

Short stop at

Rough stop at

No stop at

No whistle at

Em brake at

Speeding near

Bedeutung

WASSERSTAND IM KESSEL ZU NIEDRIG

WASSERSTAND IM KESSEL ZU HOCH

HALTESIGNAL IN GESENKTER POSITION ÜBER FAHREN

Zug rollt unkontrolliert rückwärts

Versäumnis, Lüfter einzuschalten, wenn Schieber geschlossen ist oder Zug durch Tunnel fährt

Entgleisung aufgrund überhöhter Geschwindigkeit

Mit zu hoher Geschwindigkeit auf Prellbock in *Station Brighton* aufgefahren

Nicht innerhalb 60 Fuß vom Ende des Bahnsteigs gehalten

Nicht eine Minute lang in einem Bahnhof gewartet

Abruptes Bremsen auf Stufe drei oder höher der Luftbremse bei Halt in einem Bahnhof

Nicht an einem vorgesehenen Haltepunkt gehalten

Pfeife nicht betätigt bei Anfahrt oder vor einem Tunnel oder bei Gleisbauarbeiten

Notbremsung

Übertreten der Höchstgeschwindigkeit

DAS HAUPTMENÜ IM DETAIL

Option 0 Demonstrationsfahrt des Computers

Diese Fahrt demonstriert die verschiedenen Techniken, die erforderlich sind, um die Lok zu fahren, wobei der Computer alle Steuerungen auf einer Expressfahrt nach Brighton übernimmt. Es wird empfohlen, die verschiedenen Einstellungen zu studieren, damit Sie die korrekten Fahrmethoden lernen.

Option 1 Trainingsfahrt

Eine Trainingsfahrt für den Anfänger nach dem gleichen Plan wie die Computer-Demonstrationsfahrt. Sie sollten versuchen, sich an den anfangs gezeigten Fahrplan zu halten. Sie können die Fahrt jederzeit anhalten, um den Fahrplan zu konsultieren. Ein kurzes Tuten ertönt zu Ihrer Orientierung, wenn der Computer eine Zeit für die Endauswertung nimmt.

Wenn Sie in Brighton ankommen, müssen Sie die Lok so nah wie möglich am Ende des Bahnsteigs zum Stehen bringen. Wenn Sie auf den Prellbock auffahren, werden Sicherheitspunkte abgezogen, und wenn Ihre Geschwindigkeit über Schrittempo liegt, gibt es einen Zusammenstoß.

Am Ende der Fahrt wird Ihre Leistung in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Einhaltung der Zeit bewertet. Ein Ergebnis von 70% wird als bestanden angesehen. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit beruht auf den Vorräten an Kohle (gemessen in 100 Pfund) und Wasser (gemessen in 100 Gallonen), die noch im Tender sind. Der Fahrplan wird gezeigt oder kann durch eine Liste der bedeutenden Ereignisse ersetzt werden.

Option 2 Leichter Fahrplan mit Geschwindigkeitsbeschränkung

Ein Expresszug nach Brighton. Geschwindigkeitsbeschränkungen, einschließlich einer zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 M/h (Meilen/Stunde) bei Gleisbauarbeiten, die im Fahrplan aufgeführt sind, müssen beachtet werden, sonst werden Sicherheitspunkte abgezogen oder der Zug kann sogar entgleisen.

Option 3 Fahrt mit Halts und Signalen

Wie Option 2, aber Sie müssen zusätzlich alle Signale beachten und die im Fahrplan verzeichneten Halts ausführen.

Signale teilen eine Strecke in Abschnitte, so daß Züge auf derselben Strecke in gleichen

Abständen voneinander fahren. Zwei Arten von Signalen werden auf dieser Strecke benutzt, »Stop« (quadratisches Ende) und ein Warnsignal (eingekerbtes Ende). Jedes Signal hat zwei Positionen, hoch für freie Strecke und runter (horizontal) für Stop oder Achtung. Stoppsignale können einzeln oder in Gruppen stehen.

Sie dürfen ein Signal in Stopposition (horizontal) nicht überfahren. Um ein kommendes Stoppsignal anzuzeigen, steht in angemessener Entfernung vor dem Stoppsignal ein Warnsignal. Dies ist in horizontaler Position (Achtung), wenn ein Stoppsignal folgt.

Damit Sie genügend Zeit haben, um auf die Position des folgenden Signals zu reagieren, wird dies im Signalbereich auf der linken Seite des Bildschirms getrennt dargestellt.

