

## **Fremo-87 Treffen Lichtenvoorde vom 22.10.2015 - 25.10.2015**

### **Vorbemerkungen zum Arrangement**

Das Arrangement in Lichtenvoorde vom 22.10.2015 bis zum 25.10.2015 wird aus drei weitgehend unabhängigen Strecken bestehen. Angesiedelt sind die Strecken in der Randlage des Ruhrgebiets im Zeitraum um 1960.

Zum einen haben wir eine eingleisige Nebenbahn als Verbindung zweier Hauptlinien nach Vorbild der Deutschen Bundesbahn. Von Winterswijk über Iserlohn Ost, Seeburg, Unterwaldmichelbach und Weidenberg führt die Bahn nach Hünenberg.

Eine weitere Verbindung besteht als eingleisige Nebenbahn zwischen den Niederlanden und Deutschland. Ausgehend von Hünenberg über Wapenfeld und Daarle führt die Strecke nach Geisecke.

Die dritte Strecke wird als eingleisige Privatbahn betrieben und führt als Stichbahn von Winterswijk über Wernsdorf und Brandlecht nach Frühlingshausen.

Ein direktes Vorbild für diese Konstellation konnte ich nicht finden. Dennoch dienen für die einzelnen Strecken konkrete Vorbilder als Planungsgrundlage.

Da in dem dargestellten Zeitraum die Deutsche Bundesbahn umfangreiche Elektrifizierungsarbeiten an ihren Hauptstrecken vorgenommen hat gehen wir davon aus, dass unsere Strecken bei Bedarf durch Umleiterzüge aus dem Güterverkehr zusätzlich belastet werden.

Die Betriebsstellen auf unserem Arrangement sind nur ein Ausschnitt der Gesamtstrecken, weitere Betriebsstellen sind angenommener Maßen vorhanden. Dies ermöglicht uns über die Ng's Güter zwischen den Endbahnhöfen aus zu tauschen und auch mal spezielle Wagen, die sonst eher nicht zum Einsatz kommen ein zu setzen. Somit können hierfür Frachtaufträgen zwischen den Schattenbahnhöfen erstellt werden. Es sind also Güterwagen mit Frachtzettel von und zu jedem Schattenbahnhof möglich. Wer seine besonderen Wagen im Betrieb sehen will ist somit angehalten dafür Frachtzettel zu erstellen.

### **Streckenbeschreibung**

Eisenbahnstrecke Hünenberg – Geisecke, Betreiber: NS und DB, eingleisige Nebenbahn.

Die Bahnlinie hatte um die Jahrhundertwende durch die in dieser Region weit verbreitete Textilindustrie größere Bedeutung als derzeit. Nach dem Krieg war die Strecke nicht mehr befahrbar. Erst nach Errichtung einer Behelfsbrücke konnte der Betrieb Anfang der fünfziger Jahre wieder aufgenommen werden.

Durch den Niedergang der Textilindustrie erreichte dieser aber nicht mehr die Bedeutung der Vorkriegszeit.

Der schlechte Unterhaltungszustand des Streckenabschnitts der deutschen Bundesbahn lässt die Vermutung zu, dass das Ende bereits beschlossen ist. Einzig durch die umfangreichen

Elektrifizierungsarbeiten der umliegenden Hauptstrecken erreicht die Verbindung aktuell wieder an Bedeutung.

Der Regelverkehr beschränkt sich somit auf wenige grenzüberschreitende Reisezugverbindungen.

Diese erfolgen von Seiten der DB mit Lokbespannten Zügen bis in die Niederlande. Seitens der NS bestehen weitere Verbindungen nach Deutschland, die mit Triebwagen der NS durchgeführt werden. Da angenommenen Maßen weitere Betriebsstellen zwischen Daarle und Geisecke liegen gibt es weiteren Personenverkehr. Allerdings endet dieser in Wapenfeld als letzte Betriebsstelle vor der Grenze.

Eine Besonderheit besteht noch in Form einer Kurswagenverbindung zwischen Amsterdam und Frühlingshausen.

