

Forumbahn RegioTreff Rhön

1. bis 4. Mai 2024

Betriebskonzept



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

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

Vorwort: Wichtige Informationen zum Betriebsablauf

Wir 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 VI DB AG

Betrieb

Auf beiden Spurweiten wird im Zugleitbetrieb mit einem zentralen Zugleiter gefahren, was heißt, dass jeder Mitspieler besonders gefordert ist. Mit Ausnahme der Zugleiter in Lödderitz (Normalspur) und Jenbach (Schmalspur) gibt es an den Betriebsstellen kein lokales Personal. Den Zugführern kommt daher eine besondere Bedeutung für einen sicheren und pünktlichen Fahrbetrieb zu. In den Buchfahrplänen für Regelspur sind die Hinweise „M“ zu beachten; diese bedeuten, dass eine Zugmeldung beim jeweiligen Zugleiter abzugeben ist. Befinden sich mehrere Züge im Bahnhof, sprechen sich die Zf ab, wer die Zugmeldung absetzt. Ebenso sind ggf. erforderliche Halte vor Trapeztafeln zu beachten. In den Buchfahrplänen für Schmalspur sind die Zugmeldungen, wie sonst auch, detailliert eingetragen.

Die Zugführer haben in den kleineren Bahnhöfen und den Anschlussstellen auch die Aufgaben für die Behandlung des Zuges (Rangieren, Umfahren, Wagen ausstellen/einstellen) zu erfüllen.

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 Sinne 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, sodass diese Aufgabe dann entfällt. Nach jeder Session hat der Besitzer bzw. der Pate seine Betriebsstelle zu kontrollieren und die Wagen umzuzetteln, d.h. neue Frachtkarten einzustecken bzw. diese zu wenden, wenn es eine Wendekarte „Voll/Leer“ ist. Bei offenen Wagen sind diese zu be- bzw. entladen (soweit möglich und Ladegut vorhanden).

Sollten die Fiddle-Yards nicht besetzt sein, müssen dort während des Fahrplans ggf. durch die Zugführer bestimmte Aufgaben (Abräumen des Zuges, Aufgleisen eines Zuges) übernommen werden.

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 zurückgefahren werden, sodass die Grundaufstellung für den nächsten Fahrplan ohne gewaltigen Zeitaufwand abzuarbeiten ist.

Dauer der Buchfahrpläne

Diesmal spielen wir eine etwa 90-minütige Session. Die Buchfahrpläne gehen größtenteils über den kompletten Fahrplan.

2. Streckenkunde

Unser Arrangement schaut wie folgt aus:

Normalspurbahn

Ausgangspunkt der eingleisigen normalspurigen Perlenbachtalbahn ist der Umsteigeknoten und Zugbildungsbahnhof Güterglück.

Unmittelbar nachdem die Strecke gegenüber ihrem Ausgangsbahnhof eine annähernde 180°-Kehre vollzogen hat, wird der erste Bahnhof der Strecke, Lödderitz, erreicht. Hier kreuzt die nach dem gleichnamigen Fluss benannte 750mm-Lödderitztalbahn nach Jenbach und Mayrhofen. Die Normalspurstrecke windet sich hinter Lödderitz nun durch hügelige Landschaft und passiert den Anschluss zur Lödderitzer Industriebahn. Einige kurvenreiche Kilometer später folgt der Anschluss des wichtigsten Güterkunden der Strecke, der Anschluss zum Kanalhafen am Nordsee-Königsee-Kanal. Nun wird der heutige Endbahnhof Nieder Ramstadt-Traisa erreicht. Der stets nur schwach ausgelastete, weiter nach Pretzsch führenden obere Streckenteil wurde in den 1960er Jahren etappenweise stillgelegt und demontiert. Am Spurplan erkennt man aber auch heute noch, dass der Bahnhof ursprünglich ein Durchgangsbahnhof war.

Schmalspurbahn

Die Schmalspurbahn hat ihren Beginn im wenige Kilometer von Lödderitz entfernten Jenbach. Dort ist auch das Betriebswerk. Vor Lödderitz wird der wichtigste Güterkunde der Strecke passiert, das Futtermittelwerk Dobuger. Bis heute wird dieser im Rollwagenverkehr bedient. In mehreren Gleisbögen steigt die Bahn nun im engen Lödderitztal hinab zum gleichnamigen Bahnknotenpunkt. Hinter dem Ort wird das Tal deutlich breiter, sodass sich den Bahnbauern die Möglichkeit bot, die Strecke relativ geradlinig zu trassieren. So wird im nun weitläufigen Lödderitztal der Kurort Bad Anspach erreicht. Bis in die 70er Jahre zweigte hier noch die Stichstrecke nach Bärenheim ab. Sie wurde aber abgebaut und ist heute ein Fahrradweg. Hinter Bad Anspach folgt die Strecke dem Tal der Ziller, vorbei an Erlach, bis schließlich Mayrhofen erreicht wird, bis heute ein wichtiger touristischer Endpunkt der Bahn.

