

11. H0e Treffen in Haag/NÖ 31.3.-4.4.2023:
Höllenfahrt die 11.

Betriebskonzept v1.3

Kontakt/Contact:
Alfred Vorlicek – Alfred@vorlicek.at



Handy während des Treffens:
Mobil během setkání:
Mobile during the meeting:
+43 (0)664 618 53 44

THEMA: Als die Fracht noch Schmalspurbahn gefahren ist....

Die 11 Höllenfahrt bringt uns thematisch zurück in die Zeit, in der die Fracht noch Bahn fahren durfte, und das auch auf schmaler Spur.

Die Normalspur-Strecke führt in die ‚große Weite Welt‘ die vieles braucht und alles liefert. Wie im Vorjahr sorgen zwei Schmalspurstrecken für die Verteilung der Waren in entlegene österreichische Orte und stehen für den Transport der Fahrgäste zur Verfügung, und tschechische Industriegebiete sind auch wieder die Schmalspurbahn an die Weite Welt angeschlossen - was in realen Bahnleben oft geplant, aber nie erreicht wurde. Dem Vorbild entsprechend ist auch heuer wieder Holz ein wichtiges Transportgut auf der Schmalspurbahn, aber nicht nur...

Der Betrieb ist im Zeitraum 1960-2010 angesiedelt, wobei am ersten Betriebstag mit den ältesten Triebfahrzeugen und Wagen begonnen wird, die dann täglich in Richtung ‚neuere Zeiten‘ getauscht werden.

Notwendige Fahrdienstleiter/Betriebsleiter und Lokführer werden mittels Jobvergabe vergeben. ergänzende Züge können vom ‚Zugstapel‘ genommen werden.

Änderungen:

V1.1:

- Überschrift ausgebessert
- Umladung Ziegeln ausgebessert
- Ablauf Post geändert
- Ablauf Milch geändert
- Leerwagenanforderung geändert
- Frauenthal ausgebessert
- Ablauf Steine, Ziegel verbessert.
- Hinweis auf Rollwagen entfernt

V1.2:

Tippfehler korrigiert

V1.3:

Kleine Textausbesserungen

Der Betrieb in der Hölle23

Normalspur:

Die ‚Große Weite Welt‘ ist heuer in **St. Rudolf** - den Aufstellungs- und Endbahnhof der Normalspurstrecke. Dort ist auch das Leerwagendepot der Normalspur angesiedelt.

In St. Nikolai (‚Garsten‘) beginnt die ‚Steyrtalbahn‘, die Klaus nicht mehr erreicht, sondern in ‚Ende‘ ihren Endpunkt erreicht.

Über Waidegg und Frauental erreicht die Normalspurstrecke ihren Endpunkt ‚Anfang‘. Dort beginnt auch die Schmalspurstrecke nach Heidenreichstein und Steinbach sowie Unter-Hohsen. In Anfang beginnt auch die Strecke nach Kamenice und in weitere Folge das weit verzweigte tschechische Industriebahnnetz.

Betrieb auf der Normalspur:

Betriebsstellen der Normalspur:

St. Rudolf : Der Bahnhof **St. Rudolf** ist "Aufstellbahnhof" und "Große Weite Welt", sprich Anforderungen für alle Betriebsstellen und Empfänger für alles. 2x Verschubreserve

St. Nikolai/Fiddle Yard: Der Bahnhof ist Umsteige- und Umladebahnhof zur Steyrtalbahn. Kreuzungsbahnhof für Personen- und Güterzüge. Die beiden langen Abstellgleise in St. Nikolai sind für die Umladung von Normalspur auf Schmalspur zu reservieren (keine sonstigen Wagen oder Züge) hier abstellen. Fracht wird hier zwischen Normalspur und Schmalspur umgeladen, KEIN ROLLWAGENBETRIEB. Verschubreserve

Waidegg: Kreuzungsbahnhof für Personen- und Güterzüge. Frachtverkehr. Verschubreserve

Frauental: Kreuzungsbahnhof für Güterzüge, NICHT für Personenzüge. Frachtverkehr

Anfang: Endpunkt der Normalspurstrecke, Umsteige- und Umladebahnhof zur Schmalspurstrecke nach Tschechien und Österreich. Frachtverkehr. 2x Verschubreserve

Züge - Normalspur:

Nebenbahn-Personen- und Güterzüge, keine Hauptbahn/Schnellzüge. Personenzüge mit Lok und Klasse oder Triebwagen, Triebwagengarnituren. Dampf oder Diesel, kein Oberleitungsbetrieb/keine E-Loks.

