

Betriebskonzept

für das Rhöntreffen der Forumbahn vom 29.04.2026 – 02.05.2026 in Kleineibstadt

Zusammengestellt von den Mitgliedern der PG 6



Netzkarte



Inhalt

Netzkarte.....	2
Allgemeines.....	4
Zeit.....	4
Epochen und Bahngesellschaften.....	4
DR Ep. IV (1980er Jahre).....	4
Ep. VI.....	4
Zeitplan.....	5
Technisches.....	5
Fahrzeugkarten.....	5
Wichtige Informationen zur Betriebsführung.....	5
Zwischen den Sessions.....	6
Buchfahrpläne.....	6
Arrangementplan.....	7
Betriebsschema.....	8
Streckenkunde.....	9
Regelspur.....	9
Historischer Abriss.....	9
„Festschrift 100 Jahre GPK“.....	10
Streckenbeschreibung H0.....	11
Industriebahn H0.....	11
Personenverkehr H0.....	11
Güterverkehr H0.....	12
Schmalspur.....	12
Allgemeine Informationen.....	12
Streckenbeschreibung H0e.....	12
Versandtablette und Patenliste.....	14
Versandtablette.....	14
Patenliste.....	15
Bildfahrpläne.....	16
H0.....	16
Zugfahrtdienste H0.....	16
H0e.....	17
Zugfahrtdienste H0e.....	17
Kleine Signalkunde.....	18
Links zu weiterführenden Signalbüchern.....	18

Allgemeines

Wir bitten alle Beteiligten, das Betriebskonzept sorgfältig und am besten mehrmals zu lesen, damit alle Mitwirkenden beim Treffen Spaß am Betrieb haben.

Zeit

Wir fahren im Faktor 1:1, also Echtzeit. Eine Session dauert 90 Minuten.

Epochen und Bahngesellschaften

DR Ep. IV (1980er Jahre)

- Loks/Wagen mit Epoche-4-Nummer
- kein großes DR-Logo
- keine (Bretter-)Wagen alter Bauarten, bzw. Wagen, die in dieser Zeit nicht mehr verkehrten
- Personenwagen keine Einschränkung; Ferkeltaxe möglich, aber nicht zwingend
- es dürfen gern auch Güterwagen anderer europäischer Bahnen verkehren, sofern diese international einsetzbar sind (z.B. RIV, OPW)

Ep. VI

- Fahrzeuge, die in DEU verkehren

Sehr schön wäre es, wenn die Fahrzeuge gealtert sind. Das gibt noch einen (optischen) Schub nach oben.

Zeitplan

Geplant ist folgende Abfolge der Epochen:

Mittwoch: Aufbau und Fahrplan DR, Epoche IV

Donnerstag: DR, Epoche IV

Freitag: morgens Umbau auf Epoche VI

Samstag: Epoche VI und Abbau

Technisches

Fahrzeugkarten

Jedes Triebfahrzeug besitzt im Fahrplanbetrieb eine Lokkarte, aus der insbesondere die Lokadresse und die Belegung der Funktionstasten hervorgehen. Triebfahrzeuge ohne Lokkarten werden im Fahrplanbetrieb nicht verwendet.

Für die Wagen gibt es analog dazu Wagenkarten. Die Wagenkarten müssen zuvor in der Wagenliste angelegt sein. Sie sind vom Wagenbesitzer auszudrucken und zum Treffen mitzubringen. Wagen ohne Wagenkarte werden im Fahrplanbetrieb nicht verwendet.

Wir benutzen zum Aufbewahren der Frachtzettel auf den Wagenkarten selbstklebende Dreieckstaschen, die auf die Wagenkarten geklebt werden.

Lokliste:

<http://www.lokschuppen-dominik.de/Forumbahn/Lokadressen.xls>

Wagenliste:

https://www.wieduwilt.org/forenbahn/wagenliste/wagenliste_zeigen.php

Frachtzettel:

http://oderbruchbahn.bplaced.net/forumbahn/PG6/Vorlage_Frachtkarten_Forumbahn.xlsx

Der Güterverkehr auf der Forumbahn:

https://www.wieduwilt.org/forumbahn/docs/Der_Gueterverkehr_der_Forumbahn-V2.0-1.1.pdf

Wichtige Informationen zur Betriebsführung

Vor der ersten Session erfolgt bei einem Rundgang um das Arrangement eine Einweisung in die „Spezialitäten“ der wichtigsten Betriebsstellen. Die Regelspurstrecke wird im Zugmeldebetrieb mit Signalisierung betrieben.

Die Schmalspurstrecke wird im Zugleitbetrieb gefahren. Beim Zugleitbetrieb muss der Lokführer die entsprechenden Angaben im Buchfahrplan selbst erledigen (siehe Anmerkungen weiter unten). Als Zugleiter für die Schmalspurbahn ist der Streckenfahrdienstleiter in FY Jenbach vorgesehen. Alle Weichen sind durch die Zugführer selbst zu stellen.

Weiterhin erwarten die Personale der einzelnen Schmalspurzüge folgende, im Buchfahrplan vermerkte, Aufgaben:

1. Rangierarbeiten an Betriebsstellen (Umsetzen, Wagen aus-/einstellen, usw.)
2. Fahrdienstliche Aufgaben (Halt an Trapeztafel, Zugmeldung des eigenen Zuges, Zugmeldung für einen anderen Zug an den Zugleiter bei Zugkreuzung, usw.)

Jeder Triebfahrzeugführer sollte daher gewissenhaft die Anweisungen im Buchfahrplan befolgen und auch zeitnah die Meldungen durchführen.

Des Weiteren befinden sich für beide Betriebsarten (ZLB & ZMB) alle Angaben zur Höchstgeschwindigkeit in den jeweiligen Streckenabschnitten ebenfalls in den Buchfahrplänen und sind (nach Gefühl) zu befolgen.

Und ganz wichtig:

Bei Fragen, gleich fragen! Man kann nicht alles wissen und wir wollen im Sinne eines reibungslosen Zugverkehrs alle Unklarheiten vorher beseitigen.

