

Forumbahn Jahrestreffen in Suhl

20. bis 23. September 2018

Betriebskonzept



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

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

1. Allgemeines

Zeit

Wir fahren im Faktor 1:1, also Echtzeit. Ein Fahrplan dauert 105 Minuten.

Epochen und Bahngesellschaften

Es wird gemäß der Vorbildsituation des geplanten Betriebes gemischt mit Bahngesellschaften DB und DR in Epoche IV sowie in Epoche V und VI gefahren werden. Eine logische und logistisch einfach durchzuführende Reihenfolge der Epochen (wenig Umbauaufwand) wird die PG 6 (Fahrbetrieb) vorlegen. Daneben ist natürlich auch freies Fahren vorgesehen.

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)

Verantwortung der Betriebsstellen

Grundsatz ist: **Jeder Betriebsstellenbesitzer ist für seine Betriebsstelle verantwortlich** und kümmert sich darum, Frachten von anderen Betriebsstellen anzufordern. Die Betriebsstellenbesitzer der angeforderten Frachten (z.B. Maschinenteile vom Anschluss Schuster) müssen sich dann wieder um die Zuführung der Leerwagen kümmern (z.B. Wagen aus Charlottengrund). Unerfahrene Mitspieler können das Feld „Startbahnhof“

im Vorfeld auch offen lassen, wenn sie sich unsicher sind, von wo die Frachten zu empfangen sind. Der Startbahnhof wird dann beim Treffen eingetragen.

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 umzusetzen, 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.

Wichtige Informationen zum Betriebsablauf

Vor der ersten Session erfolgt bei einem Rundgang um das Arrangement eine Einweisung in die „Spezialitäten“ der einzelnen Betriebsstellen.

Mit Ausnahme der Strecke Charlottengrund – Lödderitz – Pretzschen – Bieberstein / Drei-Gleichen West, die im Zugmeldebetrieb gefahren wird, wird das restliche Arrangement im Zugleitbetrieb gefahren. Der Fahrdienstleiter Bieberstein übernimmt außerdem als Zugleiter die Strecken

nach Bischofsheim und Güterglück und der Fahrdienstleiter in Lödderitz die Strecke nach Bischofsheim. Die Fiddle-Yards Charlottengrund, Drei-Gleichen West und Güterglück sind unbesetzt, so dass sich die Zugführer beim zuständigen nächsten Fahrdienstleiter melden müssen. Der Schmalspurteil bekommt ebenfalls einen eigenen Zugleiter.

Sollte der Fall eintreten, dass wir mehr Personal als benötigt haben, so können natürlich Jobs geteilt werden.

Weiterhin erwarten die Zugführer der einzelnen Züge gewisse Aufgaben. 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, usw.).

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

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

Zwischen den Sessions

Es wird sich vielleicht nicht vermeiden lassen, dass nicht alle Wagen in einem Fahrplan den jeweiligen Betriebsstellen zugestellt werden können. Es wird ausdrücklich darum gebeten, dass v.a. die Güterwagen des Fahrplanbetriebs während des Freien Fahrens 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, müssen die Züge danach wieder an den ursprünglichen Standort zurück gefahren werden, so dass die Grundaufstellung für den nächsten Fahrplan ohne gewaltigen Zeitaufwand abzuarbeiten ist.

