

Forumbahn RegioTreff Rhön

5. bis 8. Mai 2022

Betriebskonzept



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

Mitwirkende: Dominik (Dominik B), Holger (ductore), Martin K. (br218)

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 Rhöntreffen haben wir ein Arrangement geplant, welches sich aus einer regelspurigen Nebenbahn und einer Schmalspurbahn zusammensetzt.

Epochen

Wir haben vor, vorbehaltlich der Verfügbarkeit von ausreichend Rollmaterial, folgende Epochen zu spielen:

Epoche IV DR

Epoche V DB AG

Epoche VI DB AG

Betrieb

Auf beiden Spurweiten wird im Zugleitbetrieb mit einem zentralen Zugleiter gefahren, was heißt, dass jeder Mitspieler besonders gefordert ist. Es gibt kein lokales Personal an Betriebsstellen. 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 eine etwa 60 minütige Session. Die Buchfahrpläne gehen größtenteils über den kompletten Fahrplan.

2. Streckenkunde

Unser Arrangement schaut wie folgt aus:

Hauptbahn

Ausgangspunkt der eingleisigen normalspurigen Nebenbahn ist der Umsteigeknoten und Zugbildungsbahnhof Güterglück. Unmittelbar nach einer 180°-Kehre wird der erste Bahnhof der Strecke, Mühltroff, erreicht. Noch im Bahnhofsbereich von Mühltroff befindet sich die Anschlussstelle Schuster. Die Strecke windet sich nun durch hügelige Landschaft und passiert den Anschluss Wiesenmühle. Es folgt der Bahnhof Rotterode, in welchem Zugkreuzungen stattfinden können. Hinter Rotterode erreicht die Strecke ihren wichtigsten Bahnhof Lödderitz, welcher auch Umsteigebahnhof zur Schmalspurbahn ist. Hinter Lödderitz ist die Strecke gegenwärtig gesperrt. Daher endet der Zugverkehr hier, für die Fahrgäste der Reisezüge besteht ab hier ein Schienenersatzverkehr. Dieser fährt vom Bahnhofsvorplatz ab. Um den Fußweg für die Fahrgäste möglichst kurz zu halten, nutzen die Reisezüge daher bevorzugt das Stumpfgleis.

Die Schmalspurbahn hat ihren Beginn im wenige Kilometer von Lödderitz entfernten Jenbach, dort ist auch das Betriebswerk. Von Lödderitz ausgehend führt die Strecke zunächst nach Bad Anspach. Unterwegs passiert die Strecke das große Futtermittelwerk Dobuger. Bis heute ist dies ein wichtiger Güterkunde, welcher im Rollwagenverkehr bedient wird. Bis in die 70er Jahre zweigte in Bad Anspach noch die Stichstrecke nach Bärenheim ab. Sie wurde aber abgebaut und ist heute ein Fahrradweg. Nur noch ein Kilometer Strecke verblieb bis zum Fabrik-Anschluss. Epoche IV: Dieser wird derzeit noch mit einem Übergabegüterzug bedient. Epoche VI: Doch auch der Anschluss konnte den LKW-Verkehr nicht trotzen und wird seit Beginn der 90er Jahre auch nicht mehr mit Zügen angefahren. Hinter Bad Anspach folgt die Strecke dem Tal der Ziller vorbei an Erlach bis schließlich der Endpunkt Mayrhofen erreicht wird, bis heute ein wichtiger touristischer Endpunkt der Bahn.

3. Fahrplankonzept

Der Fahrplan der Regelspurbahn ist sowohl für die frühen Epochen als auch die aktuelle Epoche VI (mit gewissen Einschränkungen bei der Bedienung mit Einzelwagen) vorbildgerecht umgesetzt.

Da der Schattenbahnhof nicht besetzt ist sind die Zugführer für die Neubildung der Folgezüge verantwortlich.

Die Zugbildung für die Folgezüge betrifft hauptsächlich die Zugführer der Züge **G302** (Zugbildung Gag 301) und **Gag 321** (ggf. Wagen beladen). Näheres findet ihr im Buchfahrplan.

Normalspurbahn

Auf der Normalspurbahn verkehren neben den Personenzügen ein Nahgüterzug, ein Ganzzug sowie ein X-Zug.

Personenzüge:

Es handelt sich um die Zugpaare **P 101, 102, 202 und 203**, die an jedem Bahnhof halten. Es können auf Wunsch für P 101 und 202 und für P 203 und 102 verschiedene Zuggarnituren genutzt werden. Die Trasse des **X 701/702** kann auf Wunsch auch mit einem Eilzug belegt werden.

Das Hauptaugenmerk liegt jedoch auf dem **Güterverkehr**. Güterpunkte sind, neben den Bahnhöfen Mühltroff, Rotterode und Lödderitz die Anschlüsse Schuster und Wiesenmühle. Bis auf den Anschluss Wiesenmühle werden alle Güterpunkte von **G301** bzw. **G302** bedient. Der Anschluss Wiesenmühle wird mit dem Ganzzug **Gag 321** bedient. Dieser bringt volle Wagen mit Getreide, welche im Anschluss Wiesenmühle entladen werden.