Zwischen den Sessions

Es kann passieren, dass nicht alle Wagen in einem Fahrplan den jeweiligen Betriebsstellen zugestellt werden können. Wir bitten ausdrücklich darum, dass vor allem die Güterwagen des Fahrplanbetriebs während des „Freien Fahrens“ an ihren Standorten stehenbleiben. Dies betrifft besonders die Wagen, die noch nicht zugestellt sind (also bei denen der Zielort vom jetzigen Standort abweicht).

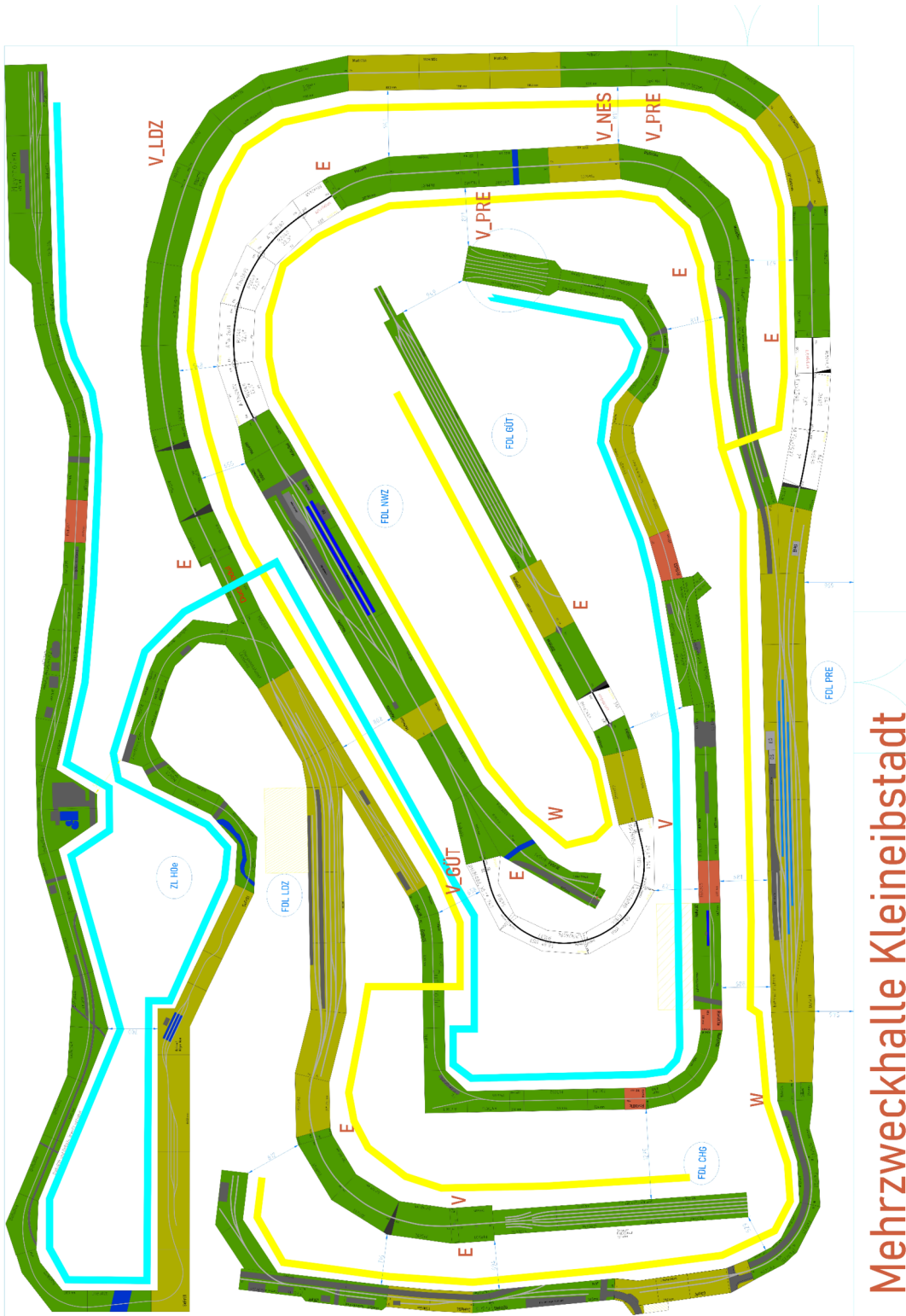
Aufgebaute Fahrplanzüge können genutzt werden, müssen aber danach unbedingt wieder an den ursprünglichen Standort zurückgefahren werden, sodass die Grundaufstellung für die nächste Session ohne zusätzlichen Zeitaufwand bestehen bleibt.

Buchfahrpläne

Nahezu alle Dienste gehen über die volle Fahrplanperiode von 90 Minuten. Falls zu wenig Personal verfügbar ist, gibt es die sogenannten Bedarfszüge, die nicht gefahren werden müssen.

