

10. H0e Treffen in Haag/NÖ 8.-12.4.2022:

Jubiläumshöllenfahrt

Betriebskonzept v1.27

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: Holz – und nicht nur Holz!

Die 10 Höllenfahrt wird uns hoffentlich wieder ein Stück weit in unser Hobby eintauchen lassen. Nach 2 Jahren Pause ist wieder was los auf schmalen Spur.

Eine Normalspur-Strecke mit 4 Bahnhöfen -3 davon erstmals in Haag dabei, 2 Schmalspurstrecken, eine davon mit Rollwagenbetrieb, eine große Industriebahnanlage, und im Zentrum ein großes Sägewerk - alles angeordnet für ein interessantes und unterhaltsames Modellbahnwochenende.

Der Betrieb in der Hölle22

Auf der Normalspur wird es einen Personenverkehr mit Triebwagen oder Lok/Wagen geben, die ‚große weite Welt‘ wird in Mannersdorf und Neu-Durst stattfinden. Das sichert nicht nur regen Frachtverkehr auf der Normalspur, sondern auch regen Zulieferverkehr zur Schmalspur. Waren aus der ‚großen, weiten Welt‘ werden in ANFANG auf Schmalspur umgeladen und weiterverteilt, in NEU-DURST entweder verladen/umgeladen oder in Normalspurwagen auf Rollwagen weitertransportiert. Und umgekehrt.

Die an der Industriebahn (im kleinen Saal) liegenden Produktionsbetriebe liefern Waren (fast) aller Art, insbesondere natürlich Holz und Steine, die in KAMENICE auf Schmalspurgüterzüge übergehen und entweder in ANFANG umgeladen oder auf der Schmalspur weiterverteilt werden.

Eine zentrale Rolle nimmt das Sägewerk ROGGENHORST ein, Aus allen Anlageteilen werden Holz-Ganzzüge und Einzelwagen geführt, die dort entladen und als Leerzüge oder mit Schnitthölzern beladen zurückkehren,

Von den Bergwerken im Schmalspurteil sowie im Industriebahnanteil sind Steintransporte unterwegs, und über die ganze Anlage verkehren Postwagen und Milchwagen.

Am Normalspurteil verkehren Personen-Regionalzüge mit Dampf- oder Dieselbespannung, keine Schnellzüge. Neben Güterzügen mit gemischtem Wagensatz sind fallweise auch Ganzzüge unterwegs. Am ‚südlichem‘ Schmalspurast (ENDE-HEIDENREICHSTEIN/UNTERHOHSEN) verkehren -neben Personenzügen und Güterzügen auch Rollwagen (deutsche Rollwagen), am ‚nördlichen Ast‘ (KAMENICE - GAMSWEG/FIDDLE YARD) gibt es Personen- und Güterzüge, keine Rollwagen oder Rollböcke. Östlich von KAMENICE gibt es einen eigenen Industriebahnbetrieb.

Im Detail heißt das:

- Personenverkehr wird mit Personenzügen (Lok und Klasse), Triebwagen und Personenzügen mit Güterbeförderung (GmP) abgewickelt.

- Post wird in Normalspur-Postwagen bzw. in Schmalspur-Postwagen befördert.

- Güterverkehr je nach Strecke mit Schmalspurwagen oder Rollwagenverkehr. Fracht gemäß Bahnhofsdatenblättern und WERLIEFERTWAS. Rollwagen verkehren mit den Güterzügen/GmP's, keine eigenen Rollwagenzüge

- Stammholz wird in Holzzügen aus Kamenice/Anfang (Zubringer von der Industriebahn) sowie aus Molln (Zubringer aus Fiddle Yard) sowie Lunz (Zubringer aus Gamsweg-Agonitz/Roggenhorst geliefert, Holzprodukte in die Gegenrichtung transportiert. Aus HEIDENREICHSTEIN und UNTERHOSEN sowie von den Bahnhöfen der Normalspur wird Rundholz auf Normalspurwagen nach ANFANG gebracht, dort auf Schmalspurwagen umgeladen und mit dem Holzzug nach ROGGENHORST gebracht. Holzprodukte im Gegenlauf.

- In BERGWERK werden Steine auf aufgerollten Normalspurwagen verladen und als Steinzug nach MANNERSDORF gebracht. Aus dem Bergwerk an der Industriebahn sowie aus Molln verkehren Staintransporte nach ANFANG, dort wird auf Normalspur umgeladen und in Güterzügen nach Mannersdorf gebracht.

