



## **FREMO Regionaltreffen Wehmingen im HSM**

### **24.06.-03.07.2005**

Info für alle Fdl und eMail- Leser

Liebe Eisenbahnfreunde,

Es ist wieder soweit, die Planung des Treffens ist abgeschlossen und ich möchte Euch wie gehabt vorab informieren, was so alles ausgeheckt wurde:

Aufgebaut wird die Strecke Bw Hilstedt/ Linden Rbf(LDN) – Treudelburg(Tb) - Bodmich(BDM) – Mühlenrade(MRD) – Audorf/Röder(ADF) – Übergang 750mm Schmalspurnetz mit den Betriebsstellen Krautfabrik, Sögel, Hohenheide, Schönheide, Lorup. In Treudelburg zweigt die Heidebahn Steinhorst(STH) - Hornhausen(HHN) – Kohren-Salis(KSA) ab.

Die Strecke zwischen LDN und Tb ist zweigleisig ausgebaut. Etwa auf der Hälfte fädelt sich am Abzweig Grafhorst eine weitere Nebenstrecke aus: eine NE-Bahn, nämlich die TWE mit den Betriebsstellen Bad Iburg(IBG) und Neuffen(NFN).

Damit nicht genug; in MRD schließt auch noch die Meterspur Strecke über Westenrode(WNE) – Nieuwenhoorn – Laasow – Friedrichshöhe – Biert – Kaaps End an.

Der Fahrplan ist für eine Zeitverkürzung von 5:1 ausgelegt, d.h. 2min Fahrplanzeit sind 24s Echtzeit; 60min Fahrplanzeit entsprechen 12 min Echtzeit. Damit sollte ein Fahrplantage etwa 3,5h dauern. Es wird DCC-NMRA digital gefahren wobei 7-8 Zug-Mannschaften beschäftigt sind. Wir wollen reine Epochenfahrpläne fahren (IV +III), wobei mindestens die Tfz und die P-Garnituren auf die Epoche abgestimmt sind, sowie die Gz aus für die Zeit typischen Wagen gebildet werden sollen. (freilich ohne das allzu streng zu sehen!)

Zum Spielkonzept: die Strecke LDN-ADF stellt das Streckenende einer Strecke in einer von gemischtem Gewerbe geprägter Gegend dar. Das Frachtaufkommen wird sowohl durch mittelständische Industrie in BDM, MRD und ADF, sowie durch chemische Industrie in Tb als auch durch typisch „ländliche“ Waren bestimmt. Die hergestellten Waren reichen von einfachen Schrauben über Kunststoffteile, Landwirtschaftliche Geräte, Ethanol, Guß-Armaturen bis hin zu Kesseln und Behältern. Besonders zu erwähnen sind hierbei die Outbus-Schraubenwerke in MRD, die Maschinenfabrik Gerber in BDM, die Landmaschinenfabrik Landsberg in ADF, die Nealco Werke in Tb sowie die in STH angesiedelte Fa. Heideform Kunststoffwerke. Tb übernimmt die Funktion der „Kreisstadt“ mit der Ausrichtung als Mittelzentrum für Schüler- und Pendlerverkehr sowie mit einer Eilzuganbindung an die nächstgrößere Stadt ( in der GroßenWeitenWelt, GWW) Tb wird außerdem durch eine Privatbahn angefahren, der TWE. Diese verbindet insbesondere die in NFN ansässige Kalksteinindustrie mit dem DB Streckennetz und bietet mit einer Strickwarenfabrik in NFN und einer Drahtseilerei in IBG ganz neue Lieferquellen.

Die in ADF anschließende 750mm Schmalspurbahn Sögel – Schönheide sorgt ebenfalls für erhebliches Frachtaufkommen. Die Regelspurwagen können über eine Rollwagenrampe in ADF direkt auf der Schmalspurbahn transportiert werden. Die Güter hier sind hier überwiegend landwirtschaftlicher Art, jedoch werden in Lorup Möbel und Kühlschränke gebaut.