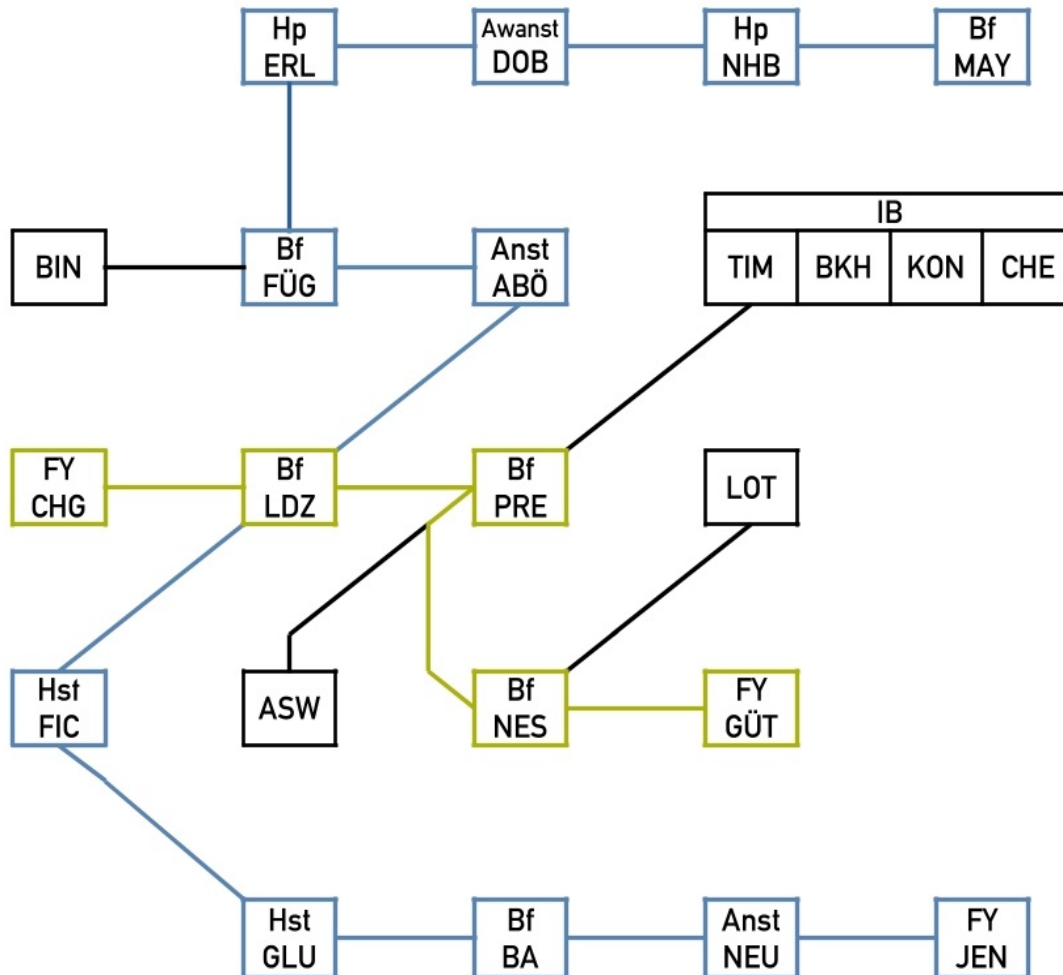
Die bereits gefahrenen Buchfahrpläne werden an zentraler Stelle (wird vor Ort bestimmt) abgelegt.

Arrangementplan



Mehrweckhalle Kleineibstadt

Betriebsschema



Regelspur:

CHG = Charlottengrund
 LDZ = Lödderitz
 PRE = Pretzsch
 NES = Neschwitz
 GÜT = Güterglück

Bahnhofsanschießer:

IB = Industriebahn Pretzsch
 TIM = Timber Paletten
 BKH = Brandenburger Kühlhaus
 KON = Titus Konserven
 CHE = Prießnitzer Chemiewerk
 ASW = Wiesenmühle
 LOT = Lotter
 BIN = Sägewerk Binderholz Fügen

Schmalspur:

MAY = Mayrhofen
 NHB = Neu-Homburg
 DOB = Dobuger
 ERL = Erlach
 FÜG = Fügen-Hart
 ABÖ = Böhl
 LDZ = Lödderitz
 FIC = Fichtengrund
 GLU = Glutzow
 BA = Bad Anspach
 NEU = Neubert
 JEN = Jenbach

Streckenkunde

Wir befinden uns in der Lausitz. Die normalspurige Nebenbahn (mit hauptbahnähnlichem Charakter) führt von Charlottengrund an der Strecke Berlin – Elsterwerda über Lödderitz nach Pretzsch. Vom Spitzkehrenbahnhof Pretzsch verläuft sie weiter über Neschwitz bis nach Güterglück und trifft dort auf die Strecke Leipzig – Cottbus. Neben umfangreichen Güterverkehr gibt es nur wenige Personenzüge.

In Lödderitz kreuzt eine 750mm Schmalspurbahn (Jenbach – Lödderitz – Mayrhofen), die das umgebende Gebiet erschließt und sowohl dem Güter-, als auch dem Personenverkehr dient.

Regelspur

Historischer Abriss

Die Trasse Charlottengrund – Lödderitz – Pretzsch ist eine traditionsreiche Staatsbahnstrecke, die schon seit Ende des 19. Jh. mehrere wichtige Handelsstandorte miteinander verbindet. Um die wachsende Zahl der boomenden Fabriken und Betriebe besser anbinden zu können, entstand bereits 1902 die Pretzscher Industriebahn, die in der Verlängerung des damaligen Endbahnhofs anschließt. Mit Zunahme der Industriebetriebe wuchs auch die Anschlussbahn.

Die Kommunen und der damalige Landkreis der östlich von Pretzsch gelegenen, landwirtschaftlich geprägten Gegend, gründeten Anfang des 20. Jh. die Güterglück-Pretzscher-Kreiskleinbahn AG (GPK) mit einem eigenen Bahnhof in Pretzsch. Damit wurde der Abtransport der Erzeugnisse vieler Landwirtschaftsbetriebe erleichtert. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die GPK verstaatlicht und von der DR übernommen. Der ursprüngliche Bahnhof Pretzsch-Kleinbahn ist inzwischen mit dem nahen Staatsbahnhof zu einem einzigen Bahnhof „verwachsen“. Die Trennung der Strecken hat sich dagegen bis heute erhalten, was an unterschiedlichen KBS-Nummern sowie dem geteilten Personen- und Güternahverkehr erkennbar ist. Dennoch hat sich die Verbindung Charlottengrund – Güterglück (trotz der betrieblichen Herausforderung Spitzkehre) zu einer wichtigen Güterverkehrsachse entwickelt. Diesem Umstand verdankt sie die Einstufung zur „Nebenbahn mit hauptbahnähnlichem Charakter“ und die durchgehende Signalisierung. Pretzsch ist aufgrund seiner Entstehungsgeschichte einer der wenigen echten Spitzkehrenbahnhöfe im Flachland und darum bei Eisenbahnfans aus nah und fern sehr bekannt und beliebt.

