

Forumbahn Jahrestreffen in Mihla

7. bis 10. Oktober 2021

Betriebskonzept



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

Mitwirkende: Dominik (Dominik B), Holger (ductore), Martin K. (br218), 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 Jubiläumstreffen haben wir ein Arrangement geplant, was zwei Äste, eine eingleisige untergeordnete Hauptbahn und eine Nebenbahn, beinhaltet. Außerdem schließt in Lödderitz die Schmalspurbahn an.

Epochen

Wir haben vor, folgende Epochen zu spielen:

Epoche IV DR

Epoche Va DB/DR

Epoche VI DB AG

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 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 70 minütige Session. Die Buchfahrpläne gehen größtenteils über den kompletten Fahrplan.

2. Streckenkunde

Unser H0/H0e Arrangement schaut wie folgt aus:

Hauptbahn

Ausgangspunkt der eingleisigen normalspurigen Hauptbahn ist der Umsteigeknoten und Zugbildungsbahnhof Güterglück. Gleich danach folgt der Bahnhof Rotterode, der ein Anschlussgleis aufweist. Über die Anschlussstelle Schuster und die Awanst Wähllitz führt die Strecke zum Kreuzungsbahnhof Lödderitz. Hier ist auch Ausgangspunkt für die Schmalspurbahn. Wenige Kilometer nach Lödderitz zweigt eine Nebenbahn ab. Die Hauptbahn führt weiter über den großen Kanalhafen, hier zweigt auch eine kleine Industriebahn ab, zum Zugbildungsbahnhof Charlottengrund.

Nebenbahn

Die Nebenbahn beginnt ab dem Abzweig und führt zunächst durch den Ort Mühltröff. Nach der Anschlussstelle Wiesenmühle folgt nach einer engen 90° Kurve der Endbahnhof Nieder Ramstadt-Traisa.

Schmalspurbahn

Ausgangspunkt der Schmalspurbahn ist Lödderitz, wobei die Bahn eigentlich schon im wenige Kilometer entfernten Jenbach startet, dort ist auch das Betriebswerk. Von Lödderitz ausgehend führt die Strecke zunächst nach Bad Anspach. Bis in die 70er Jahre zweigte hier noch die Stichstrecke nach Bärenheim ab. Sie wurde aber abgebaut und ist heute ein Fahrradweg. Nur noch ein Kilometer Strecke verblieb bis zum Anschluss Böhl. 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. Im weiteren Verlauf passiert die Strecke das große Futtermittelwerk Dobuger. Bis heute ist dies ein wichtiger Auftraggeber für den Rollwagen

Güterverkehr. Der Kreuzungsbahnhof Dregenfels folgt wenige Kilometer nach dem Anschluss. Nun folgt die Strecke dem Tal der Ziller vorbei an Neu-Homburg und 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 die Schattenbahnhöfe nicht besetzt sind, sind die Zugführer für die erforderlichen Rückmeldungen an die Fahrdienstleiter sowie die Neubildung der Folgezüge verantwortlich.

Die Zugbildung für die Folgezüge betrifft hauptsächlich die Zugführer der Züge **Ng3** (Ausstellen der Wagen für andere Züge, Zugbildung Ng4), **Ng6** (Ausstellen der Wagen für andere Züge, Zugbildung Ng5), **Dg1/Dg2** (Ausstellen der Wagen für Ng4 und Üg19, Zugbildung Dg2 bzw. Ausstellen der Wagen für Ng5, Zugbildung Dg1), **Üg19** (Ausstellen der Wagen für Ng4 und Dg2) sowie **E1** (Unterstützung Zf Ng4 bei der Zugbildung Ng3 und Dg2) Näheres findet ihr im Buchfahrplan.

Hauptbahn

Auf der Hauptbahn verkehren neben den Personenzügen zwischen den Schattenbahnhöfen zwei Ganzzüge, ein Durchgangsgüterzug sowie drei Nahgüterzüge bzw. Übergaben.

Personenzüge:

Es handelt sich um die Zugpaare **P1/P2** und **P3/P4**, die an jedem Bahnhof halten sowie das Eilzugpaar **E1/E2**, welches nur kurz in Lödderitz Aufenthalt hat.

Die Trasse des Eilzugpaars E1/E2 kann auf Wunsch auch mit einem X-Zug belegt werden.

Das Hauptaugenmerk liegt jedoch auf dem **Güterverkehr**. Güterpunkte sind, neben den Bahnhöfen Rotterode und Lödderitz, die Awanst Schuster, Wähilitz und Kanalhafen.

Lödderitz:

Der gesamte Verkehr wird durch den Fdl geregelt. Dieser gibt Rangieranweisungen und erlaubt Sperrfahrten zum Kanalhafen und nach Wähilitz.

