

## Petersfehner Piffeltreffen 29.08 – 31.08.2003 (Stand: 23.06.2003)

### Piffelbahn & Piffeltreffen – Eine Begriffserklärung

Der Begriff „Piffel-“ leitet sich nicht von pfeifen ab, sondern von „piffelig“ (= klein, unscheinbar) und wurde von einem gewissen J. L. aus L. (bekennender Hauptbahner und Verfechter von Ramba-Zamba auf Schienen) geprägt für all jene Betriebsformen, die sich etwas bescheidener (Piffelbahn = Klein- und Nebenbahn) bezüglich Platz- und Personalbedarf geben. Nach dem Himmelfahrt-Treffen 2002 in Oldenburg mit Schwerpunkt auf Hauptbahnbetrieb soll auch in diesem Jahr wieder ein Treffen stattfinden, allerdings in kleinerem Rahmen und diesmal mit Betonung auf Nebenbahnbetrieb (naja, maximal eingleisige Hauptbahn) – ein Piffeltreffen eben. Vielleicht wird auch J. L. aus L. „mitpiffeln“?

### Es machen mit (nur Betriebsstellen):

<b>Zitrushausen</b> (Sbf1)	<b>Zhs</b>	<b>B</b>	A. Denker/Bremen
<b>Westenholz</b> (Sbf2)	<b>Whz</b>	<b>B</b>	?
<b>Albersdorf</b>	<b>Abd</b>	<b>B</b>	M. Richter/OL, ( <a href="mailto:martin@m-richter.de">martin@m-richter.de</a> )
<b>Asphaltmisch</b> (Hst.)	<b>Ami</b>	<b>U</b>	U. Hustert/OL, ( <a href="mailto:uhwww@gmx.net">uhwww@gmx.net</a> )
<b>Bad Grafenstein</b>	<b>Bgs</b>	<b>B</b>	B. Meyer, ( <a href="mailto:Burchardt.Meyer@rh.hamburg.de">Burchardt.Meyer@rh.hamburg.de</a> )
<b>Achterndiek</b>	<b>Adk</b>	<b>U/B</b>	K. Neupert, ( <a href="mailto:K.Neupert@Laserplus.de">K.Neupert@Laserplus.de</a> )
<b>Epterode</b>	<b>Ept</b>	<b>B</b>	L.-C. Uhlig, ( <a href="mailto:luc@luc.de">luc@luc.de</a> )
<b>Groß-Daberkow</b> (Hst.)	<b>Gdk</b>	<b>U</b>	M. Böhm, ( <a href="mailto:markus.boehm@ngi.de">markus.boehm@ngi.de</a> )
<b>Landmark</b>	<b>Lmk</b>	<b>B/U</b>	Ch. Budelmann, ( <a href="mailto:christoph@budelmann.org">christoph@budelmann.org</a> )
<b>Mönchshof</b>	<b>Möh</b>	<b>B</b>	U. Hustert/OL
<b>Mühlenroda</b> (Awanst.)	<b>Mra</b>	<b>U</b>	A. Mühl, ( <a href="mailto:armin.muehl@gmx.de">armin.muehl@gmx.de</a> )
<b>Oesede</b> (Trennungsbf.)	<b>Oed</b>	<b>B</b>	M. Richter/OL
(Übergang H0e)		<b>U</b>	?
<b>Veenhusen</b>	<b>Veh</b>	<b>B</b>	R. Gödeken/Norden
<b>Voßbergen</b> (Abzw.)	<b>Vob</b>	<b>U</b>	R. Voß
<b>Ziegelwiesenkai</b>	<b>Zwk</b>	<b>U</b>	T. Meyer

### Bemerkungen:

- Betriebsstellen in Fettschrift haben ihre Teilnahme angekündigt (= schon zugesagt).
- Betriebsstellen in () sind Wunschkandidaten, deren Teilnahme (noch) nicht bestätigt ist!
- B/U = Betriebsstelle besetzt/unbesetzt, Personalbedarf min. 9 Fdl, max. 11 Fdl.
- Wer noch nicht auf der Liste steht aber trotzdem mit seiner Betriebsstelle (oder seinen Modulen) teilnehmen will, meldet sich bitte bis 30.06.2003 an bei [martin@piffelbahn.de](mailto:martin@piffelbahn.de) oder [jens@piffelbahn.de](mailto:jens@piffelbahn.de) oder über [www.piffelbahn.de](http://www.piffelbahn.de)

## Betriebskonzept – Facts & Fiction

Einzug ins Grafensteiner Ländchen hielt die Eisenbahn relativ spät, als nämlich Veenhusen im Zuge des Ausbaus der Nebenbahnen im heutigen niedersächsisch-hessischen Grenzgebiet von Zitrushausen her 1882 erreicht wurde. Veenhusen ist eine Gründung friesischer Viehzüchter, die der Freiherr von Waitz in Grafenstein im 17. Jahrhundert ins Grafensteiner Ländchen geholt hatte. Die Nachkommen der fries. Viehzüchter hatten Veenhusen mittlerweile nicht nur zu einem –neben der Viehzucht- beachtlichen Standort von Mittel- und Kleinindustrie sowie Gewerbe gemacht, sondern hatten Veenhusen auch zu einem Hort von sowohl humanistischer als auch naturwissenschaftlicher Bildung gemacht: neben dem altsprachl. Gymnasium verfügte Veenhusen damals schon über eine Oberreal- sowie eine Gewerbeschule, deren Einzugsgebiet naturgemäß durch die Eisenbahn stark vergrößert wurden. Noch heute sorgen die Nachfolger dieser Bildungseinrichtungen vor allem in den Morgen- und Mittagsstunden auf Bf Veenhusen für heftigen Andrang im Personenverkehr.

