

Einführung Krumbach 2013

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Die Strecken..... | 1 |
| Streckensicherung | 2 |
| Frachten..... | 2 |
| Abläufe bei der „echten“ Bahn..... | 2 |
| Wagenbestellung..... | 2 |
| Meldungen an das Wagenbüro | 2 |
| Ladefristen der Wagen | 3 |
| Leere Wagen..... | 3 |
| Vorschlag für Güterwagenbetrieb beim FREMO..... | 4 |
| Regeln für Frachtaufträge | 4 |
| Ablauf von Wagenbestellung und –zustellung..... | 4 |
| Bestellformular für Schattenbahnhof | 5 |
| Züge und Fahrplan..... | 5 |
| Betriebsarten..... | 6 |
| Zugmeldeverfahren | 6 |
| Vereinfachter Nebenbahnbetrieb..... | 6 |
| III. Vereinfachter Nebenbahndienst | 6 |
| A. Allgemeines..... | 6 |
| B. Fahrplanunterlagen..... | 7 |
| C. Zugmeldeverfahren und Durchführung von Zugfahrten..... | 7 |

Wir haben drei Strecken zu betreiben:

1. Windach – Blaubeeren
2. Blaubeeren – Frensdorf – Sontheim
3. die Privatbahn Frensdorf – Bad Orb, deren Züge bis Blaubeeren geführt werden.

Die Strecken

Von Michelheim werden die beiden Awanst., Granitwerk Köppl und Arneck, mittels Übergaben bedient, die geschoben bzw. gezogen werden. Die Übergabe nach Arneck muss sich in Arneck einschließen und Zugmeldung durchführen.

In Michelheim werden auch die Frachtgut-Kurswagen für die Strecken nach Sontheim und Bad Orb umgeladen und weitergeführt.

Bad Blaubeeren ist der Mittelpunkt des Netzes und verfügt über ein Bahnbetriebswerk von hier aus beginnen und enden die Züge aller drei Linien. Als Badeort wird es auch von einem Kurwagen angefahren.

Bad Orb wird ebenfalls von einem Kurswagen angefahren. Der Betrieb auf diesem Ast wird mit Triebwagen bewältigt, die auch den Güterverkehr übernehmen.

Auf dem Ast nach Sontheim hat Forsting eine zentrale Funktion, da von hier aus die Anschlüsse Schlömen und Magsthäuser Milchwerke mittels Rangierfahrten bedient werden.

Streckensicherung

Die Weichen im Granitwerk Köppl und in Forsting sind mittels Schlüsseln gesichert, die in Frensdorf übernommen bzw. übergeben werden müssen. In Sontheim muss tw. der Schlüssel im Bahnhofsgelände hinterlegt werden.

Frachten

Achszahlen für die Betriebsstellen in GZV stellen Maximalzahlen dar. Wenn weniger Bestellungen vorliegen, dann werden weniger Wagen eingestellt. Eventuell kann dafür eine andere Betriebsstelle einen Wagen mehr erhalten.

In die Züge können für die Weiterfahrt Frachten eingestellt werden in der selben Anzahl wie abgestellt wurde.

Für Forsting und Kleineibstadt sind Viehwagen im Umlauf, die in zwei Richtungen benutzt werden können:

Vieh nach Forsting o. Kleineibstadt oder Kleineibstadt. Wagen zurück zur Entseuchung in Ng 8283 bzw. Ng8285. Vieh aus Forsting oder Kleineibstadt wird mit P2845 ab Bad Blaubeeren beschleunigt befördert.

Abläufe bei der „echten“ Bahn

Quelle: Güterwagendienst und Behälterverkehr, Güterverkehr, Teil IV (= Eisenbahn-Lehrbücherei der Deutschen Bundesbahn Bd. 56, 3. Auflage, 1964.

Wagenbestellung

Bestellung des Wagen durch den Kunden = Frachtkarte

Von der Betriebsstelle wird der Bedarf an Wagen gemeldet.

Bis 10 Uhr erfolgt die Wagenbestellung.

Meldungen an das Wagenbüro

Jeder Bahnhof stellt fest, wie viele und welche Wagen am nächsten Tag zur Verfügung stehen. (S. 40)

Vor dem Abschluss des Wagenbestellbuchs ermittelt der der Wagenbeamte den Bedarf an Wagen für

- Stückgut
- Gepäck
- Expressgut
- Post
- Viehwagen
- Milkkurswagen

Bis spätestens 11 Uhr wird von jeder Betriebsstelle Bestand und Bedarf dem Wagenbüro gemeldet.

