

Forumbahn Wintertreffen in Mihla

9. bis 12. Januar 2020

Betriebskonzept



1. Allgemeines
2. Streckenkunde
3. Fahrplankonzept
4. Anlage Fahrplanunterlagen

Mitwirkende: Dominik (Dominik B), Holger (ductore), Christian (Hausser)

Vorwort: Wichtige Informationen zum Betriebsablauf

Wie wollen versuchen ohne größere Vorlauf- und Eingewöhnungszeit die Fahrpläne zu fahren. Daher eine ganz große Bitte:

Lest das Betriebskonzept durch!

Besonders die Punkte

- Streckenkunde
- Beschreibung der Aufgaben der Züge

dienen dem Verständnis und erleichtern, den Fahrplan zu verstehen.

1. Allgemeines

Für das Wintertreffen haben wir ein Arrangement geplant, was zwei Äste, eine Hauptbahn und eine Nebenbahn, beinhaltet.

Epochen

Wir haben vor, folgende Epochen zu spielen:

Epoche Va (nach dem Mauerfall bis 1994)

Epoche Vb (ab DB AG)

Epoche VI

Um ein komplettes Umräumen zwischen den Epochen zu vermeiden, werden Fahrzeuge, die in der Folgeepoche noch verkehrt sind, auf dem Arrangement gelassen und sukzessive im Fiddle-Yard gegen modernere Fahrzeuge ausgetauscht. So haben es z.B. einzelne Güterwagen und Triebfahrzeuge der DB/DR mit altem Keks/alter Lackierung noch bis in die Epoche Vb ohne Umlackierung geschafft. Diese können dann beim Umbau in Epoche VI entfernt werden.

Betrieb

Auf der Hauptbahn wird im Zugmeldebetrieb gefahren, d.h. es gibt an jeder Betriebsstelle einen Fahrdienstleiter. Grundsätzlich werden durch diesen Anweisungen an den Zugführer erteilt. Daher sind im betreffenden Buchfahrplan nur dort Bemerkungen zu finden, wo der Zugführer selbständig tätig werden muss.

Auf der Nebenbahn haben wir Zugleitbetrieb mit einem zentralen Zugleiter geplant, was heißt, dass jeder Mitspieler besonders gefordert ist. Es gibt prinzipiell kein Personal an Betriebsstellen. Lediglich der Bahnhof Nieder Ramstadt-Traisa ist betrieblich bedingt fest besetzt und zwar mit dem Zugleiter. In den Buchfahrplänen stehen daher detaillierte Anweisungen an den Zugführer, die er zu beachten und befolgen hat.

Diese sind folgende:

1. Die Aufgaben (Rangieren, Umfahren, Wagen ausstellen/einstellen) des Zuges, die an jeder Betriebsstelle zu erfüllen sind, stehen im Buchfahrplan.
2. Ebenso ist im Buchfahrplan vermerkt, was der einzelne Triebfahrzeugführer während seiner Fahrt zu befolgen hat (Halt an Trapeztafel, Zugmeldung des eigenen Zuges, Zugmeldung für einen anderen Zug an den Zugleiter bei Zugkreuzung, Stellen der Weichen im Kreuzungsbahnhof usw.).

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

Vor der Session wollen wir einen Rundgang machen und uns in die "Spezialitäten" der einzelnen Betriebsstellen einweisen lassen.

Und ganz wichtig: Bei Fragen, gleich fragen! Man kann nicht alles wissen und wir wollen im Sinn eines reibungslosen Zugverkehrs alle Unklarheiten vorher beseitigen.

Fahrzeugkarten

Jedes Triebfahrzeug besitzt im Fahrplanbetrieb eine zugehörige **Lokkarte**, aus der insbesondere die Lokadresse hervorgeht. 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!

Außerdem sind eine ausreichende Menge Frachtkarten von den Betriebsstellenbesitzern selber zu erstellen und auszudrucken. Folgende Daten sind

auszufüllen:

- Startbahnhof
- Zielbahnhof
- Fracht (z.B. Kohle, Öl, Stückgut)
- Hinweise (z.B. rollwagentauglich)

Bei Güterwagen werden die Frachtkarten konsequent eingesetzt. Somit fahren Güterwagen nicht sinnlos umher sondern erfüllen einen wirklichen Zweck: Den Transport von Fracht mit einem bestimmten Ziel.