3. Fahrplankonzept

Der Fahrplan der Regelspurbahn ist sowohl für die frühere Epoche IV, 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 Betriebsbereitschaft verantwortlich.

Im aktuellen H0-Arrangement ist nur die **Üg 52** abzuräumen, damit **Ng 42** später auf diesem Gleis einfahren kann.

Normalspurbahn

Auf der Normalspurbahn verkehren neben den Personenzügen ein Nahgüterzug, zwei Übergabezüge sowie ein X-Zug und eine Lz-Fahrt.

Personenzüge:

Es handelt sich um die Zugpaare **P 22 bis P 27** sowie **Pt 11 bis Pt 16**, die an jedem Bahnhof halten. Für die beiden Zugpaargruppen werden verschiedene Zuggarnituren genutzt. Für das Pt-Zugpaar ist ein Triebwagen vorgesehen; der Dienst kann aber auch mit einem lokbespannten Zug gefahren werden. Die Trasse des **X 1 / X 2** kann auf Wunsch auch mit einem Eilzug belegt werden.

Das Hauptaugenmerk liegt jedoch auf dem **Güterverkehr**. Güterpunkte sind, neben den Bahnhöfen Lödderitz und Nieder Ramstadt-Traisa, die Anschlüsse „Kanalhafen mit Chemiewerk“ und „Lödderitzer Industriebahn“. Die Bahnhöfe werden durch die Ng bedient; die Anschlüsse durch je eine Üg.

Lödderitz:

Der gesamte Verkehr wird durch den Fdl geregelt, welcher gleichzeitig Zugleiter der Normalspurbahnstrecke ist. Er gibt Rangieranweisungen. In Lödderitz ist eine Ortslok vorhanden, welche die Rollwagenrampe bedient und auch bei der Behandlung der Ng behilflich ist.

Schmalspurbahn

Rollwagenzug G202, G204, G201, G203

G202 nimmt Wagen von Mayrhofen und Bad Anspach mit. Die Anschlussstelle Neubert wird mit einer Übergabe bedient, um die Wagen

zustellen zu können. In Lödderitz werden die Wagen an der Rollwagenrampe übergeben.

G204 fährt im Anschluss mit leeren Wagen nach Dobuger. Die Wagen werden dort vom Zugführer selbstständig umgezettelt! Das bedeutet die Leerwagenkarten werden abgelegt und Frachtkarten für beladene Wagen eingesteckt.

G201 wird in Dobuger beladen und fährt anschließend nach Lödderitz.

G203 erhält Wagen für Neubert, Bad Anspach und Lödderitz. Auf dieser Fahrt kann Neubert direkt bedient werden. Wichtig für die Zugbildung ist, dass die Wagen für Neubert am Zugschluss eingestellt werden!

Stammholz-Übergabegüterzug Lz301, Üg302, Üg303, Lz304

Lz301 fährt als Lokleerfahrt nach Fichtengrund und nimmt dort beladene Stammholzwagen auf.

Üg302 transportiert die Stammholzwagen nach Lödderitz. Die Wagen werden dort per Kran bzw. holzgreifendem Radlader auf Regelspurwagen umgeladen.

Üg303 fährt die Leerwagen zurück nach Fichtengrund.

Lz304 kommt als Lokleerfahrt wieder zurück nach Lödderitz.

Außer beim Epoche VI Fahrplan fährt der Tf anschließend Üg306 und Üg307 weiter.

Schmalspur-Übergabegüterzug Üg306, Üg307 (entfällt bei Epoche VI)

Üg306 fährt als Übergabe mit Wagen von Lödderitz nach Böhl. Die Ladung wurde zuvor imaginär von Regelspurgüterwagen in Schmalspurwagen umgeladen.

Üg307 fährt als Übergabe mit Wagen von Böhl zurück nach Lödderitz. Die Wagen werden anschließend imaginär von den Schmalspurwagen in Regelspurgüterwagen umgeladen.

