

13. H0e Treffen in Haag/NÖ 11.4.-15.4.2025  
Höllenfahrt 2025

## **Betriebskonzept** v1.5

Kontakt/Contact:  
Alfred Vorlicek – [Alfred@vorlicek.at](mailto:Alfred@vorlicek.at)  
Gerhard Strobl - [gerhard.strobl@aon.at](mailto:gerhard.strobl@aon.at)



**Handy während des Treffens:**  
**Mobil během setkání:**  
**Mobile during the meeting:**  
**Alfred: +43 664 618 53 44**  
**Gerhard: +43 677 64 33 03 33**

## **THEMA: Eine Reise durch mehrere Länder, Hügel und Täler....**

Die 13 Höllenfahrt bringt uns auf 5 Schmalspurstrecken die über eine Normalspur-Strecke in die ‚große weite Welt‘, die vieles braucht und alles liefert, verbunden ist

Fünf Schmalspurstrecken sorgen für die Verteilung der Waren in entlegene österreichische, deutsche, tschechische und ungarische Orte und stehen für den Transport der Fahrgäste zur Verfügung, was in realen Bahnleben so wahrscheinlich nie vorgekommen ist.

Trotzdem wird dem Vorbild entsprechend auch heuer wieder Holz ein wichtiges Transportgut auf der Schmalspurbahn sein, aber nicht nur...

Der Betrieb ist in Epoche 4 angesiedelt, wobei die Steyrtalbahn ausschließlich mit Dampf betrieben wird

Notwendige Fahrdienstleiter/Zugleiter und Lokführer werden mittels Jobvergabeliste zu einem fixen Zeitpunkt zur Eintragung aufgelegt und vor Fahrplanbeginn vergeben.

An den Abenden Samstag, Sonntag und Montag werden Vorträge stattfinden, und wer noch nicht genug vom Fahren hat, kann ab circa 19 Uhr frei über das gesamte Arrangement fahren, bitte in jeden Fall verwendete Fahrzeuge wieder an ihren Ursprungs Ort zurückstellen -> Danke

## Der Betrieb in der Hölle25

### Normalspur:

Die ‚Große Weite Welt‘ ist heuer Anfang - den Aufstellungs- und Endbahnhof der Normalspurstrecke. Anfang ist Leerwagendepot für Normalspur. Sie beginnt in **Anfang** geht über **Beroun** nach **Brezno/Priesen** und endet in **Lanken**.

### **Betriebsstellen der Normalspur:**

**Anfang:** Der Bahnhof Anfang ist "Aufstellbahnhof", "Große Weite Welt", und Hauptpostamt, sprich Anforderungen für alle Betriebsstellen und Empfänger für alles.

Von Anfang geht es über Illsee einmal ins Pinzgau (kleiner Saal) bis Lörinchegy und einmal ins Waldviertel nach Heidenreichstein

**Beroun:** Der Bahnhof ist Umsteige- und Umladebahnhof zur Steyrtalbahn nach Molln und ins Tschechisch ungarische Bahnnetz bis nach Kamenice/Ende

**Brezno/Priesen:** Kreuzungsbahnhof für Personen- und Güterzüge. Frachtverkehr. Verschub zur dortigen Kohlenmine

**Lanken:** Endpunkt der Normalspurstrecke, Umsteige- und Umladebahnhof zur Schmalspurstrecke in das deutsche Ländle. Rollwagenbetrieb bis Wedehagen  
Sitz der Zentralmolkerei

### **Personenbedarf – Normalspur:**

1 x Fdl incl. Zugleiter in Anfang (Zugbildung, Verschub und Frachtumladung auf H0e)

1 x Fdl in Beroun (Verschub und Frachtumladung auf H0e)

1 x Fdl in Brezno/Priesen (Verschub mit Kohlemine und Waren aller Art)

1 x Fdl in Lanken (Verschub und Frachtumladung auf H0e)

Alle Fdl können, wenn genug Personal vorhanden, durch einen Verschieber/Rangierer unterstützt werden

### **Züge - Normalspur:**

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

1 x Güterzug (pendelt zwischen Anfang und Lanken hin und her)

1 x Personenzug oder PmG (pendelt zwischen Anfang und Lanken hin und her)

1 x Triebwagen (pendelt zwischen Anfang und Lanken hin und her)

## **Betrieb auf der Schmalspur:**

Es gibt 5 Schmalspurstrecken.