„Festschrift 100 Jahre GPK“

Für alle, die mehr über die Entwicklung der GPK erfahren wollen, folgt hier ein Auszug der Festschrift von 2005 aus Anlass des 100-jährigem Bestehens der Strecke:

Nach der erfolgreichen Anbindung von Pretsch an die „weite Welt“ durch die Staatsbahn, wuchs um die Jahrhundertwende bei den Grundbesitzern, Unternehmern und Politikern der östlich von Pretsch gelegenen – überwiegend landwirtschaftlich geprägten – Gegend der Wunsch nach einer eigenen Bahnverbindung. Ein erstes Manifest dazu wurde 1897 verfasst, doch dauerte es noch fünf Jahre, bis sich alle Beteiligten einigten und sowohl Streckenführung als auch Finanzierung geklärt waren. Da von staatlicher Seite (v.a. aufgrund der bereits bestehenden Bahnanbindung nach Pretsch) kein Interesse an einer weiteren Strecke bestand, gründeten die Interessenten eine AG zum Bau und Betrieb der Kleinbahn. So entstand die Güterglück-Pretzcher-Kreiskleinbahn AG (GPK). In Zusammenarbeit mit der Firma Lenz & Co GmbH wurde schließlich der Bau in Angriff genommen und die Gesamtstrecke konnte nach knapp dreijähriger Bauzeit am 1. April 1905 aus Anlass des 90. Geburtstages von Otto von Bismarck feierlich eröffnet werden.

Von Beginn an sorgten die an der Bahn liegenden landwirtschaftlichen Betriebe, kleineren Unternehmen aber auch die Pretzcher Industriebetriebe für ein umfangreiches Güteraufkommen, welches der GPK in fast allen Betriebsjahren eine auskömmliche, wirtschaftliche Grundlage bescherte. Bis in die heutige Zeit verdankt die Bahn dem Güterverkehr ihr Bestehen. Die Pretzcher Industrie und die GPK profitierten dabei gegenseitig voneinander: große Teile des Güterverkehrs verlagerten sich von der Staatsbahn auf die Privatbahn, die gute Anbindung gen Osten förderte die Ansiedlung weiterer Betriebe und die somit wachsende Industriebahn rief wiederum steigende Frachttzahlen der GPK hervor.

Auch im nahen Neschwitz siedelte sich weitere Industrie an. Außerhalb des Bahnhofareals hat bis zum heutigen Tag jedoch nur der Stahl- und Schrotthandel Lotter mit einem eigenen Anschlussgleis überlebt. Der Gleisstummel neben dem bekannten Metallbetrieb zeugt nach wie vor davon, dass einst auch dort weitere Firmen die Bahn genutzt hatten.

Im Gegensatz zum prosperierenden Güterverkehr zeigte sich bald, dass der Personenverkehr weit hinter den Erwartungen zurückblieb und immer nur eine untergeordnete Rolle spielte. Ein Fakt, der bis in die Gegenwart anhält.

An den Bahnhöfen der Strecke ging die Zeit natürlich nicht spurlos vorüber. Gab es in Pretsch ursprünglich zwei parallel liegende Bahnhöfe (Staatsbahn und GPK), so wuchsen diese im Laufe der Jahre betriebsbedingt immer mehr ineinander. Als nach der Verstaatlichung der Kreisbahn die Doppelnutzung durch zwei Bahnverwaltungen wegfiel, wurde im Zuge diverser Um- und Rückbauten aus den zwei (End-)Bahnhöfen endgültig ein Spitzkehrenbahnhof. Über die faszinierende Entwicklung des Bahnhofs Pretsch und seine zugehörige Industrie-Anschlussbahn erscheint demnächst ein Buch der Reihe „Einzigartige Eisenbahnbetriebsstellen gestern und heute“ des Forumbahn-Verlags.

Auch der Bahnhof Neschwitz erlebte einige Veränderungen. Sowohl Vergrößerungen durch den Ausbau des Raiffeisen- und späteren BHG-Anschlusses sowie die Errichtung des Gewerbegleises der Firma Lotter und weiterer Betriebe, als auch Verkleinerungen. Einerseits begründet sich dies durch den Wegfall der Betriebe hinter Lotter, andererseits durch reparationsbedingte Rückbauten nach 1945, durch die Neschwitz nur noch recht kurze Bahnhofsgleise besitzt. Bis in die Neuzeit wird damit die Durchlassfähigkeit, insbesondere für längere Güterzüge, stark eingeschränkt. Ein Umstand, der die örtlichen Eisenbahner seit jeher vor größere, betriebliche Herausforderungen stellt.

© Kleinbahnfreunde Neschwitz e.V.

Streckenbeschreibung H0

Unsere Strecke beginnt im Anschlussbahnhof Charlottengrund an der Hauptbahn von Berlin nach Elsterwerda. Die Nebenbahn nach Pretzsch führt in östliche Richtung und erreicht nach wenigen Kilometern den Bahnhof Lödderitz. Er ist Anschlussbahnhof für eine Schmalspurbahn.

Durch weite Landschaften und sanfte Kurven führt die Strecke weiter zum Bahnhof Pretzsch, dem ursprünglichen Kopfbahnhof und Endpunkt. Hier schließt sich eine Industriebahn mit eigener Betriebsführung an. Im Bahnhofsvorfeld trifft die Strecke aus Charlottengrund auf die ehemalige Privatbahn nach Güterglück, was Pretzsch somit zu einem Spitzkehrenbahnhof macht.

Auf der Fahrt nach Güterglück erreicht die landschaftlich reizvolle Strecke als nächstes den einige Kilometer entfernten Bahnhof Neschwitz. Wie in Lödderitz können auch hier Züge kreuzen und überholt werden.

Hinter Neschwitz führt die Strecke in einem engen Bogen am Anschluss Lotter vorbei und erreicht nach dem Ottiliensteintunnel den Bahnhof Güterglück an der Hauptbahn Leipzig – Cottbus.

Industriebahn H0

Aufgrund ihrer Größe hat die Industriebahn eine eigene Betriebsführung und auch eine eigene Lokomotive. Diese ist auf den Gleisen des Bahnhofes Pretzsch zugelassen, holt sich dort die Wagen für die Industriebahn ab und stellt auch die abzufahrenden Wagen wieder zu.

