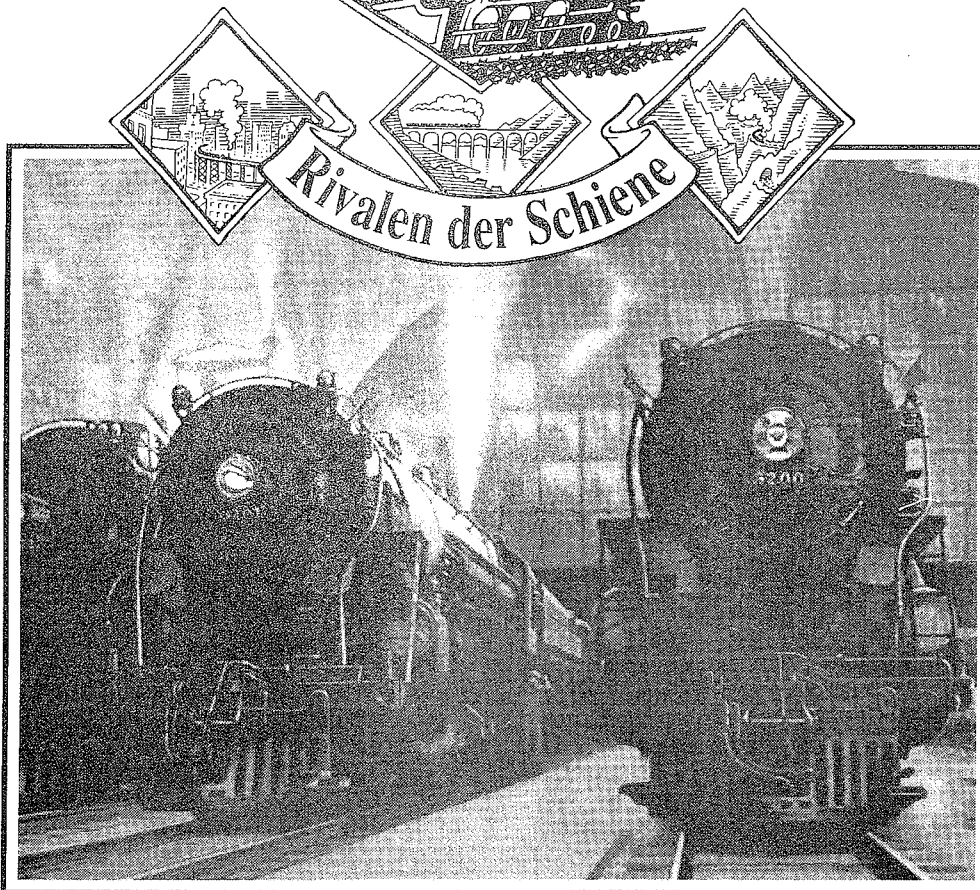


# DAMPFROSS



## DAMPFROSS

1. Auflage 1992

*Autor:* David Watts

*Lektorat:* Bernd Dietrich, Thomas M. Looch

*Graphik (Spielpläne):* Frank Pfeifer

*Mitarbeiter:* Frank Gerwin, Matthias Stobbe

Artikel-Nr. 61109; Printed in Germany

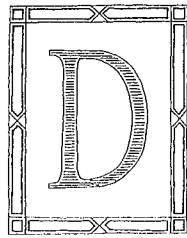


© Copyright 1992 by LAURIN Verlags- und Vertriebsgesellschaft mbH, Luruper Chaussee 125, 2000 Hamburg 50. © Copyright der Originalregeln 1992 by David Watts. Alle Rechte vorbehalten.

## Inhalt des Spiels

- 4 Karten von Bayern, Irland, Rußland sowie Kentucky & Tennessee auf 2 Spielplänen, die mit den beiliegenden Stiften immer wieder bemalt werden können
- 6 hochwertige Wachsmalstifte
- 6 Eisenbahn-Spielsteine
- 2 Würfel
- dieses Regelbuch

Hinweis: Dieses Spiel ist nicht geeignet für Kinder unter 36 Monaten. Es enthält verschluckbare Kleinteile. Wir empfehlen, die Verpackung mit Firmennamen und Anschrift aufzubewahren.



**D**AMPFROSS ist ein Familienspiel für 3-6 Spieler ab 10 Jahren (die Sonderregeln für 2 Spieler finden sich auf der Seite 14). Die Spieldauer beträgt - je nach Karte bzw. Spielplan - erfahrungsgemäß etwa 2 Stunden.

### EINLEITUNG

Jeder Spieler ist Präsident einer Eisenbahngesellschaft. Gespielt wird auf speziell für DAMPFROSS entworfenen Landkarten. Es gibt viele verschiedene Spielpläne für DAMPFROSS, aber für alle gelten die gleichen Grundregeln. Das Spiel gliedert sich in zwei unterschiedliche Phasen - in die Bauphase (Seite 3-6) und die Betriebsphase (Seite 7-10). Die Regeln, die sich nur auf bestimmte Karten beziehen, stehen auf den Seiten 11 und 12.

In der **Bauphase** zeichnet jeder Spieler seine eigene Bahnlinie Gleis für Gleis bzw. Strich für Strich auf der Karte ein. Jeder versucht Städte, die noch nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind, als Erster zu erreichen. Wenn dies gelingt, bekommt er eine Prämie (Credite), und - wichtiger noch - baut sich auf diese Art ein gut funktionierendes Schienennetz, das möglichst

viele Städte über die kürzestmöglichen Strecken verbindet. Leider sind Hügel, Flüsse und die anderen Spieler dabei gelegentlich im Weg.

In der **Betriebsphase** fahren die Spieler dann mit ihrer Eisenbahn von einer Stadt zur anderen. Sie benutzen dabei ihre eigenen Strecken kostenlos, müssen aber für die Benutzung der Strecken anderer Spieler zahlen. Der erste und der zweite jeder Fahrt erhalten als Schnellste Credite auf ihr Konto gutgeschrieben. Die Spieler können mit diesem Geld auch in der Betriebsphase weitere Strecken bauen. Am Ende gewinnt derjenige, der die meisten Credite erwirtschaftet hat.

### VORBEREITUNG

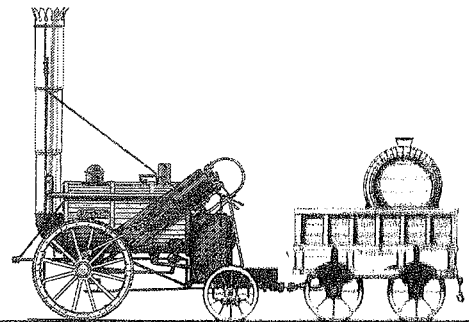
Zunächst wird entschieden, welcher Spieler beginnt (z.B. durch Würfeln: Der Spieler mit der höchsten Augenzahl beginnt und die Runde geht dann weiter im Uhrzeigersinn).

Jeder Spieler sucht sich reihum einen der sechs Spielsteine aus und nimmt sich den farblich dazu passenden Stift.

Ein Spieler wird zum Bankhalter gewählt. Er verwaltet die Konten der Spieler auf einem Blatt Papier - gut sichtbar für alle Mitspieler, die seine Buchhaltung überprüfen möchten! (siehe Abbildung 3)

#### Rocket

Baujahr / Land: ..... 1829 / England  
 Gesellschaft: ..... L&M (Liverpool & Manchester)  
 Zugkraft: ..... 5,0 kN  
 Gewicht / Länge: ..... 4,25 Tonnen / 7,32 m  
 Bauart (europäisch / nach Whyte): ..... A1 / 0-2-2



## I. TEIL DIE BAUPHASE

### 1 DIE ERSTE RUNDE

Der erste Spieler würfelt (mit einem Würfel) für alle Mitspieler gut sichtbar. Dieser Wert stellt in dieser Runde das Bau-Budget für alle Spieler dar: Eine gewürfelte "4" bedeutet z.B., daß jeder Spieler in dieser Runde bis zu vier Credits verbauen darf. Der Reihe nach bauen die Spieler ihre Strecken, indem sie diese von einem Startbahnhof ausgehend - in ihrer Farbe - auf der Karte einzeichnen.

Die Startbahnhöfe jeder Karte sind auf den Seiten 11 und 12 angegeben.

Die Bahnstrecken werden stets von der Mitte eines Sechseckfeldes (Hex) bis zur Mitte des nächsten durch die Mitte einer Seite hindurch gezeichnet (siehe Abbildung 2). Es darf nur dort gebaut werden, wo auch ein Hex ist.

### 2 DIE BAUKOSTEN

Alle Baukosten sind in Abbildung 1 (siehe rechts) dargestellt: Wie man sehen kann, betragen die Baukosten im offenen Land von Ebene zu Ebene oder in eine Stadt hinein 1 Credit (kurz: Cr.). Das Bauen auf einen Berg hinauf (oder von ihm hinunter) kostet 3 Cr. Von einem Berg zum nächsten kostet es 5 Cr. Die Überbrückung eines Flusses kostet immer zusätzlich, also +2 Cr.

Demnach kostet z.B. die Kombination von einer Ebene über einen Fluß zu

einer Ebene 3 Cr., und von einem Berg über einen Fluß hinweg zu einem anderen Berg 7 Cr.

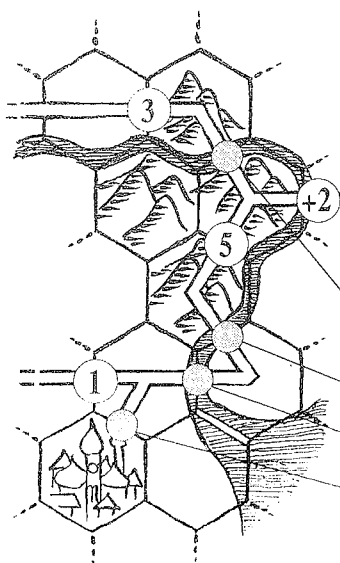
Einige Karten haben Besonderheiten wie z.B. breite Flüsse (siehe die "Kentucky & Tennessee"-Karte, bei der die Überbrückung des Ohio an den breiten

Abb. 1

BAUKOSTEN	
von EBENE zu BERG	3
von BERG zu BERG	5
von EBENE zu EBENE	1
über einen FLUSS	+2

Beispiele für Baukosten:	
• BERG-FLUSS-BERG	7
• BERG-FLUSS-EBENE	5
• EBENE-FLUSS-EBENE	3
• EBENE-STADT	1
(die Stadt liegt in der Ebene)	

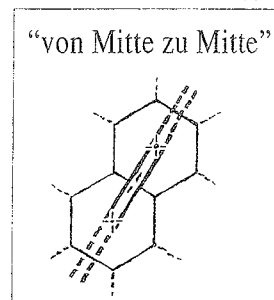


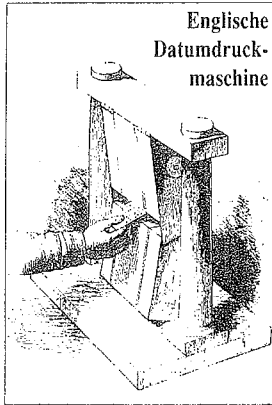
Stellen sogar +4 Cr. kosten kann). Alle Sonderfälle sind jedoch jeweils deutlich angegeben.

Im Ausland darf nicht gebaut werden (eine Ausnahme ist die "Kentucky & Tennessee"-Karte). Alle Strecken müssen im ersten Hex jenseits der Grenze enden oder an einem Anschlußbahnhof. Man darf mehrere solche Stichstrecken in ein anderes Land bauen.

Gibt es ausnahmsweise eine "erlaubte Streckenführung" durch das Ausland, so ist diese als breite weiße Linie

Abb. 2





Englische  
Datumdruck-  
maschine

Abb. 3

**Ein Vorschlag:**

*Innerhalb der Stadtfelder sollten keine Strecken eingezeichnet werden, da die Kennzahl des Bahnhofs dadurch verdeckt wird.*

<b>KONTO</b>	
EISENBAHNGESELLSCHAFT	AKTUELLER KONTOSTAND (IN CREDITEN)
	20
	20
	20
	20
	20
	20

dargestellt. Auf diesen Strecken kann zu den üblichen Kosten gebaut werden. Jene Teile dieser Sonderstrecken (bzw. Trassen), die nicht ausgebaut werden, gelten als durch eine (fiktive) ausländische Bahngesellschaft bebaut - sie können in der Betriebsphase gegen Zahlung der üblichen Gebühren befahren werden.

**Wichtig:** In der 1. Phase des Spiels werden die Baukosten durch den Würfelwert "bezahlt"; das Geld auf den Bankkonten darf in der Bauphase nicht angerührt werden. Eventuell nicht verbaute Credite einer Runde verfallen.

**3**

**DIE BANKKONTEN**



Jeder Eisenbahnpräsident beginnt mit einem Guthaben von 20 Crediten. In der Bauphase wird dieser Betrag von den Baukosten nicht berührt. Stattdes-

sen können aber zwei andere Faktoren den Kontostand verändern:

Derjenige, der als Erster eine neue Stadt an sein Netz anschließt, bekommt dafür 6 Credite gutgeschrieben. Andere Spieler erhalten keine Punkte mehr dafür, wenn sie diese Stadt später ebenfalls an ihr Netz anschließen. Meistens ist es dennoch sehr sinnvoll, in eine solche Stadt hinein zu bauen oder in der Nähe einen Anschluß zu schaffen, um sie in der Betriebsphase kostengünstiger erreichen zu können.

