



FREMO Jahrestagung Braunlage 2004

Info für alle FdI und eMail- Leser

Liebe Eisenbahnfreunde,

wir möchten vorab einige Informationen zum geplanten Betrieb auf dem H0-RE Arrangement geben:

Es wird eine Strecke Linden Rbf(LDN) – Abzw Delthin(DTN) – Steinhorst(STH) – Carstorf (CRF) – Hornhausen(HHN) – Mühlenrade(MRD) – Hölle(HÖL) – Lichtenberg(LBG) - Audorf/Röder(ADF) – Übergang Schmalspurnetz H0e mit Melaune, Dettingshausen, Schönheide Nord, Hohenheide, Arnstedt, Biebertal, Dörzbach, Sögel, Schönheide, Steinbeck, Ostenwalde und Abzw DTN – Bettenhausen Industriebahn(BIB) – Heiligenhafen(HGF) aufgebaut. Der Fahrplan ist für eine Zeitverkürzung von 5:1 ausgelegt, d.h. 5min Fahrplanzeit sind 60s Echtzeit; 60min Fahrplanzeit entsprechen 12 min Echtzeit. Damit sollte ein Fahrplantage etwa 3h dauern. Es wird DCC-NMRA digital mit Frankenzentrale/ I-Box gefahren wobei 5 Zugmannschaften beschäftigt sind. Wir wollen reine Epochenfahrpläne fahren (IV +III).

Zum Spielkonzept: die Strecke LDN-ADF stellt das Streckenende einer ländlich geprägten Gegend dar. Das Frachtaufkommen wird aufgelockert durch einige mittelständische Betriebe in MRD (Outbus Schrauben, Kleinmüller Dampfkessel, KÜKEL Armaturen), Steinhorst (Heideform Kunststoffteile) und ADF (Landsberg Landmaschinen). Die hergestellten Waren dort sind allesamt Investitionsgüter und fallen deswegen in relativ kleinen Stückzahlen, dafür aber immer in ganzen Wagenladungen an.

Die in ADF anschließende 750mm Schmalspurbahn sorgt ebenfalls für erhebliches Frachtaufkommen. Die Frachten können über eine Rollwagenrampe hinter ADF direkt auf der Schmalspurbahn transportiert werden.

Der Abzweig nach Heiligenhafen bedient im wesentlichen die Industriebetriebe an der Bettenhauser Industriebahn (Stark Autoverwertung, Ponndorf Apparatebau, Deutsche See Tiefkühlfisch und Wagner&Sohn Spedition) und erschließt die Betriebe in Heiligenhafen und sorgt für den Personenverkehr zu/von den Fähren nach Scandinavien.

Vorgesehen ist die Besetzung der Bf'e LDN, (Mitbedienung DTN), CRF, MRD, ADF, und HGF mit FdI'n, sowie BIB mit einem „örtlichen Betriebsbeamten“, der unisono auch

Lokrangierführer, Rangierleiter, Schlüsselbediener und Frachtkoordinator sein sollte. Oben genannte Betriebsstellen sollten über eine entsprechende Ortsrangierlok verfügen.

Besonderheiten des Güterverkehrs: Entsprechend der Struktur unseres gedachten Einzugsgebietes verkehren spezielle Züge mit speziellen Aufgaben.

Die Güterschuppen der Bfe CRF, MRD, ADF und Melaune bekommen ihr planmäßiges **Stückgut** in geschlossenen Frachtstückgüterwagen(Gsw) mit einem Naheilgüterzug vom gedachten Knotenbahnhof Linden Hgbf, und zwar mit **Ne 62801**.

Die Rückführung der Gsw erfolgt als Umladewagen nach Linden Hgbf mit **Ne 62802**. Die Spedition Wagner&Sohn an der BIB und der GS in Heiligenhafen bekommen ihr Stückgut mit den Zügen **P 4011 / (Üg 66002)** und bringen ihre Gsw wieder mit **Üg 69502 / 66302** zurück nach Linden Hgbf.