Link zur Lokliste:

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

Link zur Wagenliste:

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

Link zur Frachtkartenvorlage:

<http://www.lokschuppen-dominik.de/Forumbahn/Frachtkarten.xlsx>

Weiterhin ist die Grundaufstellung, für die es einen Plan gibt, zu Beginn des Fahrplans zu gewährleisten. Ab der zweiten Session ist die Aufstellung prinzipiell automatisch durch den Betrieb vorgegeben, so dass diese Aufgabe dann entfällt. Nach jeder Session hat der Betriebsstellenbesitzer seine Betriebsstelle zu kontrollieren und die Wagen umzuzetteln, d.h. neue Frachtkarten einzustecken bzw. diese zu wenden, wenn es eine Wendekarte „Voll/Leer“ ist.

Die Verantwortlichkeit für die Bestückung und Zusammenstellung der Züge in den Fiddle-Yards zu Beginn jedes Fahrplans wollen wir an jemanden abgeben, der keine Betriebsstelle besitzt und keine stationäre Aufgaben wie z.B. Zugleiter übernimmt. Während des Fahrplans sind die Anweisungen im Buchfahrplan (Abräumen des Zuges, Aufgleisen eines Zuges) durch den Zugführer zu tätigen.

Zwischen den Sessions

Es wird sich nicht vermeiden lassen, dass nicht alle Wagen in einem Fahrplan den jeweiligen Betriebsstellen zugestellt werden können. Es wird daher ausdrücklich darum gebeten, dass v.a. die Güterwagen zwischen den Sessions an ihren Standorten stehen bleiben. Insbesondere die Wagen, die noch nicht zugestellt sind (also bei denen der Zielort vom jetzigen Standort abweicht). Wenn mit für den Fahrplanbetrieb notwendigen Zügen gefahren

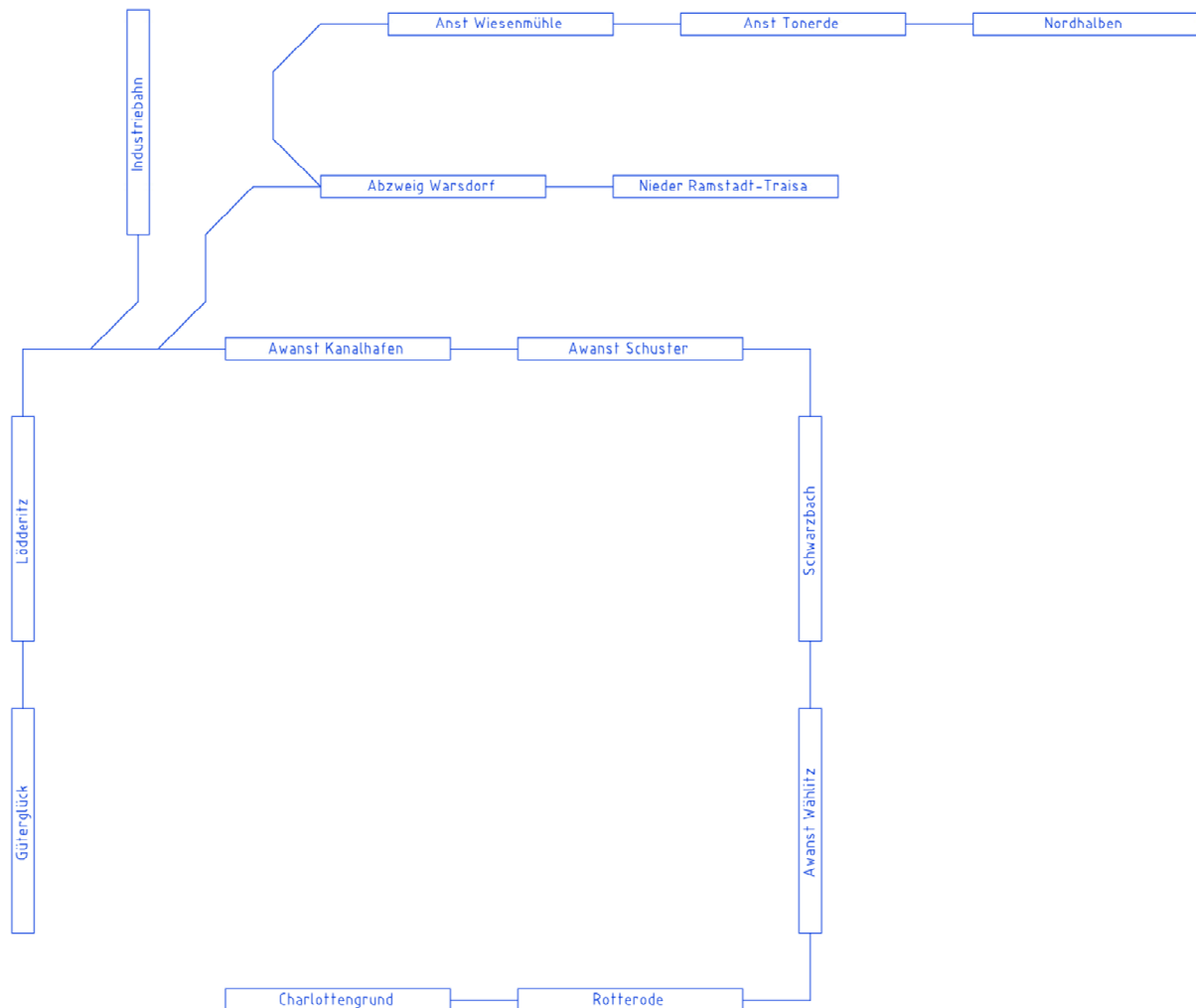
wird, wäre es optimal, wenn die Züge danach wieder an den ursprünglichen Standort zurück gefahren werden, so dass die Grundaufstellung für den nächsten Fahrplan ohne gewaltigen Zeitaufwand abzuarbeiten ist.