Baut ein Spieler in ein Sechseckfeld (Hex) hinein, in dem bereits die Strecke eines anderen Spielers verläuft, so muß er an diesen eine Gebühr zahlen (siehe hierzu auch den nachfolgenden Abschnitt und die Abb. 4).

Das obenstehende Kontenblatt (Abbildung 3) kann als Vorlage zur Verwaltung aller Bankkonten dienen.

## 4 ZAHLUNGEN AN RIVALEN

Wenn man einen Anschluß bzw. eine Kreuzung an die Linie eines Mitspielers baut oder sogar eine Parallelstrecke im selben Hex (siehe Abbildung 4), so muß man ihm dafür Credite auf sein Konto bezahlen. Als Anschluß gilt jede Verbindung von zwei oder mehr verschiedenfarbigen Strecken - auch Kreuzungen.

**Anschlüsse** • Jedes Anschließen an die Linie eines Rivalen kostet 1 Cr. Alle Eisenbahnlinien in einem Hex treffen einander automatisch in der Hexmitte. Man kann also nicht aneinander "vorbeimalen".

**Parallelstrecken** • Baut ein Spieler im gleichen Hex parallel zu einer bereits existierenden Strecke eines anderen, so muß er diesem dafür pro halbes Hex 2 Cr. zahlen. Zusätzlich muß er noch 1 Cr. als Anschlußgebühr bezahlen, da auch parallele Eisenbahnlinien automatisch einen Anschluß in der Hexmitte haben.

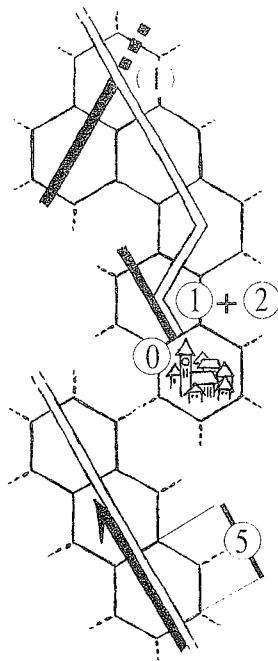
**Städte** • Innerhalb von Städten werden weder für Anschlüsse noch für Parallelstrecken Gebühren an Mitspieler bezahlt.

Nur für den Bau einer Parallelstrecke zwischen zwei aneinander angrenzenden Städten ist eine Sonderzahlung von

3 Cr. an den Mitspieler zu entrichten (z.B. Nürnberg-Fürth auf der Bayern-Karte).

**Ausland** • Beim Bau im Ausland werden weder für Anschlüsse noch für Parallelstrecken Gebühren an Mitspieler bezahlt.

## GEBÜHREN AN ANDERE GESELLSCHAFTEN



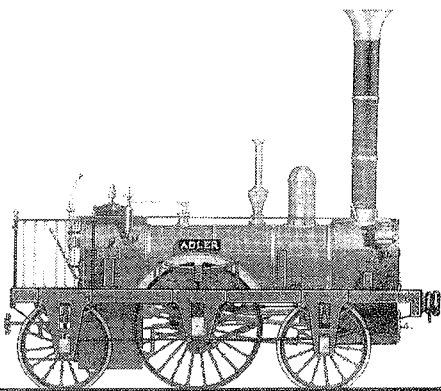
„Schwarz“ zahlt an „Weiß“

Anschluß	1
Kreuzung	1
Parallelbau (pro 1/2 Feld)	2

Der Parallelbau durch ein komplettes Hex hindurch kostet 5 Credite. Aufgeschlüsselt sind das je 2 Cr. pro halbes Feld und 1 Cr. für eine "potentielle" Kreuzung bzw. Anschluß in der Hexmitte.

Abb. 4

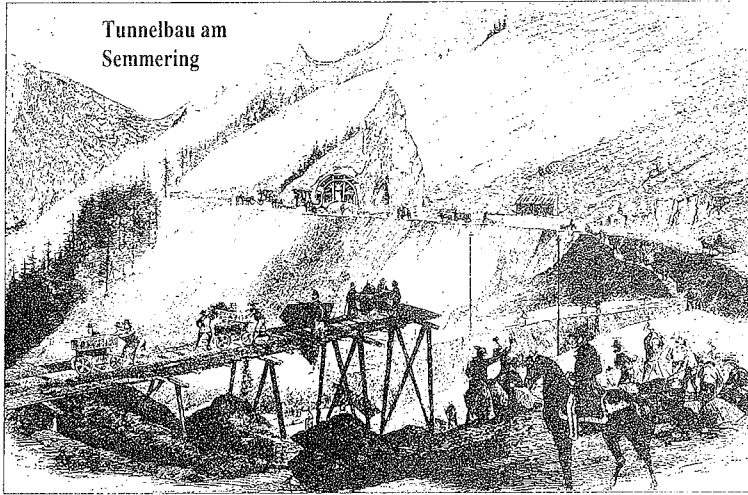
**Wichtig!** Wenn sich in einem Hex bereits Linien von zwei oder mehr Mitspielern befinden, müssen an **alle** betroffenen Rivalen die entsprechenden Gebühren gezahlt werden.



### Adler

Baujahr / Land: ..... 1835 / England  
 Gesellschaft: ..... Nürnberg-Fürther Eisenbahn  
 Zugkraft: ..... 5,4 kN  
 Gewicht / Länge: ..... 14,3 Tonnen / 7,62 m  
 Bauart (europäisch / nach Whyte): ..... 1A1 / 2-2-2

Tunnelbau am  
Semmering



## 5

### NACH DER 1. RUNDE

Nach der 1. Runde wechselt der Spieler, der würfelt und seine Strecke als erster einzeichnen darf, in jeder Runde im Uhrzeigersinn. Ansonsten gelten die gleichen Regeln.

Ein Spieler kann seine Strecke so ausbauen, wie er möchte, er kann Anschlüsse bauen und sein Budget auch zwischen zwei oder sogar mehr Teilstrecken aufteilen, aber sein Strecken-

netz muß stets zusammenhängend sein. Er kann somit nur von einem solchen Hex aus weiterbauen, auf dem er bereits eine Strecke besitzt.

Auf einigen Karten ist es sinnvoll, die "Sprungregel" aus den Zusatzregeln einzuführen - siehe dazu Seite 13.

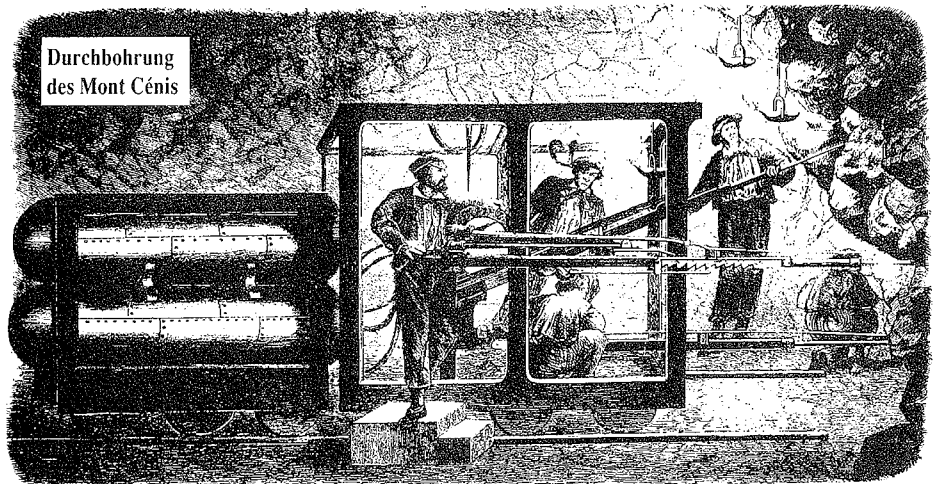
## 6

### ENDE DER BAUPHASE

Runde um Runde wird eine Stadt nach der anderen an die Eisenbahnnetze der verschiedenen Gesellschaften angeschlossen.

Wenn schließlich alle Städte **bis auf die letzten drei** an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind - unabhängig davon, von welcher Gesellschaft -, so ist die erste Phase des Spieles im gleichen Moment beendet. Dies gilt auch dann, wenn einige Spieler in dieser Runde noch nicht an der Reihe waren, um ihre Strecken zu bauen.

Durchbohrung  
des Mont Cenis



## II. TEIL DIE BETRIEBSPHASE

In der zweiten Phase des Spiels unternehmen die Eigentümer der Eisenbahnlinien Fahrten zwischen den Städten. Nach jeder zweiten Fahrt können sie ihr Streckennetz weiter ausbauen.

### I DIE FAHRTEN UND SONDERFAHRTEN

In jedem Spiel gibt es 21 Fahrten - davon 15 Fahrten zwischen Bahnhöfen sowie 6 Fahrten zu Sonderzielen. Eine Ausnahme stellt - wie sollte es anders sein - Irland dar; hier gibt es insgesamt 18 Fahrten und keine Sonderfahrten.

Jeder der 36 Bahnhöfe auf einer Karte ist einmal Start oder Ziel einer Fahrt. Die Bahnhöfe sind mit einer zweistelligen Kennzahl zwischen 11 und 66 versehen, und einige Städte haben mehr als einen Bahnhof, d.h. Kennzahl.

Sonderfahrten führen über die Landesgrenzen hinweg oder zu besonderen Orten (wie z.B. den Skigebieten in den Bayerischen Alpen). Alle Sonderziele bekommen eine einstellige Kennzahl von "1" bis "6", die allerdings nicht auf

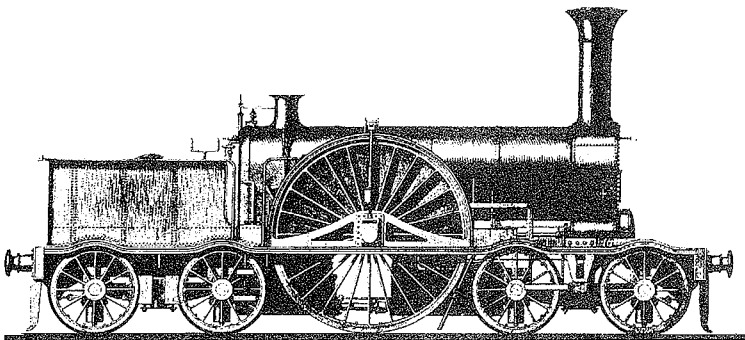
der Karte steht, sondern auf den Seiten 11/12 bei den jeweiligen Sonderregeln für die einzelnen Pläne.

Für jede Fahrt wird mit beiden Würfeln gewürfelt, wobei der rote Würfel die Zehnerstelle und der schwarze die Einerstelle einer Zahl angibt; eine rote "3" und eine schwarze "5" ergeben somit "35", womit natürlich der Bahnhof mit der Kennzahl "35" gemeint ist. Der Bahnhof dieser Stadt bildet nun den Ausgangspunkt der Fahrt. Danach wird dieser Würfel-Vorgang für den Zielbahnhof wiederholt.

Jeweils die 4., 7., 11., 14., 18. und 21. Fahrt eines Spiels sind Sonderfahrten. Für diese wird der Startbahnhof wie oben beschrieben erwürfelt, das Ziel der Sonderfahrt aber nur mit einem Würfel.

Auf jedem Spielplan findet sich ein quadratischer Fahrplan, um die bereits erwürfelten Kennzahlen bzw. Bahnhöfe abzustreichen.

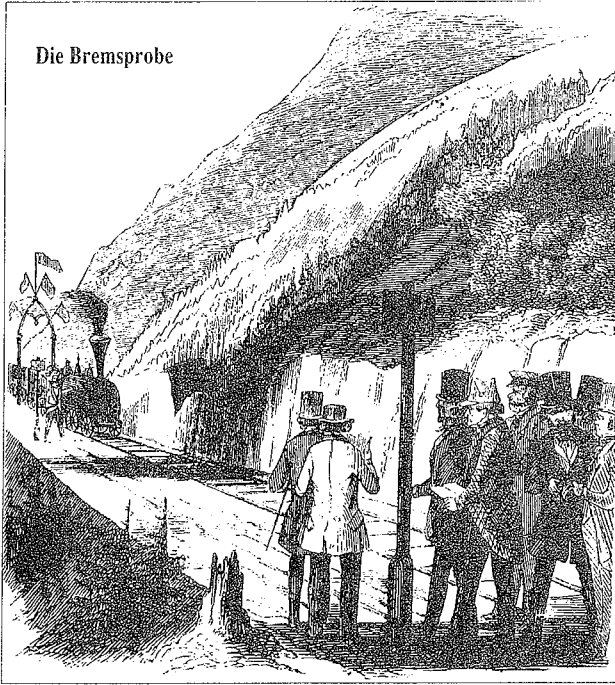
Sind schon mehr als die Hälfte der Fahrten ausgetragen worden, so werden häufig die gleichen Kennzahlen erwürfelt. Mit folgender Methode kann



*Pearson 9 ft Single*

Baujahr / Land: ..... 1854 / England  
 Gesellschaft: ..... B&ER (Bristol & Exeter Railway)  
 Zugkraft: ..... 32,7 kN  
 Gewicht / Länge: ..... 50,8 Tonnen / 9,37 m  
 Bauart (europäisch / nach Whyte): ..... 2'A2'14-2-4

Die Bremsprobe



man dies abkürzen: Wird eine Zahl zum zweiten Mal gewürfelt, nimmt man stattdessen die nächstfolgende Kennzahl; z.B. "45" statt "44" und "51" statt "46".