Lödderitz:

Der gesamte Verkehr wird durch den Fdl geregelt, welcher gleichzeitig Zugleiter beider Strecken ist. Er gibt Rangieranweisungen. In Lödderitz ist eine Ortslok vorhanden, welche die Rollwagenrampe bedient und auch bei der Bildung des G 302 behilflich ist.

Schmalspurbahn

Der Fahrplan der Schmalspurbahn ist in Epoche IV und Epoche VI aufgeteilt. So kann passend zur gefahrenen Epoche auch passendes Fahrzeugmaterial mit einem darauf abgestimmten Fahrplan eingesetzt werden.

Rollwagenzug G801, G802, G803, G804

Dieser Zug verkehrt zunächst mit leeren Wagen aus Lödderitz nach Dobuger. In Dobuger angekommen werden die Wagen beladen. Anschließend führt die Fahrt wieder nach Lödderitz zur Rollwagenrampe. Die vollen Wagen werden abgerollt und die beladenen Wagen für Mayrhofen (Baustoffe für die Stauseen) mitgenommen. Anschließend werden die leeren Wagen oder Wagen mit Getreide, Milch oder Bier nach Lödderitz befördert.

Personenzug P602 und P603 (nur Epoche IV)

Dieser Zug nimmt früh in Mayrhofen und in Bad Anspach Milchkanen auf. Diese werden auf einem Flachwagen mitgeführt. In Lödderitz werden die Milchkanen am Güterschuppen zum Weitertransport mit P202 abgestellt. Auf der Rückfahrt am Abend werden leere Milchkanen über den P203 nach Lödderitz gebracht, wieder aufgenommen und in Bad Anspach und Mayrhofen abgestellt.

Personenzug mit Güterbeförderung PmG621 und PmG622 (nur Epoche IV)

Dieser Zug befördert zusätzlich sämtliche Nahgüterwagen für den Binnenverkehr der Schmalspurbahn.

Personenzug P602, P603, P604, P605 (nur Epoche VI)

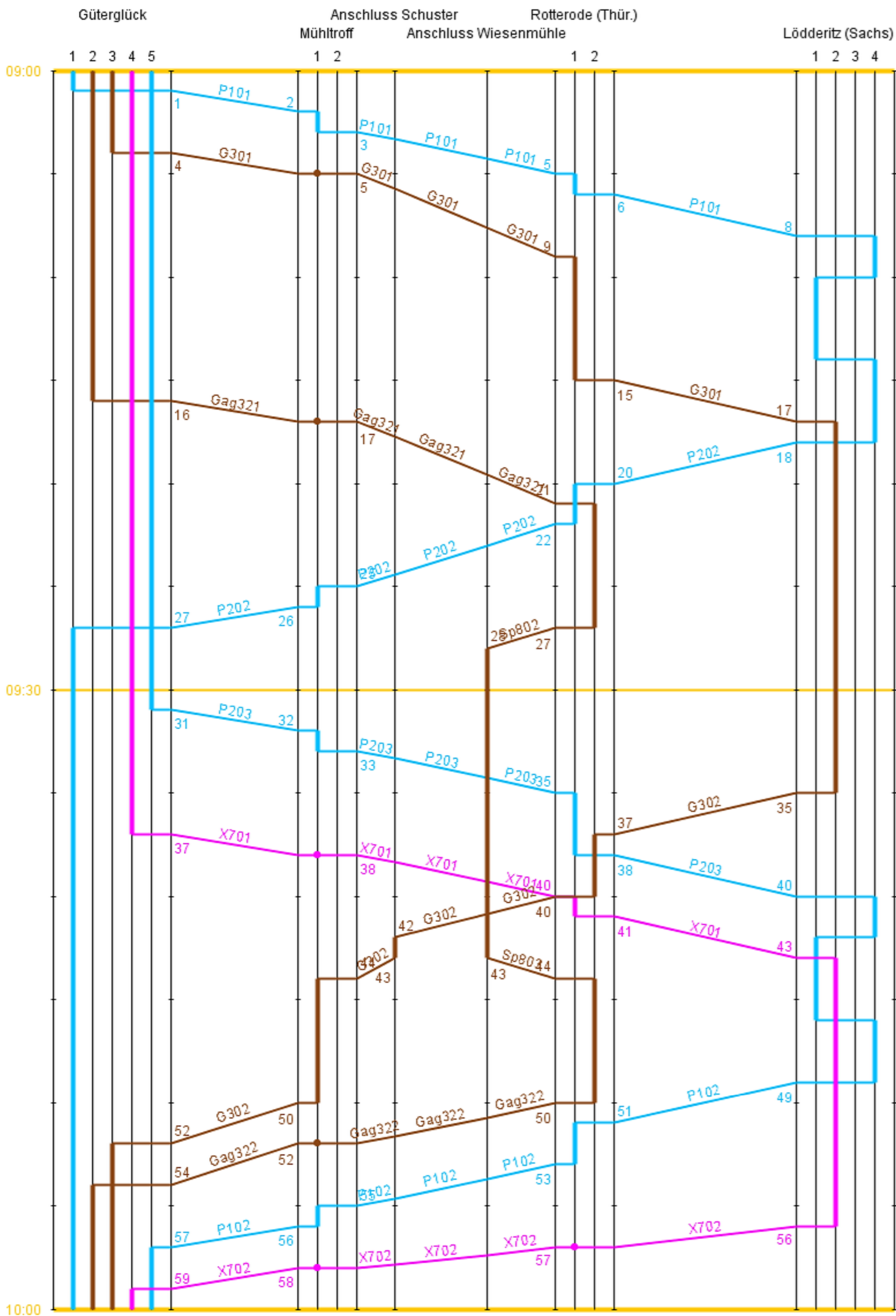
Diese Züge pendeln zwischen Jenbach und Mayrhofen ohne besondere Merkmale.

