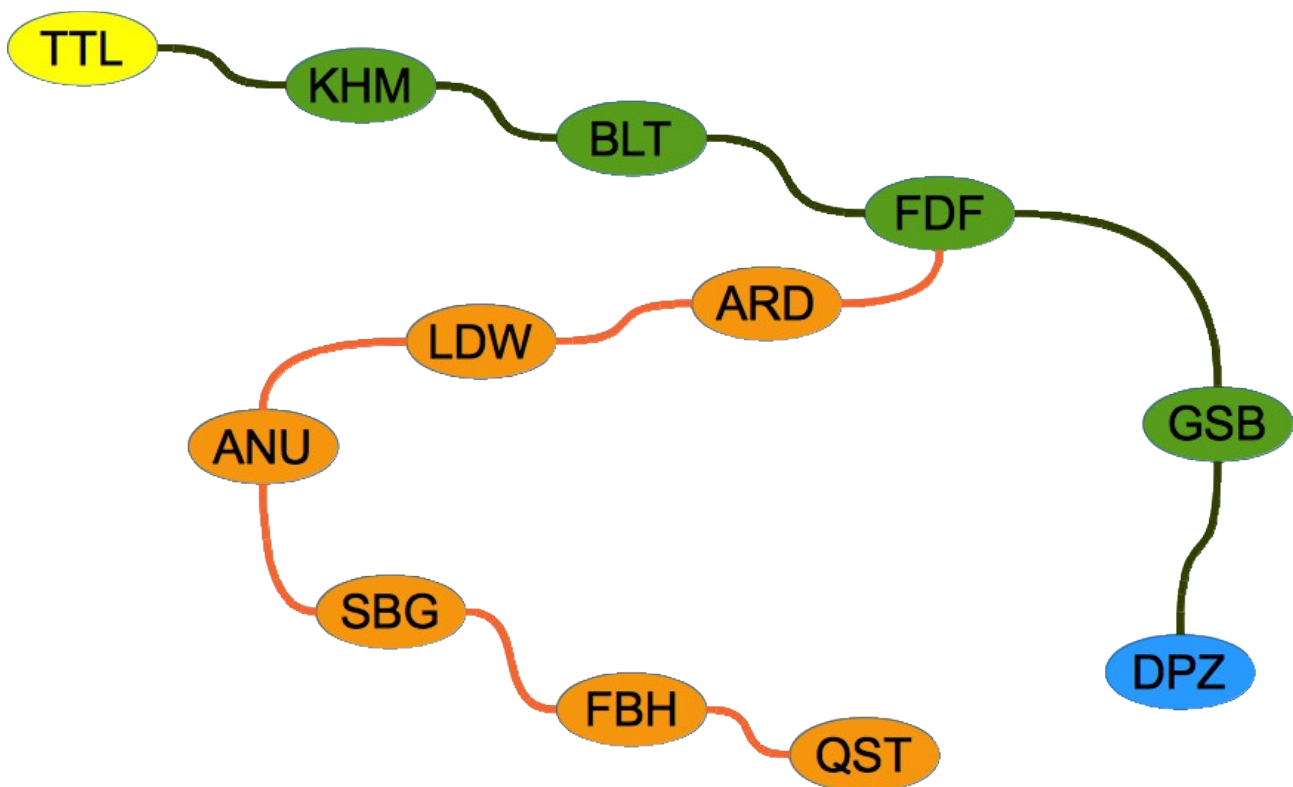


Erläuterungen und Hinweise zu Altenriet Januar 2014

Einführung

Diesmal ist es ein völlig anderes Konzept als in den vergangenen Jahren:

Wir haben ein kleines Privatbahnnetz zwischen zwei Anschlussbahnhöfen an die DB (Tiefenthal und Dipperz), sowie eine Stichstrecke von Frensdorf nach Quenstedt.



Auf der "Hauptstrecke" gibt es lebhaften Reiseverkehr (Kelkheim mit Schulzentrum), auf der "Nebenstrecke" außerhalb des Schülerverkehrs bereits stark ausgedünnt. Der Wagenladungsverkehr läuft eher ruhig, der Schotterverkehr nach Bedarf und deutlich schwankend. Güterverkehr geht über beide Anschlussbahnhöfe ein und aus.