Die Freiherren von Waitz gaben natürlich keine Ruhe, bis die preuß. Staatsbahn (KPEV) die Strecke dann 1888 bis nach Grafenstein selber verlängerte, das inzwischen –auf Grund seiner Heilquellen- von den Frh. von Waitz zum mondänen Kurbad ausgebaut worden war. Noch heute zeugen die Kuranlagen in Bad Grafenstein von einstiger Größe, obwohl der Ruhm etwas verblaßt ist, seitdem die von Waitz die Kuranlagen im Zuge der Weltwirtschaftskrise 1930 an das Land Preußen verkauften und Bad Grafenstein somit Staatsbad wurde.

Finanziert wurde die Entwicklung von Bad Grafenstein zum Kurort u.a. auch durch den gewinnträchtigen Braunkohlenbergbau auf dem Hirschberg bei Epterode, an dem die Frh. von Waitz maßgeblich beteiligt waren. Es wurde daher bereits 1883 eine zunächst nichtöffentliche Anschlußbahn zur Zeche ‚Hirschberg‘ gebaut, die anlässlich der Streckenverlängerung nach Bad Grafenstein vom preuß. Staat übernommen und ausgebaut wurde. Gleichzeitig wurde damit auch der Personenverkehr nach Epterode aufgenommen, der zwar nur zu Schichtwechselzeiten der Zeche nennenswerte -dann allerdings erhebliche- Ausmaße annimmt.

Auf der anderen Seite des Hirschberges verlief die Entwicklung nicht grundsätzlich anders: als Folge des Gründerzeitbooms kam Mönchshof Mitte der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts zu seinem Bahnanschluß von Westenholz her, die Verlängerung der Linie nach Achterndiek (Weser) folgte fast 10 Jahre später. Die Weigerung der KPEV, über die bestehenden Bahnlinien hinaus die über doch erhebliche Kleinindustrie verfügenden Seitentäler sowie die aufstrebende Weserumschlagsstelle an der Ziegelwiese durch eine Normalspurbahn zu erschließen, führte letztendlich zum Bau der Mühlenrodaer Anschlussbahn, eines Betriebsverbundes mehrerer öffentlicher und nichtöffentlicher Kleinbahnen, die sowohl als Normalspur (von der Awanst. Mühlenroda bis zum Weserumschlag Ziegelwiesenkai) wie auch als 750mm Schmalspur (über Ziegelwiesenkai hinaus) gebaut wurde. Bis einschließlich Ladestelle Ziegelwiesenkai wird heutzutage der Betrieb durch die DB geführt.

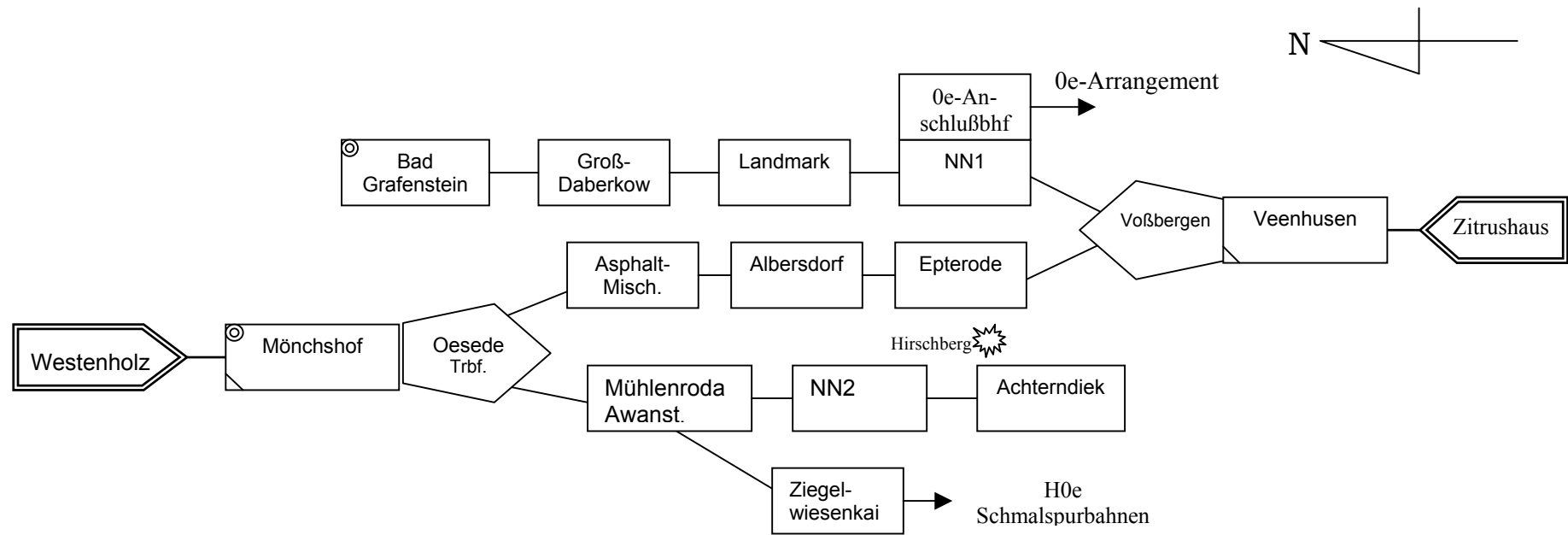
Erst relativ spät, nämlich Anfang der 20er Jahre des 20. Jahrhunderts erfolgte im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme der Lückenschluß zwischen Epterode und Mönchshof, der auch Albersdorf endlich den so lange ersehnte Anschluß an die weite Welt des Schienenstranges brachte. Allerdings mußte dazu der Hirschberg nun nicht nur von Veenhusen sondern auch noch von der Mönchshofer Seite her erklommen werden, was dieser Verbindung auch den scherzhaften Beinamen „Hirschberger Semmering“ einbrachte. Daß diese Verbindung ursprünglich so nicht geplant war sondern erst später entstanden ist, kann man auch deutlich an der Streckenführung erkennen: auf der Mönchshofer Seite verlässt die Strecke Oesede (das damit zum Trennungsbahnhof wurde) in einer ziemlich engen Kurve und in Veenhusen wurde bereits mit dem Bau der Verbindung nach Bad Grafenstein aus Sparsamkeitsgründen die Strecke nicht direkt in den Bahnhof eingefädelt, sondern wurde schon vor dem Bahnhof mittels Abzweigstelle an die bereits existierende Strecke nach Epterode angeschlossen. Diese kostengünstige Lösung sollte sich später durchaus störend bemerkbar machen: sowohl in Mönchshof als auch in Veenhusen sind die Fahrdienstleiter (Fdl.) und Lokführer gefordert, wenn die entsprechenden Züge bei dichter Zugfolge die jeweiligen Engpässe zwischen Bahnhof und Abzweigstelle bzw. Trennungsbahnhof Oesede schnellstmöglich räumen müssen.