Ähnlich geht es auf der 1000mm Bahn Westenrode – Kaaps-End zu. Auch dort überwiegen landwirtschaftliche Waren im Wagenladungsverkehr. Zusätzlich wird in Bunkenstedt zwischen Nieuwenhoorn und Laasow wird abgebaut und per offenem Wagen abgefahren. Westenrode wird über den Industrieanschluß in MRD erreicht und per Rangierfahrt bedient.

Besonderheiten des Güterverkehrs: Entsprechend der Struktur unseres gedachten Einzugsgebietes verkehren spezielle Züge mit eigenen Aufgaben.

Die **Stückgüter** werden in, Achtung Amtsdeutsch: „geschlossenen Frachstückgüterwagen(Gsw)“ den BfenTb, BDM, MRD, ADF, KSA, IBG, NFN, Friedrichshöhe, Schönheide zugestellt. Tb bekommt zusätzlich einen geschlossenen Eilstückgutwagen, Gew genannt.

Dies erfolgt auf dem Weg zu den einzelnen Bf'en als sogenannter „Ortwagen(Ow)“, ein Wagen also, der nur Stückgüter für einen Ort, nämlich seinen Zielbf enthält. In umgekehrter Richtung verkehrt der Gsw/Gew als „Umladewagen(Uw)“. Dieser enthält Teilfrachten für alle Ziele, die im DB-Stückgutverkehr angefahren werden; die Frachten für die verschiedenen Ziele werden an den Umladestellen (hier LDN Hgbf) auf die nächsten Züge in die entsprechende Zielrichtung verteilt.

In unser Einzugsgebiet gelangen die Ow mit unserem **Ne 62800**, wobei KSA seinen Ow mit 8252mG ab Tb erhält, und die TWE ebenfalls ab Tb mit eigenem Zug versorgt wird; eingesammelt werden die Uw KSA mit dem **Pto 8723mG** und die Uw aus ADF+ Schönheide,MRD+ Friedrichshöhe und BDM mit **P 5273mG**.

Für die Verarbeitung der auf unserem Arrangement erzeugten **Milch** werden leere, vorgekühlte Kühlwagen am Vorabend über den **Ne 62500** nach Tb gebracht.

Die Wagen für ADF nimmt dann **P5324mG** ab Tb mit, die Wagen für STH werden über die **Üg92500** zugestellt (hier darauf achten, daß die Wagen „mundgerecht“ für die morgendliche Abfuhr nach Tb an die Ladestraße gestellt werden), die Wagen für Biert und für BDM werden anschließend mit der gleichen Lok als Üg92510 nach MRD bzw BDM gebracht. Für KSA nimmt **P8254mG** den Wagen mit.

Die Abfuhr der beladenen MilchKw erfolgt morgens von KSA und STH mit **P8253mG** bis Tb; dort werden die Wagen auf den **Ng 64801** gestellt, der auch schon die Wagen aus ADF, Biert und BDM mitgebracht hat.

Die entsprechenden Verbindungen für die **Viehtransporte** zu den Schlachthöfen via LDN Rbf sehen so aus:

(Die Viehwagen können wahlweise nach Absprache der Bf's-Eigner eingesetzt werden. Es ist zwar nicht jeder Tag Viehmarkt, aber die entsprechenden Züge fahren täglich.) Wenn keine entsprechenden Frachtaufträge der Ga LDN vorliegen, bleiben die Gruppen leer! Der morgendliche **Ne 62800** führt Leer-Viehwagen-Gruppen für die Bf'e KSA ,BDM, ADF und STH.

KSA und STH erhält seine(n) leeren Viehwagen über **P8252mG**.

Der Versand der beladenen Viehwagen erfolgt mit **P 5271mV** ab ADF, wobei **Pto 8721mV** aus KSA als Zubringer der beladenen STH+KSA-Wagen bis Tb dient und dort seine Wagen an P 5271mV übergibt.

**Ortsrangierlok** sind in ADF, MRD, BDM, Tb erforderlich. Bei Bedarf entscheiden die Fdl der Betriebsstellen selbstständig über den Einsatz weiterer Ortsrangierlok. An der Rollwagenrampe in Westenrode kann die Zuglok von **Üs 57910** vormittags bis ca 13.30Uhr mit den **Rangierarbeiten** betraut werden.

Besonderheiten des Personenverkehrs:

Gibts keine.