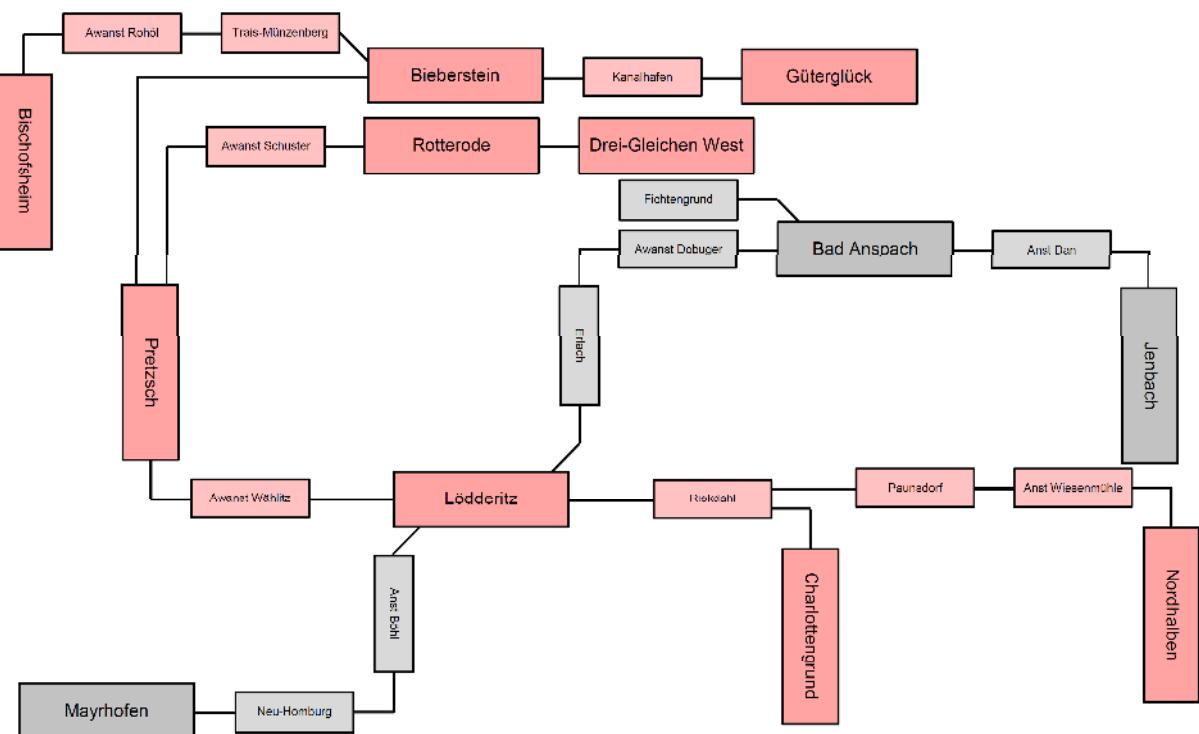
Dauer der Buchfahrpläne

Wir haben uns 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.

Die bereits gefahrenen Fahrpläne werden an zentraler Stelle (wird vor Ort bestimmt) sofort abgelegt!

2. Streckenkunde

Der schematische Streckenübersichtsplan für das Treffen schaut wie folgt aus:



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

Normalspur

Ost-Teil:

Von Nordhalben geht es über den Anschluss Wiesenmühle und dem Haltepunkt Paunsdorf zum Abzweig Riekdahl. Dort trifft die Stichbahn auf die Strecke aus dem Fiddle-Yard Charlottengrund. An den Abzweig schließt sich Lödderitz an, wo es einen Anschluss an die Schmalspurbahn gibt. Ab Lödderitz führt die Strecke Richtung Industriekomplex Wählitz-Köpsen und weiter nach Pretzsch. In Pretzsch wird die Strecke getrennt. Der eine Streckenast führt in Richtung Westen (Bieberstein), während der andere Streckenast über Anschluss Schuster und Rotterode in den Fiddle-Yard Drei-Gleichen West führt.

West-Teil:

Ab dem Fiddle-Yard Güterglück führt die Strecke nach Bieberstein. Vor Bieberstein liegt die Einfahrtsweiche in den Hafen und das Industriegebiet. Hinter Bieberstein teilt sich die Strecke in die Strecke Richtung Osten (Pretzsch) und die Stichstrecke zum Endbahnhof Bischofsheim. Auf der Stichstrecke ist direkt nach dem Abzweig der weiterhin aufgelassene Bahnhof Trais-Münzenberg. Ihm folgt die Ölverladung und der Endbahnhof Bischofsheim mit seinem Schotterwerk.

Schmalspur

Ab Lödderitz beginnt das Schmalspurnetz, der Schmalspurteil des Bahnhofs wurde aber schon kräftig zurückgebaut. Die Strecke nach Mayrhofen verläuft über Neu-Homburg und den im Betrieb aber selten genutzten Anschluss Böhl. Die Strecke nach Bad Anspach kreuzt in Lödderitz die Strecke die Regelspurstrecke und führt über Erlach und den Anschluss Dobuger. In Bad Anspach verzweigen sich die Strecken. Die eine führte über Fichtengrund bis Bärenheim. Allerdings ist dieser Ast nur noch bis Fichtengrund für den sporadischen Holztransport in Betrieb. Der Haltepunkt Fichtengrund wird über einen Triebwagen zweimal täglich bedient. Die Hauptrichtung führt dann weiter nach Jenbach vorbei am Anschluss Dan. In Jenbach befindet sich auch die Fahrzeugremise.