Dauer der Buchfahrpläne

Diesmal spielen wir wieder eine 90 minütige Session. Wir haben uns allerdings dazu entschieden, die Buchfahrpläne in ihrer Länge zu begrenzen. Ein Dienstplan dauert somit meistens zwischen 20 und 40 Minuten und umfasst in der Regel nicht mehr als vier Züge. Ein Grund ist, dass die Mitspieler teilweise nicht so lange am Stück fahren möchten und die Konzentration nachlässt. Wenn jemand also nach einem Plan eine Pause machen möchte kann er abwarten und sich später nochmal einen Plan nehmen. Neue Buchfahrpläne liegen auf einem Stapel aus und sind zeitlich sortiert. Es wird immer der oberste Plan gezogen. Bei Bedarf kann also nach einem gefahrenen Plan ein weiterer Plan gezogen werden.

2. Streckenkunde

Diesmal hat Micha, mit Hilfe von Frank, der aufgrund von Modulabsagen das Arrangement noch etwas verändern musste, ein schönes Arrangement zusammengestellt.



Hauptbahn

Ausgangspunkt der eingleisigen normalspurigen Hauptbahn ist der Umsteigeknoten und Zugbildungsbahnhof Charlottengrund. Gleich danach folgt der Bahnhof Rotterode, der ein Anschlussgleis aufweist. Über die Awanst Wähltitz führt die Strecke zum Kreuzungsbahnhof Schwarzbach. Die Besonderheit am Bahnhof Schwarzbach ist, dass dieser nicht bedient, sondern nur zum Kreuzen genutzt wird. Nach Schwarzbach folgt der Anschluss Schuster. Direkt danach kommt die Awanst Kanalhafen. Es folgen noch zwei Abzweige (in die Nebenbahn und in die Industriebahn), dann erreicht die Strecke Lödderitz. Lödderitz dient als Zugbildungsbahnhof

ausschließlich für die Industriebahn und ist Endstation für den Personenzug der Nebenbahn. Die letzte Station der Strecke ist Güterglück. Güterglück ist Zugbildungsbahnhof für alle Strecken, außer der Industriebahn.

Nebenbahn

Die Nebenbahn beginnt ab dem Abzweig Mückendorf, kurz danach folgt der Abzweig Warsdorf. Dann wird der Spitzkehren Bahnhof Nieder-Ramstadt-Traisa erreicht. Dort werden die Züge gewendet. In die andere Richtung geht es dann über Warsdorf zu den beiden Awanst Wiesenmühle und Awanst Tonerdeverladung, bevor der Endbahnhof Nordhalben erreicht wird.

3. Fahrplankonzept

Im Hauptbahnbereich besteht ein regelmäßiger Personenverkehr zwischen Charlottengrund und Güterglück, der sowohl durch lokbespannte Züge als auch Triebwagen abgewickelt werden wird.

Im Güterverkehr gibt es drei klassische Güterzugpaare und eine Übergabe.

