Forumbahn Wintertreffen Blankenburg

27. bis 29. Januar 2017

Betriebskonzept

1. Allgemeines
2. Streckenkunde
3. Fahrplankonzept
4. Anlage Fahrplanunterlagen

Mitwirkende: Dominik (Dominik B), Holger (ductore), Christian (Hausser), Martin (Erzgebirgsnebenbahner) Martin (br218)

1. Allgemeines

Zeit

Wir fahren im Faktor 1:1, also Echtzeit. Ein Fahrplan dauert 1 Stunde. Geplant sind Doppelfahrpläne, d.h. 2 x 1 Stunde am Stück (mit kurzer Pause dazwischen). Der Grund ist, dass dadurch wirklich alle Wagen innerhalb eines Doppelfahrplans ihren Zielort sicher erreichen.

Epochen und Bahngesellschaften

Es soll nach Epochen getrennt werden, falls möglich auch nach Bahngesellschaften. Eine logische und logistisch einfach durchzuführende Reihenfolge der Epochen (wenig Umbauaufwand) wird die PG 6 (Fahrbetrieb) vorlegen. Daneben ist natürlich auch freies Fahren vorgesehen.

Fahrzeugkarten

Jedes Triebfahrzeug besitzt im Fahrplanbetrieb eine zugehörige **Lokkarte**, aus der insbesondere die Lokadresse hervorgeht. Triebfahrzeuge ohne Lokkarten werden im Fahrplanbetrieb nicht verwendet!

Für die Wagen gibt es analog dazu **Wagenkarten**. Die Wagenkarten müssen zuvor in der Wagenliste angelegt sein. Sie sind vom Wagenbesitzer auszudrucken und zum Treffen mitzubringen. Wagen ohne Wagenkarte werden im Fahrplanbetrieb nicht verwendet!

Außerdem sind eine ausreichende Menge Frachtkarten von den Betriebsstellenbesitzern selber zu erstellen und auszudrucken. Folgende Daten sind auszufüllen:

- Startbahnhof
- Zielbahnhof
- Fracht (z.B. Kohle, Öl, Stückgut)
- Hinweise (z.B. rollwagentauglich)

Verantwortung der Betriebsstellen

Grundsatz ist: **Jeder Betriebsstellenbesitzer ist für seine Betriebsstelle verantwortlich** und kümmert sich darum, Frachten von anderen Betriebsstellen anzufordern. Die Betriebsstellenbesitzer der angeforderten Frachten (z.B. Maschinenteile vom Anschluss Schuster) müssen sich dann

wieder um die Zuführung der Leerwagen kümmern (in diesem Fall Wagen aus Charlottengrund oder Drei-Gleichen-West). Unerfahrene Mitspieler können das Feld „Startbahnhof“ im Vorfeld auch offen lassen, wenn sie sich unsicher sind, von wo die Frachten zu empfangen sind. Der Startbahnhof wird dann beim Treffen eingetragen.

Bei Güterwagen werden die Frachtkarten konsequent eingesetzt. Somit fahren Güterwagen nicht sinnlos umher sondern erfüllen einen wirklichen Zweck: Den Transport von Fracht mit einem bestimmten Ziel.

Link zur Lokliste:
http://www.lokschuppen-dominik.de/Forumbahn/Lokadressen.xls

Link zur Wagenliste:
http://www.wieduwilt.org/forenbahn/wagenliste/wagenliste_zeigen.php

Link zur Frachtkartenvorlage:
http://www.lokschuppen-dominik.de/Forumbahn/Frachtkarten.xlsx

Weiterhin ist die Grundaufstellung, für die es einen Plan gibt, zu Beginn des Fahrplans zu gewährleisten. Ab der zweiten Session ist die Aufstellung prinzipiell automatisch durch den Betrieb vorgegeben, so dass diese Aufgabe dann entfällt. Nach jeder Session hat der Betriebsstellenbesitzer seine Betriebsstelle zu kontrollieren und die Wagen umzuzetteln, d.h. neue Frachtkarten einzustecken bzw. diese zu wenden, wenn es eine Wendekarte „Voll/Leer“ ist.