3. Fahrplankonzept

Vorbildfiktion

Vor dem 2. Weltkrieg gab es ein umfangreiches Schienennetz in Deutschland. Nach Kriegsende wurden viele Verbindungen an der jetzt neuen Grenze getrennt. 1989 war der Mauerfall und auch die Grenzbefestigungen wurden demontiert.

Unsere Geschichte beginnt kurz nach der Wende, allerdings vor Gründung der DB-AG. Im Osten, dem Reichsbahngebiet, besteht ein umfangreiches und gut ausgebautes Schienennetz, da die Bahn die Hauptverkehrslast tragen muss. Selbst entfernt gelegene Gegenden wurden durch ein intaktes Schmalspurnetz per Bahn erreicht. Allerdings spürt man auch schon hier den Einfluss des Straßenverkehrs, denn der Einzelwagenverkehr schrumpft.

Im Westen, dem Gebiet der Deutschen Bundesbahn, sind hingegen die Bahnanlagen geschrumpft und nur noch wichtige Verbindungen, hauptsächlich für den Güterverkehr, vorhanden. Der ÖPNV auf der Schiene wurde dort größtenteils eingestellt. Einige der ehemals verbindenden Schienenwege, welche durch die Grenze geteilt wurden, werden recht schnell nach Grenzöffnung wieder reaktiviert.

In einer Art „Aufbruchsstimmung“ wurde auch wieder im Westen der Personennahverkehr auf der Schiene reaktiviert. Industriebetriebe des Westens fanden gut erschlossene Lagerflächen im Osten und transportieren ihre Waren dorthin. Dringend benötigte Bedarfsgüter werden ebenfalls per Bahn in den Osten gebracht, während „günstig hergestellte“ Waren in den Westen gelangten.

Der Zeitsprung (zweite Phase):

Es sind mehrere Jahre vergangen. Inzwischen sind DB und DR zur DB-AG verschmolzen. Entgegen der ersten Euphorie wurde der Schienenverkehr nicht weiter ausgebaut, sondern teilweise sogar wieder reduziert (z.B. Mora-C). Glücklicherweise traf es unsere Strecken nicht. Zwar wurde die, jetzt bundesländerübergreifende, Strecke nicht, wie geplant, zweigleisig ausgebaut, aber zumindest saniert. Auch die Gewerbebetriebe entlang der Strecken können die Bahn weiter als Transportmittel nutzen. Möglich machen es der große und modernisierte Industriekomplex Wählitz-Köpsen, der Hafen mit Industriegebiet und das Schotterwerk Bischofsheim.

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

Selbst der Personennahverkehr konnte mit modernen Fahrzeugen weiterhin attraktiv gestaltet werden. Es gab allerdings Überlegungen, den Verkehr auf der Schmalspurbahn einzustellen. Eine Bedarfsanalyse fiel positiv aus mit der Folge, dass diese nun von privater Hand betrieben wird und die neusten Fahrzeuge eingesetzt. Da sie im Tal der Ziller gelegen ist, trägt sie denselben Namen wie die Bahn in Österreich. Kurioserweise werden hier auch identische Fahrzeuge eingesetzt. Im Ergebnis hat sich der Verkehr der Jetztzeit nicht wesentlich gegenüber den frühen 90er Jahren geändert.

In unserem Arrangement wird diese Situation abgebildet. Im Ostteil sind große, vollständig vorhandene Bahnhöfe (Lödderitz, Pretzsch) sowie Industrieanlagen (Wählitz-Köpsen) und die Schmalspurbahn gelegen. Die Betriebsstellen werden von Charlottengrund bis Pretzsch durch eine hauptbahnähnliche Strecke verbunden. Im weiteren Verlauf führt die Bahn dann als Nebenbahn im Zugleitbetrieb weiter nach Drei-Gleichen West. Daneben gibt es ab Lödderitz eine Stichstrecke nach Nordhalben, die ebenfalls im Zugleitbetrieb betrieben wird und ein Schmalspurnetz, was in Lödderitz an die Regelspur angebunden ist.

Im Westteil gibt es die Strecke von Güterglück zur Ölverladung und zur Schotterverladung in Bischofsheim. Weiterhin gibt es vor Bieberstein einen Anschluss an den Hafen und das Industriegebiet. Zwischen Pretzsch (Osten) und Bieberstein (Westen) gibt es eine Verbindungsstrecke.