Durch die neu Verbindung orientierte sich der Absatz der Zeche ‚Hirschberg‘ auch mehr nach Norden, so daß heute zwar immer noch überwiegend in Richtung Veenhusen abgefahren wird, aber immer mehr Wagenladungen nehmen ihren Weg über Mönchshof, das allerdings dadurch zusätzlich belastet wird. Denn die Mühlenrodaer Anschlußbahn entwickelte sich mehr als erfreulich: dies ist deutlich an Bf Mönchshof abzulesen, dessen Gleisanlagen deshalb ab 1930 –soweit überhaupt noch möglich- um eine Abstellgruppe erweitert wurde, in der die von/für die Mühlenrodaer Anschlußbahn bestimmten Wagen(-gruppen) gesammelt und hinterstellt werden. Zu allem Überfluß ist nun auch noch die Haltestelle Asphaltmischwerke zu bedienen; hier erfolgt zentral für den Bezirk die Vorbereitung der Straßendeckenbaustoffe für die im Bau befindliche Bundesautobahn A7 – in Ganzzügen werden die Baustoffe daher nach Mönchshof gebracht und von dort per Übergabe zugeführt.

Die Zonengrenzziehung und die Spaltung Deutschlands nach 1945 löste eine starke Verschiebung der ursprünglichen Verkehrsströme von West-Ost- zur Nord-Süd-Orientierung aus. Die Strecke Hannover – Göttingen – Bebra – Fulda – Frankfurt/Würzburg war bald derart überlastet, daß nach entsprechenden Entlastungstrecken gesucht wurde –selbst wenn dabei starke verlorene Steigungen und erhebliche Umwege in Kauf zu nehmen waren. Hier nun schlug die Stunde des „Hirschberger Semmerings“! Denn gegen die Cornberger Rampe der Nord-Süd-Strecke war die Verbindung Göttingen - Westenholz – Mönchshof – Veenhusen – Zitrushausen - Marburg – Gießen – Frankfurt geradezu ein Kinderspiel; zumindest wenn man von den in der Länge beschränkten Kreuzungsmöglichkeiten absah. Daher wurden bereits Mitte der 50er Jahre diese Strecke für eine max. Achsfahrmasse von 17,5 to verstärkt und die Bf. Albersdorf und Epterode mit Einfahrtsignalen ausgestattet. Albersdorf bekam sogar jeweils ein Gruppenausfahrtsignal für jede Richtung, da wegen des starken Wagenladungsverkehrs in Epterode von vornherein Zugkreuzungen bevorzugt in Albersdorf erfolgen sollten. Mit den Engpässen durch die Abzweigstellen sowohl in Mönchshof als auch in Veenhusen mußte man sich notgedrungen abfinden.

Diese Verbindung war und ist eine Herausforderung für alle Fdl., da oftmals die umgeleiteten Dg der Nord-Süd-Strecke nicht überall in die Kreuzungsgleise passen und damit eine gute Absprache zwischen den Fdl. mit gewissenhafter Vormeldung von Achsenzahl und Zuglast nötig ist, um einen reibungslosen Verkehr zu gewährleisten. Besonders die schweren Dg und E451/452 dürfen keinesfalls an den Epteroder Einfahrtsignalen zum Stehen kommen, da ein Wiederanfahren in der Steigung ohne Nachschub nicht in jedem Fall möglich ist (siehe Betriebsabwicklung Bf Epterode)!

Soweit die Einführung, wir befinden uns im Sommer 1962 ...



-  Schattenbahnhof (Weite-Welt-Simulator)
-  Bahnhof mit Ortslok
-  Bahnhof mit Lokbahnhof

Schema der Bundesbahnlinien im Grafensteiner Ländchen und rund um den Hirschberg

## Betriebsabwicklung

### Allgemein:

Die Verbindung Westenholz - Mönchshof – Oesede– Awanst Asphaltmischanlage – Albersdorf – Epterode - Abzw. Voßbergen -Veenhusen – Zitrushausen ist als Nebenbahn für 17,5 to max. Achsfahrmasse ausgebaut; die daran liegenden Bahnhöfe verfügen mindestens über Einfahrsignale (in der Regel allerdings ohne Einfahrvorsignale). Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 Km/h, zwischen Mönchshof und Veenhusen 60 Km/h. Da diese Strecke Teil einer Entlastungslinie für die hochbelastete Nord-Süd-Strecke ist, die außerdem durch die gerade laufende Elektrifizierung in ihrer Kapazität zusätzlich herabgesetzt ist, muß bedarfsweise mit starkem Dg-Verkehr in den frühen Morgen- und späten Abendstunden gerechnet werden. Es sind daher alle Bahnhöfe dieser Strecke mit Fahrdienstleitern besetzt.

Die Strecke (Mönchshof - Oesede ) – Mühlenroda Awanst. – NN2 - Achterndiek wird als Zugleitstrecke betrieben, der Zugleiter hat seinen Sitz in Achterndiek. Die Strecke ist ab Oesede (ausschl.) bis Achterndiek für eine Achsfahrmasse von 15 to max. zugelassen, die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 Km/h. In Mühlenroda Awanst. besteht Anschluß zur Mühlenrodaer Anschlussbahn, die im Normalspurteil bis Ziegelwiesenkai von der DB im Auftrag betrieben wird.