Leerwagenmanipulation - Normalspur:

Leere Entladene Wagen, die nicht als Wendewagen dienen oder für ausgelegte Frachten benötigt werden, gehen ohne Frachtzettel (oder mit Leerwagenfrachtzettel) in einem Zug nach St. Rudolf.

Ausnahme: Wagen, die in St.Nikolai bzw. Anfang für die Umladung von der Schmalspur benötigt werden

Alle Bahnhöfe der Normalspurstrecke bestellen benötigte Leerwagen mittels Leerwagenanforderung (Leerwagenfrachtzettel) in St. Rudolf.

Schmalspur:

Es gibt 3 Schmalspurstrecken.

Die ‚Steyrtalbahn‘ beginnt in St.Nikolai/Fiddle Yard (‚Garsten‘) endet in Ende und es besteht keine Verbindung zu den anderen Schmalspurbereichen.

Die ‚Österreichische Schmalspurbahn‘ beginnt in Kamenice, ist in Anfang an die Normalspur angebunden (Umladebahnhof zur Normalspur) und verzweigt in die Streckenabschnitte nach Steinbach, Heidenreichstein und Unter-Hohsen.

Die ‚Tschechische Industriebahn‘ ist in Kamenice mit der ‚Österreichischen Schmalspurbahn‘ betrieblich verbunden und verzweigt sich zu mehreren Industriebahnen.

Die Züge beginnen und enden in Kamenice, kein durchgehender Zugbetrieb zwischen der ‚Österreichischen Schmalspurbahn‘ und der ‚Tschechische Industriebahn‘. Güterwagen werden durchgebunden, von Waldbahnwagen wird umgeladen.

Züge - Schmalspur:

Schmalspur-Personen- und Güterzüge, Personenzüge mit Lok und Klasse oder Triebwagen, Personenzügen mit Güterbeförderung (GmP), Triebwagengarnituren. Dampf oder Diesel, kein Oberleitungsbetrieb/keine E-Loks.

Auf der ‚Steyrtalbahn‘ ausschließlich Dampfbetrieb mit Steyrtalbahn-Loks und Wagen.

Leerwagenmanipulation - Schmalspur:

Steyrtalbahn:

Leere Entladene Wagen, die nicht als Wendewagen dienen oder für ausgelegte Frachten benötigt werden, gehen ohne Frachtzettel (oder mit Leerwagenfrachtzettel) in einem Zug nach Fiddle Yard

Alle Bahnhöfe bestellen benötigte Leerwagen mittels Leerwagenanforderung (Leerwagenfrachtzettel) in Fiddle Yard.

Österreichischen Schmalspurbahn:

Leere entladene Wagen, die nicht als Wendewagen dienen oder für ausgelegte Frachten benötigt werden, gehen ohne Frachtzettel (oder mit Leerwagenfrachtzettel) in einem Zug nach Anfang

Alle Bahnhöfe bestellen benötigte Leerwagen mittels Leerwagenanforderung (Leerwagenfrachtzettel) in Anfang.

Tschechische Industriebahn

Leere entladene Wagen der Österreichischen Schmalspurbahn, die nicht als Wendewagen dienen oder für ausgelegte Frachten benötigt werden, gehen ohne Frachtkarte in einem Zug via Kamenice nach Anfang. Industriebahnwagen, die nicht mehr benötigt werden, gehen ohne Frachtzettel (oder mit Leerwagenfrachtzettel) in einem Zug nach Kamenice.

Kamenice ist Leerwagendepot für Industriebahnwagen

Kamenice bestellt benötigte Leerwagen (nicht Industriebahnwagen) mittels Leerwagenanforderung (Leerwagenfrachtzettel) in Anfang.

Im Detail heißt das:

- **Personenverkehr** wird mit Personenzügen (Lok und Klasse), Triebwagen und Personenzügen mit Güterbeförderung (GmP) abgewickelt. Anschlußzüge (Umstieg) jeweils in St.Nikolai, Anfang und Kamenice.

- **Güterverkehr - Einzelfrachten:** Abwicklung gemäß ausgelegter Frachtzettel. Bahnhofsdatenblättern und WERLIEFERTWAS.. St. Rudolf fungiert als ‚Große Weite Welt‘, die alles liefert und alles braucht.