Die Stationen, an denen ein Halt vorgesehen ist, sind in Großbuchstaben auf dem Fahrplan eingetragen. Sie müssen versuchen, innerhalb 60 Fuß vom anderen Ende des Bahnsteigs zu halten, ohne ruckhaft zu bremsen, wenn Sie zum Stehen kommen wollen. Sollten Sie über das Ende des Bahnsteigs hinausfahren, so ertönt ein Tuten und ein »No stop«-Fehler wird von Ihrer Gesamtzeit abgezogen.

Sie müssen die Station rechtzeitig erreichen, damit Reisende mindestens eine Minute Zeit haben, um ein- und auszusteigen. Die Pfeife wird eine Minute nach Ihrer Ankunft ertönen, wenn der Computer die Steuerung übernimmt, Sie können aber auch die Uhr zur Zeitbestimmung benutzen. Die Zeiten, die für die Endbewertung genommen werden, sind der Zeitpunkt, wenn der Zug zum völligen Stillstand kommt und der Zeitpunkt der Weiterfahrt. Der Fahrplan verzeichnet die regulären Abfahrtszeiten.

Option 4 Schwer beladener Zug mit Halts

Ein schwer beladener Zug mit entsprechendem Verlust an Leistung. Alle Einschränkungen der Option 3 gelten auch hier.

Option 5 Rekordfahrt

Am 26. Juli 1903 wurde der Rekord für die ununterbrochene Fahrt einer Dampflok mit Waggons von London nach Brighton mit 48 Minuten und 41 Sekunden aufgestellt. Ein Plan wird gezeigt, damit Sie den Rekord wiederholen oder sogar verbessern können. Alle Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen beachtet werden.

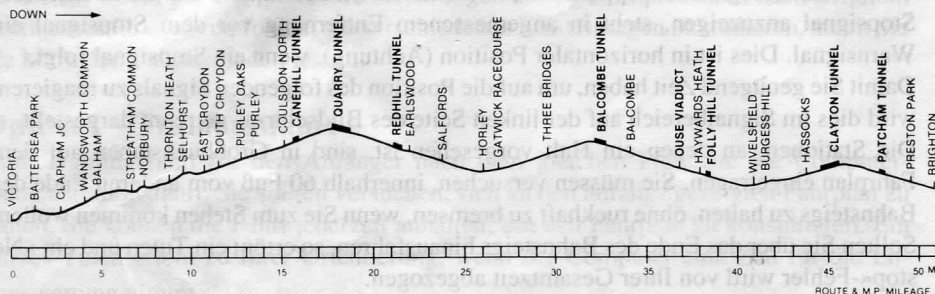
Option 6 Southern Belle

Dies ist der weltberühmte Express-Zug der Southern Railway mit Pullman-Waggons. Alle Abweichungen vom Fahrplan werden von der Eisenbahnverwaltung mit Abscheu betrachtet und entsprechend in der Endauswertung vermerkt.

Option 7 Problemfahrt

Ihnen wird ein beliebiger Fahrplan gegeben. Alle Einschränkungen mit zusätzlichen Hindernissen gelten, die Ihre Fahrt nach Brighton behindern werden.

(Diag.) VICTORIA - BRIGHTON (ÜBER QUARRY)



NACH UNTEN >>>>>

Wie eine Dampflokomotive funktioniert

Diese Erläuterungen beschreiben, wie eine Dampflokomotive gefahren wird, mit besonderem Bezug auf die Anzeigen auf dem Bildschirm und die Steuerungen der Southern Belle. Kenntnisse darüber, wie eine Dampflokomotive arbeitet, erleichtern die schnellere Handhabung der Steuerungen.

Die Zugkraft einer Lok kommt aus den Zylindern, wo durch den Dampfdruck im Kessel ein Kolben auf- und niederbewegt wird. Heißluft von der Feuerbüchse wird durch ein Feuerrohrsystem in den Kessel geführt, wo das Wasser, zum Siedepunkt gebracht, sich in Dampf verwandelt. Die Heißluft im Kessel geht dann in die Rauchkammer und entweicht durch den Schornstein. Die Leistung der Lok hängt vom Druck im Kessel ab, der durch das Feuer reguliert werden kann.

