

H0fine in Hemer 2011

Erläuterungen zum Fahrplan

ARit, MSau

18. Oktober 2011

Zusammenfassung

Das H0fine-Arrangement beim FREMO-Treffen in Hemer Oktober 2011 besteht aus drei miteinander verbundenen Strecken — einer Hauptbahn, einer Nebenbahn, einer Privatbahn. Darauf findet ein zusammenhängender Betrieb mit passenden Anschlüssen und mit Wagenübergängen statt. Der Güterverkehr wird nach typischen Verfahren der End-1960er-Jahre abgewickelt, in denen bei der DB schon erste Rationalisierungen vorgenommen worden sind.

Inhaltsverzeichnis

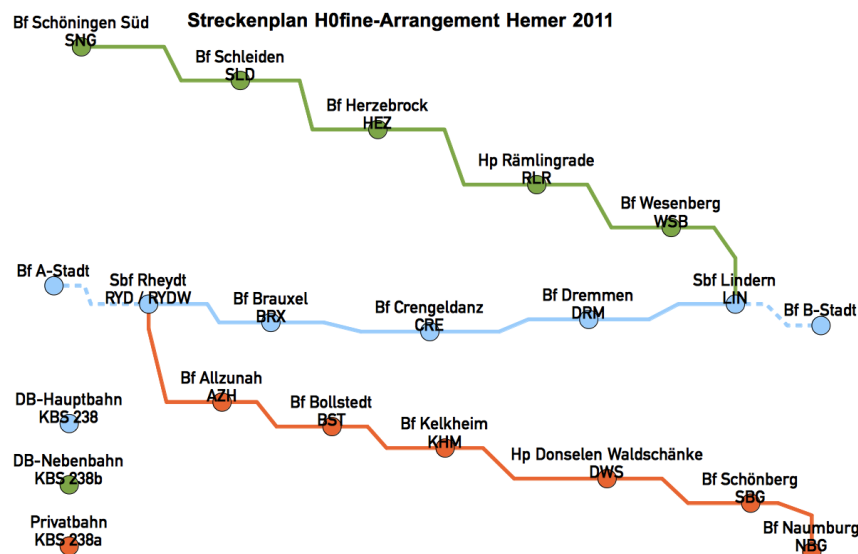
1	Strecken und ihre Entstehung	2
2	Güterverkehr	3
2.1	Vorbildsituation	3
2.2	Modellsituation	3
2.2.1	Einführung	3
2.2.2	Zufuhr	4
2.2.3	Abfuhr	4
2.2.4	Stückgut und Vieh	5
3	Personenverkehr	5
3.1	Hauptbahn	5
3.2	Nebenbahn	5
3.3	Privatbahn	5
4	Personalausstattung	6
4.1	Stationäre Personale	6
4.2	Fahrpersonale	6

1 Strecken und ihre Entstehung

Schon sehr früh zeigte sich, dass die beiden großen Städte A-Stadt und B-Stadt vorteilhaft durch eine Eisenbahn miteinander verbunden werden, das zu erwartende Transportaufkommen sowohl an Personen als auch an Gütern führte zum Bau einer eingleisigen Hauptbahn - der heutigen KBS 238 - zwischen diesen beiden Zentren. Im Arrangement wird von dieser eingleisigen Hauptbahn nur der Abschnitt zwischen Lindern und Rheydt dargestellt.

Die Verkehrsbedürfnisse der Region waren damit aber noch nicht befriedigt, insbesondere in Richtung Schöningen Süd konnte von einem nennenswerten Transportvolumen ausgegangen werden, was zum Bau einer eingleisigen Nebenbahn (KBS 238b) von Lindern nach Schöningen Süd führte, wo diese Stichstrecke endet. Diese Nebenbahn wird im Arrangement vollständig dargestellt.

Nun waren viele glücklich, aber noch nicht alle, jedoch waren die noch nicht erschlossenen Bereiche doch eher strukturschwach, so dass es für die Staatsbahn als nicht lohnend erschien, sie durch eine Eisenbahn zu erschließen. Die betroffenen Gemeinden und die dort ansässigen Unternehmer verfolgten dieses Ziel aber mit einem solchen Nachdruck, dass schlussendlich eine Kleinbahn (KBS 238a) von Rheydt bis Naumburg — die Rheydt-Naumburger-Eisenbahn RNE — gebaut wurde und dort endet. Diese Kleinbahn wird im Arrangement vollständig dargestellt.



Bei der Privatbahn liegt etwa in Streckenmitte der Bahnhof Kelkheim als Kreuzungsbahnhof, da hier regelmäßig Zugkreuzungen stattfinden, um die Strecke gut auslasten zu können. Kreuzungen in anderen Bahnhöfen der Privatbahn sind vergleichsweise selten.