Normalspur

Schwerpunkt des Betriebs liegt diesmal bei der Bedienung des Industriekomplex Wählitz-Köpsen mit Ganzzügen für Öl und Kohle. Dieser wird indirekt durch Übergaben ab Pretzsch bedient. Weiterer Schwerpunkt ist die wieder vorhandene Möglichkeit in Lödderitz Regelspur und Schmalspur zu vernetzen. Vorgesehen ist der Betrieb mit Rollwagen. Als dritter Schwerpunkt ist der Rangierbetrieb auf der Industriebahn vorgesehen.

Im Güterverkehr herrscht ein reger Austausch zwischen Wagen aus Ost und West, was durch Dg von Charlottengrund nach Güterglück und zurück geleistet wird. Ab den beiden FY werden die Wagen sortiert und dann per Ng verteilt. Neben den Dg verkehren auch Gag über die (Landes-) Grenze. Öl aus dem Westen wird nach Wählitz-Köpsen geliefert und Container in den Hafen

der Stadt Charlottengrund. Aufgrund eines Autobahnneubaus werden Schotterzüge von Bischofsheim nach Drei Gleichen West gefahren.

Daneben gibt es noch den reinen Binnengüterverkehr im Osten und Westen von den Fiddle-Yards zu den dazugehörigen Betriebsstellen und zurück. Im Güterverkehr gibt es, neben dem Einzelwagenverkehr, auch weitere feste Verbindungen mit größeren Wagengruppen. Die Firma Dobuger liefert über die Schmalspurbahn ihre Wagen an die Firma Samenveredelung in Drei Gleichen West. Milch aus dem landwirtschaftlich geprägten Zillertal wird über die Milchsammelstelle Charlottengrund zur weiteren Verarbeitung zur Molkerei Milchgut in den Westen gebracht. Aus dem holzreichen Nordhalben werden Stämme zur Verarbeitung nach Güterglück in großen Mengen abgefahren.

Im Gegenzug kommen Konsumgüter und andere Erzeugnisse, entweder direkt aus Güterglück oder aus dem Industriegebiet (Fruchtlagerhaus, Stahlhandel) nach Charlottengrund, von wo sie verteilt werden. Ziel ist überwiegend Charlottengrund selbst oder Drei-Gleichen West.

Der Personenfernverkehr ist ebenfalls grenzüberschreitend. Ein Eilzug/SE verkehrt auf dem Abschnitt Charlottengrund - Güterglück. Die Bespannung der Züge kann dementsprechend bunt sein. Der Nahverkehr wird mit Zuggarnituren der dort ansässigen Bahngesellschaften bewältigt. Im Osten werden die Strecke Charlottengrund - Drei-Gleichen West und die Stichstrecke Lödderitz - Nordhalben betrieben, im Westen gibt es nur die Verbindung von Güterglück nach Bischofsheim. Auf eine Privatbahnstrecke wird dieses mal verzichtet. Allerdings wird der Verkehr auf der Industriebahn und Hafen von einer privaten Bahngesellschaft geleistet.

Durch dieses Konzept ist es möglich, gerade in Epoche IVb/Va, eine Vielzahl an Fahrzeugen einzusetzen. So können DR-Fahrzeuge, sogar umgenummert und in orientrot, und DB-Fahrzeuge in Epoche-IV-Lackierung sowie in den neuen Produktfarben orientrot und mintgrün eingesetzt werden. Und diese Fahrzeuge können, bei großzügiger Auslegung der Vorbildfiktion, relativ freizügig auf allen Strecken fahren. Auch das Thema Plandampf kann glaubwürdig dargestellt werden. Einzig sollen in dieser Phase keine Fahrzeuge der frühen Epoche IV oder mit DB-AG-Beschriftung eingesetzt werden.

In der zweiten Phase dürfen dann alle Fahrzeuge der DG AG sowie Fahrzeuge der verschiedensten Privatbahnen verkehren. Hier sollte man,

gerade im Personennahverkehr bei Bedienung der Stichstrecken, Privatbahnfahrzeuge (TW) verwenden.

Schmalspur

Schwerpunkt des Betriebs setzt der Bahnhof Lödderitz. Die Bevölkerung des Zillertals hat hier ihren Anschluss an die große weite Welt. Desweiteren ist das Tal, gerade Mayrhofen, bei Urlaubern sehr beliebt. Daher findet ab hier ein starker Personennahverkehr, auch mit GmP, Richtung Mayrhofen statt. Im Güterverkehr ist es möglich die vorhandene Rollwagenrampe zu nutzen. Täglich werden die Wagen vom Futtermittelwerk Dobugger auf- und abgerollt. Der unregelmäßige wenige Güterverkehr wird mit Schmalspurwagen abgewickelt und bei Bedarf händisch an der Laderampe umgeladen.