Güterverkehr als Wagenladungsverkehr findet nur auf dem Niederländischen Abschnitt statt. Hierfür wird für Wapenfeld morgens und am Nachmittag ein Bg eingesetzt, dieser bedient als Konvoi von Wapenfeld aus die hinter Daarle befindliche Anschlussstelle Nahuis.

Durch die oben geschilderten Elektrifizierungsarbeiten werden bei Bedarf

Durchgangsgüterzüge über diese Strecke Umgeleitet. Entsprechende Trassen sind im Fahrplan enthalten. Fest eingeplant sind zurzeit jeweils ein Umlauf für Kohle, Getreide und Düngemittel.

#### Eisenbahnstrecke Winterswijk – Hünenberg, Betreiber: DB, eingleisige Nebenbahn.

Diese Strecke wurde als Nebenbahn zur Erschließung der Region mit ihren Klein- und Mittelständischen Betrieben sowie den ländlichen Gemeinden erbaut. Durch den weiteren Ausbau der Strecke am Ende des letzten Jahrhunderts besteht eine Verbindung zwischen zwei Hauptverkehrsachsen.

In dem dargestellten Streckenabschnitt bildet Iserlohn den Mittelpunkt.

Iserlohn ist Kreisstadt hier befinden sich viele Bildungs-, Kultur- und Sozialeinrichtungen.

Dementsprechend ist das Zugangebot ausgerichtet.

Für die Berufspendler gibt es früh morgens entsprechende Verkehrsverbindungen zwischen Iserlohn Ost und dem Ruhrgebiet. Dem Schülerverkehr zwischen den umliegenden Gemeinden und Iserlohn wird durch den Einsatz entsprechender Zugverbindungen Rechnung getragen. Hochwertige Zugverbindungen bestehen nicht. Einzig der Kurswagen Amsterdam – Frühlingshausen läuft über diese Strecke, da über Winterswijk eine günstige Verbindung zur Privatbahn nach Frühlingshausen besteht. Hauptsächlich wird der Personenverkehr mit Triebwagen abgewickelt, einige Lokbespannte Zugverbindungen bestehen aber auch, da je nach Tageslage Kurswagen für Post, Expressgut und Milch mitgeführt werden müssen.

In dem Abschnitt zwischen Iserlohn Ost und Unterwaldmichelbach befindet sich noch der Gleisanschluss der Firma Herman Windel GmbH. Der Betrieb arbeitet derzeit durchgehend, dadurch sind dreimal täglich Bedienungsfahrten erforderlich, welche mit Übergabezügen durchgeführt werden.

Auch auf diese Strecke werden wegen der beschriebenen Elektrifizierungsarbeiten Güterzüge bei Bedarf umgeleitet. Derzeit bestehen Umläufe für Kohle, Getreide und Düngemittel.

#### Eisenbahnstrecke Winteswijk – Frühlingshausen, Betreiber: Wernsdorfer Kreisbahn (WKb)

Die Strecke Winteswijk - Frühlingshausen wird als Privatbahn betrieben, Betreiber ist die Wernsdorfer Kreisbahn mit Sitz in Frühlingshausen.

Anfang des Jahrhunderts wurde die Strecke auf initiative des Kreistages gebaut, um den bereits bestehenden Kanalhafen in Frühlingshausen an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Der Personenverkehr auf der Strecke ist dem Schüler- und Berufsverkehr angepasst. Daneben spielt der Ausflugs- und Pilgerverkehr eine größere Rolle. Die Pilger fahren mit der Bahn bis Frühlingshausen um von dort zu Fuß weiter zum Wallfahrtsort Kevelaer zu pilgern, daher besteht auch eine Kurswagenverbindung nach Frühlingshausen. Der Wallfahrtsort wird von jährlich ca. 500 000 Pilgern besucht.

Der Frühwald mit seinem Frühlinger See und dem Wasserschloss ist ebenfalls ein beliebtes Ausflugsziel und auch über die Region hinaus bekannt.