Frachten werden grundsätzlich angefordert (=im Auslieferungsbahnhof in den Pausen zwischen den Durchläufen hinterlegt), NICHT GESCHICKT (Ausnahme: Wendefrachtzettel für fixe Frachtläufe und Leerwagen in die Leerwagendepots)

- Güterverkehr - Fixe Frachtläufe:

Die Verwendung von Wendefrachtzetteln für regelmäßige Frachtläufe ist möglich (und empfohlen). Bitte entsprechende Frachtzettel und Frachten vorbereiten. Transport in den Planzügen, keine eigenen Trassen vorgesehen.

Vorbereitete fixe Frachtläufe:

- **Holztransport:** Es gibt keine eigenen ‚Holzzüge‘, aber einen Wagenlauf von Holzwagen mittels Wendefrachtzettel (Von ausgewählten Schmalspurbahnhöfen nach St.Rudolf (Stammholz) und umgekehrt (Leerwagen oder Bretter)

DETAILS FOLGEN

- **Post:** wird in Normalspur-Postwagen bzw. in Schmalspur-Postwagen befördert (Wendefrachtzettel), die Personenzügen oder GmP's beigegeben werden (**im Fahrplan vermerken!**)

Ausgehend zu Fahrplanbeginn (1.Personenzug) von St.Rudolf, je ein Postwagen nach St.Nikolai und Anfang. Dort Umladung in Schmalspur-Postwagen (in Fiddle Yard 1 Wagen nach Agonitz, in Anfang je 1 Wagen nach Steinbach, Heidenreichstein und Falkenstein), Weitertransport im nächstfolgenden Personenzug.

Gegenläufig werden Postwagen dem ersten Personenzug zu Fahrplanbeginn ab Agonitz (nach Fiddleyard) bzw. Steinbach, Heidenreichstein und Falkenstein (nach Anfang) mitgegeben. In St.Nikolai bzw. Anfang wird in die bereitstehenden Normalspur-Postwagen umgeladen und die Wagen im nächstfolgenden Personenzug nach St. Rudolf transportiert.

Fahrzeugbedarf (Grundaufstellung): 8 Schmalspur-Postwagen (1xAgonitz, 1x Heidenreichstein, 1x Falkenstein, 1x Fiddle Yard, 3x Anfang) , 2 Normalspur-Postwagen (2x St.Rudolf)

- **Milch:** Milch gelangt von ausgewählten Schmalspur-Bahnhöfen (Steinbach, Lunz, Ramingstein, Leonstein) via Fiddle Yard/Anfang ab Fahrplanbeginn mit dem ersten Güterzug in die Molkerei in Frauental. Wagen werden den Güterzügen beigegeben. **Bitte im Fahrplan vermerken!** Gegenläufig ebenfalls zu Fahrplanbeginn ausgehend von Frauental nach Anfang und St. Nikolai, von Anfang und Fiddle Yard Leerwagen zu den Schmalspur-Bahnhöfen Steinbach, Lunz, Ramingstein, Leonstein.

Ausgehend zu Fahrplanbeginn (1.Güterzug) je ein Milchwagen ab Steinbach, Lunz, Ramingstein, Leonstein) nach Fiddle Yard/Anfang. Dort Umladung in bereitstehende Normalspur-Milchwagen und Weitertransport nach Frauental im nächsten Güterzug (in Anfang nach dem Eintreffen aller drei Wagen!)

Gegenläufig werden zu Fahrplanbeginn (mit dem ersten Güterzug) ab Frauental je ein leerer Normalspur-Milchwagen nach St Nikolai und Anfang verschickt. Die entleerten Schmalspur-Milchwagen werden in Fiddleyard und Anfang umgehend an die Ausgangsbahnhöfen zurückgeschickt.

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln

Fahrzeugbedarf (Grundaufstellung): 8 Schmalspur-Güterwagen geschlossen (1xSteinbach , 1x Lunz, 1x Ramingstein, 1x Leonstein, 1x Fiddle Yard, 3x Anfang) , 4 Normalspur-Güterwagen geschlossen (2x Frauental, 1x Anfang, 1x St. Nikolai)

-Ziegel: In Unterralling befindet sich eine Ziegelei. Die Produkte von dort werden einerseits per Frachtanforderung verschickt, Andererseits besteht in Waidegg regelmäßiger Bedarf. es sind daher 2 Schmalspurwagen im Pendelverkehr nach St.Nikolai im Einsatz. Nach Umladung in St. Nikolai verkehrt 1 Normalspurwagen im Pendelverkehr nach Waidegg. Leerwagen werden gegenläufig rückgeführt.