Für ADF sowie STH und CRF sind entsprechende Kurse für die **Viehtransporte** eingelegt. Diese können nach Absprache der Bf's-Eigner eingesetzt werden. Es ist zwar nicht jeder Tag Viehmarkt, aber die entsprechenden Züge fahren täglich. Eine eigene Gruppe für leere Viehwagen ADF enthält der **Ne 62801**; dieser führt auch die entsprechenden Gruppen für CRF und STH. Die Gruppe „leere Vieh STH“ steht gemäß Güterzugbildungsvorschrift(GZV) hinten und wird in CRF an den **Pto 3640** übergeben. Dieser stellt die Viehwagen nach Ankunft in STH selbst an die Viehrampe und fährt anschließend ohne Güterwagen weiter. Wenn keine entsprechenden Frachtaufträge der Güterabfertigung(Ga) LDN vorliegen, bleiben die Gruppen leer!

Der Versand der beladenen Viehwagen geht über **P 4122** für ADF und CRF, bzw **über Üs 67022** für STH.

Leere Kühlwagen für den **Milchverkehr** werden am Vorabend mit **Pto 3645** für ADF und die beiden Stationen LBG-HÖL bereitgestellt. Hier gibt es folgende Besonderheit: während ADF i.d.R. Milch als ganze Wagenladung verschicken kann, ist das Aufkommen für LBG und HÖL eher gering. ADF bekommt also abends zwei leere Kühlwagen. Der erste ist für ADF selbst gedacht, der zweite geht morgens mit der **Üg 69200** auf die Reise nach LBG. Dort angekommen, wird er an die Verladerampe gestellt, während der Rangierzeit in LBG beladen und nach Abschluß der Rangiermanöver wieder mitgenommen nach HÖL. Dort die gleiche Prozedur: Kühlwagen an die Laderampe und beladen lassen. Jetzt ist aber wichtig, daß das Tfz der **Üg 69202** richtig auf dem Ladegleis steht. Weil: ab ca 11.20 muß das rangieren abgeschlossen sein, die Lok muß sich hinter dem Kühlwagen Richtung ADF befinden, der Zf von Üg 69202 muß dem Fdl das Einschließen bestätigt haben, die Einfahrt von **Pto 3642** muß abgewartet werden und der Kühlwagen muß von der Lok der Üg 69202 an den Pto 3642 übergeben werden. Der Tf des Pto 3642 bekommt vom Fdl ADF den Auftrag, an der Trapeztafel von HÖL zu halten, wenn die Rangierabteilung der Üg 69202 noch nicht soweit ist.

Der leere Kühlwagen für STH kommt mittags mit **P 4121** nach CRF und wird dort von **der Üs 67022** nach STH an die Ladestraße gestellt. Und zwar so, daß die W3 in STH frei bleibt, damit der Wagen nach der Beladung am nächsten Morgen von **Pto 3642** problemlos abgeholt werden kann.

Alle abgehenden Frachten werden im Prinzip nach Linden Rbf gefahren. Es gibt aber auch eine direkte Verbindung nach Heiligenhafen über **Ng 69300**, die von allen Bf'en dieser Relation genutzt werden kann. Sollte Mehrbedarf für das Abfahren bestehen und die zugeteilten Gruppenstärken überschritten werden, müssen die Fdl, die ihre Gruppenstärke überschreiten wollen, die Zustimmung der angrenzenden Fdl einholen!

Die morgendliche Bedienung der BIB muß mit der Ortsmannschaft erfolgen. Hierzu ist die **Üg 66001/66002** vorgesehen. Alle anderen Bedienungsfahrten zur BIB machen die Tfz der anfahrenden Züge. Diese stellen allerdings nur ihre mitgebrachten Wagen in die Übergabegleise und holen evt anfallende Wagen für die Rückfahrt gleich mit ab. Die Zustellung innerhalb der BIB erfolgt über die ansässige Ortsmannschaft.