Der Personenverkehr wird seit 1952 komplett von Triebwagen übernommen. Zur besseren Übersicht wird der Wochenend- und Feiertagsverkehr in den Plänen nicht dargestellt. Mit dem Bau der Eisenbahn wurde auch der Kanalhafen umfangreich erweitert, es werden dort überwiegend Schüttgüter umgeschlagen, insbesondere aber Kohle aus dem Ruhrgebiet sowie Eisenerz aus dem Ausland. Des Weiteren findet hier der regionale Umschlag von Getreide zwischen Eisenbahn und Schifffahrt statt. Grubenholz für die Kohlezechen hier im Ruhrgebiet wird auch über den Hafen zugeführt. Da abhängig von der Schifffahrt, können nur wenige feste Umläufe für den Güterverkehr eingerichtet werden. Ausreichend Bedarfspläne sorgen aber dafür, dass die Güter im Hafen zeitnah umgeschlagen werden können.

#### Örtliche Richtlinien

Für die Strecke Hünenberg – Geisecke gilt das Zugmeldeverfahren.

Zugmeldestellen im dargestellten Abschnitt sind, Hünenberg, Wapenfeld und Geisecke. Zwischen Wapenfeld und Daarle befindet sich der Anschluss Nahuis, dieser wird durch Konvooi von Wapenfeld aus bedient, welche auf dem Hinweg die Wagen schieben.

Die Bundesbahnstrecke wird bis Iserlohn Ost im Zugmeldeverfahren betrieben, ab Iserlohn Ost bis Winteswijk wird im vereinfachten Nebenbahnbetrieb gefahren.

Zugmeldestellen im dargestellten Abschnitt sind Hünenberg und Iserlohn Ost, sowie im weiteren Abschnitt, Unterwaldmichelbach, Weidenberg und Winterswijk. Zugleitbahnhof für den Bereich ist Weidenberg wo ein örtlicher Betriebsbeamter die Fahrdienstlichen Aufgaben übernimmt.

Zwischen Iserlohn Ost und Unterwaldmichelbach befindet sich die Ausweichanschlussstelle Windel, die Bedienung erfolgt mit Übergabezügen von Hünenberg oder Iserlohn Ost. Auf der Hinfahrt werden die Züge geschoben.

Für die Wernsdorfer Kreisbahn als nichtbundeseigene Eisenbahn gilt der vereinfachte Nebenbahnbetrieb. Zugmeldestellen im dargestellten Abschnitt sind Winterswijk, Wernsdorf und Frühlingshausen. Zugleitbahnhof ist Wernsdorf dort ist neben dem Zugleiter ein Betriebsmitarbeiter für die Verkehrsabwicklung tätig.

Zwischen Wernsdorf und Frühlingshausen liegt die Haltestelle Brandlecht. Bedient wird diese am Morgen durch den Planmäßigen Güterzug als geschobene Sperrfahrt von Wernsdorf aus. Am Abend erfolgt die Bedienung direkt.

Die Abzweigstelle Heinerslust mit dem Wärterstellwerk Hw gehört zum Bahnhofsbereich von Hünenberg.

Die Einfahrsignale „A“ aus Richtung Iserlohn und „B“ aus Richtung Wapenfeld sowie die dazugehörige Abzweigweiche 136 werden auf Anweisung des Fahrdienstleiters Hünenberg vom Stellwerk Hw aus bedient. Das Signal „C“ zwischen Abzweig und Hünenberg dient als Zwischensignal der Zugfolgeregelung im Bahnhof Hünenberg.

Der Stellwerksbeamte des Stellwerk Hw ist auch für die Zuglaufmeldungen verantwortlich. Er übermittelt diese fernmündlich an den Fahrdienstleiter Hünenberg. Nach Ausfahrten in Richtung Iserlohn oder Wapenfeld erfolgt umgehend die Gleisfreimeldung an den Fahrdienstleiter Hünenberg.

Fahrwege sind immer mit größter Sorgfalt zu prüfen. Bei schlechter Sicht (Nebel, schlechte Sicht durch aufgestellte Züge u. dgl.) sind erforderlichenfalls die Fahrwegprüfbezirke zu verkleinern, weitere Betriebsbeamte in die Fahrwegprüfung einzuschalten, oder besondere Bedienstete einzusetzen, die den Fahrweg abschreiten und das Freisein melden.