Wie immer, gibt es auch einige knifflige Situationen zu meistern:

**Tb ganztags**

Anfuhr der Eilwagen:

Ich stelle mir folgenden Beginn vor:

Die Gsw/Gew, leeren Viehwagen und sonstige Eilwagen werden mit **Ne 62800** nach Tb befördert. Einfahrt nach GI 4. Die Gr für STH/KSA, Tb und IBG/NFN werden abgekuppelt. Ne 62800 fährt aus.

Die Ortslok Tb wartet auf die Ausfahrt Ne 62800 in Zieh West und nimmt dann die Gruppen STH/KSA auf. Anschließend fährt sie mit dieser Rabt nach GI1, stellt die Gruppen STH/KSA dort ab und zieht sich dann wieder nach Zieh West zurück um sich den Eilwg Tb zu widmen.

Inzwischen ist von der Nebenstrecke **P 8251** nach GI 10 eingefahren. Die Zuglok umfährt über GI11 ihren Zug und wartet auf die Ortslok Tb, die die Eilwg für Richtung KSA nach GI 1 stellt. Nachdem die Eilwg bereitgestellt sind, zieht die Zlok mit ihrer Garnitur vor und setzt zurück nach GI1, kuppelt die Eilwg an und ist abfahrbereit.

Ebenfalls vorher ist von NFN ein Tw nach GI 3b eingefahren. Dieser wartet dort bis Ne 62800 eingetroffen ist.

Danch fährt Tw von 3b nach GI 4, zieht seine Eilwg ab und setzt um nach GI 3 und ist abfahrbereit.

Weiterer Betriebsablauf Treudelburg:

Der morgendliche **Pto 5721** aus ADF wird von der Zugmannschaft noch umgesetzt nach GI 1. Die Zugmannschaft übernimmt dann abschließend den **Üs 57910** in LDN.(!)

Die Zugmannschaft **Dg 56630** kuppelt ab und fährt anschließend ins Bw Tb. (Diese Lok wird nachher von der Mannschaft GRI für den Üs 57611 verwendet). Von dort wird der auf GI1 bereitstehende **Pto 5723** übernommen.

Derweil wird die erste Hälfte von 56630 von der Ortslok Tb ggf ergänzt um Wagen für STH/HHN/KSA vom Vortag und dadurch der **Ng 66040** gebildet. Dafür stehen ca 2h zur Verfügung und es sollte auf eine Bildung gemäß GZV geachtet werden. Ng 66040 wird auf GI 1 ab 7.40 bereitgestellt (nachdem Pto 5723 das GI1 geräumt hat.). Bespannt wird er mit einer Maschine aus dem Bw Tb.

Alternativ könnte der **Tf des Ng 66040** ca ab 6.30 sich beim Fdl Tb zur Verfügung stellen und seinen Zug mit seiner Lok unter Aufsicht des Rangierleiters West selber zusammenstellen. Dies würde den Rleiter West beim bilden für **Gag 56511** entlasten. Planmäßige Abfahrt ist 9.27 nachdem **P 8253mG** in GI10 eingefahren ist.

*Hinweis insbesondere für Fahrplanbüro TWE.:* Die Üs 57510 bringt die Frachten für die TWE. Zeitnah dazu sollte jetzt die TWE Lok bereitstehen, um den Zugstamm zu übernehmen und nach NFN auszufahren. Die TWE Lok könnte dann auch bereits Wagen für Linden/ Heidebahn mitgebracht haben. Dies sollte möglichst bis 9.45 passieren, da 9.52 quasi die letzte Möglichkeit ist, mit einer freien Mannschaft Wagen von der TWE nach Linden zu bringen (Üs 57611)

Die Lok aus **Üs 57910** übernimmt direkt anschließend den Kesselwagen **Gag 56511**. Die Kesselwagen müssen daher vorher schon von der Ortslok Tb aus dem Anschluß gezogen und bereitgestellt worden sein.

**P 8253mG** bringt beladene Milchkühlwagen aus KSA und STH mit. Diese werden in Tb an **Ng 64801/64803** übergeben. Die Zuglok kann die Wagen evt selber nach GI4 bringen, wenn Ng 64801 sehr früh eingefahren ist. Andernfalls muß Ortslok West bereitstehen, damit Lok 8253 umlaufen kann, um P 5270 zu bilden.