Die Strecke Veenhusen - Abzw. Voßbergen – NN1 – Landmark – Gr.-Daberkow - Bad Grafenstein wird im vereinfachten Nebenbahnbetrieb befahren, ständig besetzt mit Fdl ist Bad Grafenstein. Zugkreuzungen finden planmäßig nur in Landmark statt, bei Bedarf wird Landmark zusätzl. mit Fdl besetzt. Die Strecke ist ab Abzw. Voßbergen bis Bad Grafenstein für eine Achsfahrmasse von 16 to max. zugelassen, die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 Km/h.

Ganz allgemein wird bei Fremo-Treffen zu schnell gefahren, entweder aus Unkenntnis oder um beim Rangieren verlorene Zeit wieder aufzuholen. Um gegen eine Modellzeit, die 6-mal schneller läuft als die (Real-)Zeit wieder etwas herausfahren zu wollen, müßte man umgerechnet mit etwa 600 Km/h über das Arrangement fegen – also laßt es von vornherein! Und gegen Unkenntnis hilft folgende Tabelle:

Vorbildgeschw. Km/h	max. zul. Höchstgeschwindigkeit für	Modellgeschw. cm/sec	dabei wird 1m Modulstrecke durchfahren in
20	Rangierfahrten	7	15 sec
30	Weiche über abzweig. Strang	10	11 sec
40	Ausfahrt Abd auf Hp1	13	7 sec
50	Strecke Möh-Hgl	16	6 sec
60	Strecken Veh_ Möh und Veh-Bgs	19	5 sec
80	Strecken Sbf2-Möh und Veh-Sbf1	25	4 sec

Damit ergibt sich, daß ein Zug von Betriebsstelle zu Betriebsstelle etwa 30 (Realzeit-) Sekunden benötigt – auf diesem Wert (und einem mittleren Betriebsstellenabstand von 4-5 m) basiert der Fahrplan. Wer langsam fährt hat mehr vom Arrangement. Und wer schneller fährt und geblitzt wird, bekommt einen Eintrag ins HP1 und muß der Oberbetriebsleitung eine Runde ausgeben!

### Triebfahrzeugeinsatz:

Auf Grund der Achslastbeschränkungen auf 17,5 to und der Meterlastbeschränkungen wg. mehrerer Brücken und eines Dammes zwischen Veenhusen und Mönchshof ist der Einsatz der folgenden Lokbaureihen im Durchgangsverkehr unzulässig: **01, 01.10, 10, 23** (in 19 to-Achslasteinst.), **39, 41** (in 20 to-Achslasteinst.), **42, 44, 45, 62, 95, V200, V200.1**

Auf der Strecke (Mönchshof –) Oesede – Achterndiek sind wegen der Beschränkung der Achsfahrmasse auf 15 to lediglich folgendeTfz-Baureihen zugelassen: **24, 50, 52, 57.10, 64, 70, 75 (alle Bauarten), 86, 91.3, 92.4, 98 (alle Bauarten), V20, V36, V80, V100, VT95/98, alle Kleinlok**

Auf der Strecke (Veenhusen -) Abzw. Voßbergen - Bad Grafenstein sind neben allen Tfz, die die Strecke Mönchshof – Achterndiek befahren dürfen, zusätzlich die folgendenTfz-Baureihen zugelassen: **56.2, 65, 66, 78, 81, 82, 93.5, 94.5, V60 (leicht), alle VT, ETA 150**

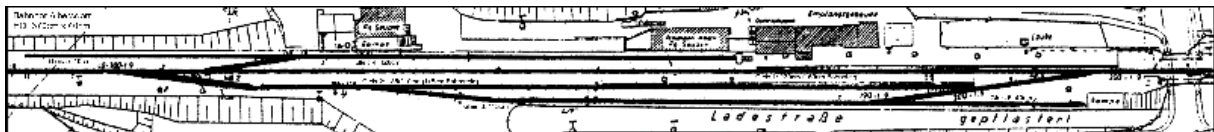
Lokomotiven der BR **44/44ÖI** dürfen auf Grund einer Ausnahmegenehmigung der BD Oldenburg (Verf. 21.213 Sz/2003) auf den folgenden Strecken –jedoch nicht mit Vorspannlok- verkehren:  
**Sbf2 - Mönchshof – Asphaltmischanlage** und **Sbf1 - Veenhusen – Epterode**

Die Gestellung der Tfz für die im Bezirk endenden und beginnenden Züge und die Versorgung dieser mit Betriebsstoffen erfolgt durch die Lokbf Mönchshof und Bad Grafenstein. Da –außer in den Sbf- auf dem Arrangement keine Drehscheiben vorhanden sind, sollten für die nicht zwischen Sbf1 und Sbf2 durchlaufenden Züge –neben der BR 50 als Universallok- bevorzugt Tenderlokomotiven der BR 64, 78, 82, 86 und 93.5 eingesetzt werden

Fest zugeteilte Ortsrangierlokomotiven sind eingesetzt auf den Bf. Epterode, Mönchshof (Kleinlok) und Veenhusen (Kleinlok); in allen anderen Bahnhöfen werden die Rangieraufgaben durch die jeweils vor Ort befindlichen Tfz erfüllt. Die Ortsrangierlok Bf Epterode wird wegen der Verwendungseinschränkungen (siehe unter Betriebsabwicklung/Bf. Epterode) durch den Lokbf Mönchshof gestellt, wo sie auch übernachtet. Die Zuführung nach und Rückführung von Bf Epterode erfolgt als Lz/Üg, dabei dürfen zurückgebliebene Wagenladungen bis zu maximal 10 Achsen mitgenommen werden.