Die Verantwortlichkeit für die Bestückung und Zusammenstellung der Züge in den Fiddle-Yards zu Beginn jedes Fahrplans wollen wir an jemanden abgeben, der keine Betriebsstelle besitzt und keine stationäre Aufgaben wie z.B. Zugleiter übernimmt. Während des Fahrplans sind die Anweisungen im Buchfahrplan (Abräumen des Zuges, Aufgleisen eines Zuges) durch den Zugführer zu tätigen.

Wichtige Informationen zum Betriebsablauf

Die Strecke Drei-Gleichen-West – Charlottengrund wird als signalisierte Bahnstrecke mit Fahrdienstleitern im Zugmeldebetrieb gefahren. Alle Betriebsstellen sind hierzu auch mit Einfahrsignalen ausgestattet. Der Ast nach Bad Orb von Nieder Ramstadt-Traisa ausgehend wird im Zugleitbetrieb mit einem Zugleiter betrieben.

Vor der ersten Session erfolgt bei einem Rundgang um das Arrangement eine Einweisung in die „Spezialitäten“ der einzelnen Betriebsstellen.

Sollte der Fall eintreten, dass wir mehr Personal als benötigt haben, so können natürlich Jobs geteilt werden.

Weiterhin erwarten die Zugführer der einzelnen Züge gewisse Aufgaben. Diese sind folgende:

1. Die Aufgaben (Rangieren, Umfahren, Wagen ausstellen/einstellen, Zugschlussscheiben aufsetzen) des Zuges, die an jeder Betriebsstelle zu erfüllen sind, stehen im Buchfahrplan.
2. Ebenso ist im Buchfahrplan vermerkt, was der einzelne Triebfahrzeugführer während seiner Fahrt zu befolgen hat (Halt an Trapeztafel, Zugmeldung des eigenen Zuges, Zugmeldung für einen anderen Zug an den Zugleiter bei Zugkreuzung, usw.).

Jeder Triebfahrzeugführer sollte daher gewissenhaft die Anweisungen im Buchfahrplan befolgen und auch zeitnah die Meldungen machen.

Jeder Zug verfügt über Zugschlussscheiben, um das Zugende vorbildgerecht signalisieren zu können. Diese sind an den Bahnhöfen hinterlegt und sollen durch die Zugführer eigenständig an dem letzten Wagen des Zuges angebracht werden. Die Fahrdienstleiter sind angehalten, Zugbeobachtung zu machen und Züge ohne Zugschlusssignal zu stoppen.

Und ganz wichtig: Bei Fragen, gleich fragen! Man kann nicht alles wissen und wir wollen im Sinn eines reibungslosen Zugverkehrs alle Unklarheiten vorher beseitigen.

<u>Zwischen den Sessions</u>

Es wird sich vielleicht nicht vermeiden lassen, dass nicht alle Wagen in einem Fahrplan den jeweiligen Betriebsstellen zugestellt werden können. Es wird ausdrücklich darum gebeten, dass v.a. die Güterwagen des Fahrplanbetriebs während des Freien Fahrens an ihren Standorten stehen bleiben. Insbesondere die Wagen, die noch nicht zugestellt sind (also bei denen der Zielort vom jetzigen Standort abweicht). Wenn mit für den Fahrplanbetrieb notwendigen Zügen gefahren wird, müssen die Züge danach wieder an den ursprünglichen Standort zurück gefahren werden, so dass die