Führt eine Sonderfahrt über die Landesgrenze, so kann man je nach Karte entweder in ein beliebiges Hex jenseits der Grenze bauen, oder zu einem beliebigen Anschlußbahnhof des Ziellandes. Jeder Spieler sucht sich das für ihn günstigste Hex bzw. den günstigsten Anschlußbahnhof aus. Dieses Feld darf auch von anderen Spielern gewählt werden.

**Wichtig!** Die kürzeste existierende Streckenverbindung zwischen Start- und Zielbahnhof einer Fahrt muß mindestens 3 Hexfelder lang sein. Sonst muß das Ziel neu erwürfelt werden.

Wird ein Bahnhof erwürfelt, der noch nicht an das Streckennetz angeschlossen ist, so fällt diese Fahrt aus, und beide Bahnhöfe (auch der angeschlossene!) werden in diesem Spiel nicht angefahren und auf dem Fahrplan abgestrichen.

## 2 TEILNAHME- BEDINGUNGEN

Jeder Eisenbahnpräsident entscheidet selbst, ob er an einer Fahrt teilnimmt oder nicht - die reichste Gesellschaft erklärt dies als erste usw. Jeder Teilnehmer zeigt den anderen vor Beginn der Fahrt ganz deutlich seine genaue Fahrtroute, die er danach nicht mehr ändern darf, und stellt seinen Eisenbahn-Spielstein an den Startbahnhof.

Die Fahrtroute muß zumindest teilweise über einen eigenen Streckenabschnitt führen. Auf eigenen Strecken fährt man kostenlos, aber für die Benutzung von fremden Strecken muß man vor Beginn der Fahrt 1 Cr. pro Hex an deren Besitzer zahlen (auch nur zur Hälfte genutzte Hexfelder kosten 1 Cr. Benutzungsgebühr). Das Fahrtrecht auf einer fremden Strecke kann keiner Gesellschaft verweigert werden, solange die Gebühr vollständig entrichtet wird.

Pro Fahrt darf man nur jeweils maximal 10 Credite für die Benutzung des Streckennetzes einer einzelnen fremden Gesellschaft auszahlen. Es ist aber z.B. gestattet, das Streckennetz der Gesellschaft A für 9 Cr. und das der Gesellschaft B für 8 Cr. zu befahren.

Es ist zudem erlaubt, die anfallenden Gebühren einer Fahrt gegeneinander zu verrechnen. Ein Beispiel: Gesellschaft A möchte das Streckennetz von B für 15 Cr. Gebühren nutzen, während B wiederum 12 Hexfelder von Netz A befahren will. Dies ist für beide Spieler trotz des Maximums von je 10 Cr. erlaubt, weil die Verrechnung beider Zahlungen lediglich 3 Cr. (von A an B) beträgt.



### 3 GEMEINSAME FAHRTEN



Hierbei schließen sich zwei Gesellschaften - für eine Fahrt - zusammen und schicken gemeinsam einen Zug auf Reisen. Sie teilen sich dabei zu gleichen Teilen Ausgaben und Einnahmen, gleichgültig, welche Strecken von ihren Spielern befahren werden. Ihr Zug kann auf dieser Fahrt beide Streckennetze kostenlos benutzen. Gibt es ungerade Zahlungen, wird zu Gunsten des ärmeren Partners geteilt (so werden z.B. bei Einkünften von 15 Crediten 8 Cr. an die ärmere und 7 Cr. an die reichere Gesellschaft gezahlt).

### 4 DER ABLAUF EINER FAHRT



Nachdem alle Benutzungsgebühren entrichtet wurden, kann die Fahrt beginnen. Der Reihe nach - der reichste Eisenbahnpräsident beginnt - würfelt jeder Spieler mit einem Würfel seine Bewegungspunkte aus und bewegt seinen Spielstein entlang der zuvor festgelegten Fahrtroute vorwärts.

Die Fahrt von einem Hex zum nächsten kostet 1 Punkt - unabhängig davon, ob es in der Ebene, in den Bergen oder über einen Fluß ist. Nur der Anstieg von

der Ebene auf einen Berg hinauf kostet 2 Punkte (1 Punkt davon für die Steigung). Vergleiche auch Abbildung 5.

Reichen die Bewegungspunkte nicht aus, um eine Steigung am Berg zu überwinden - hat der Spieler für die benötigten 2 Punkte also nur noch 1 Punkt übrig -, so bleibt der Zug auf der Hexgrenze stehen. Er darf dann in der nächsten Runde für 1 Punkt den Rest der Steigung überwinden und seine Fahrt gemäß seiner Restpunktzahl fortsetzen.

**Wichtig!** Zwei oder mehr Züge dürfen sich durchaus auf dem gleichen Hex befinden, und alle Züge dürfen einander auch überholen.

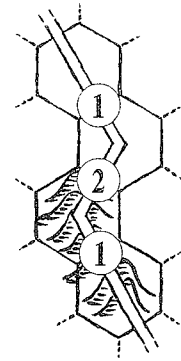
### 5 DIE GEWINNER EINER FAHRT



Wenn der erste Zug sein Ziel erreicht, setzen die anderen ihre Fahrt fort. Wenn zwei oder mehr Züge das Ziel in der gleichen Runde erreichen, hat derjenige gewonnen, der nach Erreichen des Zieles noch die meisten Bewegungspunkte übrig hat.

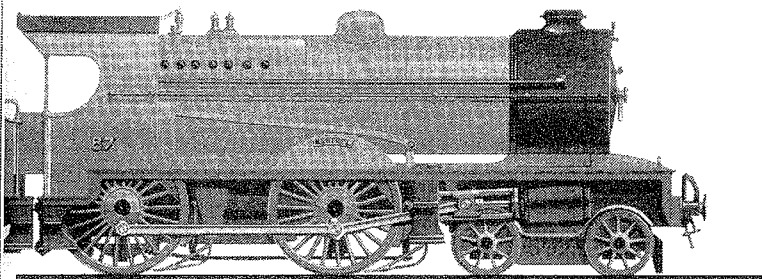
Der Gewinner erhält 20 Credite und der zweite 10 Cr., die später eintreffenden Eisenbahngesellschaften erhalten nichts für diese Fahrt. Die Prämien werden den Konten der Sieger gutgeschrieben.

### BEWEGUNGS- PUNKTE



Die Bewegung von einem Hex zum nächsten kostet unabhängig vom Gelände stets 1 Punkt. Nur der Anstieg auf einen Berg hinauf kostet 1 Punkt zusätzlich, insgesamt somit 2 Punkte.

Abb. 5



#### Reihe V - Kestrel ("Turmfalke")

Baujahr / Land: ..... 1932 / England  
 Gesellschaft: ..... GNR (Great Northern Railway)  
 Zugkraft: ..... 176 kN  
 Gewicht / Länge: ..... 105,3 Tonnen / 16,85 m  
 Bauart (europäisch / nach Whyte): ..... 2'B / 4-4-0

**Ein Hinweis:**

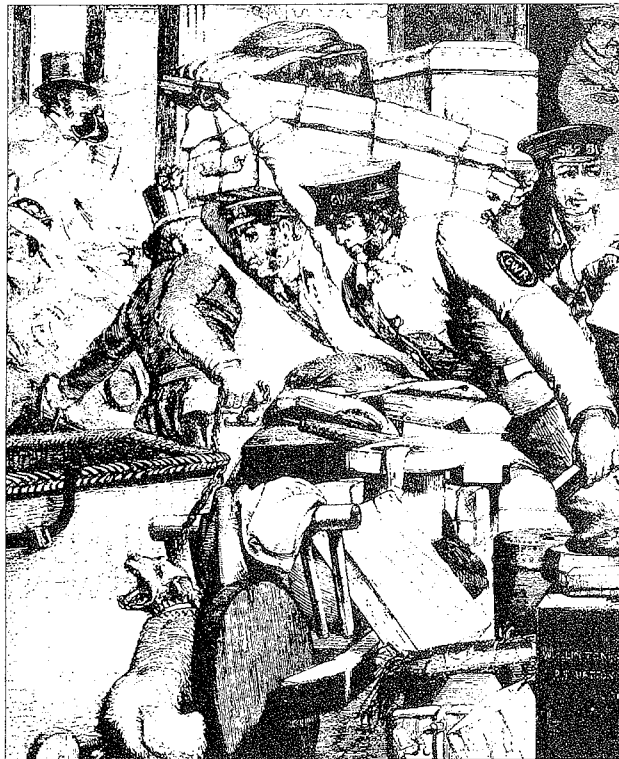
*Bitte wischen Sie die Farben der Wachsmalstifte nach dem Spiel mit einem trockenen Tuch ab. Wir haben bewußt hochwertige Stifte ausgewählt, bei denen kein Rückstand bleibt, wenn sie beim "Gleisbau" normal aufdrücken. Wenn Sie längere Zeit nicht spielen werden, sollten Sie die Farben auf jeden Fall vor dem Wegräumen abwischen, damit Ihre letzten Streckennetze nur in der Erinnerung einen bleibenden Eindruck hinterlassen.*

Erreichen zwei oder mehr Züge das Ziel mit dem gleichen Rest an Bewegungspunkten, so teilen sie sich die Prämie, d.h. zwei gemeinsame Sieger erhalten z.B. je 15 Credite, oder drei, die gleichzeitig zweiter wurden, erhalten 4 Cr., 3 Cr. und noch einmal 3 Cr. (wobei 4 Cr. an den Ärmsten gehen).

## 6

**DIE ZÄHLEISTE**

Nach dem Ende jeder Fahrt wird diese auf der Zählleiste mit den Ziffern von 1-21 auf dem Spielplan abgestrichen, um so einen Überblick über (reguläre) Fahrten und Sonderfahrten zu behalten.



## 7

**ZUSÄTZLICHE  
BAUMASSNAHMEN**

Nach jeder zweiten Fahrt dürfen die Spieler neue Strecken bauen, um z.B. weitere Städte zu erreichen oder ihre Routen abzukürzen. Vielleicht aber

auch nur, um einen anderen zu ärgern! Reihum (der ärmste zuerst) darf jeder bis zu 10 Credite für neue Streckenbauten ausgeben. Die Kosten hierfür sind dieselben wie in der Bauphase, aber jetzt werden sie direkt von den Konten der Eisenbahngesellschaften bezahlt.

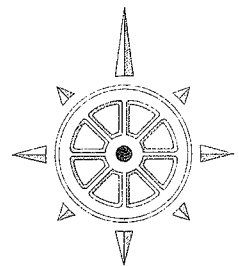
Außerdem müssen gegebenenfalls Gebühren für Anschlüsse und Parallelstrecken (wie in der Bauphase) an andere Spieler zusätzlich bezahlt werden.

## 8

**DAS ENDE  
DES SPIELS**

Das Spiel endet mit der letzten Fahrt. Gewonnen hat der Eisenbahnpräsident mit den meisten Crediten auf seinem Konto.

Wenn die Zeit, die für ein Spiel zur Verfügung steht, begrenzt ist, können sich die Spieler vor Spielbeginn darauf verständigen, nur 12 oder 15 Fahrten auszutragen.



*Auf den folgenden Seiten finden sich die Regeln, die speziell für einzelne Karten gelten sowie die Angaben der jeweiligen Startbahnhöfe und Sonderfahrten.*

*Dahinter stehen auf Seite 13 und 14 die beiden Zusatzregeln (die Sprungregel und ein anderes Prämiensystem) sowie die Regeln für 2 Spieler.*

## STARTBAHNHÖFE

Die Startbahnhöfe auf der Bayern-Karte sind unabhängig von der Teilnehmerzahl München oder Nürnberg. Jeder kann in einer dieser beiden Städte mit dem Bau beginnen.

## SONDERFAHRTEN

Zu den Anschlußbahnhöfen (1-5) bzw. den Skigebieten (6) in:

- 1 Württemberg
- 2 Hessen
- 3 Thüringen
- 4 Böhmen
- 5 Österreich
- 6 Bayerische Alpen

# BAYERN

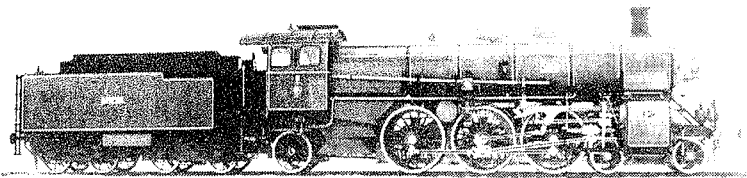
## BAVARIA

## HINWEISE

Der Parallelbau zwischen Nürnberg und Fürth kostet 3 Cr. Gebühren.

Ab 5 Spielern wird die Verwendung der Sprungregel empfohlen.

Die Bayerische S 3/6



## STARTBAHNHÖFE

Alle Spieler starten in Moskau, aber jeder darf die Stadt in der ersten Runde nur in einer Richtung verlassen.

## SONDERFAHRTEN

- 1 Finnland ("Finljandija") oder Estland ("Estonija")
- 2 Lettland ("Latvija") oder Weißrußland ("Belorussija")
- 3 + 4 Ukraine ("Ukraina")
- 5 Georgien ("Grusija") oder Aserbeidschan
- 6 Kasachstan

## HINWEISE

Bei 6 Spielern wird die Verwendung der Sprungregel empfohlen.