Die **Pinzgaubahn** beginnt in Anfang und führt über Illsee, Walchen, Niedernsill, Lengdorf, Uttendorf, Stuhlfelden bis nach Lörinchehy (leider ist Krimml noch nicht verfügbar)

Die **Waldviertelbahn** beginnt ebenfalls in Anfang und führt über Illsee, Steinbach, Brand, Lunz am See, Alt Weitra bis nach Heidenreichstein

Die beiden Bahnen sind über Illsee miteinander verbunden und können für Personen und Güterverkehr benutzt werden, eventuell auch für Ausflugszüge

Die ‚**Steyrtalbahn**‘ beginnt in Beroun geht über Neuzeug, Einöd, Opponitz, Agonitz, und endet in Molln

Die ‚**Tschechische/Ungarische Schmalspurbahn**‘ beginnt in Beroun (Umladebahnhof zur Normalspur und Rollbockverkehr bis Kamenice) weiter über Strizovice, Cernovice, Bükkmirse, Pila Weiss, Kamenice nach Ende (Grenzbahnhof)

Die **deutsche Bahn** beginnt in Lanken (Umladebahnhof zur Normalspur und Rollwagenverkehr bis Ende) geht über Falkenstein, Unteralling Ziegelwerk, Krautheim, Olnhausen, Wedehagen bis Ende (Grenzbahnhof)

Die Drei Strecken Steyrtalbahn, Tschechische/ungarische und deutsche Bahn sind betrieblich miteinander verbunden und können für einen sogenannten Ausflugszug, oder auch Güterübergabe, verwendet werden.

## **Personenbedarf – Schmalspur:**

1 x Fdl incl. Zugleiter in Illsee für Heidenreichstein bis Lörinchehy und Anfang

1 x Fdl in Anfang (Verschub und Frachtumladung auf H0)

1 x Fdl incl. Zugleiter in Beroun für die Strecken Beroun bis Ende und Beroun bis Molln  
(Verschub und Frachtumladung auf H0e)

1 x Fdl incl. Zugleiter in Lanken für die Strecke Lanken bis Ende  
(Verschub und Frachtumladung auf H0)

## **Züge - Schmalspur:**

Schmalspur-Personen- und Güterzüge, Personenzüge mit Güterbeförderung (PmG), Triebwagen, Dampf oder Diesel.

### **Strecke Pinzgau und Waldviertel, Anfang bis Heidenreichstein und Lörinchegy:**

Anfang ist die Große-Weite-Welt.

Anfang ist Leerwagendepot für Schmalspurstrecke Heidenreichstein bis Lörinchegy.

von Anfang nach Heidenreichstein

1 x Triebwagen

1 x Personenzug

1 x Güterzug

1 x Güterzug mit Rollwagen (Gaskessel)

von Anfang nach Lörinchegy

1 x Triebwagen

1 x Personenzug

1 x Güterzug

1 x Güterzug mit Rollwagen (Stroh)

Spezialzüge:

1 x Holzzug (Stammholz von Lunz nach Sägewerk Niedersill, bringt Bretter weiter nach Anfang, dann Leerwagen zurück nach Lunz).

1 x Personenzug (Ausflugzug) von Lörinchegy nach Lunz und zurück

### **Strecke Deutsche Bahn, Lanken bis Ende**

Lanken ist H0e-Leerwagendepot für Strecke bis Ende

Von Lanken nach Ende

1 x Triebwagen

1 x Personenzug oder PmG

1 x Güterzug mit Rollwagen (Rollwagen nur bis Wedehagen, Schmalspurgüterwagen bis Ende (Grenzbahnhof) und können dort übergeben werden

### **Strecke Tschechische/Ungarische Schmalspurbahn, Beroun bis Ende**

Beroun ist mit Ende H0e-Leerwagendepot für Strecke Beroun bis Ende

Von Beroun nach Kamenice/Ende

1 x Triebwagen

1 x Personenzug oder PmG

1 x Güterzug mit Rollbockverkehr (Rollbock nur bis Kamenice, Schmalspurgüterwagen bis Ende (Grenzbahnhof) und können dort übergeben werden