Der Bestand setzt sich zusammen aus dem vorhanden Bestand und dem voraussichtlichem Eingang; ebenso Wagen, die bis zur nächsten Bestandsmeldung entladen sein werden. (S. 40.)

Bestand ist gattungsweise in der Reihenfolge des Bestandsbuches aufzuführen. Fremdwagen sind extra mit Eigentumsmerkmal zu melden. (S. 43.)

Wagenmeldung ist in Inhalt und Form vorgeschrieben: I § 9 (17 und 18) (S. 44.)

Die Bedarfs- und Bestandsmeldung hat die Güterabfertigung zu dem von der Direktion festgesetzten Zeitpunkt eine Nebenmeldung der gestellten und nicht rechtzeitig gestellten Wagen zu geben.

Ladefristen der Wagen

Ladefristen für Ladestellen des allgemeinen Verkehrs (S. 60)

Bei Zustellung bis 10.00 Uhr 7 Stunden

Bei Zustellung nach 10.00 Uhr 24 Stunden

Diese Ladefristen gelten nicht für Anschlüsse und Lagerplätze, ihre Ladefristen sind kürzer, da die Wegezeiten eingespart werden. Es sind mindestens 4 Stunden, aber nicht mehr als 8, zwischen zwei Bedienfahrten.

Leere Wagen

Leere Wagen werden mit dem Leerwagenzettel bezettelt.

Leere Wagen werden in der Regel einzeln oder als Auslastungsgruppen in Frachtzügen befördert. (S. 58)

Vorschlag für Güterwagenbetrieb beim FREMO

Regeln für Frachtaufträge

- Die Betriebsstellen-Besitzer (BstB) schreiben Frachtaufträge.
- Wer Wagen mitbringt, aber keine Betriebsstelle, schreibt keine Frachtaufträge.
- Der Schattenbahnhof schreibt keine Frachtaufträge, um Züge auszulasten.
- Der Betriebsstellen-Besitzer steckt und entnimmt Frachtaufträge auf den Betriebsstellen.
Zeitpunkt: 13:00 FPZ.¹

Ablauf von Wagenbestellung und -zustellung

Die Abfuhr von Leerwagen erfolgt in der Leerwagengruppe eines jeden Güterzugs und zwar in Richtung des Schattenbahnhofs.²

Erste Session

1. **Bestellung von Wagen:** Der Betriebsstellen-Besitzer gibt die Frachtaufträge für die erste Session beim Schattenbahnhof ggf. Schattenbahnhöfen in der Menge ab, die ihm vom Fahrplan zugeteilt worden ist. [Es ist auch möglich, für alle geplanten Sessions die Karten abzugeben] Die Frachtkarten werden in der Reihenfolge des Eingangs sortiert. [Was tun bei Wagenmangel?]
2. Der Schattenbahnhof bezettelt die Frachtgutwagen entsprechend. Falls mehr Frachtaufträge abgegeben wurden als Wagen bezettelt wurden, werden diese in der Reihenfolge des Eintreffens abgearbeitet.
3. Zustellung der Wagen erfolgt mittels Ng oder anderer Frachtgüterzüge. Der BstB / Fdl entscheidet nach der Zustellung der Wagen, welche Ladefristen bestehen:
 - a. Bei Zustellung bis 10.00 Uhr 7 Stunden
 - b. Bei Zustellung nach 10.00 Uhr 24 Stunden
 - c. Bei Anschließen mit Ent- bzw. Ladehilfen 4-8 Stunden

Dem entsprechend werden Wagenstecker gesteckt:

- „Wagen bleibt hier“
- „Wird in den nächsten Ng eingestellt“ [Nach 13:00 FPZ wird die Frachtkarte entnommen, um ihn als Leerwagen zu kennzeichnen.]
- „Wagen umsetzen auf Gl. ...“ [wenn der Wagen auf einem anderen Gleis beladen werden soll.]
- „Wagen wird gerade beladen“

Zweite und weitere Sessions

Der Fdl kann während der laufenden Session für die weiteren Frachtaufträge, die für die nächste Session bereit liegen, Leerwagen aus der Leerwagengruppe der Ng entnehmen, die seinen Bahnhof bedienen.