# ROSSIJA

## RUSSLAND • RUSSIA

## ÜBERSETZUNG RUSSISCHER NAMEN

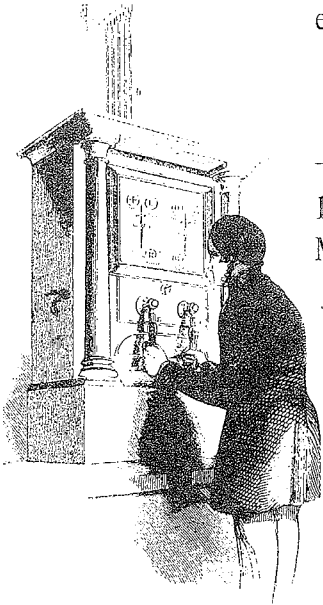
Alle Namen entsprechen den vor der Oktoberrevolution gebräuchlichen; die deutschen Schreibweisen sind jeweils in der rechten Spalte angegeben. Namen die nur eine begrenzte Zeit verwendet wurden, sind in Klammern gesetzt. Wir bedanken uns bei dieser Gelegenheit bei Frau Ludmilla Hufeland aus Hamburg ganz herzlich für die freundliche und sachkundige Hilfe bei dieser Übersetzung.

Länder		Orte	
Belorussija	Weißrußland	Ekaterinburg (31)	(Swerdlowsk)
Estonija	Estland	Ekaterinodar (64)	(Krasnodar)
Finljandija	Finnland	Kirov (23)	(Wjaktka)
Grusija	Georgien	Moskwa (51-53)	Moskau
Latvija	Lettland	Nischny-Nowgorod (43)	(Gorki)
Ukraina	Ukraine	Nischny-Tagil (26)	Nishne-Tagilsk
		Petrosawodsk (14)	(Kalininsk)
		Samara (45)	(Kujbyschew)
		St. Petrborg (11-12)	St. Petersburg
			(Leningrad)
		Turinsky (25)	(Serow)
		Werchne-Uralsk (33)	(Magnitogorsk)
		Zarizyu (62)	(Wolgograd;
			Stalingrad)
Gewässer			
Azowskoe More	Azowsches Meer		
Beloe More	Weißes Meer		
Finski Saliv	Finn. Meerbusen		
Kaspiskoe More	Kaspisches Meer		
Osero Ladoga	Ladogasee		
Osero Onega	Onegasee		
Severnaja Dvina	Nördliche Dwina		
Tschornoe More	Schwarzes Meer		

# KENTUCKY & TENNESSEE

## STARTBAHNHÖFE

- Bei 3 Spielern starten alle Gesellschaften in **Louisville**.
- Bei 4 Spielern starten 2 in **Louisville** und 2 in **Nashville**.
- Bei 5 oder 6 Spielern darf sich jeder eine **beliebige Stadt** aussuchen.



## SONDERFAHRTEN

- 1 Bei Memphis oder Cairo über den Mississippi; die Überbrückung kostet jeweils 4 Cr. zusätzlich.
- 2 Nach Cairo/Illinois, Paducah/Kentucky, Evansville/Indiana, Louisville/Kentucky oder Cincinnati/Ohio. Die Städte Paducah und Louisville bilden dabei einen Sonderfall: Hier muß zusätzlich mittels einer Brücke

der Ohio überquert werden, um den Nachbarstaat zu erreichen.

3 Nach Cincinnati/Ohio, Portsmouth/Ohio oder Kenova/West Virginia. Die Stadt Kenova bildet dabei einen Sonderfall: Hier muß zusätzlich mittels einer Brücke der Ohio überquert werden, um den Nachbarstaat Ohio zu erreichen.

4 Zu einem der fünf Anschlußbahnhöfe in Virginia bzw. West Virginia.

5 Zu einem der sieben Anschlußbahnhöfe in den Staaten North Carolina bzw. Georgia.

6 Zu einem der zehn Anschlußbahnhöfe in Mississippi oder Alabama.

## HINWEISE

**Wichtig!** Auf der Kentucky & Tennessee-Karte darf beliebig durch das Ausland gebaut werden.

Die Überbrückung des Ohio kostet je nach Flußbreite entweder 2 oder 4 Credite zusätzlich.

## SONDERFAHRTEN

Auf der Irland-Karte werden keine Sonderfahrten veranstaltet!

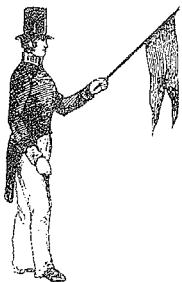
## HINWEISE

Die 3 Bahnhöfe der Fährhäfen **Larne**, **Dun Laoghaire** und **Rosslare** haben alle die gleiche Kennzahl "11". Wird diese Kennzahl als Start oder Ziel einer Fahrt erwürfelt, so darf sich jeder Eisenbahnpräsident unabhängig voneinander aussuchen, welchen dieser drei Bahnhöfe er anfährt.

# IRELAND IRLAND

## STARTBAHNHÖFE

Die Startbahnhöfe auf der Irland-Karte sind unabhängig von der Teilnehmerzahl **Belfast** oder **Dublin**. Jeder kann in einer dieser beiden Städte mit dem Bau beginnen.



### III. TEIL

## DIE ZUSATZREGELN

Folgende Regeln können zusätzlich (Sprungregel) bzw. alternativ (anderes Prämiensystem) gewählt werden. Der Gebrauch einer Zusatzregel muß natürlich vor Spielbeginn gemeinsam vereinbart werden.

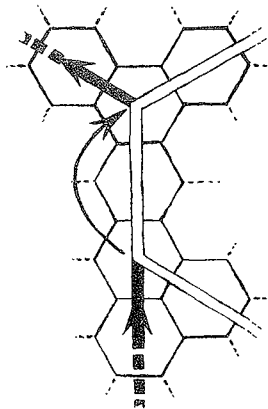
#### 1 DIE SPRUNGREGEL

Diese Zusatzregel sollte für sehr bergige Landkarten benutzt werden; z.B. wenn auf der Rußland-Karte sechs oder auf der Bayern-Karte mehr als vier Eisenbahngesellschaften aktiv sind.

Die Sprungregel gestattet es, daß man sein eigenes Netz mit Unterbrechungen ausbauen darf. Und zwar darf man entlang fremder Bahnlinien beim Streckenbau "Sprünge" von bis zu 3 Hexfeldern zwischen zwei eigenen Anschlüssen machen (vergleiche Abb. 6). Dabei schließt man seine Strecke an ein fremdes Netz an und darf diese dann bis zu 3 Felder entlang der Fremdstrecke unterbrechen, bevor man sie dort fortsetzt. Beide Anschlüsse müssen natürlich bezahlt werden.

Jeder Spieler darf pro Spiel nur ein oder zwei solcher Sprünge im Streckennetz desselben Spielers machen. Demnach kann z.B. in einem Spiel mit 4 Personen jeder bis zu 6 Sprünge (max. 2 pro Mitspieler) machen. Falls ein späterer Ausbau der eigenen Strecke die beiden getrennten Streckenabschnitte verbindet, steht diesem Spieler dafür ein weiterer Sprung zu.

#### SPRUNGREGEL



Schwarz schließt von unten kommend bei Weiß an. Nach einem Sprung von zwei Hexfeldern (entlang der weißen Linie) führt Schwarz über einen weiteren Anschluß seine Strecke fort.

Abb. 6

#### 2 EIN ANDERES PRÄMIENSYSTEM

Besonders beim Spiel mit Kindern kann es sinnvoll sein, daß alle Beteiligten einer Fahrt belohnt werden - nicht nur der Erste und Zweite. Bei diesem Prämiensystem werden daher unter allen Teilnehmern einer Fahrt 30 Credite gemäß untenstehender Tabelle verteilt.

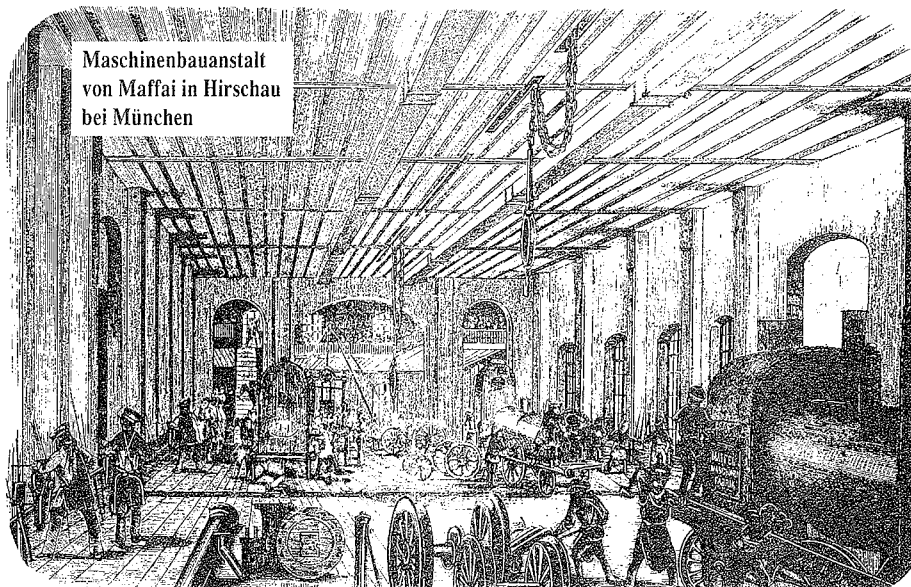
Ein Spieler darf nicht teilnehmen, wenn seine Fahrtstrecke mehr als doppelt so lang wie die kürzeste in dieser Fahrt benutzte Route ist.

Dieses Prämiensystem verlängert die Spieldauer um ca. 15 bis 30 Minuten.

Abb. 7

Plazierung:	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Zwei Spieler	20	10	-	-	-	-
Drei	16	9	5	-	-	-
Vier	13	8	5	4	-	-
Fünf	11	7	5	4	3	-
Sechs	10	6	5	4	3	2

Maschinenbauanstalt  
von Maffai in Hirschau  
bei München



3

### DAMPFROSS FÜR ZWEI SPIELER



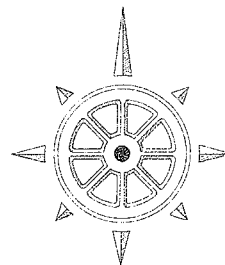
DAMPFROSS ist eigentlich kein Spiel für 2 Personen, aber mit einer der folgenden Methoden kann es trotzdem zu zweit gespielt werden:

a. Es gibt einen imaginären 3. Spieler. Nennen wir ihn einfach David. In der Bauphase bauen die Spieler Davids Streckennetz abwechselnd weiter aus. David zahlt alle anfallenden Gebühren aber jeweils nur an denjenigen, der ihn gerade nicht führt.

Nimmt in der Betriebsphase nur ein Spieler an einer Fahrt teil, so kann der andere Davids Eisenbahn-Spielstein übernehmen; auch hier werden Zahlungen für die Benutzung fremder Strecken nur an denjenigen geleistet, der David nicht führt. Dieses System funktioniert gut, aber bedauerlicherweise gewinnt David dabei recht häufig ...

b. Jeder Spieler unterhält zwei Eisenbahngesellschaften, jede mit ihrer eigenen Farbe. Beide Gesellschaften eines Spielers können gleichzeitig an einer Fahrt teilnehmen. Das kann besonders lohnend sein, wenn sie Fahrtrech-

te austauschen oder gemeinsam fahren. Bei dieser Methode gewinnt der Spieler mit der höchsten Creditsumme aus beiden Gesellschaften.

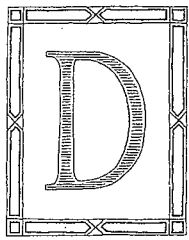
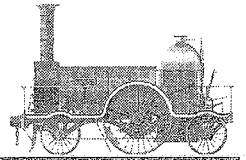


*Die folgenden 10 Seiten bilden den Anhang zu diesen Spielregeln.*

*Dort finden sich zunächst die Anmerkungen des Autors sowie seine Texte zur Eisenbahngeschichte in den Ländern, zu denen in dieser Ausgabe auch die Karten enthalten sind: Bayern, Irland, Rußland und schließlich Kentucky & Tennessee.*

*Danach stellt Matthias Stobbe die Geschichte von DAMPFROSS dar, und das letzte Wort gebührt dem Autor, der uns auf Seite 24 seine Autobiographie präsentiert.*

*Der Laurin Verlag ist stolz darauf, DAMPFROSS von David Watts als ersten Titel seiner Autoren-Edition präsentieren zu dürfen.*



Das Ziel jedes Spielers bei DAMPFROSS ist es, das bestmögliche Eisenbahnnetz aufzubauen. Die Karten in dieser Box wurden so ausgewählt, daß die Streckenbauer dazu vor unterschiedliche Aufgaben gestellt werden.

Am schnellsten und am einfachsten ist die Irland-Karte zu spielen: Neue Spieler sollten daher zuerst diese Karte versuchen. Alle Karten lassen sich gut mit vier Spielern spielen; Irland ist auch für drei Spieler geeignet, aber zu fünft wird es ein bißchen voll. Rußland ist gut für fünf Spieler geeignet, und Kentucky & Tennessee bietet bis zu sechs Spielern Raum. Wenn in Bayern mehr als vier Spieler unterwegs sind, sollte die "Sprungregel" benutzt werden.

