

Fahrplankonzept Rheda XXL 2012

Eigentlich ist das Treffen 2012 entgegen der Ausschreibung kein Nebenbahntreffen mehr. Vielmehr wird eine eingleisige Hauptbahn mit mehreren anschliessenden Nebenstrecken zwischen Ruhrgebiet und Nordsee dargestellt. Topografisch ist es keine der bekannten, gradlinig norddeutschen Strecken, sondern die Strecke windet sich durch enge Täler der Nordsee entgegen.

Streckenbeschreibung:

Von Mascherode (GELB/BRAUN) geht es unter Draht bis Bad Ferum, dort werden einige durchgehende Züge umgespannt, die schweren Stahlzüge zum Walzwerk enden dort. Die Elektrifizierung endet momentan noch in Bad Ferum, wird aber in wenigen Monaten auch Hochfeld Nord erreichen, und damit den Montanverkehr der Zeche „Unser Otto“ deutlich einfacher gestalten. An Hochfeld angegliedert ist der Rangierbahnhof Bettenhausen, der nicht nur die zentrale Stückgutumladehalle beherbergt, sondern auch mit im Binnenhafen einen Teil der in „Unser Otto“ geförderten Steinkohle direkt aufs Binnenschiff umschlägt. Nach dem ersten Anstieg ins Mittelgebirge erreichen wir Walburg, das als Bahnknoten für das Oberland auch ausgedehnte Zugbildungsanlagen aufweist. Die in Walburg beginnende Strecke nach Treudelburg ist aufgrund mehrerer altersschwacher Brücken momentan nur bis Selbitzbrücke befahrbar, den geringen Güterverkehr nach Selbitzbrücke erledigt die Bahnhofs-Köf von Mühlenrade. In Hoffnungsthal schliesst die Westlippische Eisenbahn an, eine grenzüberschreitende Privatbahn, die bis nach Winterswijk in Holland führt und daher auch bescheidenen Durchgangsverkehr aufweist.

Wenn wir von Walburg aus der Hauptstrecke folgen, erreichen wir zunächst Bülthausen, wo eine Formsandgrube den in den Eisengiessereien des Ruhrgebietes dringend benötigten Rohstoff gewinnt und in grossen Mengen auf die Bahn verlädt.

Die Strecke windet sich weiter durchs Bergland, um in Wega quasi am Bahnhof vorbeizufahren, nur die in Wega abzweigende Nebenbahn nach Lindern weist dort grössere Gleisanlagen auf. Die Nebenbahn führt über Kronwerk nach Lindern(ROT), in Kronwerk beginnt eine schwach befahrene Nebenstrecke nach Mühlenau.

Nachdem wir von Wega aus Ondrup, einem landwirtschaftlich geprägten Bahnhof, mitten im Nirgendwo, durchheilt haben, erreichen wir kurz darauf Mönchshof. Dort besteht Anschluss an die OHE-Strecke nach Neuenkirchen, die nur schwachen Verkehr aufweist, der Kanalhafen in Klein Amerika ist dabei ein Schwerpunkt des Verkehrs.

In Delthin ist der Nordhafen mit seinem Rangierbahnhof Billwärder über ein Gleisdreieck angebunden, um eine schnelle Anbindung des Seehafen-Hinterlandsverkehrs sowohl in die Region rund um Walburg als auch ins nahe gelegene Michelstadt (GRÜN, BLAU, SCHWARZ) zu ermöglichen.

Fahrplankonzept:

Es verkehren klassische Nahgüterzüge, die Frachten sowohl absetzen als auch aufnehmen. In Walburg, Mascherode, Michelstadt und Lindern beginnen frühmorgens Nahgüterzüge, die am Vortag gebildet wurden und um 3 Uhr morgens fertig bespannt bereitstehen.

Da die gegenläufigen Ng nahezu gleichzeitig starten, kommen bereits im Laufe des Morgens die ersten Ng in ihren Zielbahnhöfen an und werden dort zerlegt und die Wagen auf die nächsten Ausgangszüge verteilt, um ihre Zielbahnhöfe noch im Laufe des Tages zu erreichen. Um eine schnelle Einarbeitung und Routine zu entwickeln sind die Abläufe um 3 Uhr und 12 Uhr nahezu gleich, die meisten Züge verkehren zweimal täglich in der selben Konstellation.