- MANNERSDORF und NEU-DURST fungieren als ‚GROSS WEITE WELT‘, Dort gibt es alles und dort kann auch alles hingeliefert (=von dort angefordert) werden. Umladung ist in Anfang sowie in Neu-Durst möglich. Auf der Normalspurstrecke sind zusätzliche Zugfahrten zur Befriedigung des Güterbedarfs der Schmalspurstrecken im Ermessen des Fahrdienstleiters ANFANG

- Frachten werden grundsätzlich angefordert (=im Auslieferungsbahnhof in den Durchlaufpausen hinterlegt), NICHT GESCHICKT (Ausnahme: Wendefrachtzettel für fixe Frachtrouten -Holz/Stein/Post/Ziegel- und Leerwagen in die Leerwagendepots)

- In NEUDURST werden Normalspurwagen mit/ohne Fracht auf Rollwagen auf/abgerollt, aber auch Fracht umgeladen. In 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 Frachzetteln versehen werden.

- Verschub erfolgt durch die Lokmannschaft, außer die Betriebsstelle ist besetzt und mit Verschubreserve ausgestattet; Dann erfolgt Verschub durch Fahrdienstleiter/Verschieber. Auf-und Abrollen durch den Lokführer des Güterzuges

- 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 ‚Haag22 Betriebsstellen‘.

Auf der NORMALSPUR wird

- Zwischen ANFANG und WAIDEGG – jeweils auf dem rechten Gleis rechten Gleis gefahren- Waidegg und Anfang sind besetzt.
- Zwischen WAIDEGG und MANNERSDORF gewöhnlich mit Zugmeldebetrieb - anbieten, annehmen gefahren.

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 zur ‚Erinnerung‘ für die Profis und als Hilfestellung für alle anderen hier eine Zusammenstellung der Tätigkeiten des Bahnhofseigentümers/Bahnhofspaten vor jedem Umlauf:

- Den Bahnhof überprüfen und Züge/Wagen/Frachten ordnen
- Heimgekehrte Fracht entladen und verstauen, Frachtzettel entfernen
- Wagenkarten ordnen/ richtig platzieren.
- Herstellen der ‚Startaufstellung‘ für den Bahnhof laut Dokument ‚Startaufstellung‘ beziehungsweise den Startaufstellungskärtchen am Bahnhof. (Bei der Grundaufstellung am Beginn des Treffens beziehungsweise bei Epochewechsel stellen alle Teilnehmer Ihre Wagen in Absprache mit dem Bahnhofsbesitzer direkt im jeweiligen Bahnhof und/oder in eines der Leerwagendepots (siehe unten) auf. Der Bahnhofsbesitzer überprüft die Vollständigkeit und holt fehlende Wagen aus einem der Depots.)
- Abgelegte Frachten verladen, Frachtzettel in Wagenkarten einstecken
- Wenn keine passenden Wagen vorhanden ist, Leerwagenanforderungen bei den Leerwagendepots ablegen.
- Eigene Frachtzettel und Fracht auf anderen Geschäftsstellen auslegen. Dabei Bahnhofsdatenblätter und WERLIEFERTWAS beachten. NEU-DURST und MANNERSDORF liefert alles.
- Wenn alle Güter verladen sind, überprüfen, ob der verbleibende Leerwagenbestand der Startaufstellung entspricht. Fehlende Wagen beim Leerwagendepot anfordern, überzählige Wagen an das Leerwagendepot schicken (Leerwagenfrachtzettel).
- Züge, laut Startaufstellung bereitstellen.
- Zuggarnituren Samstag, Sonntag und Montag mittag tauschen.
- Gegebenenfalls Lok und Wagenmaterial vom Ausstellungsleiter anfordern
- Fertig-Meldung an den Ausstellungsleiter/Aufstellungsleiter

Der ‚**Aufstellungsleiter**‘(Jobrolle) unterstützt die Bahnhofseigentümer bei der Grundaufstellung und gibt sie Anlage vor jedem Umlauf frei. (Hatten wir bisher nicht. Ein Versuch, für alle mehr Spielspaß zu haben)

Holztransport:

Ein Großteil des Rundholzes wird nach Roggenhorst geliefert, wird dort zersägt und wird von dort nach überallhin verschickt. Dafür gibt es ‚Holzzüge‘ aus MOLLN/LUNZ und Kamenize/Anfang. Die Wagenkarten der Wagen für die Holzzüge werden mit farbigen Aufklebern gekennzeichnet, um Verwechslungen zu vermeiden. Die so gekennzeichneten Wagen bitte nicht in normalen Güterzügen mitnehmen Darüber hinaus wird Holz mit allen Güterzügen verschickt (Heidenreichstein bis Anfang) Großteils mit Wendefrachtzetteln). Rundholz oder Holzprodukte können natürlich auch ganz normal angefordert werden.