2 Güterverkehr

2.1 Vorbildsituation

Zur Erhöhung des Streckendurchsatzes wurde in den 1960er-Jahren damit begonnen, nur noch den größten Rangierbahnhöfen diesen Status zu belassen, die kleineren wurden quasi herabgestuft zu Knotenpunktbahnhöfen und Satellitenbahnhöfen. Betrieblich bedeutet das:

- Auf Rangierbahnhöfen erfolgt die Zugbildung und -auflösung für Fernverbindungen, zwischen Rangierbahnhöfen verkehren Durchgangsgüterzüge (Dg).
- Auf Knotenpunktbahnhöfen erfolgt die Zugbildung und -auflösung zwischen Fern- und Nahverbindungen. Versorgt werden die Knotenpunktbahnhöfe mit Durchgangsgüterzügen (Dg) von Rangierbahnhöfen aus.
- Satellitenbahnhöfe sammeln und verteilen Wagen, sie werden von Nahgüterzügen versorgt.

Dies bedeutet, dass die Nahgüterzüge auf den stärker belasteten Strecken nicht mehr unbedingt in jeder Station rangierten, sondern viele Bahnhöfe auch mit Übergaben versorgt wurden.

2.2 Modellsituation

2.2.1 Einführung

Der nächste Rangierbahnhof in der Modellsituation ist A-Stadt. Der nächste im Arrangement dargestellte Bahnhof ist Rheydt, der damit der zentrale Zugbildungsbahnhof im H0fine-Arrangement ist. Die dort gebildeten Güterzüge kommen damit quasi aus dem Rangierbahnhof A-Stadt. Mit diesen Zügen wird der nächste Knotenpunktbahnhof versorgt, das ist Linder. Die Züge von Rheydt nach Linder sind damit also Züge zwischen einem Rangierbahnhof und einem Knotenpunktbahnhof und somit Durchgangsgüterzüge (Dg) — sie fahren von Rheydt nach Linder durch; dies sind am Vormittag die Züge Dg 7041, Dg 7043 und Dg 7045. Die Bediengrenze für den Knotenpunktbahnhof Linder liegt hinter Rheydt, von Linder aus werden also alle Bahnhöfe bis einschließlich Rheydt im Güterverkehr bedient, dort erfolgt auch die Übergabe von Wagen auf die Privatbahn. Da die Nebenbahn in Linder beginnt, ist es naheliegend, dass Linder auch die Nebenbahn bedient. Auch in Richtung B-Stadt bedient Linder noch etliche Bahnhöfe bis zur Bediengrenze, aber das ist im Arrangement nicht dargestellt.

Auf Grund des hohen Güteraufkommens sind täglich drei Dg von Rheydt nach Linder (Dg 7041, Dg 7043, Dg 7045) und zurück (Dg 7042, Dg 7044, Dg 7046) erforderlich. Von Rheydt aus werden keine Güterbedienungen vorgenommen; alle Güterbedienungen gehen vom Knotenpunktbahnhof Linder aus, das ist seine Funktion, dafür ist er zuständig.

2.2.2 Zufuhr

1. Der erste Dg des Tages Dg 7041 hat die Wagen mit dem größten Laufweg dabei, damit diese noch einigermaßen zeitig an den Ladestellen ankommen — das sind die Wagen für die Privatbahn. Dieser erste Zug fährt vom Rangierbahnhof A-Stadt über Rheydt (wo er im Modell natürlich erst gebildet wird) zum Knotenpunktbahnhof Lndern. Erst von dort beginnt die Bedienung. Dazu fährt er als Ng 16128 von Lndern nach Crengeldanz und lässt dort die Wagen für Brauxel stehen, danach geht es nach Rheydt, wo die restlichen Wagen mit dem GmP 301 auf die Privatbahn übergehen. Das Prinzip ist damit klar: Der Rangierbahnhof A-Stadt versorgt — im Arrangement über Rheydt — den Knotenpunktbahnhof Lndern. Vom Knotenpunktbahnhof Lndern aus wird die Privatbahn versorgt. Der Güterzug GmP 301 der Privatbahn fährt von Rheydt bis nach Naumburg und versorgt alle Unterwegsstationen. Nebenbei bietet es sich an, den letzten Bahnhof vor der Privatbahn, Brauxel, auch noch zu versorgen. Damit aber der Zug die Strecke so schnell wie möglich passieren kann, wird dazu nicht in Brauxel rangiert, sondern die Wagen einfach in Crengeldanz zurückgelassen und die Ortslok von Crengeldanz kann nun per Übergabe Ü 18852 Brauxel versorgen. Auf der Privatbahn erfolgt die Bedienung der Bahnhöfe mit einem GmP, der auf jeder Station rangiert.
2. Der zweite Dg des Tages Dg 7043 hat die Wagen für Crengeldanz und Dremmen dabei. Er fährt auch vom Rangierbahnhof A-Stadt über Rheydt zum Knotenpunktbahnhof Lndern. Von Lndern aus werden per Übergabe Üs 18350 Dremmen und Crengeldanz mit ihren Wagen versorgt. Damit werden die Bahnhöfe auf der Hauptbahn jeweils per Übergabe versorgt.
3. Der dritte Dg des Tages Dg 7045 hat die Wagen für die Nebenbahn dabei. Er fährt zunächst ebenfalls vom Rangierbahnhof A-Stadt bis zum Knotenpunktbahnhof Lndern durch. Die Wagen für Wesenberg bleiben zunächst in Lndern stehen. Per klassischem Nahgüterzug Ng 16181 über Herzebrock, Schleiden nach Schöningen Süd werden diese Bahnhöfe mit ihren Wagen versorgt. Wesenberg wird in dieser Zeit per Übergabe Ü 18847 von Lndern aus versorgt.