Die weitere Anforderung von Frachtgutwagen meldet er telefonisch in Stunde 15 FPZ dem Schattenbahnhof vor, der dies in eine Liste für den nächsten Ng einträgt und die Wagen schon auf die Gleise stellt. Die Bezettlung erfolgt, nach der Session, wenn der Fdl oder BstB die Frachtkarten abgibt.

¹ FPZ = Fahrplanzeit.

² Bei mehreren Schattenbahnhöfen in Richtung der Farbe der Gattung des Leerwagens.

Bestellformular für Schattenbahnhof

| Bestellung von Wagen | | | | | | | | | | | | | | | Max |
|----------------------|------------------------|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|------------|
| | Gattung (DB) | G | K | Kt | Kl | O | R | S | V | T | H | X | BT | Z | |
| | Gattung UIC | G | T | Td | Tb | E | K | S | - | I | - | F | F | U | |
| 1. | Granitwerk Köppl | | | | | | | | | | | | | | 4+4 |
| 2. | Michelheim | | | | | | | | | | | | | | 21 |
| 3. | Arneck | | | | | | | | | | | | | | 6 |
| 4. | Bad Blaubeeren | | | | | | | | | | | | | | 15 |
| 5. | Frensdorf | | | | | | | | | | | | | | 3 |
| 6. | Schlömen | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| 7. | Forsting | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| 8. | Magsthäuser Milchwerke | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| 9. | Trais-Münzberg | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| 10. | Sontheim | | | | | | | | | | | | | | 3 |
| 11. | Schotterwerk Glanzberg | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| 12. | Glanzberg | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| 13. | Kleineibstadt | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| 14. | Bad Orb | | | | | | | | | | | | | | 2 |

Züge und Fahrplan

Auch die Personenzüge haben auf den Nebenbahnen gewisse Aufgaben im Güterverkehr zu übernehmen.

Es wird gebeten auf die Güterzugbildungsvorschrift unterhalb des Fahrplans zu achten, da dort steht, welche Wagen, wo aufgenommen oder abgestellt werden.

Betriebsarten

Zugmeldeverfahren

Auf der Strecke Windach – Bad Blaubeeren wird im Meldeverfahren gefahren, d.h. dass die Fahrdienstleiter der Bahnhöfe die Züge melden und annehmen. Dies ist auch auf dem Abschnitt Bad Blaubeeren – Frensdorf der Fall, ab da wird im vereinfachten Nebenbahnbetrieb gefahren.

Vereinfachter Nebenbahnbetrieb.

Die Strecke Frensdorf – Sontheim und die Privat werden im vereinfachten Nebenbahnbetrieb oder auch Zugleitbetrieb betrieben.

Der Zugführer muss wie im Fahrplan angegeben an bestimmten Stationen die dort angegebenen Meldungen machen und der angegebene Zugführer die Weichen für die Kreuzungen mit anderen Zügen stellen und die Weichen wieder in Grundstellung bringen. Letzteres darf auf keinen Fall vergessen werden.

Einige Betriebsstellen sind durch Schlüssel gesichert, so dass die Grundstellung auf jeden Fall sichergestellt ist.

III. Vereinfachter Nebenbahndienst

A. Allgemeines

Auf Nebenbahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen darf für eine ganze Strecke oder für einzelne Streckenabschnitte von den Bundesbahndirektionen eine besondere Form der Betriebsführung – der vereinfachte Nebenbahn- betrieb, auch Zugleitbetrieb genannt – eingeführt werden. Hiervon darf Gebrauch gemacht werden, wenn der Zugverkehr zahlenmäßig gering und auf der Zugleitstrecke gleichzeitig durchzuführende Zugfahrten überschaubar sind. Beim vereinfachten Nebenbahnbetrieb liegt die Betriebsführung der ganzen Strecke oder des Streckenabschnitts in der Hand des Zugleiters. Ein- und Ausfahrtsignale sind nur auf sehr wenigen Betriebsstellen eingerichtet; an die Stelle des Einfahrtsignals tritt das Signal Ne 1 – Trapeztafel –, das keine örtliche Bedienung erfordert.

Betriebsbeamte, Bahnanlage und betriebliche Unterlagen im Zugleitbetrieb erhalten besondere Bezeichnungen. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 60 km/h, mit Genehmigung der Hauptverwaltung 80 km/h.