Das Konzept sieht vor, dass sämtliche Güter zuerst über Charlottengrund oder Güterglück laufen und von dort durch die entsprechenden Züge verteilt werden. Es erfolgt keine Verteilung der Güter auf direktem Weg zwischen zwei Betriebsstellen.

Auf der Nebenbahn verkehrt im Personenverkehr ein PmG und zwei Personenzugpaare, wovon eines auch einen Kurswagen mitnimmt. Vor Ort wird entschieden, ob diese Leistungen mit lokbespannten Zügen oder Triebwagen gefahren werden.

Im Güterverkehr gibt es dazu noch ein Güterzugpaar, was nur die Betriebsstellen Wiesenmühle und Tonerdeverladung bedient.

Das Konzept sieht vor, dass sämtliche Güter zuerst über Güterglück laufen und von dort durch die entsprechenden Züge verteilt werden. Es erfolgt keine Verteilung der Güter auf direktem Weg zwischen zwei Betriebsstellen.

Folgende Züge sind auf dem Arrangement unterwegs:

Hauptbahn

Güterglück – Charlottengrund – Güterglück

P11-P14

Lokbespannter Personenzug/Triebwagenzug.

Güterglück – Charlottengrund – Güterglück

D17 mit Kurswagen bis Lddz, D18 mit Kurswagen ab Lddz

D-Zug, der den Kurswagen in Lddz ausstellt und wieder auf der Rückfahrt einstellt. Der Kurswagen wird durch P23 nach Nieder Ramstadt-Traisa gebracht und durch P24 wieder nach Lödderitz befördert.

Güterglück – Wähltitz – Güterglück

Gag31/Gag32

Ganzzug, der nach Wähltitz fährt, dort rangiert und wieder zurückfährt.

Charlottengrund – Güterglück – Charlottengrund

Dg52/Dg51

Durchgangsgüterzug, der Wagen von Knoten Charlottengrund nach zum Knoten Güterglück und auf dem Rückweg Wagen vom Knoten Güterglück nach Charlottengrund bringt. Somit ist gewährleistet, dass von jeder Betriebsstelle Waren versendet als auch empfangen werden können.

Einziges Besonderheit:

Der Dg52 **nimmt** in Lddz Wagen der Industriebahn (von der Üg82) **auf** und **stellt** Wagen **für** die Industriebahn aus. Der Dg51 **stellt** in Lddz **nur** Wagen für die Industriebahn (Üg85) **aus**.

Charlottengrund – Kanalhafen – Charlottengrund

Gag42/Gag41

Ganzzug, der Gleis 12 des Kanalhafens bedient.

Charlottengrund – Kanalhafen – Charlottengrund

Üg92/Üg93

Eigentlich ein Ng „light“. Er bedient ab dem Knoten Charlottengrund die Betriebsstellen Rotterode, Schuster und Kanalhafen. Eigenständige Rangierarbeiten im Anschluss Schuster und Kanalhafen sind erforderlich. Näheres ist dem Buchfahrplan zu entnehmen.

Lödderitz – Industriegebiet – Lödderitz

Üg82-Üg85

Die Üg82 bringt **alle** Wagen des Industriegebiets nach Lödderitz und **empfängt** dort aus dem Ng52 die Wagen **für** das Industriegebiet. Diese werden als Üg83 ins Industriegebiet befördert und den Anschlüssen zugestellt. Als Lz84 (Lokleerfahrt) kehrt die Lok nach Beendigung der Zustellung zurück nach Lödderitz, um Wagen aus dem Ng51 für das Industriegebiet **zu empfangen** und als Üg85 dorthin zu bringen und den Anschlüssen zuzustellen. Eigenständiges Rangieren, sowohl in Lödderitz als auch im Industriegebiet sind dafür erforderlich.

Nebenbahn

Hier wird der Zugführer gefordert, da er sämtliche Aufgaben anhand des Buchfahrplans vornehmen muss und grundsätzlich alleine an der Betriebsstelle agiert.

Lödderitz – Nordhalben – Lödderitz
P21/P22 und P25/P26
Personenzug ohne Besonderheiten

Lödderitz – Nieder Ramstadt-Traisa – Lödderitz
P23 mit Kurswagen/P24 mit Kurswagen
Personenzug, der in Lödderitz den Kurswagen aufnimmt. Dabei muss der Zug bzw. das Tfz, mit Hilfe des Fdl Lödderitz, auch rangieren.

