

zeit und damit ihre Einflußnahme auf den Ablauf des Zusammenspiels der Betriebsabschnitte ein.

Für die weitere Bearbeitung wird eine konstante Kippzeit des "ungestörten Betriebes" für die jeweils einzusetzenden Zugmaschinen unter Zugrundelegung einer in der Praxis üblichen Kippenbesetzung bestimmt. Die spezifischen Kippzeiten $t_{k,sp}$ [min/Mann und Wagen] werden nach Härtig - Ciesielski [4] mit 1 min/M. u. W. für Luftkipper und 2,5 min/M. u. W. für Handkipper angesetzt (nach Festlegungen in der "Kapazitätsrichtlinie" 0,8 bzw. 2,0 min/M. u. W.).

6. Das Zusammenspiel der abhängigen Betriebsabschnitte

Nachdem in den vorstehenden Abschnitten die Veränderlichkeit der ins Fahrspiel eingehenden Größen mehr oder weniger isoliert behandelt wurde, soll in den folgenden Kapiteln näher auf Einzelheiten des Zusammenspiels der Betriebsabschnitte eingegangen werden.

Innerhalb der Erläuterungen zur Thematik ist bereits allgemein die Entstehung der Zugmangelzeiten besprochen worden. Ergänzend hierzu muß auf einige Besonderheiten eingegangen werden.

Die Unabhängigkeit der in den Verteilungen der Fahrzeiten erfaßten Änderungen Δt_p von den Schwankungen der Baggerzeit Δt_B ist nach dem Ergebnis des Vergleiches der berechneten und gemessenen Werte (Abschnitt 4.2 - Gegenüberstellung der vorausbestimmten Vollzugsfolge mit der effektiven am Stellwerk 56 im Tagebau Koschen) als gegeben zu betrachten, da sie Voraussetzung für den innerhalb der Rechnungen angewandten Multiplikationssatz der Wahrscheinlichkeiten war. Für die Schwankungen von Bagger- und Absetzzeit kann die Unabhängigkeit voneinander vorerst noch nicht unter-