Ansonsten ist der Betrieb eher beschaulich und auf die Verbindungen innerhalb des Schmalspurnetzes fixiert. Ein Museumszug ergänzt den Betrieb. In der ersten Phase erfolgt ein Betrieb mit DR-Fahrzeugen, während in der zweiten Phase (Epoche VI) die modernen Fahrzeuge der Zillertalbahn und ein Museumszug zum Einsatz kommen

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
- Bildfahrpläne H0e

Bildfahrplan Strecke Charlottengrund - Drei-Gleichen West

Charlottengrund

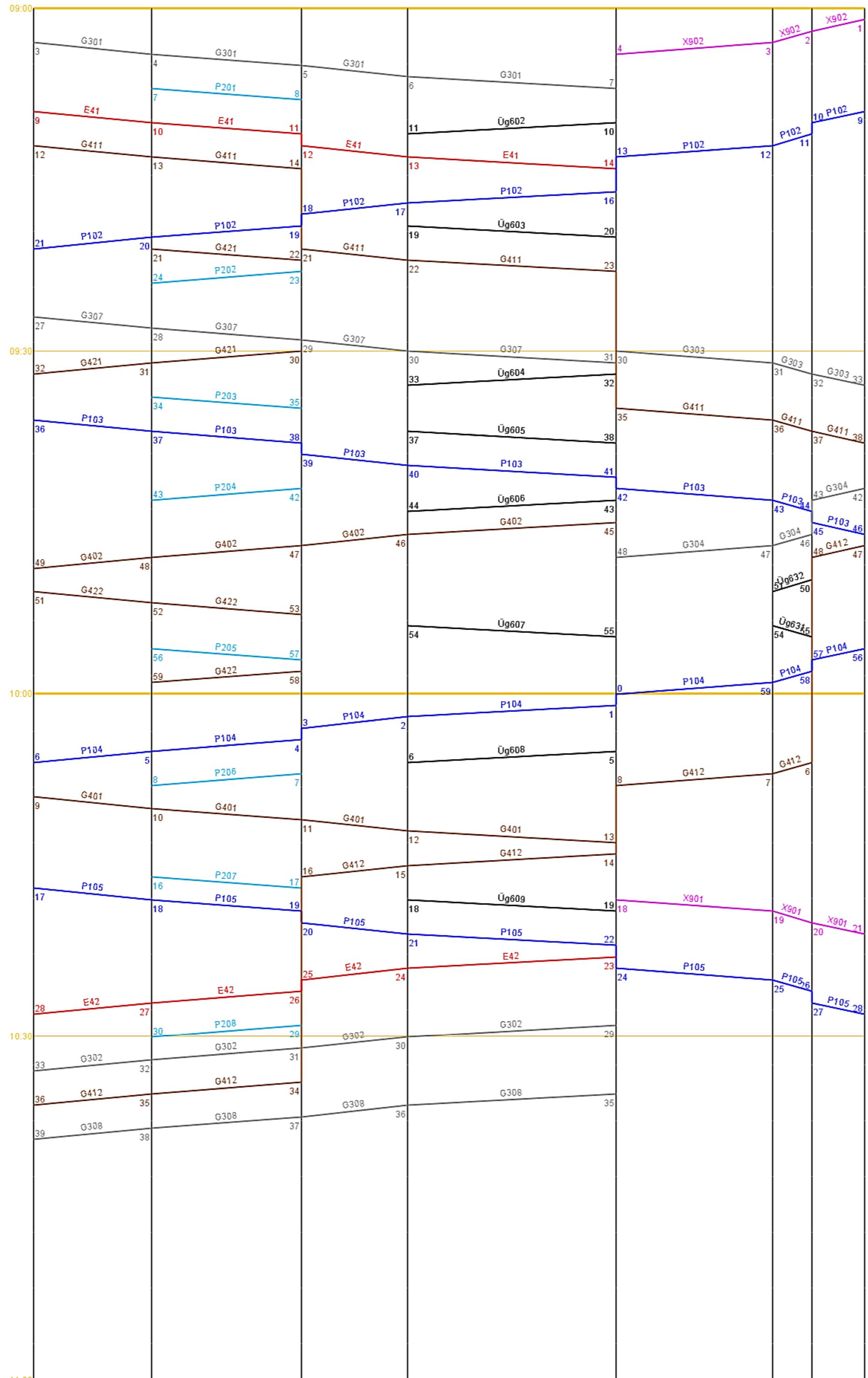