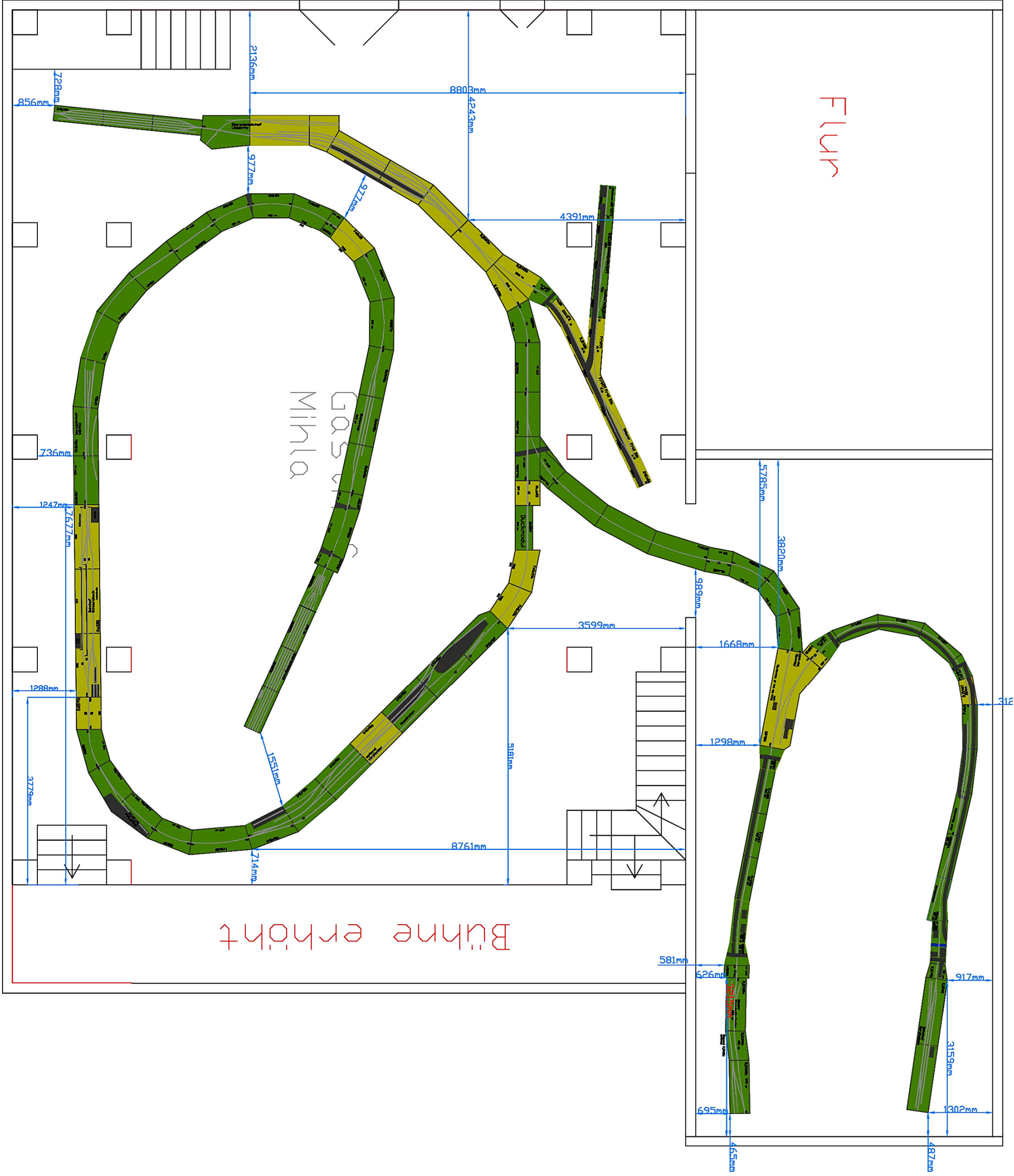
Nordhalben – Güterglück – Nordhalben
PmG22/PmG27
Dieser Personenzug mit Güterbeförderung nimmt Güterwagen von Nordhalben und Nieder Ramstadt-Traisa mit und stellt Wagen für beide Bahnhöfe auf der Rückfahrt wieder aus. In Güterglück müssen die Wagen entsprechend der Ziele der Frachtkarten sortiert werden

Güterglück – Nordhalben – Güterglück
Ng61/Ng62
Dieser Güterzug bedient die Awanst Wiesenmühle und Tonerdeverladung. Die Bedienung ist im Buchfahrplan detailliert beschrieben.

