

Kaki 2013 – Betriebskonzept „Äquinoktium“

Einführung zum Verkehr in Kaki 2013

Wir schreiben das Jahr 1965. Es ist der 23. September. Heute ist Äquinoktium: Tag und Nachtgleiche. Der Tag dauert von 7 Uhr bis 19 Uhr, die Nacht von 19 Uhr bis 7 Uhr. Hier in Schleswig-Holstein, irgendwo an einer Entlastungsstrecke zur dänischen Grenze ist es friedlich. In der Ferne ist ein leises Wummern zu vernehmen, das langsam lauter wird. Gespannt schaue ich den Schienenstrang entlang, welche Lok den IE332 von Köln nach Aarhus heute führen wird. Das Wummern wird lauter, es kommt eine dunkle Rauchfahne in Sicht. Es ist noch eine gute alte 012 vom BW Hamburg-Altona.

Na, da wird die Mannschaft am Grenzbahnhof zu Dänemark „Felixstein“ ja wieder ihre Liebe Not beim Wenden auf der kleinen Drehscheibe haben. Am Regler ist Karsten, er winkt mir kurz zu als ich auf den Auslöser drücke. Gefühlvoll dreht er den FREDi runter und der Zug, gebildet aus deutschen und dänischen Schnellzugwagen kommt, vor dem Einfahrtsignal von Grossenaspe, kurz vor dem Abzweig „For Grening“ zum Halten. Kurz darauf geht es mit lauten Auspuffschlägen weiter mit Hp1. Diesen in Kürze folgenden Lokwechsel in Felixstein werde ich wohl nicht mehr mitbekommen, aber das macht nichts. Schließlich wird mit Ausnahme der wenigen dänischen Wendezüge und der Triebwagen dort im Grenzbahnhof bei jedem Zug ein Lokwechsel bzw. ein Umlauf durchgeführt.

Überhaupt ist dort eine Menge los, denn in Felixstein Nord endet ja auch die private EBOE Strecke, die über das ländliche Hinterland über Grabau, Hennstedt-Wohldt, und Blumendorf zum Seebad Obscheyden führt. Felixstein Nord wird daher als Übergabe- und Zugbildungsbahnhof genutzt. Am Endpunkt der Strecke im Seebad Obscheyden gibt es neben den Touristen auch Regen Handel und Austausch vor allem Landwirtschaftlicher Güter und daher hat die EBOE dort einen Knoten errichtet, von dem aus diese und andere EBOE Strecke bedient werden - und die Güterströme geregelt. Der Knoten in Obscheyden wird einmal pro Nacht von einem Dg angefahren, der die Güter aus der weiten Welt über Felixstein auf diese Privatbahn bringt. Wie auch auf den anderen Strecken gibt es auf der EBOE abends einen Nahgüter-Sammler, der die be- und entladenen Güterwagen einsammelt und zum Knotenpunkt zurückführt. Morgens, in aller Frühe wenn es noch dunkel ist, bringt der Gegenzug die Frachten und angeforderten Leerwagen zu den Ladestellen entlang der Strecke. Für den Beobachter wie mich weniger interessant als für die Zugpersonale ist der Zugleitbetrieb, der auf dieser Strecke durchgeführt wird. Er ist typisch für Nebenbahnen dieser Größe und erfordert von den Zugpersonalen besondere Kenntnisse des Betriebsablaufes. Für den Beobachter schon interessanter ist der Nachtzug der Touropa, der während der Saison die Badegäste aus Obscheyden bequem über Nacht wieder nach Hause bringt. Besondere Fotopunkte sind sicherlich die Beste Brücke und der Haltepunkt Hennstedt-Wohldt.

Doch zurück nach Felixstein, im wahrsten Sinne des Wortes. Ein kleiner Fußmarsch durch die herrlich üppig gestaltete Landschaft bringt mich zurück zum Haltepunkt Mühlenau an der DB Strecke von Felixstein nach Vechta. An dieser Strecke ist einiges los. Neben den zwei internationalen Eilzugpaaren am Tag, deren eine Vorbeifahrt ich gerade erlebt habe, wird die Strecke regelmäßig von Eil- und Nahverkehrszügen bedient, die in Felixstein Kopf machen. Natürlich führen einige davon Kurswagen, Postwagen oder eilige Frachten mit sich, die in Felixstein dann an andere Züge übergeben werden. Diese Züge sind immer wieder interessante Motive, da Loks und Wagenreihung ungefähr alles enthalten, was diese Zeit des Umbruchs so zu bieten hat. Von alten Donnerbüchsen bis zu den ganz neu in Dienst gestellten Silberlingen, aber auch Umbauwagen drei- und vierachsig und Mitteleinstiegswagen ist alles zu sehen in