Lindern wird von Walburg und Michelstadt aus mit Dg versorgt und bildet selbst die Güterzüge nach Walburg und Mühlenau. Die Abfuhr ab Lindern erfolgt mit Ng in Richtung Walburg und Dg nach Michelstadt.

In Mönchshof wird das Rangiergeschäft durch die OHE abgewickelt, die dort ihren Betriebsmittelpunkt hat. Neben den Zügen nach Klein Amerika und Neuenkirchen gehören dazu auch Züge nach Michelstadt und zum Nordhafen sowie Wagengruppen nach Walburg. Der Nordhafen ist primär an Michelstadt angebunden, da von dort aus eine Feinverteilung der Wagen gewährleistet werden kann.

Das gesamte Frachtkonzept ist im Zugbildungsbehelf dargestellt. Dort kann jede Betriebsstelle anhand einer für sie zutreffenden Spalte ersehen, in welche Wagengruppen bzw. Zugbildungen sie Wagen für ein konkretes Ziel einstellen soll. Bei kleineren Betriebsstellen sind das nur ein oder zwei Möglichkeiten, für Walburg oder Mönchshof ist dies schon deutlich komplexer, entsprechend den dort jeweils vorhandenen Kapazitäten. Generell gilt dabei jedoch eine „Überlaufversicherung“, dass ggf. nicht mehr in der verfügbaren Zeit korrekt einzusortierende Wagen auch bunt in die Schattenbahnhöfe abgefahren werden dürfen, da dort zumindest sehr leistungsfähige Zugbildungsanlagen vorhanden sind.

Der Personenverkehr ist eher gering ausgeprägt. 2 Eilzugpaare stellen die überregionalen Verbindungen sicher, auch für die Post. Der übrige Personenverkehr ist auf den lokalen Bedarf ausgerichtet und erfolgt ggf. auch in Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP) die zwar im Kursbuch veröffentlicht sind, aber vorrangig dem Güterverkehr auf den kleineren Nebenstrecken dienen.

Stückgutverkehr

Im Stückgutverkehr wird die Beladung eines Wagens mit Frachten für verschiedene Ziele simuliert. Dazu werden besondere Stückgutfrachtzettel erstellt, von denen maximal 4 Stück in die Frachtzetteltasche eines Stückgutwagens gesteckt werden können (Jeder Teilfrachtzettel stellt $\frac{1}{4}$ Wagenladung dar.) Wenn mehr Stückgut anfällt, als in einen gedeckten Wagen passt (4 Stückgut-zettel), muss ein weiterer Leerwagen angefordert werden, dazu kann man natürlich auch gerade entladene Wagen im eigenen Bahnhof heranziehen. Bei der Bildung der Gsw (geschlossene Stückgutwagen) in der Stückgutumladehalle gilt das natürlich auch, es wird aber pro Tag mindestens ein Wagen gestellt, selbst wenn kein Stückgut für das Ziel angefallen ist. Je nach Bedarf können aber auch mehrere Gsw zum selben Ziel gebildet werden.

Bei Stückgut gilt das selbe Prinzip wie beim Wagenladungsverkehr: Nur in Schattenbahnhöfen darf man ungefragt schicken, alle Frachten zu realen Betriebsstellen werden nur angefordert! Die zentrale Umladestelle für das Stückgut befindet sich in Bettenhausen Rbf. Die verladende Wirtschaft in den Betriebsstellen kann nun beginnen, auch Frachtzettel für Stückgut anzufertigen, gerade für Güter, die nicht immer in ganzen Wagenladungen benötigt werden, ist dies eine gute Möglichkeit den Frachtumschlag in einer realistischeren Weise zu erhöhen.

Programmverkehr / Bedarfzüge

Im Fahrplan sind mehrere Züge der Zuggattung "Z" eingebaut, dies sind Platzhalter für kurzfristig und für jede Session („Verkehrstag“) eingelegte Sonderzüge. Dabei werden nicht in jeder Fahrplansession alle Züge benutzt, die verkehrenden Züge werden jeweils zu Sessionbeginn bekanntgegeben. Die zu fahrenden Züge sind im Vorfeld bereits definiert und sind der Fahrplananordnung „Programmverkehr“ zu entnehmen.