Holzzüge verkehren mit maximal 7 Wagen plus Dienstwagen.

Steintransport:

In BERGWERK werden Steine auf aufgerollten Normalspurwagen verladen, in NEU-DURST abgerollt und in Güterzügen nach MANNERSDORF gebracht. Aus dem Bergwerk an der Industriebahn sowie aus MOLLN verkehren Steintransporte bis 2 Wagen) nach ANFANG, dort wird auf Normalspur umgeladen und in Güterzügen nach Mannersdorf gebracht.

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln

Post

Ausgehend von MANNERSDORF, wird einmal/Umlauf ein Postwagen Richtung HEIDENREICHSTEIN (ENDE-HEIDENREICHSTEIN Schmalspur-Postwagen, Umladung in NEU-DURST) und ein POSTWAGEN nach ANFANG in Verkehr gesetzt.

Von ANFANG ausgehend, nach Ankunft des Postwagens, jeweils ein Schmalspur-Postwagen nach KAMENICE, GAMSWEG und FIDDLEYARD (Umladung in ANFANG)

,Von den Endpunkten jeweils ein Postwagen in die Gegenrichtung nach Mannersdorf

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln.

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 2x 2 Schmalspurwagen im Pendelverkehr nach ANFANG im Einsatz. Nach Umladung in ANFANG verkehren 2x1 Normalspurwagen im Pendelverkehr nach Waidegg.

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln.

Milch

In Waidegg befindet sich eine Molkerei. Von Heidenreichstein wird zu Umlaufbeginn ein Milchwagen (Normalspur, aufgerollt) verschickt, von Molln ein Schmalspur-Milchwagen, der in ANFANG auf Normalspur umgeladen und ebenfalls nach Waidegg geschickt wird. Leerwagen von Waidegg ausgehend gegenläufig.

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln.

Große Weite Welt

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

Die Weite Welt braucht aber auch alles, daher sollen auch Frachtzettel aus MANNERSDORF und NEU-DURST für Produkte aus möglichst allen Bahnhöfen ausgelegt werden. MANNERSDORF und NEU-DURST - bitte vorbereiten.

Leerwagen/Leerwagendepots

- Leerwagendepot Normalspurwagen ist Neu-Durst.
- Leerwagendepots Schmalspur sind ENDE und ANFANG

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 Ladeschalenkiste legen**)
- Details zu den Telefon-Plazierungen siehe Dokument ‚Haag22 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-Maus-Steuerung vorgesehen.
- Für die Normalspur wird es auch eine Funksteuerung mit speziellen Steuergeräten geben

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 ‚Höllenschwerpunkt‘ ist heuer in den 60er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts . 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.

Heuer wollen wir (auf Anregung von Roland) eine kleine Zeitreise zu machen - In erster Linie bei den Personenzügen, bei den Güterwagen nur soweit möglich, bei den Holzzügen gar nicht. Und zwar:

- Samstag mittag bis Sonntag mittag: 2-Achser oder grüne 4-Achser, Beschriftung ohne Kontrollziffer, Dampfloks oder ältere Diesellok-Lackierungen
- Sonntag mittag bis Montag mittag: 4-Achser in 80ziger Lackierung, wenige Dampfloks, 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) Ein Rollwagen zählt 4 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 - eingeschränkt - Wagen und Klasse). Keine Schnellzüge...
- Schmalspur mit österreichischen und tschechischen Güter- und Personenwagen. Rollwagenbetrieb deutschen Rollwagen zwischen ENDE und HEIDENREICHSTEIN/UNTERHOHSEN. Bitte auch Einschränkungen in einigen Bahnhöfen laut BDB beachten! Triebfahrzeuge nach Verfügbarkeit.
 - Die Industriebahn (mit eigenem Fahrplan) endet in KAMENICE, ab dort normaler Schmalspurbahnverkehr.
 - Züge können, MÜSSEN ABER NICHT bis zur vollen Zuglänge ausgelastet werden.
 - Der nächste Zug nimmt auch etwas mit.
- Bei Überlastung der Gleisanlagen in Roggenhorst werden die Holzzüge in ANFANG beziehungsweise in PFAFFENSCHLAG zurückgehalten.

Umläufe

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

Züge

Siehe Bildfahrplan

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.

Änderungen:

V1.25: Geringfügige Änderungen im Bereich Betriebliches, Fahrzeugeinsatz, Betriebsstellenmanagement, Holztransport, Betrieb

V1.26: Ziegel-Pendelverkehr nach Waidegg, nicht nach Mannersdorf. Waidegg besetzt.