BIB und HGF werden 2x am Tag von LDN aus bedient, um das erwartete hohe Frachtaufkommen bewältigen zu können. Es gibt keine direkte Zugverbindung zwischen HGF und ADF, so daß alle Frachten auf dieser Relation über Linden Rbf gefahren werden. Dies ist zu beachten, wenn Züge aus HGF nach LDN hereinkommen. Die Frachtzettel dürfen nicht „blind“ gezogen werden, sondern müssen erst geprüft werden, ob sie evt weitergehen! Hierbei bitte insbesondere auf die für die meisten Regelspurfahrer vielleicht unbekanntesten Stationen an der Schmalspurbahn achten!!!

Besonderheiten des Personenverkehrs:

Der **Pto 3640** fährt morgens 2-teilig VT+VS. Diese Garnitur bedient die Strecke im Prinzip den ganzen Tag; jedoch bei der Fahrt Pto 3642/3643 nur mit VT, da hier bis zu drei Kühlwagen mitzuführen sind.

Sollte die VT/ VS Garnitur von Pt 3642 betrieblich nicht trennbar sein, gilt insbesondere die Vorbemerkung zum Buchfahrplan.

Einige knifflige Situationen gilt es zu meistern:

ADF morgens:

Dg 53001 bringt den ersten Schwung Wagenladungen für die Rollwagenrampe und ADF Ort, aber auch die Wagen für HÖL und LBG am Schluß mit. Nach Ankunft in ADF kuppelt Tfz vom Zug ab, holt evt bereitgestellte Wagen für HÖL und LBG aus dem Bereitstellungsgleis, stellt diese gruppenrein in den Zugschluß und bildet damit Abfahrbereitschaft für **Üg 69200**. Wichtig ist das gruppenreine einstellen, weil unterwegs sehr schlechte Umfahrmöglichkeiten gegeben sind!

Die zurückkehrende Lok der **Üg 69203** hilft beim Ausrangieren der Wagen sowie bei der Zusammenstellung von **Ng 69300**.

HGF nachmittags:

Die zweite Bedienung von HGF mit **Üg 66301** sollte gemäß GZV stark vorsortiert ankommen. (evt ist nur die Gr 1, das ist der Übergang aus 67022 von MRD-CRF etwas gemischter.) Dies soll den Rangieraufwand in HGF minimieren, da anschließend gleich **Ng 69300** mit bis zu 32 Achsen eintrifft. Ich stelle mir vor, Üg 66301 fährt ein auf GI 111, hängt hinter Gr 1(HGF+BIB aus 67022) ab und fährt über 5 oder 11 nach GI6. Die BIB-Wagen aus Gr 1 werden nach GI5 sortiert.

Währenddessen fährt Ng 69300 nach GI 2 . Die Zuglok setzt um an den Zugschluß und sortiert sich die BIB-Wagen aus der Gr 4(HGF+BIB). Anschließend fährt sie weiter nach GI101 und holt die BIB Wagen auf GI 5 ab. Anschließend setzt sie sich dann über GI101 an das Zugende von Üg 66301 auf GI111. Dort stehen ja die Gr 4-6 mit Ziel BIB. Damit ist **Üg 69501** mit den BIB-Wagen gebildet. (sollte das Aussortieren der Gr 4 zu lange dauern, werden die BIB Wagen aus Gr4 von Ng 69300 dann am nächsten Tag erst zugestellt) Danach Einfahrt von **P 4023** nach GI1. Die Zuglok von Üg 66301 räumt nun GI2, damit die Zuglok des P 4023 umlaufen kann. Danach räumt sie auf und stellt den Rest des Ng 69300 (Gr 3/alle Farben) nach GI111. Diese Wagen bilden damit die Gr 2 des **Üg 66302** (LDN zur Auslastung).

Wenn die **Üg 69502** dann aus BIB zurückkommt, hat sie hinten die Gr 3(Eilwg, Gsw LDN) und Gr 2(alle Farben). Die noch rangierende Lok von 66301 nimmt dann diese beiden

Gruppen, fährt zunächst über GI101 nach GI111, holt die dort bereitgestellten Wagen für LDN und hat damit **Üg 66302** gebildet.

Die Lok von Üg 69502 hat dann noch 1h Zeit, sich den **Ng 69601** bereitzustellen und ab geht's...

Viel Spaß beim Studieren und gute Anreise

MMM