## Strecke Steyrtalbahn, Molln bis Beroun

Von Molln nach Beroun

1 x Personenzug

1 x Güterzug

Spezialzüge:

„**Internationaler Güterzug**“ von Molln mit Frachten ausschließlich in Schmalspurwagen über Beroun (Loktausch) bis nach Ende. Ende ist Grenzbahnhof, dort wechselseitige Übergabe von Frachten in Schmalspurwagen Deutschland/Tschechien. (Das bedeutet, dass die Züge wechselseitig aufeinander warten müssen und ihre Wagengruppen in das jeweils andere Land austauschen, um Frachtenrückstau und Lieferverzögerungen zu minimieren!)

Mögliche Erweiterung für mehr Frachtaufkommen:

Als sogenannte „Zweite weite Welt“ erhält Ende ein oder zwei Schattenbahnhofsflächen (zB gelb und grün). Das bringt mehr Fracht über Lanken (damit die sich dort nicht langweilen) und wäre eine kleine Herausforderung für die Zugbildung auf der Normalspur...

- **Post:** Post gelangt von ausgewählten Schmalspur-Bahnhöfen zur Normalspur (Lanken, Beroun und Anfang) wobei in Anfang das Hauptpostamt ist.  
(die Wagenläufe werden im Buchfahrplan vermerkt)

- **Milch:** Milch gelangt von ausgewählten Schmalspur-Bahnhöfen zur ‚Molkerei‘ in Lanken  
(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 Lanken und weiter nach Anfang im Einsatz.

- **Steine:** kommen vom Steinbruch in **Brezno/Priesen** und werden in offene Güterwagen verladen und nach Anfang oder Lanken gebracht und von dort weiter zu ausgewählten Schmalspurbahnhöfen  
Abwicklung mit Wendefrachtzetteln in Planzügen

-**Verschub** erfolgt durch die Lokmannschaft, außer die Betriebsstelle ist besetzt, dann erfolgt Verschub durch Fahrdienstleiter/Verschieber.

-**Stückgutwagen** verkehren auf dem deutschen Ast mit PmG, auf den übrigen Ästen mit den fahrplanmäßigen Güterzügen.

-**Anmerkung** Bitte Frachten so vorsehen, dass sie nicht nur auf Normalspurwagen sondern auch auf Schmalspurwagen passen

## **Startaufstellung:**

Auf den Bahnhöfen liegen Ausdrucke mit den benötigten Zugfahrzeugen und Wagen  
Alle Teilnehmer werden gebeten, die Fahrzeuge entsprechend zu platzieren – wird in der Grundaufstellung pro Bahnhof angegeben

## **Betriebslenkung**

Die Betriebslenkung erfolgt dezentral. Einige Fahrdienstleiter agieren als Betriebsleiter/Zugleiter 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 ‚Haag2025 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.

## **Leerwagen/Leerwagendepots**

- Leerwagendepot Normalspur ist Anfang
- Leerwagendepots Schmalspur sind Anfang, Beroun und Ende

## **Telefonkonzept**

Die Betriebsstellen werden mit DECT 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-Platzierungen siehe Dokument ‚Haag2025 Betriebsstellen‘.

## **Aufbau**

Der Aufbau beginnt am Freitag um 14 Uhr

Es werden am Hallenboden Markierungen angebracht, die die wichtigsten Bahnhöfe an zwei Ecken bezeichnen, damit Fehlauflbauten frühzeitig erkannt werden können.

Wenn alle Kisten in die Hallen getragen wurden, fängt der Aufbau bei dem Durchgang zwischen Kleiner und Großer Halle an

Für alle 5 Äste + Normalspur werden Verantwortliche ernannt, die den Aufbau betreuen und überwachen, das betrifft auch sämtliche Übergänge, das LocoNet, Stromversorgung und die Booster

Bitte unbedingt alle Anschlusskabel für die Fahrspannung NICHT zusammenstecken, das wird von den DCC Teams erledigt

DCC Normalspur wird von einem 2er Team in Betrieb genommen  
DCC Schmalspur wird von einem 3er Team in Betrieb genommen

Sämtliche Verantwortliche stehen in der Liste „Wermachtwas“

## **Stromversorgung/Loconet**

### **Digitalaufbau**

- Wir werden mit EINER Zentrale (Z21) für die Normalspur fahren
- Wir werden mit EINER Zentrale (Z21) für alle Schmalspuräste fahren
  
- LocoNet Boxen werden an der Gehseite der Strecken verlegt
- Zusätzlich ist für alle Bereiche WLAN (Z21) für Handy vorgesehen.
- heuer werden erstmals wiFreds zum Einsatz kommen.