Lödderitz und die angeschlossene Schmalspurbahn wird durch einen **Nahgüterzug Ng5** bedient. Anschließend fährt der Zug als **Ng5(1)** weiter auf die Nebenbahn, um die dortigen Stationen zu bedienen. In Lödderitz werden lediglich die Wagen abgestellt und durch die Ortslok rangiert. Auf der Nebenbahn müssen die Wagen eigenständig rangiert werden.

Auf der Rückfahrt erhält der Zug die Nummer **Ng6(1)** und ab Lödderitz die Nummer **Ng6**.

Rotterode und Awanst Schuster

Beide Betriebsstellen werden durch die **Üg19/Üg20** ab Güterglück bedient. Die Bedienung von Awanst Schuster erfolgt durch eine geschobene Übergabe im Rahmen einer Sperrfahrt.

Nach Bedienung der Awanst Schuster werden die restlichen Wagen in Rotterode zugestellt. Erlaubnis zur Sperrfahrt und Rangieranweisungen in Rotterode werden dem Zugführer durch den Fdl Rotterode gegeben.

Awanst Kanalhafen

Ein **Nahgüterzug Ng3/4** fährt von Güterglück zur Awanst Kanalhafen. In Lödderitz bekommt er vom Fdl die Freigabe zur Sperrfahrt zum Kanalhafen. Im Kanalhafen bedient dieser Zug die Anschlüsse Kanalhafen (**Fa. Scharff** und das **Lagerhaus**) sowie die Industriebahnanschlüsse **Schuster Chemie/Öl** und **Fa. Ende**.

Ein **Ganzzug Gag9/10** bedient den Kanalhafen. Er startet, nach Erlaubnis einer Sperrfahrt durch den Fdl Lödderitz, im Kanalhafen mit den Wagen von Gleis 12 und fährt nach Lödderitz. Von Lödderitz aus fährt er, nachdem der Zug umfahren wurde, nach Charlottengrund. Der Rückweg gestaltet sich ebenso. In Lödderitz ist zudem noch die Anfrage zur Sperrfahrt an den Fdl zu stellen. Die Wagen werden im Kanalhafen dann wieder im Gleis 12 abgestellt. Und die Lok wird so abgestellt, dass sie mit den Wagen abfahrbereit für die nächste Session ist.

Awanst Wähilitz

Der **Ganzzug Gag7/8** fährt ab Charlottengrund nach Wähilitz. In Lödderitz erhält der Zugführer die Freigabe zur Sperrfahrt durch den Fdl Lödderitz.

In Währlitz erfolgt der Wagenaustausch gemäß Buchfahrplan/Aushang.
Mit der Anfrage zur Sperrfahrt aus Währlitz kann der Zug dann wieder über Lödderitz nach Charlottengrund zurückfahren.

Der **Durchgangsgüterzug Dg1/Dg2** verbindet beide Schattenbahnhöfe und dient dem Wagenaustausch. Somit gelangen z.B. auch Wagen der Awanst Schuster oder der Industriebahn bis in den Schmalspurast. Dieser Zug kann bei Bedarf mit „Füllwagen“ (Wagen ohne Frachtkarten) auf eine maximal mögliche Zuglänge aufgestockt werden, natürlich nur, sofern noch Platz dafür ist.

Nebenbahn

Der Nebenbahnbetrieb beginnt ab Lödderitz über den Abzweig. Der Verkehr wird durch einen Zugleiter geregelt. Die Zugpersonale sind auf der Strecke eigenverantwortlich unterwegs und müssen sowohl Rückmeldung beim Zugleiter machen als auch sich bei Zugkreuzungen absprechen.

Die Anweisungen sind in den Buchfahrplänen genau beschrieben und auch unbedingt zu befolgen.

Es gibt insgesamt 6 Triebwagenfahrten (**Pt21 – Pt26**) sowie eine Bedienung durch den **Ng5(1)/Ng6(1)**, der aus dem Ng 5 herausgeht bzw. zum Ng6 wird.

Personenverkehr:

Triebwagenzug Pt21-26

Der Triebwagen pendelt von Nieder-Ramstadt nach Lödderitz. Gleis 4 in Lödderitz und Gleis 1 in Nieder-Ramstadt ist generell für diesen Triebwagen vorgesehen.

Bei drei Fahrten finden Kreuzungen mit dem Nahgüterzug statt. Diese betreffen die Fahrten des Pt22/Pt23 in Nieder-Ramstadt und des Pt24 in Mühltruff.

Eine Absprache mit dem Personal des Ng sowie den in den Buchfahrplänen aufgeführten Melde- und Verfahrenshinweisen (Halt an Trapeztafel) ist dringend zu folgen.