Lödderitz

Awanst Wāhlitz

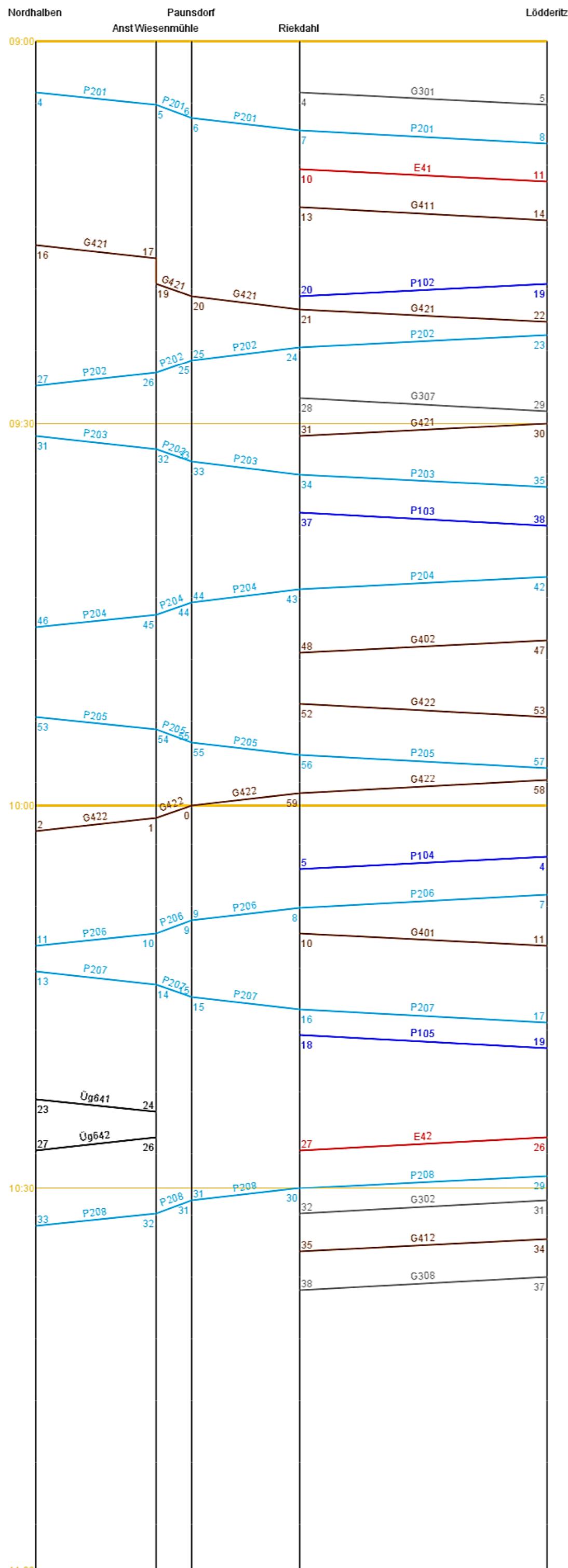
Pretzsch

Rotterode

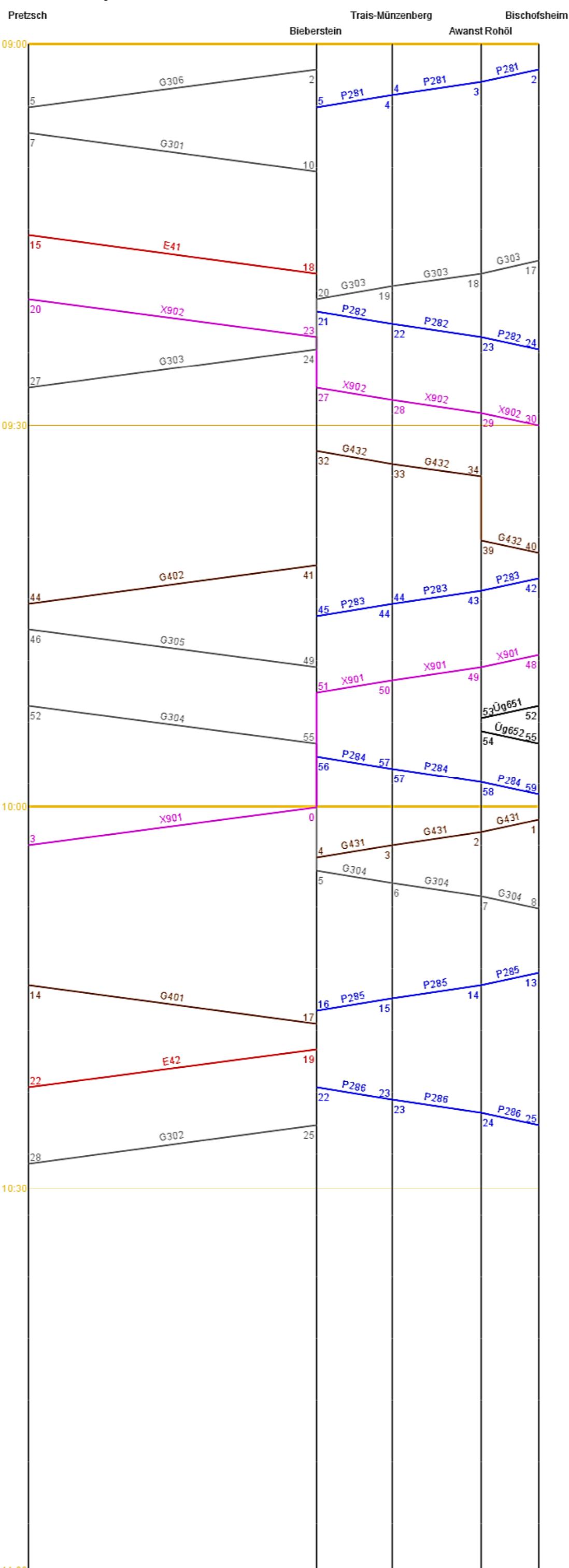
Awanst Schuster Drei-Gleichen West



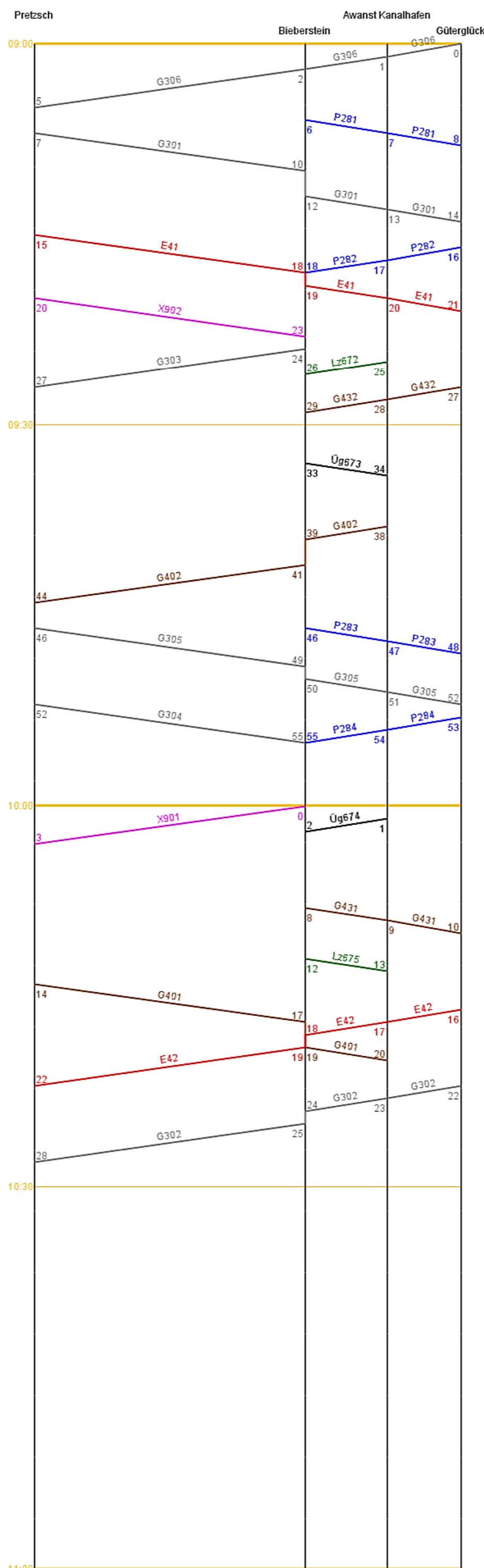
Bildfahrplan Strecke Nordhalben - Lödderitz