Der dargestellte Zeitraum ist 1965 bis 1972.

Betrieb

Die Hauptstrecke zwischen Tiefenthal und Dipperz wird im Zugmeldeverfahren betrieben. Die Bahnhöfe dort sind mit Einfahrsignalen ausgestattet und mit einem Fahrdienstleiter besetzt – mit Ausnahme von Bollstedt, das als Haltestelle eingesetzt wird.

Die Nebenstrecke von Frensdorf nach Quenstedt wird im Zugleitbetrieb betrieben, der Fahrdienstleiter Frensdorf ist gleichzeitig der Zugleiter für diese Nebenstrecke.

Der Schattenbahnhof Tiefenthal liegt im Südosten der weiten Welt und ist mit "gelb" markiert, der Schattenbahnhof Dipperz liegt im Nordwesten der weiten Welt und ist mit "blau" markiert. Die Betriebsstellen überlegen im voraus, welche Frachtzettel in "blau", welche in "gelb" vor einer Fahrplansession als Wagenanforderung abgegeben werden. Die Abfuhr erfolgt nach dem Beenden des Ladegeschäftes in die gewünschte Richtung. Dazu können die Frachtzettel vorab schon mit "blau" und "gelb" markiert werden, auf dem Treffen stehen aber auch farbige Klebepunkte zur Verfügung. Die ein- und ausgehenden Güterströme bitte so planen, dass "blau" und "gelb" möglichst gleichmäßig belastet sind.

Leerwagen stellen entweder "blau" oder "gelb", je nach Kapazität der einzelnen Züge.

Binnenfrachten soll es nur in äußerst beschränktem Rahmen geben, im dargestellten Zeitraum findet der Gütertransport auf so kurzen Strecken weitestgehend auf der Straße statt.

Fahrzeugbedarf

Erwarteter Fahrzeugbedarf (ohne Reservefahrzeuge) an Tfz und Reisezugwagen:

2x GDT / Esslinger

1x MAN / Altbau-VT (SWEG)

2x V65 oder 1x V65 und 1x Henschel 500 Ca

1x V36 / Henschel 500 Ca

1x V20, MaK 240 B

1x Werkslok Schotterverladung

4x B3yg

1x B3i (Beiwagen)

Personale

Es sind vier Fahrdienstleiter erforderlich und sechs Zugmannschaften, bei „kaputtem Brecher“ im Schotterwerk reduzierbar auf fünf Zugmannschaften; andererseits können die Zugmannschaften bei Bedarf auch zweimännig besetzt werden.

Die Fdl sitzen innen, Fdl Tiefenthal und Dipperz (in Personalunion) sitzt (bzw. hüpfte hin und her) innen. Der Fdl Frensdorf ist gleichzeitig Zugleiter für die Nebenstrecke nach Quenstedt.

Die Laufseite ist sowohl auf der Haupt- als auch der Nebenstrecke außen.