Meine Karten sollen die Spieler dazu anregen, tatsächliche Bahnstrecken (nach-)zubauen. Die Siegchancen steigen, wenn man etwas über die Geographie und die Eisenbahn-Geschichte einer Gegend bzw. eines Landes weiß. Daher habe ich auf den folgenden sechs Seiten ein paar Punkte über die Geschichte der Eisenbahnen in den jeweiligen Ländern zusammengetragen.

Wie im wirklichen Leben muß man bei DAMPFROSS folgendes beachten:

**Hindernisse:** Flüsse und Berge erhöhen die Kosten beim Streckenbau und verlangsamen ihn somit.

**Verkehrsfluß:** Welche Gebiete und Städte müssen verbunden werden, um die bestmögliche Rendite zu erzielen?

**Konkurrenz:** Der Streckenbau wird immer durch das beeinflusst, was die anderen Spieler tun.

Es gibt keine Patentrezepte, um zu gewinnen, denn Spielen ist Kunst, und keine Wissenschaft!

Eine Taktik, die einmal funktioniert, kann sich in einem anderen Spiel daher als nutzlos erweisen, sogar auf der gleichen Landkarte. Was es aber gibt, sind ein paar allgemein gültige Richtlinien:

1. Vom Zentrum aus können die anderen Regionen der Karte schneller erreicht werden.

2. Anschlüsse sollten in einem Winkel angelegt werden, der der Hauptrichtung des Verkehrsflusses Rechnung trägt.

3. Eine lange, gerade Strecke durch das Zentrum mit vielen kurzen Abzweigungen bietet die besten Möglichkeiten für spätere Ausbaustrecken.

4. Ein Monopol in einem Gebiet macht sich immer bezahlt: Man sollte es erstreben und gleichzeitig dafür sorgen, daß dies keinem anderen gelingt!

5. Die 6 Credite für den Erst-Anschluß einer Stadt sind im Vergleich nur ein Taschengeld: "Großes" Geld wird bei den Fahrten in der Betriebsphase verdient. Die Stadtanschlüsse liefern nämlich nur etwa 200 Cr., die Fahrten dagegen pro Spiel etwa 600 Cr.

6. Man sollte schauen, wer der stärkste Rivale ist. Diesem sollte man so wenig wie möglich zahlen und seine Pläne wenn möglich stören (indem man z.B. in sein Gebiet baut).

7. Man sollte daran denken, daß die Karten so entworfen wurden, daß im Spiel die tatsächlich existierenden Strecken entstehen: Es empfiehlt sich also, die Anmerkungen zu den jeweiligen Karten zu lesen.

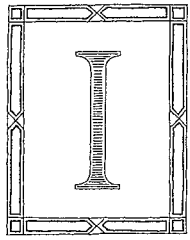
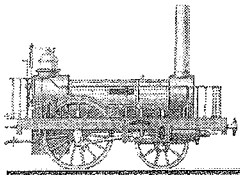
8. Bevor man die Strecken nach einem Spiel abwischt, sollte man sie genau studieren, um herauszufinden, warum manche Streckennetze profitabler waren als andere.

9. Wer häufig und zudem mit unterschiedlichen Teilnehmerzahlen spielt, verbessert seine Chancen.

Ich wünsche allen DAMPFROSS-Spielern viel Spaß und allzeit gute Fahrt!

*David Watts*



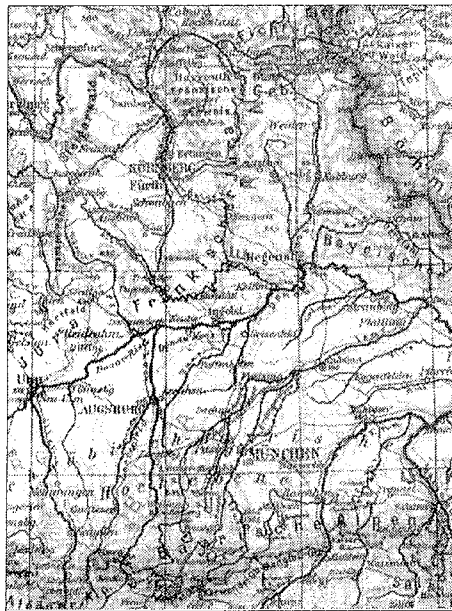


In der Geschichte der deutschen Eisenbahnen nimmt Bayern eine besondere Stellung ein, denn die erste Strecke Deutschlands wurde 1835 von Nürnberg nach Fürth gebaut. Bis 1861 hatte sich unter staatlicher Kontrolle ein einfaches Streckennetz entwickelt, das die meisten Regionen des Staates miteinander verband. Allerdings auf sehr langen und umständlichen Strecken, was man daran erkennen kann, daß die meisten der heutigen Hauptverbindungen früher nicht existierten.

Mit zunehmendem Handel und wachsendem Bedarf für Eisenbahnverbindungen wurden zwischen den Großstädten kürzere Hauptstrecken gebaut. Der Forderung vieler kleinerer Kommunen entsprechend entstanden Anschlußstrecken zu fast allen Städten und größeren Dörfern. Das führte zu einem sehr ausgedehnten Streckennetz, von dem 90% noch heute existieren.

Bayern ist das größte süddeutsche Bundesland. Entlang der Süd- und Ostgrenze erstrecken sich hohe Gebirge, aber der größte Teil des Landes besteht aus hügeligem Gelände, das nicht sehr hoch und außerhalb der Täler sogar eher

Obwohl die Karte auf den ersten Blick bergig aussieht, gibt es viele Wege drumherum, so daß es in den meisten Spielen nicht nötig ist, über Berge zu bauen. Eine gewisse Schwierigkeit besteht in der leichten Verschmälerung des Landes in der Mitte. Dies bedeutet, daß es oft zu einem Wettlauf zwischen allen Spielern kommt, um das zentrale Gebiet in der Region Nördlingen-Ingolstadt-Regensburg zu erreichen. Wer



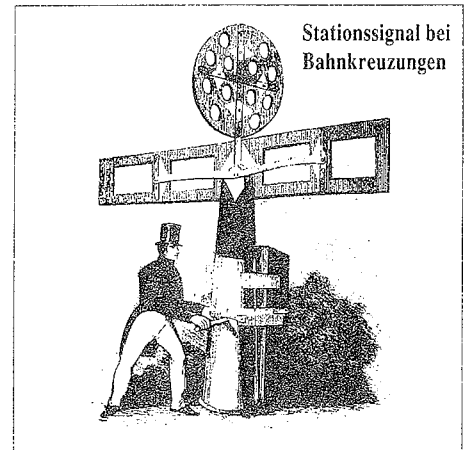
eine direkte Verbindung zwischen den Verkehrszentren Nürnberg und München besitzt, befindet sich in einer sehr starken Position! Realistisch kann man allerdings nicht erwarten, mehr als bestenfalls 60% der Karte zu erschließen.

Häufiger als auf den anderen Karten wird es in Bayern gemeinsame Fahrten von Spielern geben, die an den beiden Zentren begonnen haben. Man sollte sich daher überlegen, das Streckennetz bereits unter dieser Voraussetzung zu planen - es ist wenig sinnvoll, im Zentrum parallel zu den Strecken eines anderen Spielers zu bauen, wenn man mit diesem Spieler später zahlreiche gemeinsame Fahrten unternehmen wird!

Bei 5 oder 6 Spielern sollte auf der Bayern-Karte die "Sprungregel" (siehe

Seite 13) benutzt werden, um ein interessanteres Spiel zu ermöglichen.

Eine Schwierigkeit beim Design dieses Spielplans bestand darin, daß mehrere wichtige Städte (z.B. Ingolstadt,



Regensburg und Passau) auf beiden Seiten eines Flusses liegen und daß der Bahnhof gewöhnlich auf der - mit Verlaub gesagt - unwichtigeren Seite liegt! Wir haben uns daher entschlossen, die Stadt jeweils auf der Flußseite einzuzeichnen, auf der sich damals auch der Bahnhof befunden hat bzw. heute immer noch befindet.

Alles zusammengenommen ist die Bayern-Karte sicherlich schwieriger zu spielen als die anderen Karten in dieser Box, und erfahrene Spieler werden vermutlich mehr Spaß damit haben als Anfänger.

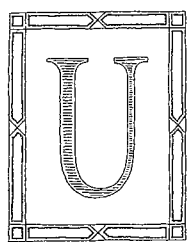
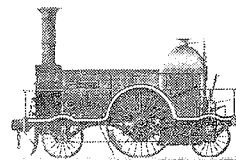


Der Bahnhof in München

flach ist. Von den beiden großen Zentren - Nürnberg und München - abgesehen, die auf unserer Karte auch die Startpunkte sind, ist Bayern mehr oder minder gleichmäßig bevölkert. Dementsprechend sind auch die Eisenbahnlinien über das ganze Land verteilt.

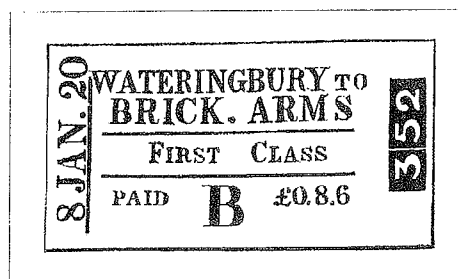






Um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte Irland mit 3 Millionen Menschen eine ziemlich große Bevölkerung. Die meisten von ihnen waren jedoch verarmte Bauern, die kaum eine Verwendung für die Eisenbahn hatten. Überdies nahm die Bevölkerung stetig ab - sie halbierte sich innerhalb von nur einhundert Jahren. Die Schwerindustrie entwickelte sich kaum, und es gab nur wenig Kohle und Eisen. Zudem gab es mit Ausnahme von Dublin und Belfast keine Großstädte.

Trotz alledem verfügte Irland über ein gutes Eisenbahnnetz. Mit Ausnahme einiger weniger Dörfer im Westen befand sich kein Ort weiter als 15 km von einem Bahnhof entfernt. Dies lag zum Teil an dem - für die viktorianische Zeit typischen - Optimismus: Auch wenn mit der Eisenbahn jetzt noch nicht viel zu verdienen war, würde sich das Geschäft schon entwickeln! Darüber hinaus unterstützten die Großgrundbesitzer die Entwicklung der Eisenbahn, um den Wert - und damit die Pacht - ihres Landes zu steigern. Und schließlich gaben nationale und regionale Regierungen Darlehen und zahlten Zuschüsse an die Eisenbahngesellschaften.



Wer Irland kennt, den wird es nicht wundern, daß die ersten drei Linien alle eine unterschiedliche Spurbreite hatten! Und als man sich endlich auf einen Standard geeinigt hatte, war diese Spurbreite - wie sollte es anders sein - anders als im übrigen Europa!

Irland ist ein eher flaches Land, und trotz seines sumpfigen Charakters ist es daher nicht sehr schwer, Schienen zu verlegen. Es gibt zwar viele bergige Gebiete, vor allem in Küstennähe, aber immer genug Wege zwischen den Bergen oder um sie herum, und so gibt es nur sehr wenige Tunnel.

Die größten Städte sind die wichtigsten Häfen: Dublin, Belfast, Cork, Waterford und Limerick. Und eben diese



Häfen waren naturgemäß auch Ausgangspunkte der meisten Bahnlinien. In den ärmeren Bergregionen konnte nicht einmal der größte Optimist auf eine "große" Eisenbahn hoffen. So wurden nicht weniger als 18 Schmalspurbahnen gebaut. Meist waren es kurze Verbindungsstrecken zwischen Kleinstädten und landwirtschaftlichen Zentren oder einer Marktstadt. Am "Markttag" gab es dann häufig so viel Verkehr wie sonst in der ganzen Woche zusammen.

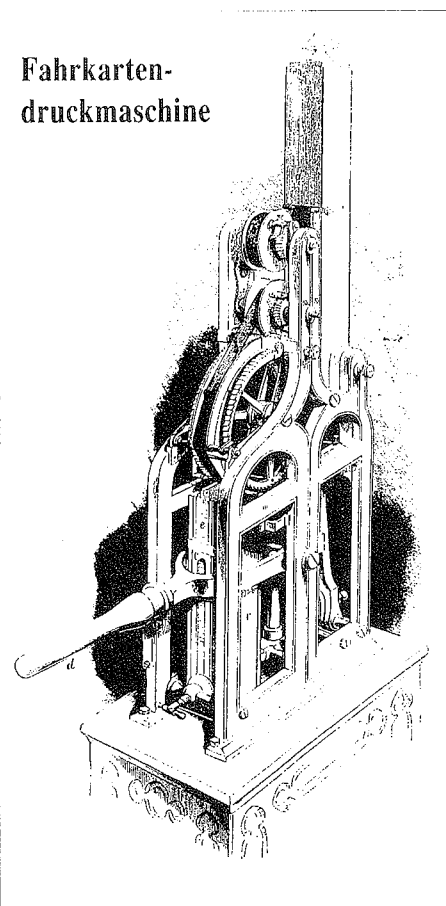
Vor diesem Hintergrund gab es daher nur sehr wenige große und wohlhabende Gesellschaften, die alle nach dem gleichem Muster arbeiteten, indem sie von Dublin, Belfast und anderen Häfen aus Linien ins Land hinein bauten. Diese Linien dehnten sich allmählich aus, entweder durch Neubau oder den Auf-

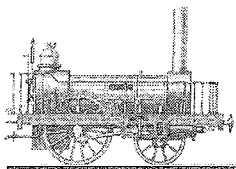
kauf schwächerer Gesellschaften, und versorgten ein zunehmend größeres Gebiet. Daneben gab es zahlreiche kleinere Gesellschaften, mit je ein oder zwei kurzen Linien, die in großen und kleinen Marktstädten auf die Hauptstrecken trafen.