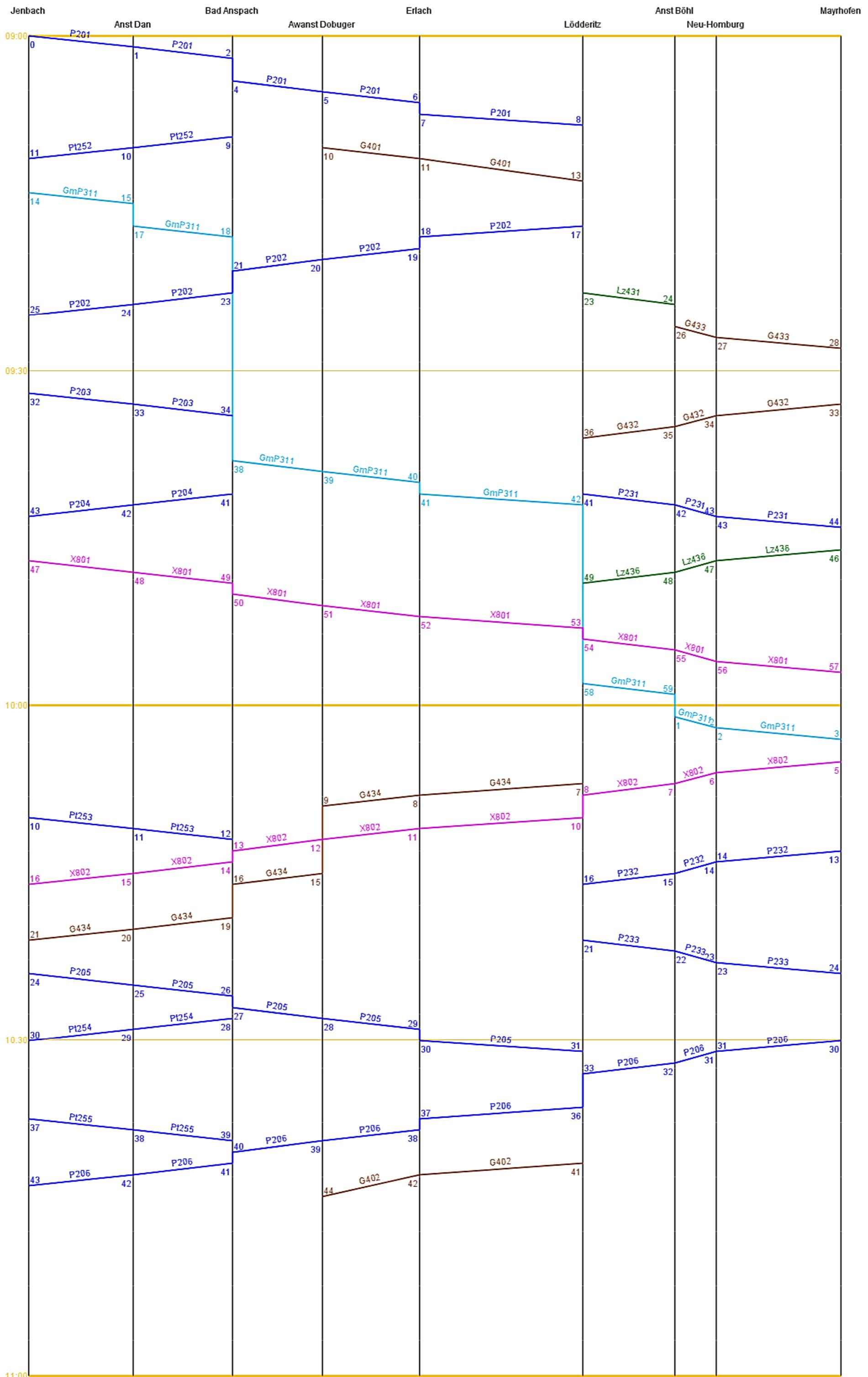
Bildfahrplan Strecke Pretzsch - Bischofsheim



Bildfahrplan Strecke Pretzsch - Güterglück



Bildfahrplan Strecke Jenbach - Mayrhofen



Bildfahrplan Strecke Bad Anspach - Fichtengrund

Jenbach

Fichtengrund