Der Wasserstandsanzeiger (Water Gauges)

Dies sind zwei senkrechte Rohre in der Mitte des Führerstands. Sie sind sehr wichtig, da sie eine visuell erfassbare Anzeige des Wasserstands im Kessel geben. Das untere Ende des Wasserstandsanzeigers befindet sich einen Zoll über dem oberen Ende der Feuerbüchse, das jederzeit bedeckt sein muß, da es sonst überhitzt wird, woraufhin spezielle Sicher-

heitsventile Dampf in die Feuerbüchse lassen. Dies kühlt das Feuer und alarmiert Heizer und Lokführer.

Wenn der Kessel zu viel Wasser enthält und der Anzeiger den Höchststand erreicht, tritt Wasser anstelle von Dampf in die Zylinder und richtet irreparable Schäden an.

Der Wasserstand sollte sich im Idealfall in der oberen Hälfte des Wasserstandsanzeigers befinden. Gibt es einen Ausfall, so wird die Fahrt unter Punkteverlust abgebrochen.

Der Kesseldruckmesser (Steam Pressure Gauge)

Eine runde Skala mit einer Nadel in der Mitte des Führerhauses, die vom Minimum auf der linken Seite bis zu einem Maximum von 200 PSI auf der rechten Seite reicht. Je höher der Dampfdruck, desto größer ist die Zugleistung der Lok. Bei Überdruck lösen sich die Sicherheitsventile und lassen Dampf ab, dadurch sinkt der Druck unter das Maximum (zwei Dampfstrahlen entweichen oben aus dem Kessel). Dieser Vorgang stellt eine Vergeudung von Kohle und Wasser dar und sollte daher für eine optimale Ausnutzung der Vorräte vermieden werden.

Die Dampfpfeife (Whistle)

Die Pfeife ist Teil der Sicherheitsausrüstung und muß immer vor der Abfahrt, beim Eintritt in einen Tunnel oder zur Warnung von Gleisbauarbeitern betätigt werden. Um nicht unnötig Dampf abzulassen, sollte die Pfeife nur bei diesen Gelegenheiten betätigt werden.

Als eine Anleitung zum korrekten Gebrauch der Pfeife wird bei Computersteuerung die Pfeife bei den oben aufgelisteten Gelegenheiten zum frühestmöglichen Zeitpunkt betätigt.

Der Schieber (Regulator)

Ein Hebel auf der linken Seite des Führerhauses, der den Dampffluß zu den Zylindern reguliert. Es gibt fünf Einstellungen, von »geschlossen« auf der rechten Seite bis zu »voll geöffnet« auf der linken Seite. Bei Öffnung des Schiebers wird Energie auf die Räder übertragen, die während der Fahrt den Gegebenheiten angepaßt werden muß. Schließen Sie den Schieber immer dann, wenn Sie bremsen. Öffnen Sie bei der Anfahrt den Schieber vorsichtig, da bei zuviel Energie die Räder wegrutschen. Dies wird angezeigt durch einen Anstieg in der Geschwindigkeit des Dampfablassens.

Der Regler (Cut-off)

Ein Steuerungsrad unten links (mit C bezeichnet) reguliert den Zeitraum in jedem Zylinderzyklus, in dem Dampf in den Zylinder gelassen wird. Das Rad hat fünf Einstellungen, 0% (oben), 20%, 35%, 55% und 75% (unten). Ist zum Beispiel das Rad auf 20% eingestellt, so kann Dampf nur für 20% des Zyklusses einströmen. Damit wird die Ausdehnungsfähigkeit des Dampfes besser genutzt, da der Dampfverbrauch deutlich verringert wird, bei geringen Energieverlust.

Die Luftbremse (Vacuum Brake)

Ein mit V bezeichnetes Steuerungsrad zwischen Schieber und Regler mit fünf Einstellungen, aus (oben), leichtes Bremsen, mittleres Bremsen, hartes Bremsen und Notbremsung (unten). Die Bremsen wirken auf alle Waggons und werden gelöst, indem ein Vakuum in Verbindungsleitungen zwischen den Waggons geschaffen wird; gebremst wird, indem das Vakuum nach und nach durch die Betätigung der Luftbremse aufgefüllt wird.

Wird die Notbremse in einem der Waggons gezogen, so erfolgt eine automatische Notbremsung, die erst wenn angemessen wieder gelöst wird. Notbremsungen sollten vom Lokführer nur in Extremsituationen ausgeführt werden, da sie eine schlechte Sicherheitseinstufung zur Folge haben. Vermeiden Sie hartes Bremsen bei der Einfahrt in Bahnhöfe, für die Bequemlichkeit der Reisenden.