Güterverkehr:

Nahgüterzug Ng5(1)/Ng6(1)

Die drei Betriebsstellen werden durch einen Nahgüterzug (Ng5(1)/Ng6(1)) bedient. Auf der Fahrt von Lödderitz nach Nieder-Ramstadt als Ng5 (1) erfolgt lediglich das Ausstellen von Wagen in Mühltruff. Erst in Nieder-Ramstadt erfolgen Rangierarbeiten (Ein-/Ausstellen von Wagen)

Auf der Rückfahrt als Ng6(1) ab Nieder-Ramstadt werden die Betriebsstellen Wiesenmühle und Mühltruff bedient. Bei optimaler Reihung und Beachten

der Rangierhinweise im Buchfahrplan bzw. Aushang in Nieder Ramstadt und Mühltröfz sollte die Bedienung kein Problem darstellen

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 G152, G153, G154 und G155:

Dieser Zug verkehrt zunächst mit leeren Wagen aus Mayrhofen nach Lödderitz. Dort werden die Leerwagen an die Rollwagenrampe rangiert und Leerwagen für Dobuger mitgenommen. 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.

Personenzug mit Güterbeförderung PmG102 und PmG103 (nur Epoche IV):

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

Personenzug P101 und P104 (nur Epoche IV):

Dieser Zug fährt als normaler Personenzug ohne besondere Merkmale.

Güterzug G171 und G172 mit Schmalspurwagen (nur Epoche IV):

Dieser Zug verkehrt einmal täglich von Jenbach nach Mayrhofen und zurück und bedient dabei alle Betriebsstellen mit Schmalspurgüterwagen (keine Rollwagen). Dabei bedient G172 auch den Anschluss Böhl als Sperrfahrt.

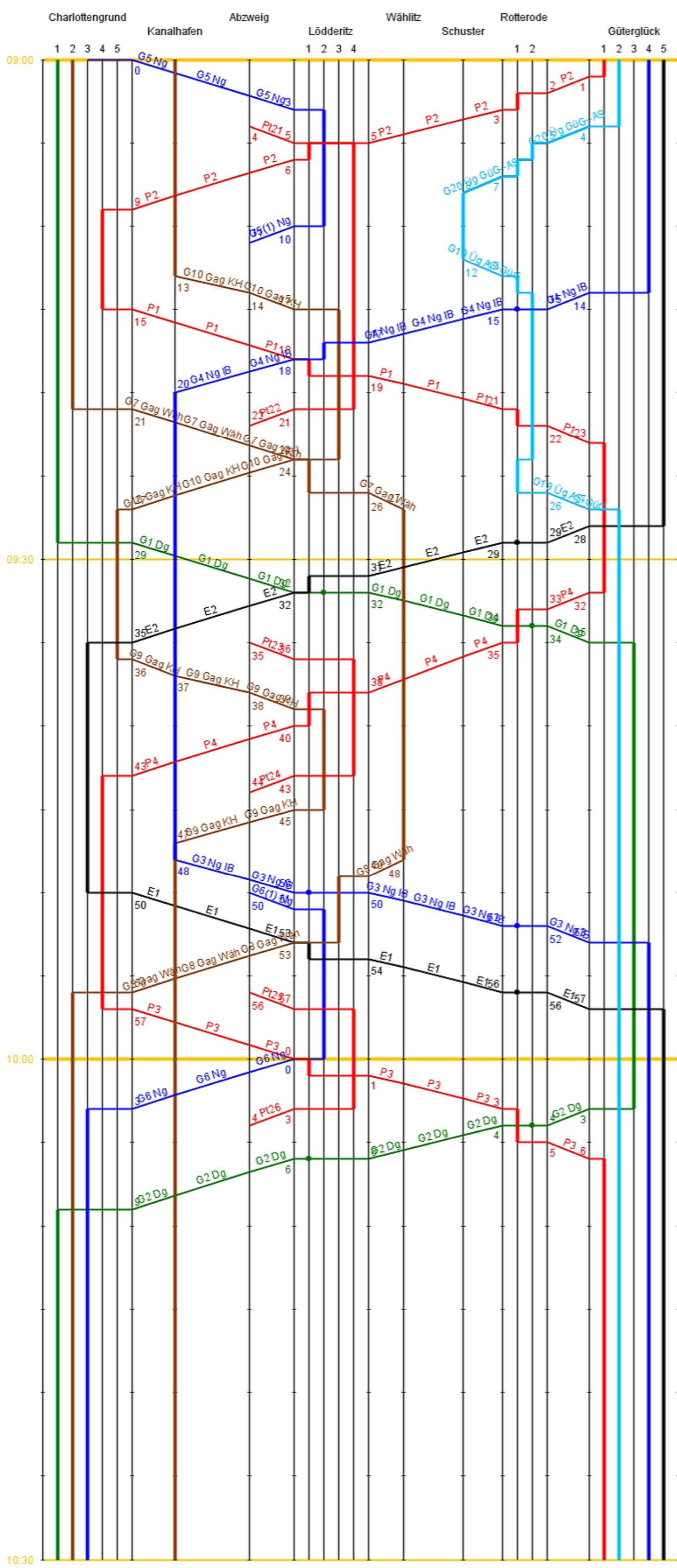
Personenzug P111 und P116 (nur Epoche VI):

Diese Züge pendeln im 20-Minuten Takt 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

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



Jenbach - Mayrhofen