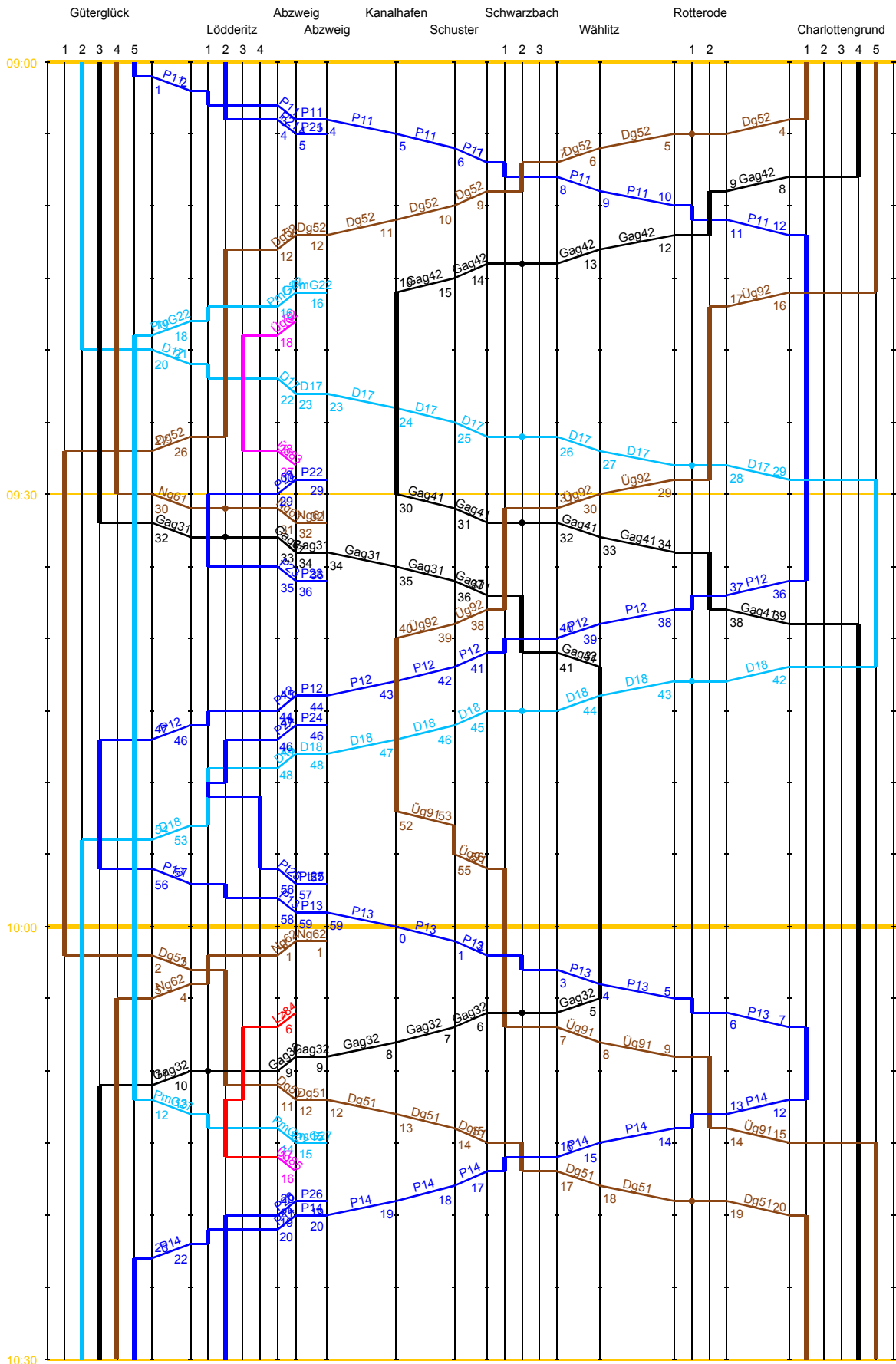
Es gibt sowohl rangierintensive Züge, aber auch Züge, die nicht rangiert werden müssen. Es ist also für Jeden etwas dabei.

4. Anlage Fahrplanunterlagen

- Arrangementplan
- Bildfahrpläne



Bildfahrplan Güterglück - Charlottengrund



Bildfahrplan Lödderitz - Nordhalben