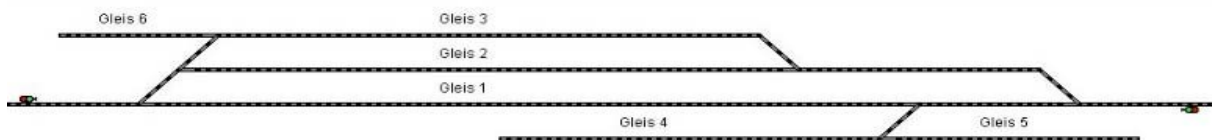
**Bf Albersdorf (Abd):**

Wegen der Betriebserschwernisse und fehlender Ausfahrtsignale auf Bf. Epterode erfolgen Zugkreuzungen/-überholungen zwischen Mönchshof und Veenhusen bevorzugt in Albersdorf. Einzige betriebstechnische Besonderheit sind die Gruppenausfahrtsignale (Hp0/Hp1) in beiden Richtungen, bei Ausfahrt aus Gleis 2 (Überholungsgleis) ist die Höchstgeschwindigkeit trotz Signalbild Hp1 immer auf 40 Km/h beschränkt (siehe Buchfahrplan). Bei Überholungen wird der Abfahrauftrag grundsätzlich vom Fdl Albersdorf mündlich an den jeweiligen Tfz-Führer/Zugführer gegeben. Um die Gefahr einer Verwechslung des Abfahrauftrages auszuschließen, begibt sich der Fdl dazu direkt zum Tfz des jeweiligen Zuges.



Gleisplan Albersdorf (Quelle: Martin Richter, [www.ewetel.net/~martin.richter/bahn/arr/abd/index.html](http://www.ewetel.net/~martin.richter/bahn/arr/abd/index.html))

(siehe auch [www.ewetel.net/~martin.richter/bahn/index.html](http://www.ewetel.net/~martin.richter/bahn/index.html))



Gl	Nutzlänge/cm	Bahnsteiglänge/cm	Funktion
1	230	140	Bahnsteiggleis
2	220	110	Bahnsteiggleis, Überholgleis
3	120	-	Ladestraße, Umfahrgleis (bei Nutzlänge Gl. 2 130cm)
4	110	-	Ladestraße, Viehrampe, Laderampe für Stückgüter
5	40	-	Abstellgleis
6	35	-	Laderampe für Kfz

**Awanst. Asphaltmischanlage (Ami):**

Das Befahren des Entladegleises über dem Tiefbunker ist wegen mangelnder Tragfähigkeit der Stützkonstruktion für Tfz mit einem Dienstgewicht von mehr als 25 to oder einer Meterlast von mehr als 4 to/m **strengstens** verboten! Tfz, die die vorgenannten Grenzen überschreiten, dürfen das Entladegleis von beiden Seiten jeweils bis an den Tiefbunker heran befahren, jedoch nicht die Stützkonstruktion selber. Einsturzgefahr! Um ein Befahren der Stützkonstruktion zu vermeiden, dürfen einzelne Wagen oder ganze Wagengruppen auf dem Streckengleis zu beiden Seiten der Hst. während der Bedienung des Anschlusses abgestellt werden, sofern sie mittels Handbremse oder Radvorlegern ausreichend gegen Abrollen gesichert sind. Der Bahnübergang (Bü) direkt bei der Hst. soll dabei so wenig wie möglich befahren und nur so kurz wie möglich blockiert werden.

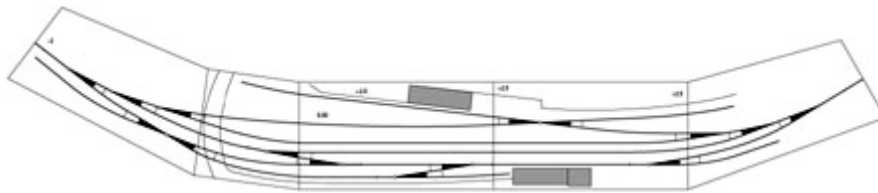
#### Bf. Epterode (Ept):

Wegen der starken Steigungen hinauf auf die ‚Hirschberger Höhe‘ dürfen Züge aus beiden Richtungen nur dann angenommen werden, wenn die Einfahrt/Durchfahrt gewährleistet ist. Vom Fahrdienst-/Rangierleiter in Epterode ist besonders Sorge zu tragen, daß

- die Durchfahrt der Eilzüge E451/452/791/792 und der Dg keinesfalls behindert wird (diese Züge sind durch die Bf **Mönchshof** und **Veenhusen** mit ihren voraussichtlichen Abfahrtszeiten an Bf Epterode vorzumelden, Fdl Epterode holt für diese Züge schon dann die Fahrerlaubnis bis zur nächsten Zugfolge ein)
- zu Schichtbeginn, –wechsel und -ende des Braunkohlenwerks ausreichend freie Gleise für die dann endenden/beginnenden Personenzüge sowie zum Umlaufen derselben durch die Tfz vorhanden sind

Wegen der stark abschüssigen Bahnhofsausfahrten ist ein Einsatz von Lokomotiven/Kleinlokomotiven ohne Druckluftbremseinrichtung oder mit einer Reibungsmasse von weniger als 30 to (d.h. alle Kö(f)/Kb/Ks, V20) als Rangierlok **nicht** zulässig. Bei Rangierfahrten – besonders dem Ausziehen über die Einfahrweichen hinaus- hat sich das Tfz am jeweils talseitigen Ende der Rangierabteilung zu befinden; alle Wagen der Rangierabteilung müssen dabei an die durchgehende Druckluftbremseleitung angeschlossen sein. Übersteigt die Masse der in die Rangierabteilung eingestellten Wagen die Dienstmasse des verwendeten Tfz, ist vor der Rangierbewegung eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

Die Ortsrangierlok trifft als Lz/Üg gegen 7:00 in Epterode ein, Dienstende und Rückführung als Lz/Üg ist gegen 16:00.



Gleisplan von Epterode (Quelle: Lars-Christian Uhlig, [www.lcu.de](http://www.lcu.de))

## Güterverkehr

### Allgemein:

Bezüglich der Abfuhr und der Gestellung leerer Wagen gelten folgende grundsätzliche Regeln:

- leere G-Wagen sind nach Sbf1 abzufahren bzw. in Sbf1 anzufordern
- leere O-Wagen sind nach Sbf2 abzufahren bzw. in Sbf2 anzufordern
- alle leeren Wagen anderer Gattungen sind –sofern nicht spezielle Heimatbahnhöfe angegeben sind- zum nächstgelegenen Sbf abzufahren bzw. dort anzufordern

Leere O-Wagen zur Beladung durch die Braunkohlenzeche ‚Hirschberg‘ in Epterode werden ausschließlich vom Sbf2 über Mönchshof mittels Lgo ##### und den entsprechenden Üg zugeführt, Zeche ‚Hirschberg‘ hat alle entsprechenden Leerwagenanforderungen an Sbf1 zu richten.