Aus Ng 64801 wird Ng 64803 wenn er seine evt vorhandenen Frachten für die Heidebahn losgeworden ist. Diese werden von der Ortslok auf den Sortiergleisen für den nächsten Tag aufgestellt.

Sobald **P 5323** in LDN angekommen ist-> schnurstracks zurück nach Bw Tb, und in Absprache mit dem Fdl die Zuglok vom Dg 56630 aus dem Schuppen holen und an **die Üs 57611** setzen. (das sind die Wagen, die die TWE gebracht hat) dafür stehen ca 40 Fahrplanminuten zur Verfügung, das sind also 8 echte Minuten. Sollte m.E. selbst mit Papierübergabe zu schaffen sein.

**Pto 8720mV** nimmt nur in STH beladene Viehwagen auf, weil in dieser Richtung die Abfuhr einfacher ist.

**Dg 52101** bringt sowohl eine Abfuhrmöglichkeit für die ersten fertigen Wgl aus Tb, als auch je eine Gruppe für die TWE und die Heidebahn mit. Sollte die Möglichkeit bestehen, die TWE Wgl zusätzlich zu behandeln, sollte evt eine Abfuhr zeitnah eingeplant werden. Ansonsten durchlaufen bis LDN und dort in den Üs 57510 am nächsten Tag einstellen.

Um 13.32 ist wieder Wagentauschen angesagt: **Pto 8721mV** bringt Vieh aus STH und KSA für LDN mit. Die Ortslok Tb stellt diese Wagen an den gleichzeitig eingefahrenen **P 5271mV**.

Der **Gag 56812** bringt wieder Kesselwagen für Agl Shell. Die Zuglok 56831 übernimmt den **Dg 56831**, der sowohl die Eilwg als auch die normalen Wgl nach Linden bringt.

**Pto 5723mG** fährt mit dem Gsw aus KSA durch bis LDN.

**Ne 62500** bringt die leeren Kühlwagen für die Milchbeladung. Den Wagen für STH stellt die Zuglok als geschobene (Übergabe-)Sperrfahrt selber an die Ladestraße STH. Somit steht dieser Wagen günstig für die Aufnahme am nächsten Tag durch P 8253mG. Die Wagen für BDM und WNE werden anschließend zugestellt, wobei der Wagen für BDM aus dem gleichen Grund auf der Rückfahrt an die Ladestraße gestellt wird. Der Wagen für ADF wird von der Ortslok Tb an **P5324mG** gestellt. Dito für den Kw nach KSA, der ebenfalls mit der Ortslok Tb angehängt wird.

Die rückkehrende **Üg 92513** bringt evt noch aus dem H0m Netz stammende Wagen und bietet eine letzte Abfuhrmöglichkeit für Tb.

Personalbedarf:

Ich habe geplant mit Besetzung von  
LDN(1), Tb(3), BDM(1), MRD(1), ADF(1), KSA(1), NFN(1) = 9 Spieler, wobei der Fdl NFN auch Zugleiter für die Strecke NFN – Tb sein wird.(Zugleitbetrieb).  
Plus 8 Zugmannschaften (2 für TWE; GELB und freie Farbe[OCKER])  
Damit sind wir am 2. Freitag etwas knapp bemessen. Aber vielleicht wird das ja noch.

An Tfz dachte ich für Ep III:

93.5/290 für die 900er Zugnummern,  
50er für die 800er Nrn,  
VT 98 für die 700er Nrn,  
56.20/050 für die 600er Nrn,  
V 60/ 211 für die 500er Nrn,  
VT32/ 624 für die 400er Nrn,  
23/ 218 mit Gr 36/ Silberlingen für die 300er Nrn,  
93.5/ 211 mit Umbau 3-Achser für die 200er Nrn,  
38.10/ 057 für die 100er Nrn,  
86/ 260 für die 000er Nrn.

Für den E wechselweise V200 mit Silberlingen, oder einen 601, oder einen VT 08  
Alle Bfe die mit Fdl besetzt sind, haben auch Ortsrangierlok zur Unterstützung.

So hoffentlich gute Anreise und bis Freitag!

MMM