Die BD kann die vereinfachte Fahrwegprüfung zulassen, d. h. daß das Freisein des Fahrwegs als frei gilt, wenn

- a) Der letzte Zug auf demselben Gleis mit Schlußsignal den Bahnhof ohne Anhalten durchfahren hat,
- b) Bei haltenden Zügen nach der Abfahrt festgestellt wurde, daß kein Fahrzeug abgehängt wurde,
- c) Die Rückmeldung (Rückblockung) des Zuges, der das Gleis zuletzt befahren hat, eingetroffen ist oder der Fahrdienstleiter die Zugschlußmeldung von einer vor der nächsten Zugfolgegestelle gelegenen Betriebsstelle als Bestätigung ansehen darf, daß der Zug den Bereich verlassen hat,

- d) Auf den vom BA bestimmten Gleisen inzwischen weder rangiert wurde noch Kleinwagen eingesetzt waren.

Der Grenzübergang zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden befindet sich im Streckenabschnitt Hünenberg – Wapenfeld bei Kilometer 6,2.

#### Vorbemerkung zum Fahrplan

Damit wir trotz des angespannten Fahrplans ein ruhiges Treffen veranstalten können habe ich die Fahrpläne in Früh- und Spätschicht aufgeteilt. Somit gibt es bei der unten angegebenen Zeitverkürzung nach ca. 2:15 min. eine Pause.

Alle Züge sollten so pünktlich wie möglich verkehren, Personenzüge haben vor Güterzügen Vorrang! Unnötige Rangieraufgaben vermeiden! Notfalls Uhr stoppen.

Zwischen Geisecke und Frühlingshausen besteht eine tägliche Kurswagenverbindung.

In Winterswijk ist am Morgen für die Beistellung des Postwagens zur WEK eine Rangierlok erforderlich, ebenso am späten Nachmittag für das Umsetzen des Kurswagens. Alle anderen Rangiertätigkeiten übernehmen die Zuglokomotiven. Dies ist in den entsprechenden Plänen vermerkt.

Der Frachtverkehr auf dem Arrangement wird durch die Bg, Ne, Ng und Gz durchgeführt. Wobei am Vormittag die Wagen zugestellt und am Nachmittag abgeholt werden. Nur in Ausnahmefällen bleiben Wagen über Nacht stehen.

Eilige Güter und Stückgut für Iserlohn Ost werden mit zwei täglich verkehrenden Ne befördert, hierzu gehören alle Arten Stückgutwagen und Frachtgutwagenladungen.

Für besonders eilige Güter besteht zwischen Hünenberg und Winterswijk eine Expressgutkurswagenverbindung, der Wagen wird allerdings im dargestellten Abschnitt nur in Iserlohn Ost direkt am Zug behandelt.

Binnenverkehr über die Ng zur DB erreicht die Bahnhöfe einen Tag später und die Niederlande bzw. WKB einen weiteren.

Für die Bedarfszüge gibt es einen Umlauf für Düngemittel, ausgehend vom Hafen in Frühlingshausen über Winterswijk und Hünenberg nach Geisecke und zurück mit Übernachtung in Winterswijk.

Ein ähnlicher Umlauf besteht für einen Getreidezug, ebenfalls vom Hafen Frühlingshausen über Winterswijk und Hünenberg nach Geisecke und zurück mit Übernachtung in Hünenberg. Ein Gag für Kohle verkehrt als Umlauf zwischen Winterswijk und Geisecke.

Zum Warenaustausch zwischen den Niederlanden und Deutschland verkehrt ein Dg als Umlauf zwischen Hünenberg und Geisecke. Am Nachmittag besteht noch ein bisher ungenutzter Umlauf zwischen Winterswijk und Hünenberg. Auch auf der WKB gibt es einige noch ungenutzte Bedarfspläne.

Die Zuglängen sind bedingt durch die Kreuzungsmöglichkeiten der an der Strecke liegenden Bahnhöfe auf max 1,30m beschränkt. Die Zuglängen der Bedarfszüge dürfen zur Auslastung voll ausgenutzt werden, hierdurch können Wagen zwischen den Sbf ausgetauscht werden s.o. Die Nutzlänge der Ng die ausschließlich die DB Strecke befahren darf ebenfalls bis zu eine Länge von 1,90m ausgenutzt werden.