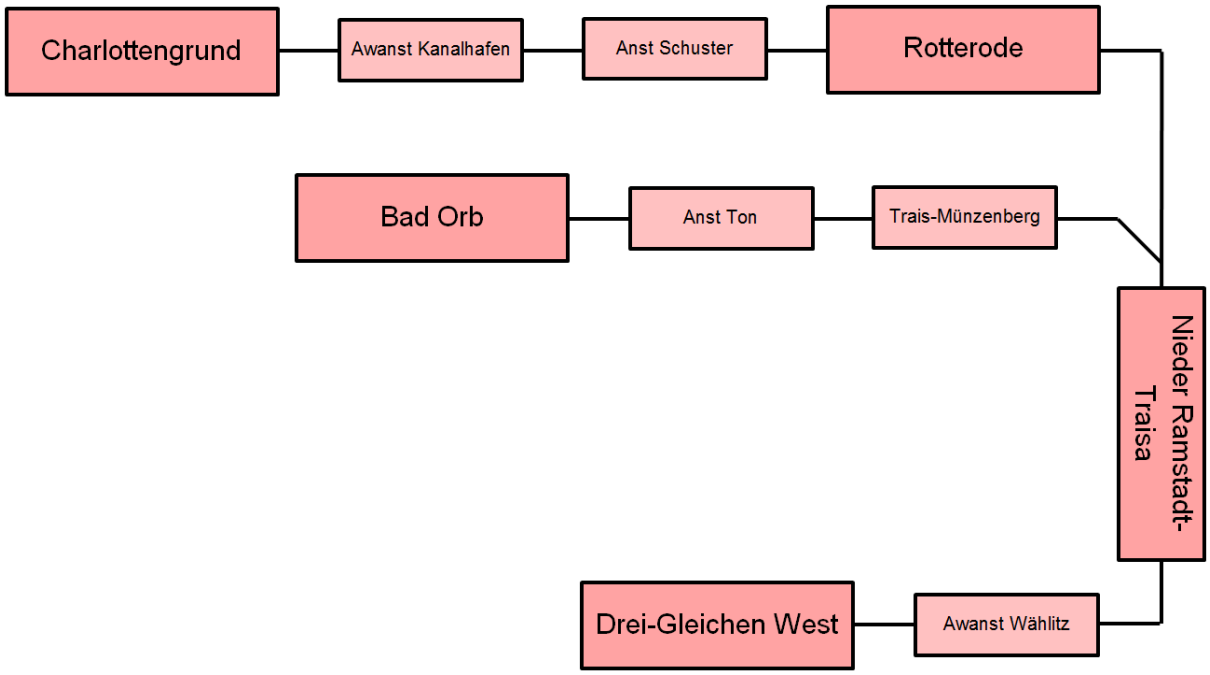
Grundaufstellung für den nächsten Fahrplan ohne gewaltigen Zeitaufwand abzuarbeiten ist.

Dauer der Buchfahrpläne

Wir haben uns dazu entschieden, die Buchfahrpläne in ihrer Länge zu begrenzen. Ein Dienstplan dauert somit meistens zwischen 20 und 40 Minuten und umfasst in der Regel nicht mehr als vier Züge. Ein Grund ist, dass die Mitspieler teilweise nicht so lange am Stück fahren möchten und die Konzentration nachlässt. Wenn jemand also nach einem Plan eine Pause machen möchte kann er abwarten und sich später nochmal einen Plan nehmen. Neue Buchfahrpläne liegen auf einem Stapel aus und sind zeitlich sortiert. Es wird immer der oberste Plan gezogen. Bei Bedarf kann also nach einem gefahrenen Plan ein weiterer Plan gezogen werden.
Die bereits gefahrenen Fahrpläne werden an zentraler Stelle (wird vor Ort bestimmt) sofort abgelegt!

2. Streckenkunde

Der Arrangementplan für das Jahrestreffen schaut wie folgt aus:



Die Hauptstrecke führt vom Fiddleyard Charlottengrund über die Awanst Kanalhafen und die Anst Schuster zum Kreuzungsbahnhof Rotterode (Sachs). Danach folgt ein längerer Streckenabschnitt ehe der Trennungsbahnhof Nieder Ramstadt-Traisa erreicht ist. Hier mündet auch die Nebenbahn aus Bad Orb ein. Bevor der andere Fiddleyard Drei-Gleichen-West erreicht ist folgt noch die Awanst Wählitz.