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln in Planzügen

Fahrzeugbedarf (Grundaufstellung): 4 Schmalspur-Güterwagen offen (2xUnterralling , 2x Fiddle Yard) , 2 Normalspur-Güterwagen (1x Waidegg, 1x St. Nikolai)

-Steine: In BERGWERK werden Steine in offene Güterwagen verladen und via Anfang (Umladung) nach St. Rudolf gebracht. Ebenso aus dem Bergwerk an der Industriebahn (via Kamenice und Anfang) sowie aus Molln (via Fiddle Yard/St.Rudolf - Umladung) und Falkenstein via Anfang (Umladung). Leerwagen werden gegenläufig rückgeführt.

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln in Planzügen

Fahrzeugbedarf: 16 Schmalspur-Güterwagen offen (2x Bergwerk, 2x Molln, 2x Falkenstein, 2x Kamenice, 2x Fiddle Yard, 6x Anfang) , 6 Normalspur-Güterwagen offen (3x St.Rudolf, 1x St.Nikolai, 2x Anfang)

- **Umladung in St. Nikolai und Anfang:** In St. Nikolai und Anfang wird Fracht umgeladen. Dabei kann auch die Ladung mehrerer Schmalspur-Güterwagen in einen Normalspur-Güterwagen verladen werden (= mehrere Frachtzettel für einen Normalspur-Wagen). Frachten auf Normalspurwagen, die in mehrere Schmalspurwagen umgeladen werden müssen, entsprechend mit mehreren Frachtzetteln versehen werden.

- **Verschub** erfolgt durch die Lokmannschaft, außer die Betriebsstelle ist besetzt und mit Verschubreserve ausgestattet; Dann erfolgt Verschub durch Fahrdienstleiter/Verschieber.

- **Der öffentliche Betrieb endet in KAMENICE.** Die dahinterliegende Industriebahn wird mit eigenem Fahrplan als ‚Zubringer‘ betrieben und die Wagen in KAMENICE umgeladen oder in die Fahrplanzüge eingereiht. Frachtanforderungen an die Betriebe der Industriebahn sind in KAMENICE abzulegen und werden von dort weitergeleitet.

Startaufstellung:

Auf den Bahnhöfen werden Kärtchen für die benötigten Zugfahrzeuge und Wagen aufgestellt Alle Teilnehmer werden gebeten, die Fahrzeuge entsprechend zu platzieren – werden wir wohl ohne große Planung schaffen.

Fahrplankonzept

Es gibt einen Gesamtfahrplan für Normal- und Schmalspur, sowie einen Fahrplan für die Industriebahn.

Personenzüge fahren auf fixen Trassen, Güterzüge haben fixe Startzeiten, aber keine Fahrzeitvorgaben (außer, rechtzeitig vor der nächsten Abfahrt am Zielbahnhof zu sein...)

Betriebslenkung

Die Betriebslenkung erfolgt dezentral. Einige Fahrdienstleiter agieren als Betriebsleiter für einen Streckenabschnitt und übergeben die Züge beim Verlassen des Abschnittes an den nächsten Betriebsleiter/Fahrdienstleiter.

Lokführer werden in den besetzten Betriebsstellen von den Fahrdienstleitern unterwiesen, in den unbesetzten Betriebsstellen agiert der jeweils ‚dienstälteste‘ Lokführer als Fahrdienstleiter unter telefonischer Anweisung des zuständigen Betriebsleiters.

Details zu Besetzung und Betriebsleiterabschnitten siehe Dokument ‚Haag23 Betriebsstellen‘.

Betriebsstellenmanagement/Grundaufstellung

Für den reibungslosen und interessanten Betriebsablauf ist die Vorbereitung der Betriebsstellen vor jedem Umlauf Voraussetzung (hat bei den letzten H0ellenfahrten oft nicht so gut geklappt.). Daher die Bitte an alle Betriebsstellenleiter/Eigentümer, die Hinweise im **Dokument ‚Bahnhofsbesitzer Checklist‘** zu beachten.

Große Weite Welt

Die ‚Große Weite Welt‘ befindet sich heuer in St.Rudolf. Die Große Weite Welt braucht alles und liefert alles. Es können (und sollen) also Fracht und Frachtzettel aller Art in St.Rudolf ausgelegt werden.

Die Weite Welt braucht aber auch alles, daher sollen auch Frachtzettel aus St.Rudolf für Produkte gemäß Bahnhofdatenblättern und WERLIEFERTWAS ausgelegt werden.