Der Lüfter (Blower)

Das Steuerungsrad rechts von der Mitte im Führerstand (mit B bezeichnet) ist abgeschaltet, wenn es nach oben zeigt. Es ist wichtig, daß jederzeit Rauch von der Feuerbüchse durch den Schornstein abzieht, wobei weder Flammen noch Rauch durch die Feuertür ins Führerhaus gelangen sollten. Normalerweise wird der Rauchabzug erreicht, indem verbrauchter Dampf durch den Schornstein abzieht, wenn der Schieber geöffnet ist. Dieser Abzug wird unterbrochen, wenn der Schieber geschlossen ist oder bei einer Durchfahrt durch einen Tunnel. In diesen Situationen muß der Lüfter geöffnet werden, der einen Dampfstrahl durch den Schornstein schickt. Es ist gefährlich, wenn der Lüfter nicht betätigt wird und kann zu einer Explosionsgefahr im Führerstand führen. Der Lüfter sollte aber nur wenn erforderlich betätigt werden, wegen des Dampfverlustes.

Die Speisewasserpumpe (Injectors)

Ein Rad oben rechts im Führerhaus (mit I bezeichnet) regelt die Wasserzufuhr vom Tender in den Kessel. Die Pumpe hat fünf Einstellungen, von »aus« (oben) bis »vollständig geöffnet« (unten). Damit wird der Wasserstand im Kessel aufrechterhalten.

Die Luftklappen (Dampers)

Ein Rad unten rechts im Führerhaus (mit D bezeichnet) regelt die Luftzufuhr unter das Feuer, Primärluft genannt. Das Rad hat fünf Einstellungen, von »geschlossen« (oben) bis »vollständig geöffnet« (unten). Durch Regelung der Primärluft kann die Temperatur des Feuers reguliert werden und dadurch auch die Wassermenge, die verdampft wird. Für ein heißes Feuer wird eine große Menge an Primärluft benötigt. Entsprechend wird für ein kühleres Feuer eine geringere Menge an Primärluft benötigt. Um die Feuertemperatur feststellen zu können, ist in der Mitte des Führerhauses ein Temperaturmesser in der Form eines Thermometers angebracht.

Die korrekte Verbrennung von Kohle wird durch die Farbe des Rauchs angezeigt, wobei schwarzer Rauch bedeutet, daß die Luftzufuhr für die Temperatur des Feuers ungenügend ist; grauer Rauch zeigt korrekte Luftzufuhr, während hellerer Rauch angibt, daß zuviel Luft zugeführt wird. Wenn nicht genug Luft zugeführt wird, wird die Kohleverbrennung nicht den maximalen Hitzewert liefern. Wird zuviel Luft zugeführt, wird Hitze durch die Aufheizung der überflüssigen Luft vergeudet. Für eine optimale Ausnutzung sollte die Luftzufuhr so korrekt wie möglich sein. (Während der Regulierung der Feuertemperatur ist eine korrekte Verbrennung unwahrscheinlich.) Die Verbrauchsrate von Kohle erhöht sich mit der Temperatur des Feuers.

Die Feuertüren (Firehole doors)

Dies sind Stahltüren, die das Feuer abschirmen und die Zufuhr von Luft über das Feuer regulieren (Sekundärluft). Für eine optimale Feuertemperatur muß die Kohle bis ans mittlere Drittel der Feuerbüchse reichen, da sonst die maximale Temperatur nicht erreicht werden kann. Die Feuertüren müssen ganz geöffnet werden, während Kohle zugeschaufelt wird (angezeigt durch eine Schaufel in der oberen rechten Ecke des Bildschirms), da sonst wird Kohle vergeudet. Außer auf der höchsten Schwierigkeitsstufe wird der Computer dies für Sie übernehmen. Für eine optimale Verbrennung kann eine geringe Menge an Sekundärluft erforderlich sein.

Die Feuertüren können auch zur Regelung der Feuertemperatur benutzt werden, zum Beispiel, um die Feuertemperatur »schnell« zu erhöhen, bleiben die Feuertüren

geschlossen, und um die Temperatur »schnell« zu verringern, werden die Türen weit geöffnet.