Die Umleiterzüge der Nord-Süd-Strecke verkehren nur auf besondere Anordnung und nehmen keine Frachten auf bzw. setzen keine Frachten aus (sie dienen u. a. dem Wagenaustausch zw. Sbf1 und Sbf2); sie haben in der Regel Überlänge (die ggf. vorzumelden ist) und können daher nicht überall gekreuzt werden. (Wie wäre es mit dem ‚Fischexpress‘ von Bremerhaven-Lehe nach Süddeutschland oder einem Ganzzug mit Käfern/Bullis aus Wolfsburg zu den süddeutschen Auslieferungslagern?)

### Liste der (vorgesehenen) Güterzüge:

Züge mit dem Buchstaben „B“ hinter der Zugnummer verkehren nur bei Bedarf.

Züge mit dem Symbol [] vor der Zugnummer sind Umleiterzüge der Nord-Süd-Strecke und verkehren nur auf besondere Anordnung.

#### 1a. Güterzüge der Relation Sbf1 - Veenhusen – Mönchshof – Sbf2

[] Dg 8001	Sbf1 – Sbf2	
[] Dg 8003	Sbf1 – Sbf2	
[] Dg 8005	Sbf1 – Sbf2	
Dg 8007	Sbf1 – Sbf2	
[] Dg 8009	Sbf1 – Sbf2	
[] Dg 8011	Sbf1 – Sbf2	
Ne 9051	Sbf1 – Veenhusen – Mönchshof – Sbf2	morgens
Ne 9057	Sbf1 – Veenhusen – Mönchshof – Sbf2	abends
Ng 9053	Veenhusen – Mönchshof – Sbf2	morgens
Ng 9055	Veenhusen – Mönchshof – Sbf2	abends
Gag #####	Mönchshof - Sbf2 (von Epterode)	
[]Dg 8002	Sbf2 – Sbf1	
[]Dg 8004	Sbf2 – Sbf1	
Dg 8006	Sbf2 – Sbf1	
[]Dg 8008	Sbf2 – Sbf1	
[]Dg 8010	Sbf2 – Sbf1	
Ne 9052	Sbf2 – Mönchshof – Veenhusen - Sbf1	morgens
Ne 9058	Sbf2 – Mönchshof – Veenhusen - Sbf1	abends
Ng 9054	Sbf2 – Mönchshof – Veenhusen	morgens
Ng 9056	Sbf2 – Mönchshof – Veenhusen	abends
Lgo #####	Sbf2 – Mönchshof (für Epterode)	frühmorgens
Gag #####	Sbf2 – Mönchshof (für Ami)	

#### 1b. Übergabezüge der Relation Mönchshof – Veenhusen

Gag #####	Mönchshof - Sbf2 (von Ami)
Üg #####	Mönchshof – Epterode (max. 20 Achsen)
Üg #####	Mönchshof – Epterode (max. 20 Achsen)
Üg #####	Epterode - Mönchshof (max. 20 Achsen)
Üg #####	Epterode - Mönchshof (max. 20 Achsen)
Üg #####	Mönchshof – Ami
Üg #####	Ami – Mönchshof



## 2. Güter- und Übergabezüge der Relation Sbf1 - Veenhusen – Bad Grafenstein

Ng 9101	Sbf1 – Veenhusen – Bad Grafenstein	morgens
Ng 9103 B	Sbf1 – Veenhusen – Bad Grafenstein	abends
Üg 16101	Veenhusen – Oesede	morgens
Üg 16103	Veenhusen – Oesede	abends
Ng 9102	Bad Grafenstein – Veenhusen - Sbf1	morgens
Ng 9104 B	Bad Grafenstein – Veenhusen - Sbf1	abends
Üg 16102	Oesede – Veenhusen	morgens
Üg 16104	Oesede – Veenhusen	abends

## 3. Güterzüge der Relation Mönchshof – Achterndiek

Ng 9251B	Achterndiek – Mönchshof	vormittags, Sammler oder Lpaz
Ng 9252	Mönchshof – Achterndiek	vormittags, Verteiler
Ng 9253	Achterndiek – Mönchshof	abends, Sammler
Ng 9254B	Mönchshof – Achterndiek	abends, Verteiler oder Lpaz

### Stückgutverkehr:

über die örtlichen Gsch in Mönchshof, Veenhusen, Bad Grafenstein, Albersdorf, Epterode, Achterndiek, Landmark. Die Ga Mönchshof, Albersdorf, Epterode und Achterndiek sind mittels Ortswagen an den Sbf2 angeschlossen, die Ga Veenhusen, Oesede, Landmark und Bad Grafenstein werden mittels Ortswagen an Sbf1 angeschlossen.

### Eilgutkurswagen:

In die folgenden Personenzüge dürfen bei Bedarf Eilgutkurswagen eingestellt werden

- P##### Sbf2 – Mönchshof – Veenhusen, von Sbf2 nach Veenhusen und Bad Grafenstein, max. 6 Achsen, zw. Tfz und Zugstamm (Nebengattungszeichen h erforderlich!)
- P##### Veenhusen – Mönchshof – Sbf2, von Veenhusen nach Mönchshof und Sbf2, max. 8 Achsen am Zugende

### Bf Albersdorf (Abd):

Aus Ri. Veenhusen (Sbf1, Bgs) erfolgt die Frachtzufuhr vormittags mittels Ng9053 und die Abfuhr abends mittels Ng9056. Aus Ri. Mönchhof (von Sbf1/Hgl) erfolgt die Frachtzufuhr vormittags mittels Ng9054 und die Abfuhr abends mittels Ng9055 (von Sbf1/Veenhusen) und Ng9056 (von Sbf2/Mönchhof).