Drei große Gesellschaften deckten etwa 90% von Irland ab. Die "Great Southern & Western" wurde 1844 gegründet, um die Hauptstrecke Dublin-Cork zu bauen. Entschlossen, ihr Monopol zu behalten, schluckte sie viele kleinere Gesellschaften, wie etwa die "Waterford & Limerick", die durch das Gebiet der GSW bis nach Sligo gebaut hatte.

Die "Midland Great Western" wurde 1845 ins Leben gerufen und begann mit dem Bau einer Strecke von Dublin nach Mullingar. Die übliche Entwicklung mit Bau und Aufkauf kleiner Gesellschaften führte sie mitten durch Irland bis an vier Orte der Westküste.

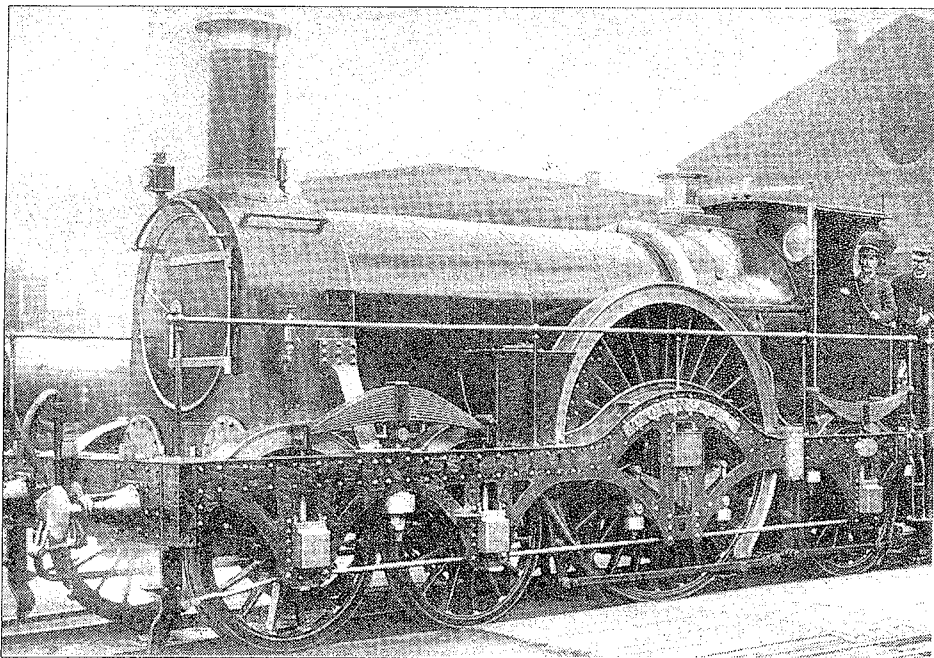
Fahrkarten-  
druckmaschine





Die "Great Northern" (eine ihrer ansehnlichen Lokomotiven - die Kestrel - ist auf der Seite 9 zu bewundern) wurde 1870 durch den Zusammenschluß dreier Gesellschaften gebildet, die gemeinschaftlich die Hauptstrecke Dublin-

anbieten konnte. Andere scheinbare Verbindungen, wie etwa die "Cloher Valley" und die "Cavan & Leitrim" waren lediglich Schmalspurbahnen, auf denen naturgemäß kein durchgehender Verkehr möglich war.



Drogheda-Portadown-Belfast bildeten. Sie dehnte sich genau wie die MGW und die GSW nach Westen aus und übernahm dabei den reichen Nordwesten: Dundalk-Enniskillen-Derry.

Die "Belfast & N. Counties" war bedeutend kleiner, aber ihre Hauptlinie verband die geschäftigen Städte zwischen Belfast und Strabane.

Zur "Dublin & SE" gehörte die sehr frühe, schon 1834 eröffnete Strecke von Dublin nach Dun Laoghaire und die Linie mit dem gewichtigen Namen "Waterford, Wexford, Wicklow & Dublin" sowie die noch weitaus gewichtiger - aber inhaltlich vollkommen korrekt - benannte Linie "Dublin, Rathmines, Rathgar, Roundtown, Rathfarnham & Rathcoole"!

Die "Sligo, Leitrim & North Counties" war die einzige Gesellschaft, die eine gut funktionierende Verbindung zwischen zwei größeren Bahnnetzen

Die überwiegende Zahl der kleineren Gesellschaften am Rand der Insel betrieben Schmalspurbahnen. Die meisten Strecken waren kurz, aber im ferneren Nordwesten verfügten sowohl die "Londonderry & Lough Swilly" als auch die "County Donegal Joint" über ein Streckennetz von mehr als 1.500 km. Die ungewöhnlichste Linie war die "Listowel-Ballybunion", eine 15 km lange Einschienen-Bahn (nach dem Lartigue-System) nahe Tralee, die 1924 stillgelegt wurde.

Die Teilung Irlands im Jahr 1922 führte zu einer Zusammenfassung aller Linien in der neuen (südlichen) Republik Irland, außer den Strecken über die Grenze, zur "Great Southern Railway".

Es war unvermeidlich, daß in den letzten 40 Jahren viele Strecken geschlossen wurden - weit mehr als die Hälfte des Streckennetzes wird heute nicht mehr genutzt, und alle Schmalspurbah-

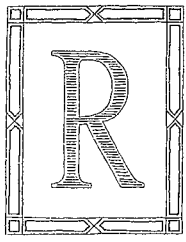
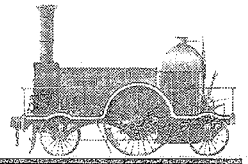
nen sind im Laufe der Jahre verschwunden. Alle grenzüberschreitenden Strecken mit Ausnahme der Hauptverbindung zwischen Dublin und Belfast existieren nicht mehr. Und diese wird häufig aufgrund von Bombenanschlägen der IRA geschlossen - obwohl mir nicht klar ist, wie die Unterbrechung der einzigen Bahnverbindung zwischen dem Norden und dem Süden der irischen Einheit helfen soll.

Im Spiel ist es sehr wahrscheinlich, daß weit mehr Linien gebaut werden, als Irland jemals gehabt hat!

Eine zweite oder sogar dritte Verbindung Dublin-Cork und auch mehr Nord-Süd-Verbindungen als in der Realität werden immer wieder vorkommen. Viele kurze Verbindungen - die fehlten, oder nicht fertiggestellt wurden, da sie profitbringenden Verkehr von den existierenden Linien abgezogen hätten - werden vielleicht gebaut, darunter die Strecken von Sligo nach Donegal, eine direkte Küstenverbindung von Cork nach Waterford, die Strecke von Wicklow nach Kilkenny und durch das Gebiet hinter Drogheda.

Insgesamt entsteht so vielleicht jenes Eisenbahnnetz, das Irland gehabt hätte, wenn es über eine größere Menge an Eisen und an Kohle verfügt hätte!





ußland ist der größte Staat der ehemaligen UdSSR. Die meisten seiner Bewohner leben in dem vergleichsweise kleinen europäischen Teil, der dennoch größer ist als die ganze EG zusammen!

An seiner Südgrenze befindet sich der Kaukasus, das höchste Gebirge Europas und auch im Jahr 1992 noch immer nicht von einer Eisenbahnstrecke durchquert. Die Strecken nach Georgien und Aserbeidschan verlaufen durch die Ebenen entlang des Schwarzen und des Kaspischen Meeres.

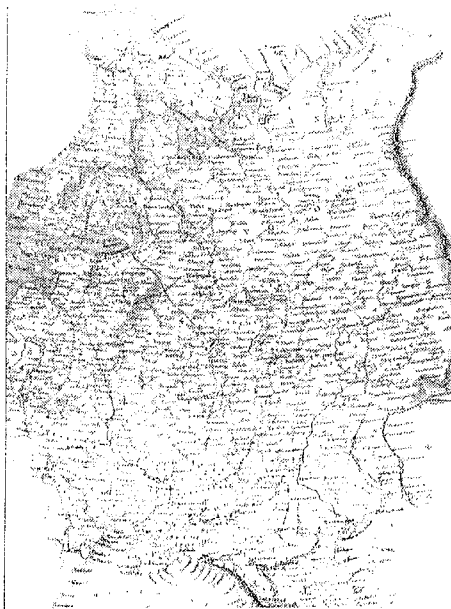
Im Osten liegt der Ural. Er sieht auf dem Atlas eindrucksvoll aus - eine lange gerade Linie mit Ebenen auf beiden Seiten. Tatsächlich stellt er aber kein nennenswertes Hindernis dar, da es viele relativ leichte Übergänge gibt.

Der Rest ist ein Teil der großen nord-europäischen Ebene - niedrig gelegen, häufig sumpfig und relativ flach. Es gibt zwei Streifen etwas hügeliger Landschaft: einen zwischen Moskau und der Westgrenze, der andere zwischen Moskau und dem Ural.

Obwohl sie mit Erhebungen um die 300 Meter über dem Meeresspiegel nicht sehr hoch sind, verursachen diese Hügel doch ein Abweichen der Eisenbahnstrecken von schnurgeraden Routen. Ein größeres Hindernis bilden die Seen und großen Flüsse. Entlang der Wolga und des Don gibt es viele Dämme, die künstliche Stauseen bilden,

welche in unserem Spiel mit der Eisenbahn nicht überquert werden können (in einigen wenigen Fällen gab es dort eine Eisenbahn vor den Stauseen!) und so helfen, die Streckenführung zu entscheiden.

Die Route der 1851 gebauten Strecke zwischen Moskau und St. Petersburg (Leningrad) wurde vom Zar festgelegt, der sein Lineal auf eine Landkarte legte und eine gerade Linie zog!



Viele frühe Strecken wurden von Privatgesellschaften im Staatsauftrag gebaut. 1913 gab es noch 13 private und 25 staatliche Linien. Nach 1917 kamen alle Strecken unter staatliche Kontrolle, und zudem wurden viele neue gebaut.

Die meisten Strecken wurden für den Frachtverkehr gebaut, und weil hierfür Geschwindigkeit nicht so wichtig war, verliefen die Strecken häufig nicht so direkt, wie sie könnten.

Die Bevölkerung außerhalb der Großstädte ist recht gleichmäßig verteilt, nur der Norden ist aufgrund der Kälte dünner besiedelt.

Der Ural ist eines der mineralienreichsten Gebiete der Welt. Die meisten Städte liegen auf der Ostseite (was das Spiel interessanter macht). Es ist fast unmöglich, ohne eine Strecke in den Ural zu gewinnen. Die Lücke nahe Sverdlovsk ist ein offensichtliches Ziel für jedermann.

In allen Teilen machen es die verstreuten Hügel und die Seen entlang der Flüsse nicht so einfach, die Strecke eines Rivalen zu kopieren, wie man zuerst annimmt.

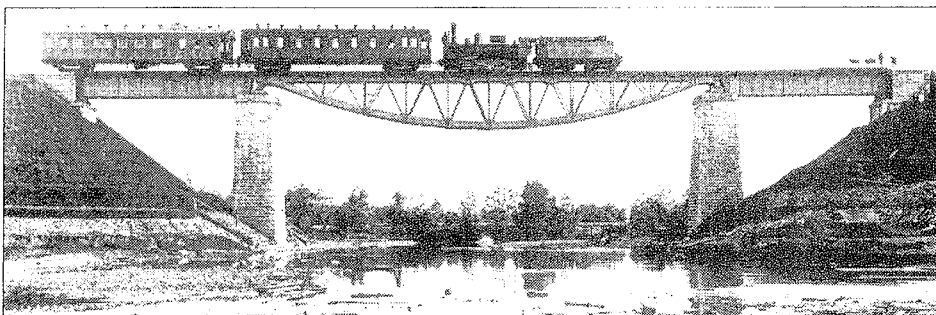
Man beachte die doppelten Sonderfahrten in die Ukraine. Wegen des guten Bodens und der riesigen Kohle- und Eisenvorkommen gibt es regen Verkehr zwischen der Ukraine und Rußland.

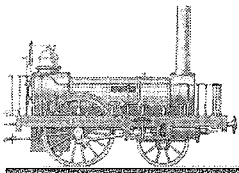
Durch Streckenverbindungen zu den isolierten nördlichen Häfen von Murmansk und Archangelsk sowie dem nordöstlichen Kohlefeld kann man gute Profite machen. Ob sich zwei Strecken zu diesen weit voneinander getrennten Orten lohnen, ist fraglich.

Wenn die anderen Spieler es zulassen, sollte man versuchen, ein Schienendreieck Moskau-Ufa-Zarizyu (Wolgograd/Stalingrad) zu bauen, mit kurzen Stichstrecken zu anderen Orten.

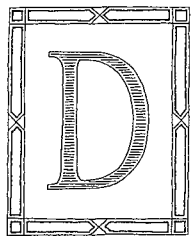
Die Karte ist für 3-5 Spieler gut geeignet; wenn 6 spielen wollen, kann der einzelne nicht einmal die Hälfte der Karte abdecken, wenn man nicht die "Sprungregel" einsetzt. Obwohl die Karte von Nord nach Süd ausgedehnter ist als von Ost nach West, gibt es mehr West-Ost-Fahrten, besonders zwischen dem Ural und dem Gebiet um Moskau.

Insgesamt ist diese Karte schwerer zu spielen, als es zunächst aussehen mag.





