

14. H0e Treffen in Haag/NÖ 27.3.-31.3.2026
Höllenfahrt 2026

Betriebskonzept v2.0 2026-02-19

Kontakt/Contact:

Alfred Vorlicek – Alfred@vorlicek.at

Gerhard Strobl - gerhard.moba@gmx.net



Handy während des Treffens:

Mobil během setkání:

Mobile during the meeting:

Alfred: +43 664 618 53 44

Gerhard: +43 677 64 33 03 33

THEMA: Eine Reise durch fünf Länder, Hügel und Täler....

Der Betrieb ist in Epoche 3 bis 5 (Zeitraum etwa 1965 – 1995) angesiedelt. Auf sämtlichen Schmalspurästen soll versucht werden, möglichst dem Vorbild der Strecke zu entsprechen.

Fahrdienstleiter und Zugleiter werden mittels Jobvergabeliste zur Eintragung aufgelegt und vor Fahrplanbeginn vergeben. Ebenso Lokführer für Nahgüterzüge mit Rangieraufgaben. Güterzüge ohne Wagenmanipulation und Personenzüge werden diesmal mit Crew-Caller gespielt (Buchfahrpläne einzelner Zugfahrten vom Stapel).

An den Abenden können Vorträge stattfinden und wer noch nicht genug vom Fahren hat, kann ab circa 19 Uhr frei über das gesamte Arrangement fahren. Bitte in jedem Fall eigene Fahrzeuge nach dem freien Fahren wieder wegräumen bzw. für den nächsten Fahrplan vorbereitete Fahrzeuge wieder in Grundaufstellung zurückstellen! -> Danke

Der Betrieb in der Hölle26

Normalspur:

Die Strecke führt von **Linden** nach **Lanken**, es folgt die kleine Ladestelle **Holzwurm**, dann **Beroun** und endet in **Bily Potok**. Über Dreischienengleis gibt's es eine Stichstrecke zum **Emshafen**.

Betriebsstellen der Normalspur:

Linden ist Zugbildebahnhof für das gesamte Arrangement und Endpunkt für rote (Osten), braune (Treibstoff, chemische Produkte) und schwarze (Kohle, Eisen, Stahl) Frachtzettel. Linden ist Leerwagendepot für Normalspur.

Lanken: Umsteige- und Umladebahnhof zur Schmalspurstrecke und Anschluss zum Emshafen. Rollwagenbetrieb bis Krimml.

Holzwurm: Kleine Ladestelle einer Tischlerei.

Beroun: Der Bahnhof ist Umsteige- und Umladebahnhof zur tschechischen Schmalspur.

Bily Potok: Endbahnhof der Normalspurstrecke.

Emshafen: Endpunkt für blaue (Import-, Exportgüter, Fisch) Frachtzettel.

Personenbedarf – Normalspur:

1 x Fdl in Linden inkl. Zugbildung

1 x Fdl in Lanken inkl. Rangierung zum Auf- u. Abrollen, Frachtumladung auf H0e

1 x Fdl in Beroun (Rangieren und Frachtumladung auf H0e)

1 x Fdl in Emshafen

Alle Fdl können, wenn genug Personal vorhanden, durch einen Verschieber/Rangierer unterstützt werden.

Züge - Normalspur:

Nebenbahn-Personen- und Güterzüge, keine Schnellzüge. Personenzüge mit Lok und Klasse, Triebwagen oder Diesel, kein Oberleitungsbetrieb/keine E-Loks.

Spezialzüge:

Ganzzug Kohle Emshafen – Bily Potok

Ganzzug Bier Linden – Bily Potok

Betrieb auf der Schmalspur:

Die **Pinzgaubahn** beginnt in Steinbach-Bad Grosspertholz, geht über Walchen, Uttendorf und Lengdorf nach Krimml. Hier gibt es Rollwagenverkehr.

Die **Murtalbahn** beginnt ebenfalls in Steinbach-Bad Grosspertholz, geht über Poggenburg und hat ab dem Ramingsteinertunnel ihren vorbildlichen Streckenverlauf: Ramingstein-Thomatal, den Gleisanschluss Madling, eine Ladestelle, Tamsweg, Mariapfarr, eine Haltestelle und Mauterndorf. Kein Rollwagenverkehr.

Diese beiden Bahnlinien sind von Steinbach-Bad Grosspertholz über Brand, Steinakirchen und Alt Weitra an Wendeburg Mitte angebunden.

