

12. H0e Treffen in Haag/NÖ 22.3.-26.3.2024:  
Höllenfahrt 2024



## **Betriebskonzept** v1.0

Kontakt/Contact:  
Alfred Vorlicek – [Alfred@vorlicek.at](mailto:Alfred@vorlicek.at)

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

@ Stefan:

Rollwagen sollten von Unsmarkt bis Heidenreichstein bzw. FY hinter Lunz fahren.

Rollböcke können von der Waldbahn über Betoun bis Anfang fahren. Dazwischen (Steinbach - Leonstein) kein aufgebockter Verkehr.

Schön wäre ein Personenzug oder GMP, der von Kurovec die gesamte Strecke bis FY fährt (ev. mit Abstechern nach Unsmarkt und Heidenreichstein).

In Walchen, Neuzeug, Olnhausen, Bergwerk und Brand sind Zugkreuzungen nicht möglich, in Illsee nur begrenzt (z.B. warten auf abzweigenden Zug), in Agonitz können nur extrem kurze Züge kreuzen.

Liebe Grüße  
Norbert

## **Änderungen:**

## **THEMA: Als die Schmalspurbahnen noch keine Radwege waren....**

Auch Die 12 Höllenfahrt bringt uns wenig überraschend thematisch zurück in eine Zeit zurück , in der die Fracht auch auf schmaler Spur noch Bahn fahren durfte und die Menschen noch in (Schmalspur) Zügen saßen und nicht im eigenen PKW. Ganzzüge gab es maximal für Holztransporte aus den Wäldern des Alpenvorlandes, Einzelfracht und Stückgut waren normal. Und diese Art des Verkehrs wollen wir auch heuer nachspielen..

Die heuer gegenüber dem Vorjahr ‚redimensionierte‘ Normalspur-Strecke führt natürlich wieder in die große weite Welt (dieses Mal in Unsmarkt), die vieles braucht und alles liefert. Heuer gibt es eine einzige, sich verzweigende Schmalspurstrecken, die einerseits mit der tschechischen Industriebahn verbunden ist und andererseits die Normalspurstrecke an drei Stellen tangiert. So gibt es (in drei Bahnhöfen) Umladung, Rollbock- und Rollwagenverkehr -wird spannend...Vorbilder dafür gibt es sowohl in Österreich, als auch in Tschechien

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

## Der Betrieb in der Hölle24

### Normalspur:

Die ‚Große Weite Welt‘ ist heuer in Unsmarkt angesiedelt, Aufstellungs- und Endbahnhof der Normalspurstrecke ist Anfang. In Beroun werden die ankommenden Rollbockzüge abgerollt sowie Fracht von der Industriebahn kommend auf die Normalspur verladen und umgekehrt.

Anfang ist Umladebahnhof für Holz und sonstige Güter von/zur Normalspur, sowie Leerwagendepot für die Normalspur.

### Betrieb auf der Normalspur:

#### **Betriebsstellen der Normalspur:**

**Unsmarkt:** Der Bahnhof Unsmarkt H0 ist ‚Große Weite Welt‘ liefert alles ausgenommen verarbeitetes Holz (Bretter,..) und Steine - die kommen aus Anfang. In Unsmarkt befindet sich auch das Postverteilzentrum und die große Molkerei. Umsteige- und Umladebahnhof zur Schmalspurstrecke Auf-und Abrollen von Normalspurwagen.

**Beroun:** Kreuzungsbahnhof für Personen- und Güterzüge. Frachtverkehr. Auf-und Abbocken von Normalspurwagen

**Anfang:** Endpunkt der Normalspurstrecke, Umsteige- und Umladebahnhof zur Schmalspurstrecke nach Tschechien und Österreich. Frachtverkehr. Leerwagendepot für die Normalspur

2x Vershubreserve

#### **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 Anfang. In

**Ausnahme:** Wagen, die in Unsmarkt bzw. Beroun für die Umladung von der Schmalspur benötigt werden

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

### Schmalspur:

Es gibt eine Schmalspurstrecke. Ausgehend von Unsmarkt/Ende verzweigt die Strecke in Illsee Richtung Heidenreichstein beziehungsweise Fiddle Yard, respektive Anfang/Kamenize. In Kamenize schließt die Tschechische Industriebahn an.

Zwischen Unsmarkt und Heidenreichstein bzw. Fiddle Yard gibt es auch Rollwagenverkehr.

Zwischen Brand und Kamenice und auf der Industriebahn gibt es auch Rollbockverkehr

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

Die Güterzüge der Industriebahn verkehren bis Beroun. Dort werden Normalspurwagen abgebockt, Güter auf Schmalspurwagen auf Normalspur umgeladen bzw. Güterwagen für die österreichische Schmalspur in Züge der Schmalspurbahn gereiht. Aus Streckenauslastungsgründen sollen die kurzen (1-3 Wagen) Züge der Industriebahn in Kamenice vereint und als Sammelzüge nach Beroun gebracht werden.