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

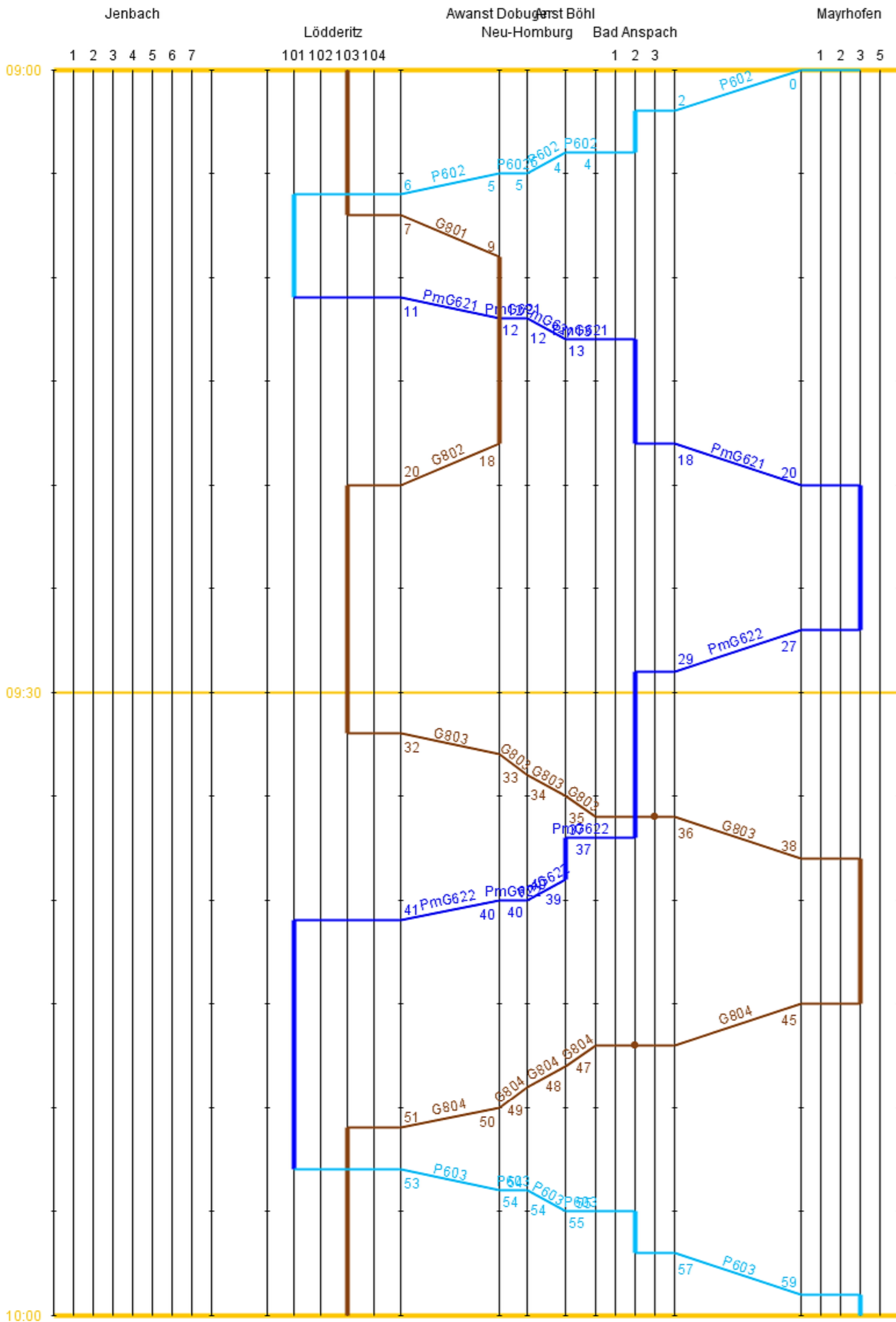
4. Anlage Fahrplanunterlagen

- Bildfahrplan H0
- Bildfahrplan H0e Epoche IV
- Bildfahrplan H0e Epoche VI

Güterglück - Lödderitz



Jenbach - Mayrhofen



Jenbach - Mayrhofen