Der Nebenast hat seinen Ausgangspunkt in Nieder Ramstadt-Traisa und führt über Trais-Münzenberg sowie die Anst Ton nach Bad Orb. Die Strecke verläuft größtenteils entlang einer Landstraße, welche die Strecke auch mehrmals ohne technische Sicherungsmaßnahmen kreuzt. Daher und aus Oberbauschäden resultierend ist die Fahrzeit auf diesem Streckenast eher gemächlich.

3. Fahrplankonzept

Es gibt insgesamt drei Personenzugpaare und einige Güterzugpaare.

Im Personenverkehr ist die Bedienung des Kurorts Bad Orb von Bedeutung, so dass auf der Strecke Charlottengrund - Nieder Ramstadt-Traisa - Bad Orb der Personenverkehr dominierend ist.

Der Streckenabschnitt Nieder Ramstadt-Traisa – Drei Gleichen-West wird nur noch durch ein Alibi-Zugpaar bedient. Dies und die schlechten Anschlüsse in Nieder Ramstadt-Traisa lassen für die Zukunft des Reisezugverkehrs auf diesem Abschnitt nichts Gutes zu erwarten.

Im Güterverkehr gibt es ein Nahgüterzugpärchen, was die Strecke Charlottengrund – Bad Orb bedient. Da wir zeitlich in den 80er Jahren beginnen, ist der Nahgüterverkehr schon reduziert. Das hat z.B. die Auswirkung, dass Trais-Münzenberg durch den Nahgüterzug nicht mehr bzw. nur bedarfsweise bedient wird. Denn Trais-Münzenberg dient nur noch zur Holzverladung.

Desweitern gibt es zwei große Betriebsstellen, namentlich den Kanalhafen und Wählitz. Diese werden überwiegend durch Ganzzüge aus beiden Schattenbahnhöfen bedient. Über den Kanalhafen wird zudem der Anschluss Schuster mit einer Übergabe durch die Ortslok bedient.