## KENTUCKY & TENNESSEE



Diese beiden Binnenstaaten der USA werden im Westen durch den Mississippi und im Norden durch den Ohio begrenzt. Im Süden trennt sie eine schnurgerade Grenze von den Nachbarn Mississippi, Alabama und Georgia. Im Osten bilden die Appalachen eine beachtliche Barriere; obwohl sie sich "nur" auf etwa 2.000 Meter erheben, verlaufen sie in parallelen Bergzügen in Richtung SW-NO. Ein großes Tal, das von Chattanooga nach Bristol reicht, macht es zwar einfach, in dieser Richtung zu bauen, aber Linien von Westen nach Osten und besonders von Norden nach Süden werden Tunnel durch die Berge bauen müssen.

Im Westen und Norden gibt es Ebenen, die sanft zum Ohio und Mississippi abfallen. Hier sind die Haupthindernisse die Nebenflüsse, besonders der Tennessee und der Cumberland in der Nähe von Paducah, wo sie parallel verlaufen.

Im Zentrum erstreckt sich ein weites Plateau: Zahlreiche Täler bieten viele mögliche Routen, aber das Gebiet ist recht dünn besiedelt, so daß es für eine Bahnlinie uninteressant ist - abgesehen davon, daß es durchquert werden muß! Genau in der Mitte der Karte beim Cumberland-Tal befindet sich daher eines der beiden größten Gebiete der USA östlich des Mississippi, in dem es keine Eisenbahnlinien gibt.

Abgesehen von diesem nahezu leeren Zentrum verteilt sich die Bevölkerung ziemlich gleichmäßig. Die größeren Städte begannen meist als Flußhäfen, und die ersten Eisenbahnen gingen naturgemäß von diesen Häfen aus, was aber wiederum zu einem schnelleren

Wachstum führte als bei anderen Städten. Durch das Zusammentreffen mehrerer Bahnlinien wurden diese Städte zu wichtigen Knotenpunkten, an denen sich verschiedene Linien trafen, um ihre Ladungen auszutauschen. Neben dem Nahverkehr der großen Städte spielt der Durchgangsverkehr eine große Rolle: Züge aus den Binnenstaaten des Nordens und Westens treffen auf Züge aus den Häfen am Golf von Mexi-



ko im Süden und am Atlantik im Osten, außerhalb der Grenzen dieser Karte.

Einen bedeutenden Anteil des Eisenbahnverkehrs, der aus Kentucky selber stammt, hat seinen Ursprung in den Kohlefeldern im Osten Kentuckys um die Städte Middlesboro, Hazard und Pikeville herum. Dies ist eines der größten Kohlefelder der Erde, und hier wird heutzutage mehr gefördert als in den berühmten Kohlestaaten Pennsylvania und West Virginia. Die Bahnstrecken im Osten Kentuckys haben dementsprechend viele kurze Nebenstrecken, die in die Minentäler reichen.

Die führende Bahngesellschaft in diesem Gebiet war die "Louisville & Nashville". Als die "Old Reliable" [= die alte Zuverlässige] bekannt, war sie eine der wenigen amerikanischen Bahngesellschaften, die 100 Jahre ohne eine Namensänderung oder einen Konkurs überlebten. Entschlossen, die führende Linie des Gebietes zu bleiben, baute sie ihr Netz aus und kaufte Konkurrenzgesellschaften, um fast ganz Kentucky und den größten Teil von Tennessee zu

erfassen, sowie auch große Teile anderer Bundesstaaten.

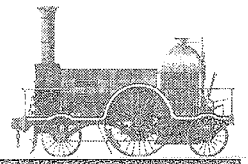
Die "Nashville-Chattanooga-St. Louis"-Gesellschaft erreicht wie viele amerikanische Bahngesellschaften nicht alle Städte in ihrem Namen! Ihre Hauptlinie geht von Chattanooga über Nashville nach Memphis. Die Paducah-Strecke bildet eine Verbindung zu anderen Bahnlinien, die in der Tat nach St. Louis führen. Schon lange wußte die "L&N", wie gut die "N,C&STL" in ihr Streckennetz passen würde, und kaufte langsam eine Aktienmehrheit. Der endgültige Zusammenschluß kam in den 50er Jahren.

Die "Southern Railway" hat als Teil ihres riesigen Streckennetzes in fast den gesamten USA in diesem Gebiet wichtige Strecken. Besonders wichtig sind die Linien von Chattanooga nach Cincinnati, die stolze 27 Tunnel hat, und nach Memphis, wo sie Verbindung mit vielen anderen Eisenbahnen haben.

Die Strecke der "Tennessee Central" verläuft ihrem Namen entsprechend von West nach Ost durch den Staat und bildet eine Verbindung zwischen der "Southern" und der "Illinois Central".

Die "Illinois Central" reicht nach Süden durch das westliche Kentucky und Tennessee bis an den Golf von Mexiko. Sie kam in Konflikt mit der "Gulf, Mobile and Ohio", die sich in entgegengesetzter Richtung durch das gleiche Gebiet ausbreitete. Beide Gesellschaften schlossen sich erst in den 60er Jahren zur "Illinois Central Gulf" zusammen.

Die "Chesapeake & Ohio", eine wichtige Kohletransportlinie, reicht durch den Nordosten Kentuckys auf ihrem Weg nach Chicago und hat wichtige Abzweigungen zu den Kohlefeldern und nach Lexington.



Die "Norfolk & Western", eine andere wichtige Kohletransportlinie, dehnt sich auch weiter ins Land aus, liegt aber meist außerhalb von Kentucky, bis auf kurze Minen-Stichstrecken, die den Big Sandy River überqueren, die Nordostgrenze des Staates.

Die "Clinchfield", seit 1926 zur Hälfte im Besitz der "L&N", ist eine zwar kurze, aber vielbefahrene Linie, die auf ihrer schwierigen Strecke durch das Gebirge 55 Tunnel brauchte!

So wie bereits beschrieben, existierten diese Gesellschaften seit etwa 1890 bis in die 50er Jahre. Seitdem sind die meisten der etwa 100 unabhängigen Eisenbahngesellschaften der USA zu 6 großen Gruppen verschmolzen, die zusammen über 90% des heutigen Streckennetzes kontrollieren. Es verkehren ausschließlich Frachtzüge - es gibt nahezu keine Personenzüge, außer den wenigen, die mit Subventionen der nationalen ("Amtrak") oder lokaler Regierungen betrieben werden. Die "Norfolk & Western" schluckte mehrere andere Bahnsysteme in den 60er Jahren, bildete eine große Gruppe und verschmolz dann 1981 mit der Southern zur "NWS Corporation".

Auf die gleiche Weise verschmolzen die sogenannten "Familien-Linien" (L&N, NC & ST.L, Clinchfield und an-

dere) mit dem sogenannten "Chessie-System" (C&O, Baltimore & Ohio, usw.) zur "CSX". Ein interessantes Ergebnis war die "Deanne Connection" zwischen Pikeville und Hazard. Ein Kilometer Neubaustrecke hat die Fahrstrecke der Kohlezüge nach Georgia und North Carolina um 300 km verkürzt!

Heute ist die "Illinois Central Gulf" die einzige andere Bahngesellschaft in dieser Gegend, und es ist allgemein bekannt, daß sie darauf hofft, von einer größeren Gruppe übernommen zu werden.

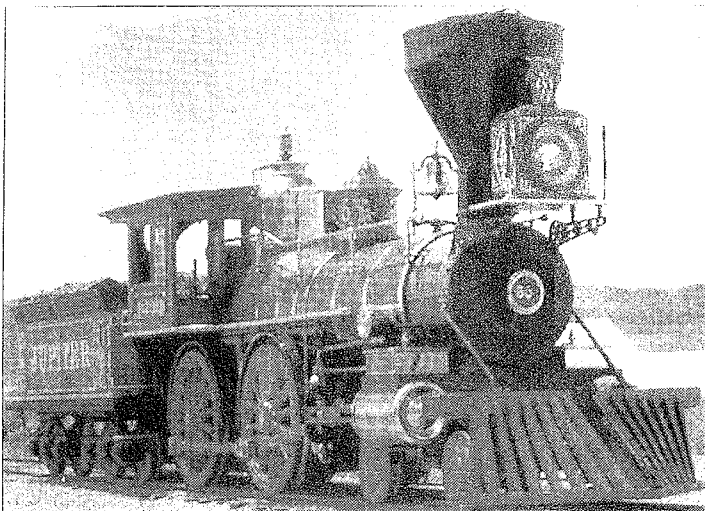
Auf dieser DAMPFROSS-Karte ist es ziemlich einfach, aus dem Cincinnati-Lexington-Louisville-Gebiet südwestlich nach Memphis zu bauen; etwas schwieriger auf den drei sinnvollen Routen südlich nach Chattanooga; aber die West-Ost-Strecken sind begrenzter. Man sollte daran denken, daß sowohl Chattanooga als auch Memphis nicht nur "Doppelstädte" sind, sondern auch Verbindungen zu anderen Bundesstaaten bilden, genau wie Louisville und Cincinnati.

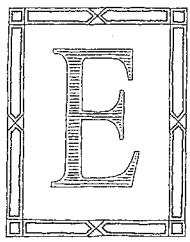
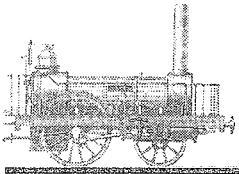
Das Spielplandesign soll verhindern, daß die Spieler durch das "tote" Gebiet zwischen Nashville und Somerset im Zentrum bauen. Man darf nicht über den Mississippi bauen - und dies ist auch nicht nötig; aber eine Strecke von Evansville durch South Indiana nach Louisville und Cincinnati kann für einen in Nashville startenden Spieler sinnvoll sein, dem der normale Weg nach Louisville-Lexington versperrt ist.



Tennessee & Kentucky ist keinesfalls eine einfach zu spielende Karte, und es gibt häufig sehr knappe Siege.

Die Kentucky & Tennessee-Karte bietet bis zu 6 Spielern Raum, aber dann muß man eine große Anzahl gemeinsamer Fahrten mit den Mitspielern einplanen, die von einer anderen Stadt aus gestartet sind.





inen DAMPFROSS-Fan der ersten Stunde, Spiele-Kritiker und Freund von David Watts in einer Person zu finden, der zudem auch noch Interesse hat, einen Artikel über die Geschichte dieses Spiels zu schreiben heißt, einfach (?), Matthias Stobbe zu fragen.

### DAS UNGELIEBTE UNTERRICHTSMITTEL: DIE ANFÄNGE EINES MODERNEN KLASSIKERS

Kaum ein zeitgenössisches Spiel hat eine derart bewegte Geschichte wie DAMPFROSS. Bereits im Jahr 1948 brachte sein Autor, der Waliser David Gwyn Watts, erste Gedanken zu Papier. Eine von einem Hexraster überzogene Landschaft war allerdings alles, was in Andeutungen an das heutige Spiel erinnert. Bis zur Mitte der 60er Jahre tat sich dann nichts mehr.

Erst der von David Watts eingeschlagene Beruf des Geographielehrers gab den entscheidenden Anstoß, die Idee aus der Jugendzeit wiederzubeleben. Auf spielerische Weise sollte den Schülern die Beziehung zwischen Landschaft, Besiedlung und Verkehrswegen nahegebracht werden. Aus diesem Grund wurden die Spielpläne stets nach der Realität entwickelt.

David Watts trug zuerst die bestehenden und ehemaligen Bahnlinien auf einem Rasterpapier ein. Erst danach wählte er die genaue Position von Städten und Geländehindernissen - Berge und Flüsse - so aus, daß sich beim Spielen möglichst häufig wirklichkeitsgetreue Streckenverläufe ergaben. Aber so gut der Gedanke schien, in der Schu-

le setzte sich DAMPFROSS nicht durch und war bei den Schülern nicht besonders populär.

Lehrerkollegen und anderen Erwachsenen machte die "Verkehrsgeographische Simulation" jedoch sehr viel mehr Spaß als den Schülern.

Seit etwa 1969 war DAMPFROSS unter dem Namen "Railway Rivals" daher im Direktvertrieb erhältlich, und langsam aber sicher erfreuten sich die in Eigenproduktion erstellten Exemplare zunehmender Verbreitung. An Äußerlichkeiten lag es allerdings nicht: Das Spiel bestand nur aus den photokopierten Regeln und einigen A4-Blättern, die mit einem numerierten Hexraster überzogen waren. Ein weiteres Blatt gab an, auf welchen Feldern die Berge und Städte einzuzichnen waren und wo sich die Flüsse befanden. Je nach künstlerischem Anspruch des Käufers eines solchen "Do-it-yourself-Kits" verging einige Zeit, bis ein spielfertiger Plan entstanden war. Klarsichtfolie und Filzstifte sorgten für mehrfache Verwendbarkeit.

Ein Nebeneffekt der (zum Selberzeichnen unverzichtbaren) Feldnumierungen war, daß DAMPFROSS auch per Post spielbar war. Man brauchte nur einen Spielleiter, an den die Teilnehmer ihre Baubefehle einzusenden hatten, und ein Mitteilungsblatt, das regelmäßig die Ergebnisse und die Vorgaben für die neue Runde veröffentlichte. Die erste postalische Partie startete im März 1976 und dauerte zehn Monate; für die Historiker sei angemerkt, daß ein gewisser T. Ball gewann.