Die **ungarische Schmalspur** verläuft von Wendeburg Mitte und dem Bergwerk nach Lörincheg, Bükkmirse und Annamajor. Kein Rollwagenverkehr.

Die **Steyrtalbahn** beginnt in Illsee, es folgt Steyr Lokalbahnhof, Agonitz, Leonstein und endet in Heidenreichstein. Kein Rollwagenverkehr, ausschließlich Dampfbetrieb.

Der gesamte Nahgüterverkehr dieser Strecken beginnt und endet in Wendeburg Mitte. Er ist baulich ein Betriebsbahnhof, also ohne landschaftliche Ausgestaltung, wird in diesem Arrangement aber als vollwertig betrachtet und alle Verschubfahrten werden mit Loks durchgeführt. Wendeburg Mitte ist zentraler Güterzugbahnhof, Endpunkt für gelbe (Bodenschätze), grüne (landwirtschaftliche Produkte) und orange (Stückgut) Frachtzettel.

Ein Leerwagendepot für Schmalspurgüterwagen gibt es nicht. Leerwagen werden bei Bedarf vom Nahgüterzugpersonal organisiert. Entweder durch vorhandene auf dem eigenen Streckenabschnitt oder in Wendeburg Mitte über den Frachtmanager.

Die Schmalspur-Hauptstrecke verläuft weiter über Illsee, Falkenstein mit dem Ziegelwerk und Opponitz nach Lanken. Es gibt in diesem Abschnitt Transitgüterzüge, die Frachten von Lanken nach Wendeburg zur weiteren Verteilung auf die einzelnen Stichstrecken bringen (bzw. umgekehrt von dort eingesammelte Wagen zurückbringen). Bildung von Wagenblöcken (Vorreihung nach Strecken) in Lanken ist anzustreben.

Die **tschechische Schmalspur**: Beroun, Kamenice, Kamenice/Vlecky, Lom, Uvrate, Pila Weiss, Panska voda, Bukovina, Poustevna und Petrov-Flze. Hier gibt es Rollbockverkehr.

Personenbedarf – Schmalspur:

- 1 x Fdl in Lanken inkl. Rangieren und Frachtladung auf H0
- 1 x Auf- u. Abrollen in Lanken
- 1 x Fdl in Wendeburg Mitte
- 1 x Stellwerker in Wendeburg Mitte
- 1 x Wagenmeister und Verschieber in Wendeburg Mitte

- 1 x Zugleiter in Illsee/Gleisdreieck, für Hauptstrecke nach Lanken und Steyrtal
- 1 x Zugleiter beim Abzweig Wendeburg, für Ungarn und Nebenstrecke bis Steinbach
- 1 x Zugleiter beim Abzweig Steinbach, für Pinzgau und Murtal
- 1 x Zugleiter in Beroun, für Tschechien
- 1 x Fdl in Beroun inkl. Verschub und Frachtladung auf H0
- 1 x Fdl in Kamenice

Alle Fdl können, wenn genug Personal vorhanden, durch einen Verschieber/Rangierer unterstützt werden.

Züge - Schmalspur:

Schmalspur-Personen- und Güterzüge, Triebwagen, Dampf oder Diesel. Es gibt diesmal eine Kennzeichnung des Schwierigkeitsgrades im Buchfahrplan mit Sternen.

- 1 Stern: Triebwagen
- 2 Sterne: Personenzug mit Post- oder Milch- oder Stückgutwagen und Ganzgüterzug mit Wagenkarten, aber ohne Rangiertätigkeit
- 3 Sterne: Ganzgüterzug mit Rollwagen, ohne Rangiertätigkeit
- 4 Sterne: Nahgüterzug ohne Rollwagen
- 5 Sterne: Nahgüterzug mit Rollwagen oder Bedienung Madling/Papierfabrik

Spezialzüge:

Güterzug nach Madling, Bedienung der Papierfabrik ab Gleisanschluss mit Funkgesteuertem (Carson) LKW.

Post: Post wird im Dienstwagen transportiert, der Wagen bleibt am Zug und wird nur fiktiv in den Bahnhöfen be- und entladen.

Milch: Milchkannen werden von einigen Schmalspur-Bahnhöfen zur ‚Molkerei‘ in Krimml in einem G-Wagen fiktiv transportiert, die Umladung erfolgt ebenso fiktiv. Güterwagen bleibt am Zug, wird nur in Wendeburg abgestellt.