Da auf der IB aktuell Baumaßnahmen stattfinden, endet die Strecke derzeit hinter dem Anschluss Chemiewerk. Dadurch ist auch die Ausweichstelle der IB nicht nutzbar. Rangierbewegungen zur Vorsortierung der Wagen müssen deswegen temporär im Bf Pretzsch erfolgen. Die Vorsortierung der Wagen ist wichtig, weil die Anschließter in unterschiedlichen Richtungen an das Stammgleis angebunden sind und durch die z.Z. fehlende Ausweichstelle ein Umfahren der Wagen innerhalb der IB nicht möglich ist.

Personenverkehr H0

Der Reisezugverkehr zwischen Charlottengrund und Pretzsch wird vor allem von den Pendlern der Lödderitzer und Pretzscher Betriebe geprägt. In der Gegenrichtung nutzen hauptsächlich Schüler die Züge, um die Bildungseinrichtungen in der Kreisstadt Charlottengrund zu erreichen. Gerade in den Sommermonaten erfreuen sich Ausflügler an der Möglichkeit, in Lödderitz auf die Schmalspurbahn zu wechseln und mit ihr die Ausflugs- und Feriengebiete zu erreichen. Die geografisch schlechte Straßenverbindung (mit großen Umwegen) zwischen Charlottengrund und Lödderitz/Pretzsch sorgt sogar noch in der Epoche VI für relevanten Personenverkehr.

Auf der, vor allem für den Gütertransport gebauten, Strecke Pretzsch – Güterglück hatte es der Personenverkehr schon immer schwer. Einige Pendler in die eine, Marktbesucher und wenige Schüler in die andere Richtung, sorgen für ein überschaubares Verkehrsaufkommen. Lohnten sich für die DR in den 80er Jahren noch lokbespannte Garnituren, so genügt in Epoche VI ein kleiner Tw für das Passagieraufkommen völlig.

Güterverkehr H0

Der Güternahverkehr endet auf der Relation Charlottengrund – Pretzsch bereits in Lödderitz. Pretzsch und Neschwitz werden von Osten aus über Güterglück angefahren.

Der Güterverkehr in Lödderitz wird vor allem durch den erheblichen Warenumsatz mit der Schmalspurbahn bestimmt; sowohl im Rollwagenverkehr, als auch durch Umladung. Daneben werden natürlich auch – wie an allen anderen Bahnhöfen der Strecke – die für die ortsansässige Wirtschaft wichtigen Ortsgüteranlagen bedient. Stückgut, landwirtschaftliche Produkte und Anlieferung von Kohle als bedeutendsten Energieträger bestimmen das typische Frachtgut.

In Pretzsch wiederum sorgt das Industriegebiet mit seiner eigenen Anschlussbahn für einen wesentlichen Teil des Güteraufkommens. Aber auch der Anschluss Wiesenmühle hat für seine eigentlich bescheidenen Verladeanlagen einen bemerkenswert großen Getreideumsatz und fordert einiges an Wagenkapazität.

Auf dem Unterwegsbahnhof Neschwitz wird überwiegend ländlich geprägter Güterverkehr abgewickelt. Außerdem sorgen der Export der Neschwitzer Schamottsteine und der Frachtverkehr zum örtlichen Kohlehandel sowie zum Stahl- und Schrotthandel Lotter für reichlich Wagenbedarf.

Neben den Nahgüterzügen wird die Gesamtstrecke auch von Durchgangs- und Ganzzügen frequentiert. Der Umstand, dass diese in Pretzsch Kopf machen müssen, begrenzt die Durchlasskapazität der Strecke recht stark. Ein auf den ersten Blick überschaubares Zugaufkommen täuscht, denn die Bahn ist gut ausgelastet und trotz durchgehender Signalisierung mehr oder weniger an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen.

Schmalspur

Allgemeine Informationen

Ähnlich dem Jahrestreffen 2025 ist das Arrangement grob in zwei Bereiche unterteilt. Der Abschnitt FY Jenbach – Lödderitz wird von historischen DR-Fahrzeugen befahren, während zwischen Lödderitz und Mayrhofen Garnituren der österreichischen Zillertalbahn unterwegs sind. Im Bereich Sägewerk Fügen – Lödderitz können beide Bahngesellschaften angetroffen werden. Während bei H0 ein Epochenwechsel zwischen IV (DR) und VI vorgesehen ist, wird die Schmalspurbahn in Epoche VI ihren Betrieb quasi als Museumsbahn mit einem bunten Fahrzeugmix fortführen.

Streckenbeschreibung H0e

Beginnen wir unsere gedachte Streckenbegehung bei Kilometer 0,0 im Fiddle Yard Jenbach. Neben umfangreichen Abstell- und Zugbildungsanlagen ist in dieser Betriebsstelle die zentrale Stammholzverladung der umliegenden Forstämter angesiedelt. Seit jeher sichert ein werktätlich verkehrender Holz-Ganzzug von hier zum Sägewerk Binderholz Fügen das Überleben der Bahn. Aus betrieblicher Sicht ist hervorzuheben, dass sich in Jenbach der Sitz des Zugleiters für das gesamte Schmalspurnetz befindet.

Nach windungsreicher Streckenführung durch die üppigen Waldgebiete folgt nach dem Passieren des Gleisanschlusses Neubert der Kreuzungsbahnhof Bad Anspach. Da der Personenverkehr auf der Schiene zu diesem Kurort nur geringen Zuspruch erfährt, bedarf es weniger Reisezüge. Auch werden einige Zugleistungen sogar als PmG bzw. GmP gefahren.

Nun folgt ein landwirtschaftlich geprägter Abschnitt, in dessen Mitte sich die Haltestelle Glutzow befindet. Vor allem während der jährlichen Kartoffelernte wird das beidseitig angebundene Nebengleis stark frequentiert.

Das Bähnchen gelangt nach einem Rechtsbogen erneut in eine walddreiche Gegend und die Haltestelle Fichtengrund mit einem Ladegleis wird erreicht. Auch von hier erfolgt die Abfuhr von Stammholz zum großen Sägewerk in Fügen.

Die Fahrt geht weiter durch die Jodelechschlucht und nach dem Verlassen des dichten Fichtendickichts kommen wir alsbald bei Streckenkilometer 15,5 am Knotenbahnhof Lödderitz an.