Kaki 2013 – Betriebskonzept „Äquinoktium“

diesen Zügen. Aus Vechta über Bad Grafenstein kommend, rauschen sie leider am Haltepunkt Mühlenau vorbei. Hier halten nur die Nahverkehrstriebwagen. Zum Berufsverkehr morgens und abends werden sie durch einen Beiwagen verstärkt. Mittags fahren sie als Triebwagen mit Steuerwagen. Ein solcher nimmt mich mit in Richtung Felixstein vorbei an der Columbia Lagerei. Kurz hinter dem Einfahrtsignal von Großenaspe zweigt bei „For Grening“ eine kurze Stichstrecke in ein kleines Industriegebiet mit Mühlenaus Ladestraße und der Verpackungsindustrie ab. Bahntechnisch gesehen gehört For Grening und das Industriegebiet zum Bahnhof Großenaspe. Regelmäßig verkehrt morgens ein PmG dorthin. Eigentlich ist der Name übertrieben für die V36 oder eine andere Kleinlok mit einer Donnerbüchse und eben der Fracht für die beiden Betriebsstellen. Die V36 verbleibt über den Tag dort, erledigt die Rangierarbeiten und kehrt am späten Nachmittag nach getaner Arbeit mit den umgeladenen Wagen wieder zurück.

Der Nt brummt also über Grossenaspe nach Felixstein, wo die Zugfahrt endet. Hier gibt es leider keinen direkten Anschluss nach Dänemark, nur der vorhin erwähnte IE332, ein weiterer E und eine Kurswagenverbindung gehen durch. Der Rest muss umsteigen und warten.

Aus Dänemark rollt auch schon bald der typische Mo-Mo heran. Am Haken hat er noch einen Postwagen für Deutschland. Nachdem der von der Ortsrangierlok abgezogen wurde, kann ich einsteigen für die weitere Fahrt mit Endbahnhof Hirtshavn. Vorbei an der Anschlussstelle Øyegaard und den malerischen Haltepunkt Fingerbøl – dessen alte Turmruine immer wieder ein guter Fotopunkt ist – geht es nach Trustrup. Hier steige ich aus, um den intensiven Schotterverkehr zwischen dem Trustruper Schotterwerk und dem Bahnhof zu beobachten. Mehrmals fäglich verkehren kurze Zubringerzüge, um leere Schotterwagen ins Industriegebiet zu bringen und die vollen zum Bahnhof Trustrup. Hier werden sie gesammelt und kurz nach Sonnenuntergang als Ganzzug in Richtung Deutschland geschickt. Die Lok für den Gag kommt Lz aus Hirtshavn. Kurz vor Sonnenaufgang kommt der entsprechende Gegenzug aus Felixstein. Vorher sollte schon der Ng durch sein, der morgens ganz früh die Frachten der nächtlichen Dgs nach Hirtshavn auf die Anschlussstellen Røkkum, Trustrup und Øyegaard bedient.

Ich suche mir eine Unterkunft in Trustrup, ganz nah an der Strecke. So kann ich das nächtliche Treiben schön beobachten.

Eckdaten

Wir spielen im Zeitraum 1965 („früh“) bis 1980 („spät“), möglichst zu Beginn des Treffens die „frühen“ Garnituren und dann langsam auswechseln. Im Fahrplan gibt es meistens zwei Angaben zur Zugbildung.

Umläufe für Loks und Wagen sind zu beachten, denn sonst kommen die Kurswagengäste nicht ans Ziel.

Der Modelltag ist in zwei Sessions geteilt: tagsüber (7-19 Uhr) im wesentlichen Personenverkehr mit Kurswagen, Postwagen und Schnellgutumläufen. Nachts (19-7 Uhr) hauptsächlich Güterverkehr mit Dgs, Sg und Gag zwischen den Endbahnhöfen, morgens früh (= zum Ende der Nachtssession) einen Verteiler Ng und abends (= zu Beginn der Nachtssession) einen Sammler Ng.

Kaki 2013 – Betriebskonzept „Äquinoktium“

Bei geplantem Uhrentakt 1:6 dauert jede Session zwei echte Stunden.
Die Startaufstellung beginnt mit der Tag-Session um 7 Uhr.