Leerwagen/Leerwagendepots

- Leerwagendepots Schmalspur sind ENDE und ANFANG, Kamenice für Industriebahn und St. Rudolf für Normalspur

Telefonkonzept

Die Betriebsstellen werden mit stationären Telefonen ausgestattet, die

- In besetzten Betriebsstellen vom Bahnhofsvorstand
- In unbesetzten Betriebsstellen vom ‚dienstältesten‘ Lokführer in der Betriebsstelle, der dann als Bahnhofsvorstand agiert,

bedient werden. Lokführer tragen keine Telefone bei sich.

- Die Mobiltelefone **in den Pausen und am Abend in die Ladeschalen legen)**

- Details zu den Telefon-Plazierungen siehe Dokument ‚Haag23 Betriebsstellen‘.

Stromversorgung/Loconet

- Wir werden mit 3 Zentralen fahren (2x Schmalspur, 1x Normalspur, siehe Dokument DIGITALAUFBAU

- Zusätzlich ist für alle Bereiche WLAN (Z21) für Handy oder WLAN-Handregler-Steuerung vorgesehen.
- Für die Normalspur wird es auch eine Funksteuerung mit speziellen Steuergeräten geben
- WLAN-Fred's werden noch nicht eingesetzt

230 Volt Versorgung

220Volt Kabel liegen unter den Modulen am Boden. Trafos ebenso. KEINE 230V Kabel in den Modulen erlaubt!!!

- Bitte 230V Kabel und Verteiler für den Betrieb der eigenen Betriebsstellen/Module mitbringen
- bitte möglichst auch weitere Verlängerungskabel und Abdeckungen/Gummimatten zur Kabelsicherung mitbringen

Fahrzeugeinsatz/Epochen

Der Betrieb spielt heuer im Zeitraum 1960 bis etwa 2010, aufsteigend. Es sollten daher möglichst nur Fahrzeug aus dieser Zeit zum Einsatz kommen – ganz streng nehmen wir es allerdings auch heuer nicht – das ‚Lieblingsmodell‘ aus anderer Zeit darf also auch auf die Anlage. Und deutsche (Trieb)Fahrzeuge helfen immer wieder in Österreich aus – auch in H0e.

Auch heuer wollen wir wieder eine kleine Zeitreise zu machen - In erster Linie bei den Personenzügen, bei den Güterwagen nur soweit möglich- und zwar (Ausnahme Steyrtalbahn):

- Samstag mittag bis Sonntag mittag: 2-Achser oder grüne 4-Achser, Beschriftung ohne Kontrollziffer, Dampflok oder ältere Diesellok-Lackierungen
- Sonntag mittag bis Montag mittag: 4-Achser in 80ziger Lackierung, wenige Dampflok, Dieselloks mit Kontrollziffer
- Montag mittag bis Dienstag mittag: bunte Wagen und bunte Dieselloks.

Wir sollten mittlerweile genug Fahrzeug haben, um diese Zeitreise durchzuführen. Bitte entsprechend vorbereiten.

Betriebliches:

- Zuglängen auf der Schmalspur maximal 32 Achsen bzw. Anzahl der getriebenen Achsen mal 8 (z.B. C-Dampflok 24 Achsen) Die Maximallänge muss aber nicht erreicht werden... Auf der Normalspur nach Kapazität der Bahnhöfe, bitte auch hier nicht übertreiben.
- Auf der Normalspur verkehren nur Güterzüge und Regionalzüge (Triebwagen und Wagen und Klasse). Keine Schnellzüge...
- Schmalspur mit österreichischen und tschechischen Güter- und Personenwagen. Triebfahrzeuge nach Verfügbarkeit. Auf der Steyrtalbahn nur Steyrtalbahn-Triebfahrzeuge und Wagen.

Umläufe

Ein Umlauf bei 1:4 Zeiteinstellung sollte zirka 2,5 Stunden dauern, Rangierzeiten sind ausreichend bemessen.

Züge

Siehe Bildfahrplan

Personenzüge/GmP's fahren mit festen Fahrplanzeiten, Güterzüge ohne Zeitvorgabe (nur
Beginnzeit)

Jobs:

Siehe Jobliste

Die Joblisten wollen wir jeweils am Abend für jeden Tag auflegen, es sollte also durchaus
möglich sein, seinen ‚Traumjob‘ zu finden. Wir bitten aber, die Kollegen nicht zu übervorteilen
und beim Eintragen den anderen auch die Möglichkeit eines interessanten Jobs zu lassen, und
bitten um Verständnis, wenn wir bei Bedarf etwas regelnd eingreifen.

Nicht betriebsnotwendige Jobs z.B. Personenzüge, die nicht vergeben wurden, werden am
‚Jobstapel‘ abgelegt und können von dort freihändig entnommen (und retourniert!) werden.