Postwagen verkehren mit den dafür vorgesehenen Reisezügen zwischen Hünenberg und Winterswijk, Austausch der Postsendungen jeweils am Bahnsteig. Ebenso wird auf der WKB

verfahren, direkte Übergänge zwischen den Postwagen gibt es nicht. Postzentren befinden sich jenseits von Winterswijk und Hünenberg.

Molkereien gibt es ebenfalls hinter Winterswijk und Hünenberg, somit auch hier keine Streckenübergreifenden Umläufe. Auch die Milchkurswagen werden mit den Reisezügen der DB und WKB befördert, Be- und Entladung am Bahnsteig. Es wird nur Milch in dafür vorgesehenen Gefäßen und auch nur mit Versand- und Rückschein befördert (Vordruck als Anlage). Keine Milchverladung in Iserlohn Ost.

Durch die fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten auf der Strecke werden die beiden Stationen Unterwaldmichelbach und Weidenberg mit Übergabezügen von Iserlohn Ost bedient. Wobei Unterwaldmichelbach bedingt durch die Weichenlagen am Morgen auf dem Rückweg und am Abend auf dem Hinweg bedient wird.

Stückgutzentren mit der Farbe Orange sind gemäß Schattenbahnhofsfarben Winterswijk und Hünenberg. Die zuständige Entseuchungsstelle befindet sich in Hünenberg.

Bei den Güterzügen der WKB erfolgt in Winterswijk generell ein Lokwechsel.

Bei Güterzügen zwischen DB und NS erfolgt nur bei bestimmten Zügen in Hünenberg ein Lokwechsel (s. GZV).

Die Ladezeiten an den öffentlichen Ladestellen sowie den Anschlüssen sind von:

**10:00 – 17:00**

### Zum Betrieb

Zeitverkürzung: 1:4

### Schattenbahnhofsfarben sind,

Hünenberg:	Rot, Blau, Grün
Winterswijk:	Schwarz, Braun, Gelb
Geisecke:	Grün
Frühlingshausen:	ohne

### Personalbedarf Betriebsstellen,

Hünenberg:	1 Fahrdienstleiter, 1 Zugabfertiger
Iserlohn Ost:	1 Fahrdienstleiter
Seeburg:	unbesetzt
Unterwaldmichelbach:	unbesetzt
Weidenberg:	1 Zugleiter, 1 Betriebsbeamter (kann entfallen)
Winterswijk:	1 Fahrdienstleiter DB, 1 Fahrdienstleiter NE, 1 Zugabfertiger
Wernsdorf:	1 Zugleiter, 1 Betriebsbeamter (kann entfallen)
Brandlecht:	unbesetzt
Frühlingshausen:	1 Betriebsbeamter/Zugabfertiger (evtl. zusammen mit Geisecke)
Wapenfeld:	1 Fahrdienstleiter
Daarle:	unbesetzt
Geisecke:	1 Betriebsbeamter/Zugabfertiger (evtl. zusammen mit Frühlingshausen)

Personalbedarf max: **13 Personen**  
Personalbedarf Fahrdienst min: **12 Personen pro halber Fahrplantage**

Personalbedarf gesamt: **25 Personen**

Triebfahrzeuge DB

Reisezüge: 2 Personenzuglokomotiven,  
Triebwagen 2 Triebwagen mit Kupplung  
Gag, Dg, Ne, Ng, 5 Güterzuglokomotiven  
Übergaben 2 Kleinlokomotiven/Güterzuglokomotiven  
Rangieren Ww 1 Kleinlok

Triebfahrzeuge NS

Triebwagen 1 Triebwagen  
Bg, DG 1 Güterzuglokomotive

Triebfahrzeuge WKB,

Triebwagen 1 Triebwagen  
G, Gz 2 Güterzugloks

Wagenbedarf,

Reisezugwagen 2 Garnituren  
Güterzugbegleitwagen 4  
Kurswagen 1  
Postwagen 2  
Milchkurswagen 2