Er ist im Schmalspurbahnnetz der wichtigste Betriebspunkt, findet hier mit der Schnittstelle zur Regelspur doch der gesamte Güteraustausch statt. Die Rollwagenrampe (Gleis 104) dient zumeist dem Abrollen der mit Futtermittel oder Schnittholz beladenen Normalspurwagen. Parallel zur Rampe liegt das Gleis 105, an welchem die Schmalspurgüterwagen zum Umladen aller Frachten rangiert werden müssen. Des weiteren gibt es im Bahnhof diverse Abstell- und Kreuzungsgleise. Eine Schutzweiche und ein Hauptsignal sichern die niveaugleiche Schienenkreuzung mit der Regelspur am östlichen Bahnhofskopf.

Weiter schlängelt sich die kleine Bahn durch die Landschaft. Der Anschluss Böhl erscheint in Fahrtrichtung rechts und nach ein paar engen Gleisbögen machen wir Zwischenhalt im dreigleisigen Bahnhof Fügen-Hart (km 21,3). Für enormen Frachtverkehr sorgt hier der einzige Güterkunde, nämlich das Sägewerk Binderholz Fügen mit seinen eigenen Gleisanlagen. Dorthin wird Stammholz auf Schmalspurwagen angeliefert und Schnittholz mit aufgerollten Regelspurwagen über Lödderitz in die große, weite Welt exportiert.

Nach der Anschlussweiche zum Sägewerk beginnt ein modernisierter Abschnitt, sodass bis zum Streckenende in Mayrhofen mit höheren Geschwindigkeiten gefahren werden kann. Durch wilde Heidelandschaften sausen hier über großzügige Gleisbögen und sich anschließenden langen Geraden ausschließlich die Fahrzeuge der Zillertalbahn.

Zwischen den Haltepunkten Erlach und Neu-Homburg liegt die beliebte Dobuger Therme, die von dem gleichnamigen Futtermittelproduzenten betrieben wird. Einerseits sorgt der Tourismus- und Ausflugsverkehr für positive Fahrgastzahlen, andererseits ist der Betrieb der Awanst Dobuger eine sichere Einnahmequelle für die Bahn. Zugmeldungen, die von Dobuger aus abgegeben werden müssen, erfolgen (per Rangierfunk) über das Telefon in Mayrhofen.

Bei Kilometerstein 37,2 wird der Endbahnhof Mayrhofen erreicht. Das aufstrebende Städtchen erzeugt durch die Schul- und Berufspendler sowie durch hervorragende Anbindungen an die Überlandbusse eine sehr gute Auslastung der Reisezüge. Der überschaubare Güterverkehr wird bei Bedarf von Dobuger aus per Rollwagen durchgeführt. Gelegentlich finden ab Mayrhofen Sonderfahrten auf dem Schmalspurbahnnetz statt.

Versandtabelle und Patenliste

Bitte schaut Euch vor Beginn des Treffens (und nicht erst am Auftag oder nach Ankunft auf dem Treffen) die folgenden Tabellen an:

Bitte überprüft die Euch betreffenden Angaben in den Tabellen auf Korrektheit.

Versandtabelle

Hier sind alle Betriebsstellen aufgeführt, die innerhalb des Arrangements Frachten versenden. Auch die Frachtarten sind hier gelistet.

H0-Forumbahn – Versandtabelle – Kleineibstadt, Mai 2026

Typ	Name	Besitzer	Verschickt
Bf	Bad Anspach	Alex	Landmaschinen
Bf	Lödderitz	Micha	Betonteile
Bf	Lödderitz	Micha	Sand
Bf	Lödderitz	Micha	Stammholz
Bf	Mayrhofen	Dominik	Bier
Bf	Mayrhofen	Dominik	Milch
Bf	Mayrhofen	Dominik	Molkereiprodukte
Bf	Mayrhofen	Dominik	Vieh
Bf	Neschwitz	Marcus	Schamottsteine (Palettenware)
Bf	Pretzsch	Daniel	Getreide
Bf	Pretzsch	Daniel	Keramikwaren
Bf	Pretzsch	Daniel	tierische Erzeugnisse
Awanst	Futtermittel-Handel Dobuger	Dominik	Futtermittel
Anst	Böhl	Micha	Altmetall
Anst	Böhl	Micha	Elektroschrott
Anst	Böhl	Micha	Haushaltsgeräte
Anst	Lotter	Felix	Schrott
Anst	Neubert	Frank	Autoteile
Anst	Neubert	Frank	Chemiekalien (Sackware)
Anst	Neubert	Frank	Dünger (Sackware)
Anst	Prießnitzer Chemiewerk	Felix	Dünger (fest / flüssig, Wagenladung)
Anst	Sägewerk Binderholz Fügen	Sebastian	Schnittholz
Anst	Timber Paletten	Jochen	Paletten
Anst	Timber Paletten	Jochen	Verpackungsmaterial
Anst	Titus Konserven	Jochen	Konserven

So könnt Ihr bereits im Vorfeld passende Binnenfrachtzettel für eure Betriebsstelle generieren.

Alle anderen Frachten bezieht Ihr bitte aus den Fiddle Yards Charlottengrund und Güterglück.

Leere Frachtzettel zum Ausfüllen findet ihr hier:

http://oderbruchbahn.bplaced.net/forumbahn/PG6/Vorlage_Frachtkarten_Forumbahn.xlsx

Patenliste

Um vor allem Teilnehmer mit mehreren Betriebsstellen zu entlasten, wurde die Idee der *Paten* ins Leben gerufen.

Die Paten sollen nach Einweisung an den Betriebsstellen unterstützend tätig sein, indem sie die dortigen Aufgaben der Besitzer übernehmen.

Das Ausfüllen der Patenliste erfolgt beim Treffen vor Ort.