TBD Ortswagen nach Sbf1

### Awanst. Asphaltmischanlage (Ami):

Frachten für die Awanst., die in Mönchhof mittels Dg/Ng einlaufen, werden zusammen mit der Wagengruppe aus Gag ##### (Sbf2 - Mönchhof) durch die Üg ##### zugestellt, sie sind an der Zugspitze vor der Wagengruppe aus dem Gag ##### einzustellen. Leerwagen aus der Awanst., die in Mönchhof auf Dg/Ng über gehen, werden zusammen mit der für Gag ##### (Mönchhof - Sbf2) bestimmten Wagengruppe abefahren; sie sind am Zugende einzustellen.

### Bf. Epterode (Ept):

Größter Frachtkunde in Epterode ist die Braunkohlenzeche ‚Hirschberg‘ (siehe hierzu auch [www.lcu.de](http://www.lcu.de) sowie [de.groups.yahoo.com/group/fremodul/message/7099](http://de.groups.yahoo.com/group/fremodul/message/7099)), die im 2-Schichtbetrieb arbeitet. Der Hauptteil der geförderten Braunkohle wird nach Norden über Sbf2 abefahren, lediglich einzelne Wagenladungen gehen nach Süden über Sbf1. Die Zuführung von Leerwagen(-gruppen) ebenso wie die Abfuhr der beladenen Wagen nach Norden erfolgt über Sbf2 und Mönchshof per Durchgangsgüterzügen (Lgo/Dg). Wegen der starken Steigungen (Epterode ist der Brechpunkt der Strecke Mönchshof-Veenhusen) und der beschränkten Aufstellmöglichkeiten in Epterode enden und beginnen die Lgo/Dg in Mönchshof; hier werden die Züge geteilt und gruppenweise nach Bedarf mittels Übergaben (Üg) zugeführt bzw. abefahren. Wagenladungen mit Ziel Süden in Richtung Sbf1 werden vom Nahgüterzug Ng ##### Mönchshof-Veenhusen bis Veenhusen abefahren und dort entweder vom Dg ##### Sbf2-Sbf1 aufgenommen oder in die entsprechenden Ng in Richtung Bad Grafenstein oder Sbf1 eingestellt.

Daneben gibt es mehrere lokale Versender/Empfänger ohne eigenen Gleisanschluß, die sich der Ortsgüteranlage (Güterschuppen, Freiladegleis) bedienen. Eperode hat nach wie vor ein hohes Aufkommen an Stückgütern, das über einen Stückgutkurswagen Eperode-Sbf1 zugeführt und abgefahren wird. Für alle Wagenladungen gilt:

Zufuhr v. Süden: Sbf1 - Dg #####/Ng##### - Veenhusen - Ng ##### - Eperode

Abfuhr n. Süden: Eperode - Ng ##### - Veenhusen - Dg #####/Ng##### - Sbf1

Bf Oesede (Oed):

Wegen der dichten Zugfolge im Bf. Oesede, der als Trennungsbahnhof der Strecken nach Veenhusen und nach Achterndiek fungiert, erfolgt die Wagenzustellung und -abfuhr in Oesede nicht durch die Ng der Relation Mönchshof – Achterndiek, sondern vermittelt Übergabezüge von Bf. Mönchshof aus.

TBD Ortswagen nach Sbf1

## Personenverkehr

Anders als im Güterverkehr spiegelt sich im Personenverkehr die ursprüngliche Netztopologie deutlich wieder: Die Hauptrelationen sind **Sbf1 - Veenhusen – Bad Grafenstein** und **Sbf2 - Mönchshof – Achterndiek**, die dementsprechend mit in der Regel durchlaufenden Personenzügen bedient werden.

In der Relation **Sbf1 - Veenhusen - Mönchshof - Sbf2** gibt es –bis auf den weiter unten erwähnten ‚Heckenblitz‘- keine durchlaufende Personenzüge, in der Regel wird eine Umsteigeverbindung durch Pendelzüge **Veenhusen – Mönchshof** hergestellt, die auf Grund der geringen Nachfrage überwiegend als Pt/Pto (bei Schom-Mangel allerdings als Ersatzzüge) gefahren werden. Wegen der stärkeren Motorisierung (Hirschberger Höhe) und des Wegfalls des Umsetzens durch Verwendung von Steuerwagen (sowohl Mönchshof als auch Veenhusen sind nicht gerade üppig mit Gleisen ausgestattet) werden auf dieser Relation bevorzugt VT98 eingesetzt. Die vom Platzangebot her eigentlich ausreichenden VT95 sind deshalb hauptsächlich auf den flacheren Streckenabschnitten zu sehen. Lediglich für den Schülerverkehr zu den weiterbildenden Schulen in Veenhusen werden Personenzüge von Sbf2 über Mönchshof hinaus statt nach Achterndiek nach Veenhusen durchgebunden. Diese Züge sind für die Mitnahme von Eilgutkurswagen freigegeben.

Die herausragende Reisezugleistung in diesem Bezirk ist der ‚Bäder-Express‘

### **E 791/792 Bad Grafenstein– Veenhusen – Sbf2 – (Osnabrück - Amsterdam CS)**

der mit seiner Kurswagenverbindung nach Amsterdam CS eine direkte internationale Verbindung zum weltbekannten Staatsbad Bad Grafenstein über Veenhusen und Mönchshof herstellt. Während Mönchshof ohne Halt durchfahren wird, kommt Veenhusen in den Genuß einer internationalen Eilzugverbindung, da der Zug hier jeweils die Fahrtrichtung wechseln muß. Dabei muß das Tfz in kürzester Zeit abkuppeln, den Zug umlaufen, wieder ankuppeln und vor Abfahrt eine Bremsprobe durchführen – eine Herausforderung sowohl für das Tfz-Personal als auch den Fdl von Veenhusen.

Eine weitere herausragende Reisezugleistung ist der sogenannte ‚Heckenblitz‘

### **E451/452 Frankfurt Hbf – Sbf1 – Veenhusen – Sbf2 – Bremen Hbf**

der durch einen Halt in Veenhusen mit direkten Anschlußzügen von/nach Bad Grafenstein ebenfalls für eine ausgezeichnete Erreichbarkeit des Staatsbades sorgt.