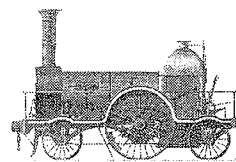
Um den Verkauf seines Spielles zu fördern, startete David Watts im September 1977 seine eigene Postspielzeitung, die bis zum heutigen Tage ein unerschöpflicher Quell neuer Regelvarianten und Spielplanprototypen ist.

Von der "Isle of Man" als kleinster bis "China" als größter Karte sind bis dato ca. 40 Länder und Regionen als DAMPFROSS-Karten angeboten worden. Die wohl bekanntesten Kuriosa sind die Fidschi-Inseln und - wohlge-merkt weder offiziell noch lizenziert - die wohl bekannteste aller Fantasy-Welten: J.R.R. Tolkien's "Mittelerde".

### ERST KEINE BERGE ... ... UND DANN ZUVIELE: DAMPFROSS IN DEUTSCHLAND

Auf Umwegen gelangte DAMPFROSS schließlich nach Deutschland: Der Schweizer Journalist Walter Luc Haas kann für sich beanspruchen, "Railway Rivals" zu "Dampfross" gemacht zu haben. Durch sein Engagement im Postspielbereich hatte er es kennen und derart schätzen gelernt, daß er ihm 1976 eine kurze Besprechung in der ersten Ausgabe seiner eigenen Zeitschrift "Joker" widmete. Darüber hinaus gelang es ihm auch, das Spiel in der "Bütehörn"-Spielereihe des Buchholz Verlages aus Sarstedt unterzubringen. Zwar wählte man dort eine ansehnliche Verpackung im Buchkassettenformat, aber das Material stellte einen deutlichen Rückschritt dar. Mit je sechs Plänen aus nicht überzogenem Papier pro Region (Deutschland, England und die Ostküste der USA) und normalen Buntstiften waren insgesamt nur 18 Partien möglich. Erst die dritte Auflage behob dieses Manko und enthielt mit Folie überzogene Pläne und Faserschreiber.

Ein weitaus größeres Problem der Bütehörn-Ausgabe sorgte für einen sauberen Fehlstart: Bei der ersten Auflage wurden auf der Deutschlandkarte schlichtweg die Berge vergessen. Wenn der Streckenbau dadurch auch entschei-



dend vereinfacht wurde, gewannen die Spieler doch einen eher langweiligen Eindruck vom Eisenbahnbau in Deutschland.

Ungeachtet dessen stellte sich der Erfolg mit einem Platz auf der Bestenliste zum Spiel des Jahres 1980 ein. Für David Watts bedeutete die Auszeichnung außer der Ehre leider nicht viel. Brachte doch die Lizenz keinen Heller ein, denn bevor die ersten Tantiemen überwiesen werden konnten, mußte sich der Buchholz Verlag vom Markt zurückziehen.

DAMPFROSS verschwand - doch nicht für lange. Denn 1984 nahm sich die Firma Schmidt Spiel + Freizeit der Sache an. Man erwarb die Lizenz, hatte aber keinen engen Kontakt zum Autor und machte die Pläne - der Einfachheit halber - kurzerhand selber. Das Konzept: Landkarte genommen, Raster drüber - fertig ist der DAMPFROSS-Plan, ging aber leider nicht auf. Als die ersten Exemplare ausgeliefert werden sollten, erhob sich in Kennerkreisen und der "Fachpresse" heftige Kritik über diese Version: Besonders kritisiert wurde die Karte "USA-Weststaaten", auf der sich die Rocky Mountains in sechs Felder Breite lückenlos von Nord nach Süd erstreckten - ein wahrhaft unüberwindbares Hindernis, das selbst die Experten der Union Pacific zum Aufgeben gezwungen hätte.

Der Fehler wurde jedoch - diesmal unter Mitwirkung des Autors - schnell genug behoben, um dem Spiel seine bislang größte Auszeichnung zu beschern, die Wahl zum "Spiel des Jahres 1984". Ohne Zweifel war das Spiel ein würdiger Preisträger. David Watts ermöglichte diese Wendung des Schicksals - allein in Deutschland wurden über 400.000 Exemplare von der Schmidt-Ausgabe verkauft - den vorzeitigen Ruhestand. Er kann sich nun ganz seinen

beiden Leidenschaften widmen: seiner Frau Anne und der Entwicklung neuer Spielideen.

Doch mit der Auszeichnung als "Spiel des Jahres 1984" endet die Geschichte von DAMPFROSS noch lange nicht:

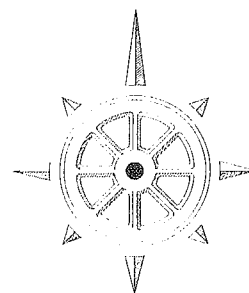
Die Firma Schmidt veröffentlichte das Spiel auch bei Tochterfirmen in Frankreich und Holland, und - endlich - fand David Watts nun auch in England einen Verlag, der sein "Railway Rivals" 1985 in einer sehr ansehnlichen Ausgabe auf den Markt brachte. Daß dieser Verlag Games Workshop war, wo man die Gelegenheit, das Spiel zu verlegen, früher mehrfach ausgeschlagen hatte, verwundert heutzutage. Im Jahr 1985 paßte es jedoch recht gut in das GW-Programm mit zeitgemäßen Gesellschaftsspielen namhafter Autoren.

In neuerer Zeit gesellte sich eine schwedische Ausgabe hinzu, die der Lektor (und Spiele-Autor) Dan Glimne beim Verlag Alga unter dem Titel "Rail" herausbrachte, und selbst in der damaligen CSSR war DAMPFROSS jahrelang erhältlich. Doch Lizenzen und Belegexemplare dieser Ausgabe hat der Autor nie gesehen. Zu seinem Leidwesen erschien es zudem in einer schaunderhaften Aufmachung als Wandkalender mit einer Gesamtkarte der USA, die zum Ausgleich dafür, daß dies nur ein einzelnes Kartenmotiv ist, immerhin zwanzigmal enthalten war.

Mit der neuen Ausgabe in der Autoren-Edition bei Laurin hat David Watts zum ersten Mal Gelegenheit, bei der Gestaltung, Kartenauswahl und Präsentation mitzuarbeiten, und - zur Freude seiner zahlreichen Anhänger - hat er wieder neuen Schwung bekommen. Der Beweis sind etwa zehn neue Karten, die seit 1991 entstanden sind, und die im Laurin Verlag im Laufe der nächsten

Jahre erscheinen sollen. Gedacht ist dabei an jeweils einen doppelseitigen bedruckten Spielplan mit zwei Landkarten und zudem einem Bonus: Ob dieser Bonus nun Zusatz- bzw. Ergänzungsregeln (wie z.B. die "Frachtroß"-Regel von Derek Carver) oder gar weiteres Zubehör sein wird, soll vorerst eine Überraschung bleiben.

Man darf wohl annehmen, daß es positive Überraschungen werden.



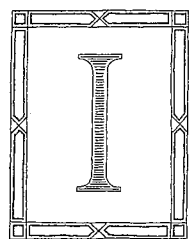
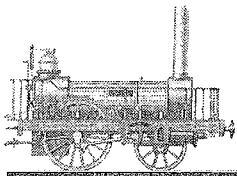
#### Weitere Spiele von David Watts:

- **Bus Boss** (£ 8.50) Auf vorgegebenen Busstrecken gilt es, die profitabelsten Linien einzurichten.
- **Send!** (£ 8.75) Wirtschaftsspiel über Vertriebsnetze inkl. Depots in England
- **Slick!** (£ 11) Bis zu sieben Ölraffinerien müssen ganz Großbritannien beliefern.
- **Manchester & Thataway** (£ 10) 2 exzellente abstrakte Taktikspiele für 2 Spieler
- **Chafts & Overdraft** (£ 10) Noch 2 exzellente abstrakte Taktikspiele für 2 Spieler

*Alle genannten Titel sind - natürlich in englischer Sprache - direkt beim Autor erhältlich. Der Preis versteht sich **inklusive** der Versandkosten. (Bitte rechnen Sie 25% zum Gesamtpreis hinzu, wenn Sie die Spiele per Luftpost bekommen möchten). Die Bezahlung erfolgt entweder per Eurocheck oder als Postanweisung (jeweils in £ Sterling).*

Rostherne Games,  
102 Priory Road, Milford Haven,  
Dyfed SA73 2ED, Wales

*Einen Katalog aller Spiele von David Watts erhalten Sie gegen Einsendung eines adressierten Rückumschlags und eines internationalen Antwortscheins, den Sie bei jedem Postamt bekommen.*



Ich wurde am 3. September 1932 in Purfleet in Essex geboren. Meine Jugend verbrachte ich in Süd-Wales. Am 30. Juli 1958 heiratete ich Anne, die ich während meines Studiums in Aberystwyth kennengelernt hatte und die heute aktiv in unserer gemeinsamen Firma "Rostherne Games" mitarbeitet. Der Name Rostherne stammt von dem Haus, in dem wir seit 1977 leben. Die Vorbesitzer hatten es nach einem kleinen Dorf in Cheshire benannt.

Wir haben zwei Söhne, eine Tochter und drei Enkelkinder. Von 1957 bis 1983 war ich Lehrer für Geographie an einer Grundschule in Milford Haven. Als mir 1983 eine frühzeitige Pensionierung angeboten wurde, habe ich angenommen, um mich ganz den Spielen zu widmen.

So lange ich zurückdenken kann, interessiere ich mich für Eisenbahnen, Landkarten und Brettspiele, und so ist es vielleicht nicht überraschend, daß mein erfolgreichstes Spiel DAMPFROSS alle drei Hobbies vereint.

Noch während meiner Schulzeit fiel mir auf, daß es zwischen zwei Städten häufig zwei Eisenbahnlinien gab. Ich lernte, daß diese von verschiedenen Eisenbahngesellschaften gebaut worden waren, und fragte mich daraufhin, was wohl passieren würde, wenn jemand noch eine dritte Linie bauen würde. Kurze Zeit später fand sich auf vielen Landkarten in unserer Schule eine dünne Bleistiftlinie zwischen zwei Städten.

In meinem eigenen Unterricht und besonders bei den Hausaufgaben, habe ich häufig Spiele eingesetzt, um Interesse für ein Thema zu wecken. Die meisten Spiele hatten, wie man es erwarten sollte, etwas mit Landkarten zu tun.

Seit den frühen Sechziger Jahren versuchte ich, englische Spielefirmen für meine Ideen zu begeistern, aber ich hatte nie Erfolg damit.

Schließlich begann ich 1973, meine Spiele selber zu verkaufen. Meine ersten Kunden waren Schulen, die meine Spiele als Hilfsmittel im Geschichts- und Geographie-Unterricht einsetzen konnten. Heute ist der Anteil der Verkäufe an Schulen auf bedauerlicher Weise 1% gesunken.

Zunächst verkaufte ich (umgerechnet für etwa DM 1,-) preisgünstige Sets Hexpapier zusammen mit einem Blatt, auf dem nachzulesen war, wie und wo man - wohlgemerkt mit eigenen Stiften - Berge und Flüsse einzeichnen mußte, bevor man spielen konnte. 1977 haben wir dann die ersten mit Folie überzogenen Pläne veröffentlicht, und 1980 die ersten farbigen.

Walter Luc Haas (wer erinnert sich noch an ihn?) habe ich es zu verdanken, daß die damals neu gegründete Firma "Bütehörn" DAMPFROSS 1977 in ihr Programm aufnahm. Unglücklicherweise verschwand die Firma nach ein paar Jahren und blieb mir eine hohe Summe an Lizenzgebühren schuldig.

Danach nahm sich die Firma Schmidt dem Spiel an. Man entwarf dort aber eigene Karten, die unspielbar waren. Zum Glück kannten damals schon viele Leute DAMPFROSS, und wiesen Schmidt darauf hin, woraufhin ich aufgefordert wurde, neue Karten zu zeichnen. Die überarbeitete Version des Spiels wurde 1984 zum "Spiel des Jahres" gewählt. Britische Firmen zeigten aber noch immer kein Interesse an DAMPFROSS, und als die Firma Games Workshop das Spiel schließlich doch veröffentlichte, paßte es nicht mehr in das übrige Programm und verkaufte sich dementsprechend schlecht.

Ich entwerfe immer noch Spiele; die meisten davon haben etwas mit Landkarten zu tun, aber es sind auch abstrakte Spiele darunter. Außer DAMPFROSS habe ich nur mein Spiel "Pirateninsel" an einen anderen Verlag als Rostherne Games verkauft (Schmidt), alle meine anderen Spiele verkaufe ich per Versand weltweit direkt an Spieler. Seitdem ich angefangen habe, Spiele zu verkaufen, habe ich 2/3 meiner gesamten Einkünfte aus Deutschland bezogen, und ich glaube nicht, daß sich das in den nächsten Jahren ändern wird.

Ich entwerfe regelmäßig neue Karten für DAMPFROSS: Bis zum Jahresende 1992 sind so etwa siebzig verschiedene Karten entstanden. Nach wie vor versuche ich, der Realität gerecht zu werden. Das bedeutet, ich zeichne zunächst mal die existierenden Strecken ein und platziere dann die Berge und Flüsse (soweit möglich) so, daß im Spiel die tatsächlich existierenden Strecken entstehen müssen.

Es macht mir noch immer sehr viel Spaß, neue Karten zu entwerfen, und ich hoffe, daß es noch viele Jahre so bleibt.

*Milford Haven im August 1992,  
gez. David Watts*