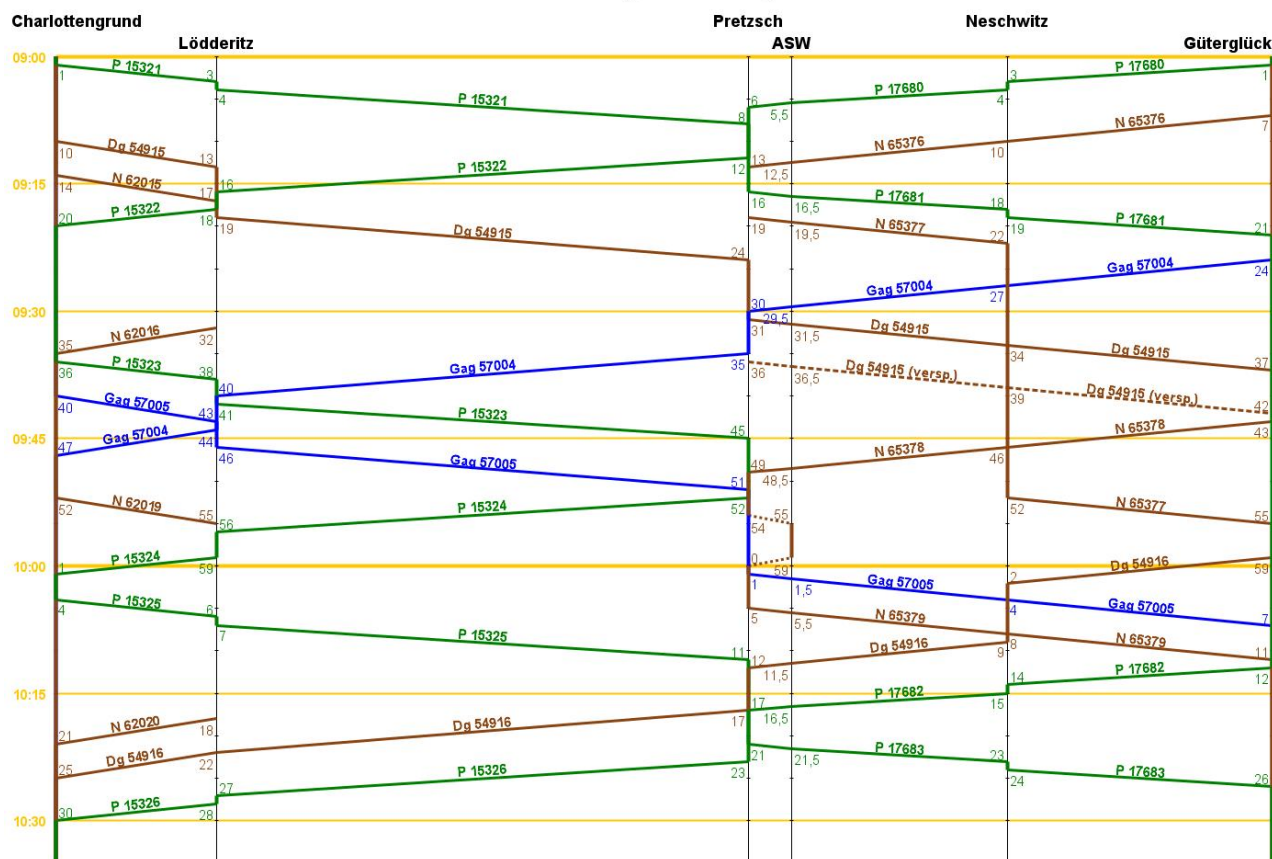
H0-Forumbahn – Verantwortung Betriebsstellen – Kleineibstadt, Mai 2026

Typ	Betriebsstelle	Besitzer	Pate
Bf	Bad Anspach	Alex	
Bf	Fügen-Hart	Sebastian	---
Bf	Lödderitz	Micha	
Bf	Mayrhofen	Dominik	
Bf	Neschwitz	Marcus	
Bf	Pretzsch	Daniel	
Awanst	Futtermittel-Handel Dobuger	Dominik	
Awanst	Wiesenmühle	Felix	
Anst	Böhl	Micha	
Anst	Brandenburger Kühlhaus	Detlef	
Anst	Lotter	Felix	
Anst	Neubert	Frank	
Anst	Prießnitzer Chemiewerk	Felix	
Anst	Sägewerk Binderholz Fügen	Sebastian	
Anst	Timber Paletten	Jochen	
Anst	Titus Konserven	Jochen	
Hst	Fichtengrund	Andreas	
Hst	Glutzow	Robert	
FY	Charlottengrund – H0	Holger (nicht vor Ort)	
FY	Güterglück – H0	Waldi	
FY	Jenbach – H0e	Dominik	