Erläuterungen zum Fahrplan

- Auf der Hauptstrecke pendelt zwei Mal am Tag ein Personenzug von DPZ nach TTL und zurück: P102/P101 und P104/P103.
 - Der „normale“ Güterverkehr auf der Hauptstrecke besteht aus G302 von DPZ nach TTL und G303 wieder zurück. Der interessanteste Punkt hierbei ist der Wagenübergang von und zur Nebenstrecke in FDF.
 - Spezialität auf der Hauptstrecke sind die gestrichelt dargestellten Bedarfstrassen G321B, G322B, G323B, G324B, G325B, G326B, G327B, G328B. Sie dienen dem Schotterverkehr des Schotterwerkes in GSB und werden nach dessen Anforderung genutzt – jedoch maximal vier pro Tag, es müssen aber nicht jeden Tag dieselben sein. Die Loks müssen dabei jeweils an ihren Ausgangsort, ggf. auch als Lz, zurückkehren. Folgende Varianten sind damit möglich:
 1. Ausfall, d.h. gar kein Schotterverkehr
 2. TTL – G321 – GSB – G324 – TTL
 3. TTL – G321 – GSB – G328 – TTL
 4. DPZ – G322 – GSB – G323 – DPZ
 5. DPZ – G322 – GSB – G327 – DPZ
 6. TTL – G321 – GSB – G324 – TTL – G325 – GSB – G328 – TTL
 7. TTL – G321 – GSB – G323 – DPZ – G326 – GSB – G328 – TTL
 8. DPZ – G322 – GSB – G323 – DPZ – G326 – GSB – G327 – DPZ
 9. DPZ – G322 – GSB – G324 – TTL – G325 – GSB – G327 – DPZ
 10. TTL – G321 – GSB – G324 – TTL / DPZ – G326 – GSB – G327 – DPZ
 11. DPZ – G322 – GSB – G323 – DPZ / TTL – G325 – GSB – G328 – TTL
- Bei Personalmangel wird Variante 1 gewählt, sonst bevorzugt eine der Varianten 6 bis 11.
- Auf der Nebenstrecke pendelt ein Mal am Tag ein Personenzug von QST nach FDF und wieder zurück: P151/P152. Anschluss von und zur Hauptstrecke gibt es dort mit T5 und T8.
 - Der Güterverkehr auf der Nebenstrecke wird von G371/G372 und

G375/G376 abgewickelt, die zwischen QST und FDF pendeln. Diese Züge sind natürlich immer genau dann in FDF, wenn dort G302 bzw. G303 vom Güterverkehr auf der Hauptstrecke ebenfalls dort sind, um Wagen austauschen zu können.

- Der Stahlhändler in FBH wird von der Ü390 von QST aus einmal am Tag versorgt.
- Auf der Hauptstrecke gibt es etliche Triebwagenfahrten zwischen TTL und DPZ oder zurück: T2, T3, T5, T6, T7, T8, T10, T11, T12. Mit T5 und T8 gibt es auf der Hauptstrecke Anschluss an P151 von der Nebenstrecke bzw. P152 auf der Nebenstrecke ist der Anschluss für T5 und T8.
- Interessant sind die Triebwagenfahrten, die von der Nebenstrecke auf die Hauptstrecke überwechseln oder zurück:
 - T1 startet in TTL, fährt auf der Hauptstrecke bis FDF, wechselt dort auf die Nebenstrecke und fährt als T52 bis Quenstedt.
 - T51 startet in QST, fährt auf der Nebenstrecke bis FDF, wechselt dort auf die Hauptbahn und fährt weiter bis DPZ.
 - T53 startet in QST, fährt auf der Nebenstrecke bis FDF, wechselt dort auf die Hauptstrecke und fährt als T4 bis TTL.
 - T54 startet in DPZ, fährt auf der Hauptstrecke bis FDF, wechselt dort auf die Nebenstrecke und fährt weiter bis QST.
 - T55 startet in QST, fährt auf der Nebenstrecke bis FDF, wechselt dort auf die Hauptstrecke und fährt weiter bis DPZ.
 - T9 startet in TTL, fährt auf der Hauptstrecke bis FDF, wechselt dort auf die Nebenstrecke und fährt dort als T56 bis Quenstedt.
- Die grünen Punkte im Bildfahrplan der Nebenstrecke bedeuten: Es muss eine Zuglaufmeldung gemacht werden.

Sonstiges

- Die Dienste sind bunt gemischt – es gibt keine reinen Triebwagendienste oder reinen Güterzugdienste; jeder Dienstplan bietet von allem etwas.
- Es erhöht den Spielspaß, wenn die Lokführer bei der Fahrt alle Signaltafeln beachten. Es ist dabei daran gedacht, bei Geschwindigkeitsanzeigern, z.B. vor Bahnübergängen, die Fahrgeschwindigkeit angemessen zu reduzieren, oder bei Läute- oder Pfeiftafeln zu läuten oder pfeifen, die erforderlichen SoundFREDs werden zur Verfügung stehen.
- Es erleichtert die Arbeit des Zugleiters, wenn bei einer Zugkreuzung alle Meldungen in einem einzigen Telefonat zusammengefasst werden.