### **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 in Epoche 4, mit Ausnahme vom Steyrtal, wo nur unter Dampf gefahren wird.

- Auf sämtlichen Schmalspurästen soll versucht werden, möglichst der Vorgabe des Astes zu entsprechen, also im Waldviertel Waldviertelloks und Wagen, am deutschen Ast mit deutschen Loks und Wagen, auf der Steyrtalbahn nur Steyrtalbahn-Triebfahrzeuge und Wagen usw.

## **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, Lok mit Wagen und Klasse). Keine Schnellzüge...
- Schmalspur mit österreichischen, deutschen und tschechischen Güter- und Personenwagen.

## **Umläufe**

Der erste Umlauf richtet sich nach dem Vorschritt des Aufbaus, wenn Freitag nicht alles aufgebaut ist und funktioniert, wird am Samstagvormittag fortgesetzt und voraussichtlich am Nachmittag mit einer 1:3 Zeiteinstellung, also 4 Echtzeitstunden gefahren, damit können wir schon die Stärken und Schwächen des Fahrplans ausloten.

Falls doch schon alles am Freitag fertig ist, werden wir Samstag um 10 Uhr mit einer 1:4 Zeiteinstellung also zirka 3 Stunden Echtzeit, wobei jeweils nach 1,5 Stunden eine Pause von 15 Minuten gemacht wird, damit die Jobs Vormittag/Nachmittag Einteilung gewechselt werden können, gefahren.

Die Fahrpläne starten dann jeweils am Vormittag mit Essenspause und Nachmittag und sollten spätestens um 19:00 Uhr fertig sein

Danach ist freies Fahren über die gesamte Anlage möglich, bitte sämtliche Fahrzeuge, falls die von der Grundaufstellung verwendet werden, wieder an Ihren Ausgangsbahnhof stellen.

Verschub Zeiten werden ausreichend bemessen.

## **Fahrplankonzept:**

Der Fahrplan wird mit einer 1:4 Zeiteinstellung also zirka 3 Stunden Echtzeit, wobei jeweils nach 1,5 Stunden eine Pause von 15 Minuten gemacht wird, damit die Jobs mit Vormittag/Nachmittag Einteilung gewechselt werden können, gefahren.

Daraus ergibt sich der Start des Vormittag Fahrplans um 10 Uhr bis 11:30, kurze Pause von 15 Minuten, Fortsetzung des Fahrplans bis 12:30, Mittagspause, danach weiter um 13:45 bis zum Ende des Fahrplans um 14:30

Der Start des Nachmittag Fahrplans ist um 15:30 geht bis 17:00 mit 15 Minuten Pause und endet um 18:45, Abendessen

Wie weiter unten unter Umläufe erwähnt, kann es sein, dass der erste Umlauf am Samstag erst um 14 Uhr startet, je nach Aufbaufortschritt

Am Dienstag wird der Vormittag Fahrplan um 9:30 gestartet, damit wir rechtzeitig zum Abbau fertig sind

## **Jobs:**

Siehe Jobliste

Die Jobs sind in Fahrdienstleiter/Zugleiter und Lokführer unterteilt

Die Fdl/Zl sind Ganztagesjobs und viele Lokführerjobs sind Halbtagesjobs

Viele Lokführerjobs sind in Vormittag und Nachmittag unterteilt, d.h. ein Lokführer kann am Vormittag in Deutschland fahren und am Nachmittag im Pinzgau, deswegen auch die Pause von 15 Minuten zur Vorbereitungszeit

Auch werden wir die Jobs in Farben unterteilen, wobei Blau für Leicht, Rot für Mittel und Schwarz für Schwere Jobs steht (angelehnt an die Skipisten)

Außerdem gibt es für fast alle Jobs die Möglichkeit als „Zweiter Mann“ dem Lokführer unter die Arme zu greifen

Die Joblisten wollen wir jeweils am Abend, zu einer fixen Zeit, 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.