2.2.3 Abfuhr

1. Zunächst wird grob die Hälfte der abzufahrenden Wagen von Brauxel und Crengeldanz per Übergabe Ü 18851 und Üs 18353 nach Lndern gefahren. Dort kommt auch die Abfuhr der Nebenbahn mit dem Nahgüterzug Ng 16182 an. Aus den Wagen von Brauxel und Crengeldanz und Wagen von der Nebenbahn, auch von Wesenberg per Übergabe Ü 18846, wird — bis zur zulässigen Achszahl — der Durchgangsgüterzug Dg 7042 zum Rangierbahnhof A-Stadt (im Arrangement mit Ende in Rheydt) zusammengestellt.
2. Auf der Privatbahn sammelt der Güterzug G 302 in Naumburg beginnend alle abzufahrenden Wagen ein. In Rheydt erfolgt der Übergang zur DB,

auf seinem Weg zum Knotenpunktbahnhof Lindern nimmt er als Ng 16129 die noch abzufahrenden Wagen von Brauxel und Crengeldanz mit. Vom Knotenpunktbahnhof Lindern geht es dann als Dg 7044 zum Rangierbahnhof A-Stadt, im Arrangement mit Fahrtende in Rheydt.

Eine Besonderheit gibt es auf der Privatbahn: Die Abfuhr von Bollstedt wird von der Zufuhr GmP 301 bis nach Kelkheim mitgenommen und dort an die Abfuhr G 302 der Privatbahn übergeben. Damit kann die Abfuhr G 302 in Bollstedt durchfahren, spart somit Fahrzeit und die Strecke ist früher frei für Züge in die Gegenrichtung.

3. Zunächst werden die abzufahrenden Wagen von Dremmen und Wesenberg mit je einer Übergabe (Lz 76572 und Ü 18855, Lz 76575 und Ü 18848) nach Lindern gefahren. Aus diesen Wagen und den restlichen Wagen der Nebenbahn, die der erste Zug nicht mehr mitnehmen konnte, wird der Durchgangsgüterzug Dg 7046 zum Rangierbahnhof A-Stadt gebildet, der im Arrangement natürlich in Rheydt endet.

2.2.4 Stückgut und Vieh

- Auf der Rheydt-Naumburger-Eisenbahn gibt es Stückgutverkehr. Das Stückgut wird mit T 14 nach Rheydt abgefahren, dort geht es auf P 3209 über nach Lindern. Die Zufuhr erfolgt vormittags mit dem GmP 301.
- Auf der Rheydt-Naumburger-Eisenbahn gibt es Viehverkehr in beide Richtungen. Zur Beschleunigung dieser Transporte erfolgen diese mit T 3 und T 6 sowie mit T 7 und T 12.
- Auf der Nebenbahn gibt es Viehverkehr von Schöningen Süd mit dem Pto 3220 bis Lindern und von dort weiter mit dem P 3202 nach Rheydt, sowie von Herzebrock mit dem P 3200, der über Lindern durchfährt bis Rheydt.

3 Personenverkehr

3.1 Hauptbahn

Der Personenverkehr auf der Hauptbahn wird mit Eilzügen, Personenzügen und in der verkehrsschwachen Zeit mit einem Triebwagen abgewickelt.

3.2 Nebenbahn

Der Personenverkehr auf der Nebenbahn wird mit Personenzügen und Triebwagen abgewickelt.

3.3 Privatbahn

Der Personenverkehr auf der Privatbahn wird mit Personenzügen und Triebwagen abgewickelt.

4 Personalausstattung

4.1 Stationäre Personale

Feste Personale werden gebraucht in:

- Herzebrock: Ein Fahrdienstleiter, der auch die Funktion des Zugleiters für den Abschnitt Herzebrock – Schöningen Süd übernimmt.
- Wesenberg: Ein Fahrdienstleiter.
- Lindern: Ein Fahrdienstleiter, zeitweise verstärkt durch einen Lokführer / Rangierer.
- Dremmen: Ein Fahrdienstleiter.
- Crengeldanz: Ein Fahrdienstleiter, u.U. zeitweise verstärkt durch einen Lokführer / Rangierer.
- Brauxel: Ein Fahrdienstleiter.
- Rheydt: Ein Fahrdienstleiter, zeitweise verstärkt durch einen Lokführer / Rangierer.
- Kelkheim: Ein Zugleiter für die gesamte Strecke der Rheydt-Naumburger-Eisenbahn.

4.2 Fahrpersonale

- Privatbahn: fünf Personen, davon manche zeitweise zur Unterstützung in Rheydt oder Lindern.
- DB: sieben Personen, davon manche zeitweise zur Unterstützung in Rheydt oder Lindern.