Höhenunterschiede (Gradients)

Eisenbahnstrecken verlaufen nicht immer eben, und Dampfloks werden von Gefälle oder Steigungen auf der Strecke beeinflusst. Die Höhenunterschiede werden auf dieselbe Weise wie die auf Straßen angegeben, zum Beispiel »1/100«. Dies bezeichnet eine Steigung oder ein Gefälle von einem Fuß auf hundert zurückgelegten Fuß. Ein Querschnitt durch die Höhenunterschiede der Strecke, mit Stationen und Tunnels, wird im beigefügten Höhenunterschieds-Profil gezeigt. Der exakte Wert der Steigung oder des Gefälles wird im einzelnen im Signalbereich angegeben.

Luftbremsen müssen benutzt werden, damit der Zug nicht auf einer Steigung rückwärts rollt.

© Hewson Consultants Ltd. 1990



HISTORISCHE ANMERKUNGEN

Im Jahre 1837 erhielt die London and Brighton Railway Company die Erlaubnis, ihre Strecke zu legen. Die Strecke wurde von Sir John Rennie geplant und kreuzte die Strecke der London and Croydon Railway bei Norwood. Damit war eine komplette Strecke von London Bridge Station bis nach Brighton gegeben. 1846 wurden die beiden Eisenbahngesellschaften vereinigt und bildeten von nun an die London, Brighton and South Coast Railway (LB&SCR). Der Wunsch der Gesellschaft nach einem Bahnhof im Westen Londons wurde mit der Eröffnung von Victoria Station im Jahre 1860 erfüllt, die die Strecke über den vorherigen Endstation bei Pimlico hinausführte.

1875 wurden die ersten Pullman-Luxuswaggons von der Gesellschaft eingeführt und schließlich in einem Express-Zug von London nach Brighton eingesetzt, der »Southern Belle« genannt wurde. Der Zug wurde von 1908 bis 1972 betrieben (ab 1934 unter dem Namen »Brighton Belle«).

Im Jahre 1923 wurden die vielen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens in vier großen Gruppen zusammengefaßt; die LB&SCR wurde so Teil der Southern Railway. 1926 übertrug die Southern Railway die Aufgabe, den Expresszug zu ziehen, den mächtigen und beeindruckenden Loks vom Typ »King Arthur«. Diese setzten ihren Dienst bis zur Elektrifizierung der Strecke im Dezember 1932 fort.

Heute ist die Eleganz der Southern Belle verschwunden, aber viele der architektonischen oder technischen Merkmale der Strecke sind erhalten geblieben.

CHECKLIST

Die Anweisungen, die dieses Programm begleiten, bestehen aus diesem Blatt plus einer separaten Broschüre mit dem Titel »Wie eine Dampflokomotive funktioniert«. Wenn die Broschüre fehlt, so schicken Sie bitte dieses Blatt als Kaufnachweis an die untenstehende Adresse, mit Ihrem Namen und Ihrer Adresse, damit Ihnen die fehlende Broschüre zugeschickt werden kann.

© Hewson Consultants Ltd. 1990

Das Programm und die Daten sind urheberrechtlich geschützt und dürfen weder als Ganzes noch in Teilen wiedergegeben werden ohne schriftliche Genehmigung von Hewson Consultants Ltd. Alle Rechte vorbehalten. Unerlaubtes Aus- oder Verleihen ist ausdrücklich untersagt. Für Fehler wird keine Haftung übernommen. Made in Great Britain.

Wir bemühen uns, unsere Produkte ständig zu verbessern. Daher behalten wir uns das Recht vor, Produkte ohne vorherige Ankündigung zu verändern.

Hewson Consultants Ltd.
Hewson House
56B Milton Trading Estate
Milton
Abingdon
OX14 4RX

BOX COVER (Back)

SOUTHERN BELLE
Dampflokomotiven-Simulation
von Mike Hale und Bob Hillyer
für den Commodore 64 und 128 (im 64K-Modus)

Diag.



Fahren Sie zurück in die fabelhafte Vergangenheit der Dampflokomotiven. An Bord einer Lok vom Typ 4-6-0, der kräftigen "King Arthur"-Klasse erleben Sie über 100 Kombinationen von Reisen, Steuerungen und Fahrplänen - mit einer Vielfalt an kniffligen Situationen für diejenigen, die die "Problemstrecke" versuchen.

Price: £7.95

Anleitung bitte entfernen

SOUTHERN BELLE COMMODORE 64

(Front)

IHRE TRÄUME WERDEN ZUR WIRKLICHKEIT

AN BORD DER

SOUTHERN BELLE