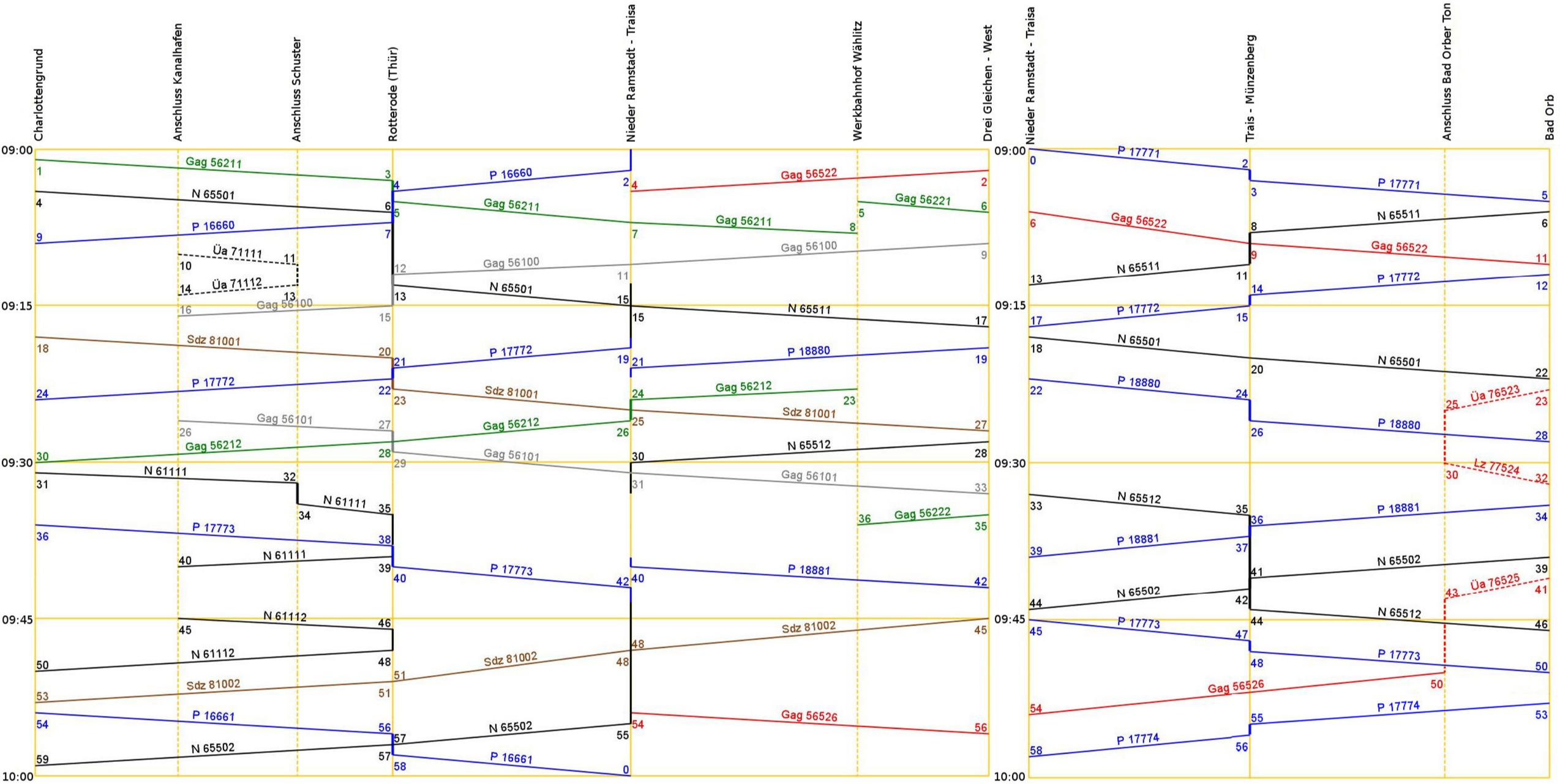
Die Verladestelle der Bad Orber Tonwerke wird noch täglich mit einem Ganzzug bedient, welcher leere Wagen aus Drei Gleichen-West bringt und diese nach der Beladung wieder abfährt. Da das Ladegleis der Tonerdeverladung für eine kompletten Zug zu kurz ist, wird der Zug in Bad Orb geteilt, die Hälfte der Wagen dort abgestellt und die Ladestrelle in zwei Teilen bedient.

Als letzten Punkt gibt es noch einen Holzzug zu einem Säge- bzw. Zellstoffwerk außerhalb des Arrangements. Dieser bedient die Bahnhöfe Nieder Ramstadt-Traisa, Trais-Münzenberg und Bad Orb. Da das Holz in den Bahnhöfen auf die Schiene verladen wird, erfolgt die Bedienung der Bahnhöfe mit leeren Güterwagen erst zu Ende des Fahrplans, damit diese bis zum Beginn des nächsten Fahrplans beladen werden und dann nach Drei-Gleichen-West gefahren werden können.

Außerdem kann ein „X"-Umlauf (ein „Wunschzug") ohne Aufgabe gefahren werden.

Es gibt sowohl rangierintensive Züge, aber auch Züge, die nicht rangiert werden müssen. Es ist also für Jeden etwas dabei.

4. Anlage Fahrplanunterlagen

- Bildfahrplan Hauptstrecke
- Bildfahrplan Nebenstrecke
- Grundaufstellung
- Buchfahrpläne
- Zugmeldebücher

Bildfahrplan Charlottengrund - Drei Gleichen-West und Nieder Ramstadt-Traisa - Bad Orb