Stückgutwagen: Die leeren Milchwagen werden als Stückgutwagen genutzt, bleiben am Zug und werden nur in Wendeburg abgestellt.

Startaufstellung:

Auf den Bahnhöfen liegen Ausdrucke mit den benötigten Zugfahrzeugen und Wagen. Alle Teilnehmer werden gebeten, die Fahrzeuge entsprechend zu platzieren – wird in der Grundaufstellung pro Bahnhof angegeben.

Betriebslenkung

Die Betriebslenkung erfolgt dezentral durch 4 Zugleiter. Nur Bhf. Lanken und Wendburg Mitte, sowie Beroun und Kamenice sind mit Fahrdienstleitern besetzt. Lokführer werden in den besetzten Betriebsstellen von den Fahrdienstleitern unterwiesen, in den unbesetzten Betriebsstellen agiert der jeweils ‚Dienstälteste‘ Lokführer als Fahrdienstleiter unter telefonischer Anweisung des zuständigen Betriebsleiters.

Telefonkonzept

Die Betriebsstellen werden mit DECT Telefonen ausgestattet, die

- In besetzten Betriebsstellen vom Bahnhofsvorstand.
- In unbesetzten Betriebsstellen vom ‚Dienstältesten‘ Lokführer in der Betriebsstelle, der dann als Bahnhofsvorstand agiert, bedient werden. Lokführer tragen keine Telefone bei sich.
- Die Mobiltelefone in den Pausen und am Abend in die Ladeschalen legen.
- Details zu den Telefon-Platzierungen siehe Dokument ‚Haag2026 Betriebsstellen‘.

Aufbau

Der Aufbau beginnt am Freitag um 13 Uhr.

Es werden am Hallenboden Markierungen angebracht, die die wichtigsten Bahnhöfe an zwei Ecken bezeichnen, damit Fehlaufbauten frühzeitig erkannt werden können.

Wenn alle Kisten in die Hallen getragen wurden, beginnt der Aufbau bei Lanken, dem Türdurchlass und Wendeburg

Für alle Streckenabschnitte werden Verantwortliche ernannt, die den Aufbau betreuen und überwachen, das betrifft auch sämtliche Übergänge, das LocoNet, Stromversorgung und die Booster.

Sämtliche Verantwortliche stehen in der Liste „Wermachtwas“

Stromversorgung/Loconet

Digitalaufbau

3 Zentralen (Z21): Normalspur, Schmalspur in Tschechien und Schmalspur ab Lanken.

- LocoNet Boxen werden an der Gehseite der Strecken verlegt
- Zusätzlich ist für alle Bereiche WLAN (Z21) für Handy und wiFreds

230 Volt Versorgung

230Volt Kabel liegen unter den Modulen am Boden. Trafos ebenso. KEINE 230V Kabel in den Modulen erlaubt!!!

- Bitte 230V Kabel und Verteiler für den Betrieb der eigenen Betriebsstellen/Module mitbringen
- bitte möglichst auch weitere Verlängerungskabel und Abdeckungen/Gummimatten zur Kabelsicherung mitbringen

Betriebliches:

- Zuglängen auf der Schmalspur maximal 32 Achsen bzw. Anzahl der getriebenen Achsen mal 8 (z.B. C-Dampflok 24 Achsen) Die Maximallänge richtet sich auf einzelnen Ästen auch nach den Bahnhofslängen und muss aber nicht erreicht werden...
- Auf der Normalspur nach Kapazität der Bahnhöfe, bitte auch hier nicht übertreiben.

Umläufe

Der erste Umlauf richtet sich nach dem Vorschritt des Aufbaus, wenn Freitag nicht alles aufgebaut ist und funktioniert, wird am Samstagvormittag fortgesetzt und voraussichtlich am Nachmittag mit einer 1:3 Zeiteinstellung, also 4 Echtzeitstunden gefahren, damit können wir schon die Stärken und Schwächen des Fahrplans ausloten.

Die Fahrpläne starten dann jeweils am Vormittag mit Essenspause und Nachmittag und sollten um 18:00 Uhr fertig sein. Daraus ergibt sich der Start des Vormittag Fahrplans um 09:30 Uhr , Mittagspause um 12:30 Uhr, danach weiter um ca 13:30 Uhr. Abendessen ca 18:00 Uhr. Am Dienstag wird der Vormittag Fahrplan um 9:30 gestartet, damit wir rechtzeitig zum Abbau fertig sind.