Bildfahrpläne

H0

Charlottengrund - Güterglück



Zugfahrdienste H0

Dienst 1: P 15321 // P 15322 // P 15323 // P 15324 // P 15325 // P 15326

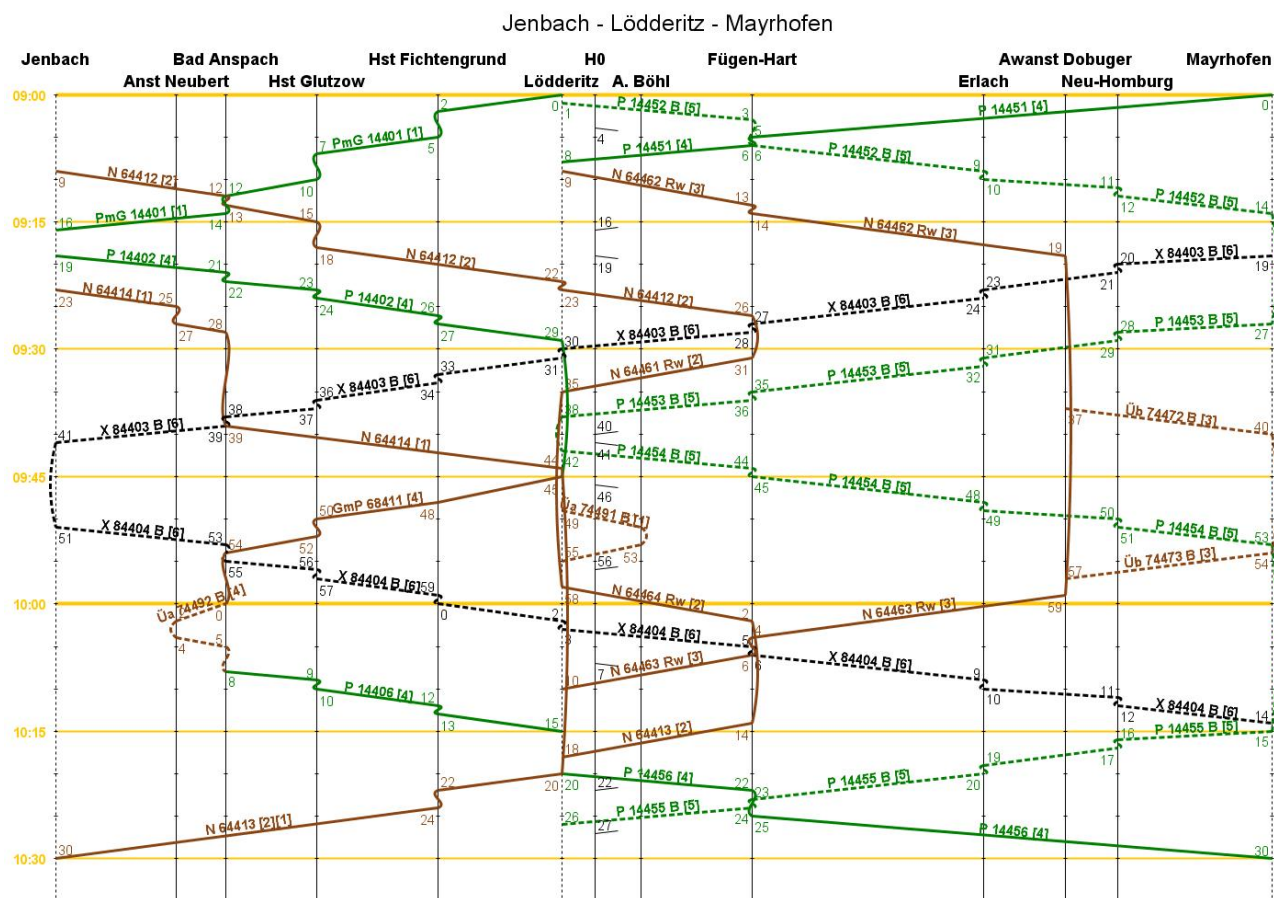
Dienst 2: Dg 54915 // N 65378 // N 65379

Dienst 3: P 17680 // P 17681 // Gag 57004 // N62019 // N62020

Dienst 4: N 65376 // N 65377 // Dg 54916

Dienst 5: N 62015 // N 62016 // Gag 57005 // P 17682 // P 17683

H0e



Zugfahrdienste H0e

Dienst 1: PmG 14401 // N 64414 // Üa 74491 B // N 64413 (Vorspann)

Dienst 2: N 64412 // N 64461 Rw // N 64464 Rw // N 64413

Dienst 3: N 64462 Rw // Üb 74472 B // Üb 74473 B // N 64463 Rw

Dienst 4: P 14451 // P 14402 // GmP 68411 // Üa 74492 B // P 14406 // P 14456

Dienst 5: P 14452 B // P 14453 B // P 14454 B // P 14455 B

Dienst 6: X 84403 B // X 84404 B

Kleine Signalkunde

Erstmalig wird es bei allen Buchfahrplänen auf der letzten Seite eine vereinfachte Signalübersicht geben (siehe folgende Grafik). Diese ist als Hilfestellung, vor allem für die HI- und die eher unbekannteren EZMG-Lichtsignale (Bf Neschwitz), gedacht. Für unsere Art des Fahrbetriebes (Geschwindigkeiten nach Gefühl, keine technischen Überwachungen, Vmax 80km/h) ist diese simple Verallgemeinerung der Signale des Vorbildes ausreichend.

Teilnehmer mit Sehschwächen (Farberkennung) bitten wir, sich individuell mit der EZMG-/HI-Signalisierung vor dem Treffen auseinanderzusetzen und uns bei Bedarf vor Ort anzusprechen. Wir helfen gerne weiter.

kleine Signalkunde H0-Forumbahn

für Zugfahrten gilt an allen **Hauptsignalen** folgende Grundregel:

rotes Licht / waagerechter Flügel = **Halt**

ein grünes Dauerlicht / **ein** diagonaler Flügel = **Vmax gemäß Buchfahrplan**

alle anderen Signalbilder (z.B. alle mit **gelb**) = **Langsamfahrt** (Richtwert: ca. 40km/h)


Zusätzlich gilt:

Zeigt ein **Ausfahrtsignal** „Langsamfahrt“ an, darf, sobald sich der gesamte Zug auf freier Strecke befindet, auf „Vmax“ beschleunigt werden.

Zeigt ein **Vorsignal** kein grünes Dauerlicht / liegende Scheibe an, ist die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren und „Halt“ oder „Langsamfahrt“ am kommenden Hauptsignal zu erwarten.

Auf Sonderfälle, wie gestörte Signale, Ersatzsignale und dergleichen, unterweist das örtliche Dienstpersonal den Triebfahrzeugführer.

ausgesuchte Signaltafeln und Rangiersignale:

Trapeztafel		Haltestelle für bestimmte Züge gemäß Buchfahrplan / Auftrag
Kreuztafel		Trapeztafel oder Einfahrtsignal ist zu erwarten > Bremsweg beachten
Vorsignaltafel		Standort eines Vorsignals, ein Hauptsignal ist zu erwarten > Bremsweg beachten
H-Tafel		Haltestelle für planmäßig haltende Züge > gilt auch für Güterzüge bei fehlendem Ausfahrtsignal > Tafel kann auch ein schwarzes H auf weißem Grund sein
Wartezeichen		Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt abwarten > Zeichen kann auch weiß, statt orange sein
Rangierfahrtsignal (zwei weiße Lichter)		Rangierfahrt erlaubt > Signal auch an anderen Signalen möglich
Grennzeichen		Grenze, bis zu der das Gleis vor Weichen besetzt werden darf > Abbildung zeigt seitliche Ansicht und Draufsicht

Links zu weiterführenden Signalbüchern

dampflok7.de, tf-ausbildung.de & bahnstatistik.de