Kaki 2013 – Betriebskonzept „Äquinoktium“

Nummernschlüssel

Alle Züge haben eine vierstellige Zugnummer, die wie folgt geschlüsselt ist:

Gattungszeichen : Zugtyp – Richtungsschlüssel – Startzeit. Für Startzeit und Richtungsschlüssel gilt dabei jeweils der Startbahnhof.

Bsp. P4213 ist ein Wendezug, startet in der 13. Stunde in Fxs Richtung Vta

Zugtyp-schlüssel	Gattung deutsch	Gattung dänisch
1	IC,F,E, D	IC,F,E,I
3	P, Pt, N	P,Pt
4	P, N (als Wendezug) PmG	P (als Wendezug)
5	Dg, Gag	Dg, Gag
6	Ne, GmP, PmG	Ne, GmP, PmG
7	Ng	G
8	Üg, Lz	Üg, Lz

Richtungs-schlüssel	Startbahnhof → Richtung
0	Hih → Tu, Fxs
1	Fxs, Tu → Hih
2	Fxs → Vta, Vpi
3	Vta → Fxs, Hih
4	Fxs → Obs
5	Obs → Fxs
6	TuN → Tu
7	Vpi → Fxs
8	Hih, Tu → TuN
9	Tu → Hih

Triebfahrzeuge

DB:	
DB-Pf1	Früh: 012, Spät: 218
DB-Pf2	Früh: 023, Spät: 211
DB-Pn1	Früh: 064 oder 023, Spät: 211 oder 218
DB-Pn2	Früh: 236, Spät: 260
DB-Vf1	Früh: Vf98, Spät: 624
DB-Gf1	Früh: 094, Spät: 215 oder 218
DB-Gf2	Früh: 050, Spät: 212
DB-Gn1	Früh: 260, Spät 111

Kaki 2013 – Betriebskonzept „Äquinoktium“

DSB:	
DSB-Pf1	Mz
DSB-Pf2	Mz/My
DSB-Gf1	My
DSB-Pn1	My/Mx
DSB-Gf2	Mx
DSB-Gn1	Mf
DSB-VT2	Mo-Mo
DSB-VT1	Mo
DSB-VT3	Mo
EBOE:	
EBOE-Pf1	212
EBOE-Gn1	Früh: V 2.009 rot Spät: V 2.009 orange
EBOE-Vf1	Früh: V 3.11, Spät: VT2E
EBOE-Pn1	Früh: 086, Spät: 280
EBOE-Pn2	Früh: V 3.021, Spät: V2.021

Wagenreihung

DB:	
IE332 IE334	(DB:) ABm - BDms - BRm – (DSB:) B – A
IE1130 IE1132	(DSB:) A – BD – B – (DB:) Bcm - Bcm - BDms
E2522 E4310	früh: WL4ü – WL4ü – B4ü – PW4ü Spät: WLABsm – Bcom - Bdms
N3307, N3209 E3311, N3213 N3314, N3216	Früh: B3yg – BD3yg – AB4nb, Spät: ABn, BDns, Bn
PmG6207 PmG6717	Pwgs - Bi
Pf3208, Pf3317	Vf – Vb – Vs
Pf3309, Pf3212, Pf3313, Pf3215,	Vf-Vs

Kaki 2013 – Betriebskonzept „Äquinoktium“

EBOE:	
Nt4407, Nt 4411, Nt4416, Nt4509, Nt 4514, Nt4517	Vt-Vs
PmG4410, P4507,	Bi – Bi - Pw
P4414, P4512	B4yg – B4yg - Pw
DSB:	
Nt4007 Nt4108 Nt4014 Nt4115	Früh: Avl – ClI, Spät: ClI – ClI - Cls
Nt4010 Nt4111	Früh: Cpl – Cps, Spät: ClI - Cls
Nt4807 Nt4812 Nt4815 Nt4818	früh: Crs spät: Cls
P3008 P3109 P3016 P3117	früh: Av – Cc – Cc – Eco spät: AB – B – BD - B
P3013 P3114	Früh: Cpe – Co spät: B - Bgh

Kurswagen und umlaufende Wagen

Dest1	Bmb - ABmb
Post1, Post2	Post
Milch1	früh: Tkks, spät: Is
Vieh4, Vieh5, Vieh6	früh: Vs, Os, spät: Gs, Es