Österreichische Personenzüge/GmP's verkehren bis Kamenice, Personenzüge der Industriebahn verkehren ebenfalls bis Kamenice. Keine durchgehenden Personenzüge zwischen Industriebahn und Schmalspurbahn.

### **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.

### **Leerwagenmanipulation - Schmalspur:**

Österreichische Schmalspurbahn

Anfang Schmalspur ist Leerwagendepot für die österreichische Schmalspur.

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

Tschechischer Teil und Industriebahn:

Kamenice ist Leerwagendepot für Industriebahnwagen und den Tschechischen Streckenteil

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

Alle Bahnhöfe bestellen benötigte Leerwagen 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 Anfang, Beroun und Unsmarkt, und von der Industriebahn in Kamenice.

- **Güterverkehr - Einzelfrachten:** Abwicklung gemäß ausgelegter Frachtzettel. Bahnhofsdatenblättern und WERLIEFERTWAS..bzw. Frachtübersicht. Unsmarkt Normalspur 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 mit Wendefrachtzetteln:**

- **Holztransport:** Es gibt einen eigenen Holzzug, aber auch einen Wagenlauf von Holzwagen mittels Wendefrachtzettel

Details im Dokument ‚HOLZVERKEHR‘ bzw. im Buchfahrplan Job 9

- **Post:** Wird in Normalspur-Postwagen bzw. in Schmalspur-Postwagen befördert (Wendefrachtzettel), die Personenzügen oder GmP's beigegeben werden (die Wagenläufe werden im Buchfahrplan vermerkt)

Zu Fahrplanbeginn (1.Personenzug) von Unsmarkt , je ein Postwagen Heidenreichstein, Lunz und

- **Milch:** Milch gelangt von ausgewählten Schmalspur-Bahnhöfen zur ‚Molkerei‘. (die Wagenläufe werden im Buchfahrplan vermerkt)

-**Ziegel:** In Unterralling befindet sich eine Ziegelei. Die Produkte von dort werden einerseits per Frachtanforderung verschickt, Andererseits besteht in ANFANG regelmäßiger Bedarf. es sind daher 2 Schmalspurwagen im Pendelverkehr nach Anfang im Einsatz.

-**Steine:** In BERGWERK werden Steine in offene Güterwagen verladen und werden nach Unsmarkt (Große Weite Welt) gebracht. Ebenso werden Steine von der Industriebahn via Beroun/Normalspur nach Unsmarkt gebracht.

Abwicklung mit Wendefrachtzetteln in Planzügen

- **Umladung in Beroun und Anfang:** In Beroun 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 (Personenverkehr) bzw. in Beroun (Frachtverkehr).** Die dahinterliegende Industriebahn wird mit eigenem Fahrplan als ‚Zubringer‘ betrieben und die Wagen in Beroun 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 bis Beroun.

Personenzüge fahren auf fixen Trassen, Güterzüge haben fixe Startzeiten, aber keine fixen Fahrzeitvorgaben, nur Richtzeiten, sollen aber natürlich 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 ‚Haag24 Betriebsstellen‘.

## **Betriebsstellenmanagement/Grundaufstellung**

Für den reibungslosen und interessanten Betriebsablauf ist die Vorbereitung der Betriebsstellen vor jedem Umlauf Voraussetzung. Bitte an alle Betriebsstellenleiter/Eigentümer, die Hinweise im **Dokument ‚Bahnhofsbesitzer Checklist‘** zu beachten.

## **Große Weite Welt**

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

Die Weite Welt braucht aber auch alles, daher sollen auch Frachtzettel aus UNSMARKT/Große Weite Welt für Produkte gemäß Bahnhofdatenblättern und WERLIEFERTWAS/ Frachtübersicht ausgelegt werden.

## **Leerwagen/Leerwagendepots**

- Leerwagendepot Schmalspur und Normalspur ist Anfang , für die Industriebahn KAMENICE

## **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 auf den Bahnhöfen legen**)
- Details zu den Telefon-Plazierungen siehe Dokument ‚Haag24 Betriebsstellen‘.
- Telefonnummern sind aus den auf den Bahnhöfen aufliegenden Telefonlisten ersichtlich

## **Stromversorgung/Loconet**

- Wir werden mit 1 Zentrale fahren (bei Bedarf eine extra Zentrale für die Normalspur)
  - Zusätzlich ist für alle Bereiche WLAN (Z21) für Handy oder WLAN-Handregler-Steuerung vorgesehen.
- Wi-Fred’s werden erstmals im Testbetrieb eingesetzt

## **230 Volt Versorgung**

- 230Volt 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

## **Fahrzeugeinsatz/Epochen**

Der Betrieb spielt heuer wieder 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:

- 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.

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.

-

## **Umläufe**

Ein Umlauf bei 1:4 Zeiteinstellung sollte zirka 3 Stunden dauern, Rangierzeiten sind ausreichend bemessen.

## **Züge**

Siehe Bildfahrplan

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

## **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.