Personenzug 1

P101 Personenzug von Jenbach nach Mayrhofen

P102 Personenzug von Mayrhofen nach Jenbach

P105 Personenzug von Jenbach nach Mayrhofen

P106 Personenzug von Mayrhofen nach Jenbach

Personenzug 2 (diese Leistung kann bei Personalmangel entfallen)

P103 Personenzug von Jenbach nach Mayrhofen

P104 Personenzug von Mayrhofen nach Jenbach

Sonderzug (diese Leistung kann bei Personalmangel entfallen)

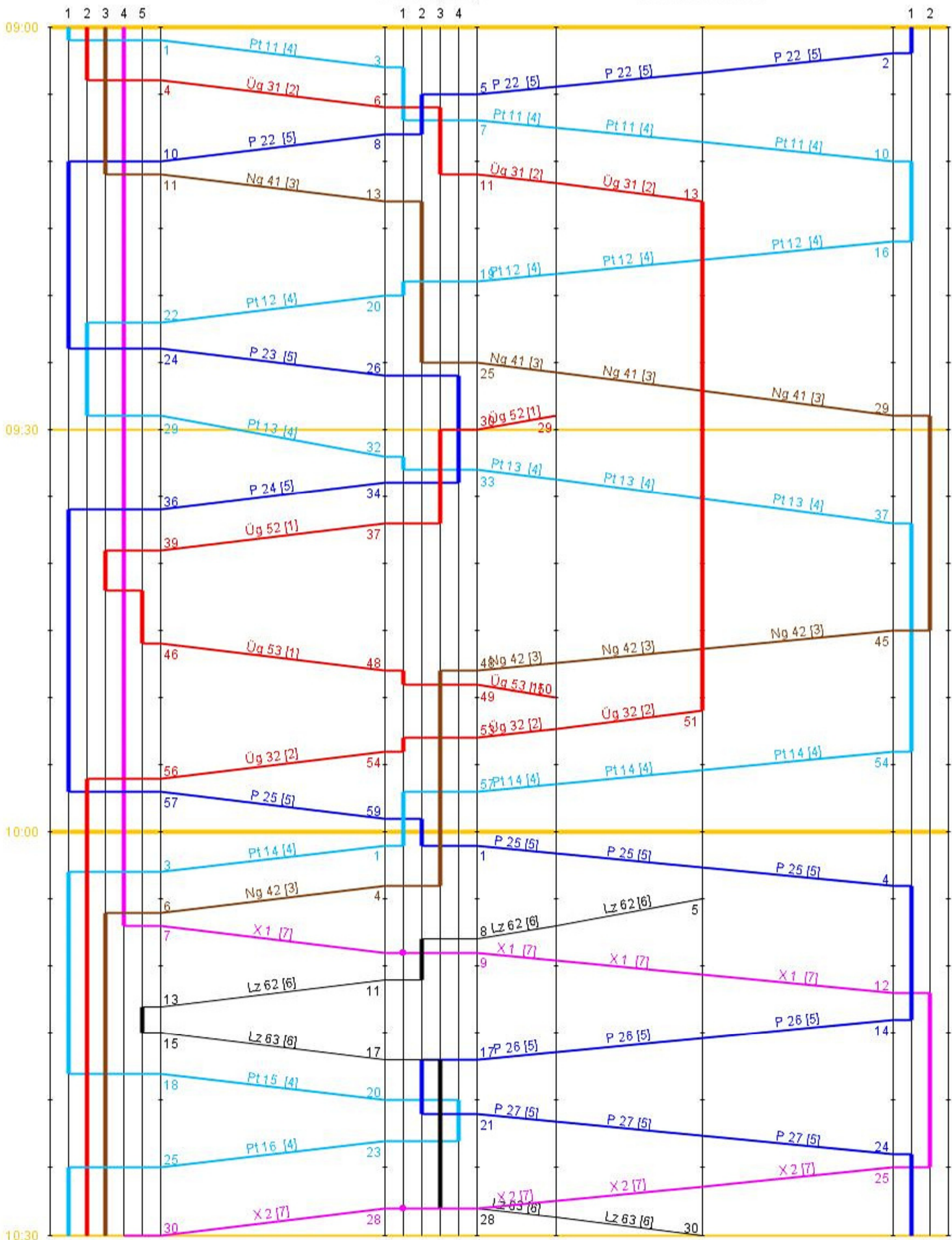
X402 fährt von Mayrhofen nach Jenbach. Diese Leistung kann mit jedem beliebigen Fahrzeugmaterial gefahren werden.

X401 fährt von Jenbach nach Mayrhofen. Diese Leistung kann mit jedem beliebigen Fahrzeugmaterial gefahren werden.

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



Jenbach - Mayrhofen