Starker stoßweiser Personenbeförderungsbedarf entsteht in **Eptero** durch die Zeche ‚Hirschberg‘ mit ihrem 2-Schichtbetrieb. Der überwiegende Teil der Belegschaft pendelt aus dem Bereich Sbf1 über Veenhusen ein, der kleinere Teil kommt aus der Region um Mönchshof. Lokbespannte Personenzüge des Bezirksverkehrs von/nach Sbf1, die statt in Veenhusen dann in Eptero enden/beginnen, stellen daher zu Beginn der Frühschicht um 7:00, zum Schichtwechsel 14:00 und zum Ende der Spätschicht um 21:00 die benötigten Verbindungen her. In Richtung Mönchshof sowie außerhalb der Schichtwechselzeiten wird der Bedarf durch die Pendelzüge **Veenhusen – Mönchshof** bzw. durch die durchgebundenen Personenzüge der Relation **Sbf2 – Mönchshof – Veenhusen** für den Schülerverkehr abgedeckt.

## Liste der Abkürzungen

Abzwg	Abzweig
Awanst	Ausweichanschlußstelle
CS	(Amsterdam) Central Station = Hauptbahnhof
Fdl	Fahrdienstleiter
Hst.	Haltestelle (Haltepunkt mit Gleisanschluß/Ladestelle)
Pt/Pto	Personentriebwagenzug (o = ohne Gepäckbeförderung)
Sbf	Schattenbahnhof
Schom	Schienenomnibus
Tfz	Triebfahrzeug

## Was mich zur Zeit noch stört - Diskussionspunkte

- Noch offen/nur angerissen: Verteilung der Güterzüge, Stückgut-, Eilgut-, Sonderverkehre (Leig, Milch, Vieh) und Post, Beschreibung der einzelnen Betriebsstellen/Bahnhöfe samt Güteraufkommen
- Ein genaues Konzept für einen Personenzugfahrplan ist bereits einigermaßen stabil. Nebenbahnverkehr ist generell personenzuglastiger als Hauptstreckenbetrieb... Eigentlich müßten bei einem Piffeltreffen in der vorgesehenen Epoche große Teile der P-Leistungen als Schom gefahren werden (s.o.) – die Dinger haben aber betriebstechnisch einen Sex-Appeal wie sonst nur ein Besuch beim Zahnarzt (aber Masochisten gibt es überall...).
- Nach grober Festlegung der Güterzugleistungen scheint das doch wieder Ramba-Zamba zu werden, wenn auch nur einspurig – bin ich mit dem Betriebskonzept (das mit Sicherheit wieder nicht Rücksicht auf die süddänische Minderheit nimmt) auf dem richtigen Gleis? Piffeltreffen - Thema verfehlt? Auf der einen Seite kann man die Umleiter-Dg und einen Teil der Bedarfszüge jederzeit weglassen, auf der anderen Seite lastet Piffelbetrieb mit einem Ng-Paar pro Streckenast und Tag auch nicht richtig aus...
- Die Bahnhöfe des zentralen Astes sind in der Regel aus der Region (Möh, Oed, Abd, Veh) oder können frühzeitige Anreise garantieren (Ept), so daß frühzeitig mit dem Aufbau begonnen werden kann (wir haben nur 2,5 Tage) und Leute mit längeren Anreisewegen später andocken können – auch sonst könnte man die Reihenfolge der Betriebsstellen dahingehend noch mal überarbeiten
- Die Strecke Mönchshof – Achterndiek sind bislang relativ kurz...
- Die Abzweigungen sind in der Regel nicht signaltechnisch gesichert -> schwierig bei dichtem Verkehr weil reduzierte Streckendurchlässigkeit -> Leute, bringt Wattenscheider mit (z.B. Abzw. Voßbergen wird Teil von Bf. Veenhusen, beide Veenhusener Wattenscheider sichern Einfahrt nach Abzw. Voßbergen aus Ri. Mönchshof und Bad Grafenstein ab, Einfahrsignal aus Ri. Sbf1 denken wir uns dann...)
- Apropos 0e: Über eine Verknüpfung H0/0e sollte man wirklich mal nachdenken, und zwar als 0e-Anschlußbahn ohne direkte Gleisverbindung zu H0: die Fahrpläne sind aufeinander abgestimmt und der Güter austausch (nur Umladeverkehr, keine Rollböcke/-wagen) sorgt auf dem H0-Ast für zusätzlichen Verkehr. Es wird noch ein entsprechender H0-Bahnhof als Gastgeber gesucht...
- Das Drehbuch spiegelt eindeutig die frühen 60er Jahre wieder (kein Wunder, ist der Verfasser doch bekennender Dampfer). Über die 70er mit auslaufendem Dampf- und überwiegendem Dieselbetrieb werde ich mir keine Extra-Gedanken machen – neben eintöniger Tfz-Auswahl (050, 078, 086, 211/212, 215/216, 236, 260/261, 270 etc.), DB-Rückzug aus der Fläche und ausgedünntem Fahrplan schon in den 70ern ist der Hauptgrund der Mangel an Zeit für Planung und Durchführung. Wir haben nur knapp 2 Tage zum Spielen mit max. 5 Sessions...
- Mit dem Ansatz, daß jeweils mind. 4 m Strecke (bei 2 m max. Zuglänge, Umleiter-Dg max. 2,5 m) zwischen den Betriebsstellen sein sollten, ergibt sich ein Mindestbedarf von  $13 * 4 \text{ m} = 52 \text{ m}$  Streckenmodulen - ob wir die alle zusammenkriegen und ob das dann alles so paßt – kiek we mol (andererseits bringt es die Fremo-Ortsgruppe OL auf mind. 8 m Streckenmodule, das entspricht etwa 15% des minimalen Streckenbedarfs...)

Eure Meinungen und Vorschläge dazu an [jens@piffelbahn.de](mailto:jens@piffelbahn.de)