

Betriebskonzept Wolkersdorf 2025

Die Geschichte:

Die Eisenbahnwelt ist voll in Takt - vor allem die Schmalspurbahn! Die Leute reisen per Schmalspurbahn, und reger Frachtverkehr bringt die schmale Spur an die Belastungsgrenze! Von Mölding bis Litschau geht die Reise. Und dann gibt es da auch noch eine Zweiglinie, auf der derzeit Sanierungsarbeiten durchgeführt werden. Daher wird die Strecke derzeit im Fahrvershub bedient, der auch Personentransporte übernimmt.

Ende ist nicht das Ende, sondern eigentlich der Anfang aller Fracht - hier berührt die schmale Spur die GROSSE WEITE WELT. Daher gibt es dort alles, was gebraucht wird. Und dort kann man auch alles hinschicken, was man los werden möchte. Die GROSSE WEITE WELT hat derzeit ein Normalspurbahn-Problem, daher werden die Waren derzeit mit dem LKW an ihre weiteren Bestimmungsorte gebracht...

Die Post und die Milch reist natürlich auch wieder per Schmalspurbahn - und kommt hoffentlich dieses Mal auch richtig an. Und das Waldsterben im nördlichen Waldviertel verursacht ausgiebige Stammholztransporte. Die Stämme werden in mehreren Sägewerke bearbeitet und landen als Bretter in Mölding, wo sie entweder per LKW oder per aufgerollten Normalspurwagen weitergeleitet werden.

Die Fakten:

12 h Fahrplan (einige Züge mit 6-Stunden-Plan)

Uhrtakt 1:4

Telefon beim Fahrdienstleiter und in allen Betriebsstellen

Betrieb Normalspur: Ein Zugführer/Lokführer/Rangierer sorgt für den Abtransport der Rollwagen. Ist gleichzeitig Bahnhofsvorstand in Mölding. Agiert eigenständig als Fahrdienstleiter Normalspur.

Betrieb Schmalspur: Ein Fahrdienstleiter (Betriebsleiter) überwacht den Gesamtverkehr und erteilt die Fahrtfreigaben. Keine Besetzung in den Betriebsstellen.

Zugführer/Lokführer wickelt auch alle Verschubtätigkeiten ab.

Betrieb Schmalspur-Bastelast: Fahrvershub ab ENDE, Freigabe durch Fahrdienstleiter (für die Hauptstrecke)

Die Technik:

Gefahren wird mit LocoNet (Kabelregler/WiFred/Handy). Wichtig: Bei jeder bereitgestellten Lok muss ein Kabelregler oder WiFred bereitliegen!

Das Frachtspiel:

Frachtanforderung Einzelfrachten nach FREMO-Standard.

Milch/Post: Ist in den Buchfahrplänen vermerkt. Milch- und Postwagen BITTE NICHT für andere Zwecke verwenden.

Fracht mit Wendefrachtzettel: Wendefrachtzettel bleiben am Fahrzeug, NICHT ENTFERNEN, Wagen nicht für andere Zwecke verwenden

Holzzug: Der Holzzug startet in Litschau mit 6 Wagen (5x Schmalspur, 1x Normalspur auf Rollwagen), beladen mit Stammholz, und tauscht in den Bahnhöfen Steinbach, Agonitz, Opponitz, Neuzeug und Ramingstein einen Schmalspur-Stammholzwagen gegen einen dort wartenden Schmalspurwagen, der mit Brettern beladen ist. In Uttendorf wird der Rollwagen getauscht. In Mölding wird die mit Brettern beladene Garnitur gegen einen dort wartenden Leerwagenzug (ebenfalls 5x Schmalspur, 1x Rollwagen/Normalspur) getauscht. Rückfahrt nach Litschau ohne Verlade- und Rangiervorgänge. In Mölding abrollen des Normalspurwagens und aufrollen einen leeren Wagens. In den Pausen Stammholz-Neubeladung in Litschau und Umbeladung (Bretter gegen Stammholz) in den anderen Stationen.

Wagenbedarf 3x Rollwagen/4x Normalspurwagen, 15 Schmalspur-Holzwagen
ACHTUNG! Der Holzzug fährt nicht als Ganzzug, die Wagen werden in normalen Güterzügen/GmP's mitgenommen, ggf. (wenn der Zug zu lang wäre) nur Teile des Holzuges, der Rest wird dann von anderen Zügen mitgenommen.

Leerwagen: Telefonische oder Frachtzettel-Leerwagenanforderung in Uttendorf. Leerwagenanforderung per Telefon auch während der Session möglich, damit der Wagen rechtzeitig zum Umladen eintrifft. Leerwagendepot ist Uttendorf. Leerwagen für Normalspur werden in Auerthal hinterstellt. Rollwagen laut Grundaufstellung, Rest in Mölding.

Die Fahrzeuge/Epochen:

Gefahren wird mit Fahrzeugen der Epochen 4-5, möglichst mit der Epoche 4 starten und im Laufe der Veranstaltung auf modernere Fahrzeuge tauschen. Bei den Personenzügen möglichst stilreine Garnituren einsetzen