Grundsätzlich gelten auch auf Strecken, für die der vereinfachte Nebenbahnbetrieb eingeführt ist, die Bestimmungen der EBO und der FV. Wegen der Besonderheiten enthält die „Vorschrift für den vereinfachten Nebenbahn- betrieb“ (VZB) – DV 436 – ergänzende Bestimmungen zur FV. Sie ist so aufgebaut, daß die ergänzenden Bestimmungen unter der gleichen Überschrift und dem gleichen Paragraphen wie in der FV erscheinen, jedoch mit dem Zusatz „Zu ...“ (z. B. „Zu § 31“ „Sperrfahrten“).

Die Strecke, die im vereinfachten Nebenbahnbetrieb betrieben wird, heißt Zugleitstrecke. Innerhalb dieser wird der gesamte Fahrdienst vom Zugleitbahnhof geregelt, der in der Regel innerhalb der Zugleitstrecke liegt.

Die Bahnhöfe und die von der Bundesbahndirektion bestimmten Haltepunkte und Anschlußstellen einer Zugleitstrecke werden Zuglaufstellen genannt. Wenn dort Zuglaufmeldungen abgegeben sind, heißen sie Zuglaufmeldestellen.

Auf einer Zuglaufstelle wird der Fahrdienst von einem Zugleiter geregelt, der die Befähigung zum Fahrdienstleiter besitzen muß.

Eine Zuglaufstelle kann mit einem örtlichen Betriebsbeamten (öB) besetzt sein, der dann für den Bereich dieser Betriebsstelle den Fahrdienst selbständig regelt. Er muß die Befähigung zum Aufsichtsbeamten besitzen.

Auf unbesetzten Zuglaufstellen und auf Zuglaufstellen, die mit einem Zugmelder besetzt sind, versieht der Zugführer die Aufgaben des örtlichen Betriebsbeamten. Bei Kreuzungen und Überholungen ist hierfür der Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges bis zu seiner Abfahrt zuständig, desgleichen für alle betrieblichen Maßnahmen für die Ein- und Ausfahrt des zweiten Zuges.

B. Fahrplanunterlagen

Buchfahrpläne für den Zugleitbetrieb werden nach dem Muster der Anlage 1 der VZB aufgestellt. Abweichend vom Muster der Anlage 1 der FV sind zusätzlich die Spalten 4 (Vor der Trapeztafel hält Zug), 7 (Kreuzung mit Zug), 8 (Überholt/wird überholt durch Zug) und 9 (Zuglaufmeldung durch/ Art) aufgenommen. Ankunft und Abfahrt der Züge sind aus den Spalten 5 und 6 zu ersehen.

Der Merkkalender wird vom Zugleiter geführt. Auszüge aus dem Merkkalender liegen nur auf örtlich besetzten Zuglaufstellen aus.

C. Zugmeldeverfahren und Durchführung von Zugfahrten

Das Zugmeldeverfahren wird zwischen dem Zugleiter und den benachbarten Zugmeldestellen oder Zugleitbahnhöfen nach den Bestimmungen der §§ 12 – 16 FV durchgeführt. Der Zugleiter darf einen Zug erst annehmen, wenn die Vorbedingungen für die Einfahrt in seine Zugleitstrecke erfüllt sind. Bei der Annahme gibt er an, wie weit der Zug fahren darf.

z.B. „Zug 15929 bis Uedem ja“

Diese Meldung wird dem Zugführer des Zuges 15929 vom anbietenden Fahrdienstleiter oder Zugleiter übermittelt. Im Bereich der Zugleitstrecke regelt der Zugleiter die Fahrt der Züge durch Erteilen einer Fahrerlaubnis, mit der jeweils die Zugleitstelle angegeben wird, bis zu der der Zug fahren darf. Grundlage für die Erteilung einer Fahrerlaubnis sind Zugmeldungen von den benachbarten Zugmeldestellen sowie Zuglaufmeldungen, die auf besetzten Zugmeldestellen vom örtlichen Betriebsbeamten oder vom Zugmelder und bei unbesetzten Zuglaufstellen vom Zugführer abzugeben sind.

Mit Zuglaufmeldungen werden gemeldet:

1. Die **Ankunft** (Ankunftmeldung – Ak)

z.B. „Zug 15929 in Uedem 11.54 Uhr“

2. Die **Ausfahrt** (Verlassensmeldung – V)

z.B. „Zug 3934 hat 12.09 Uhr Uedem verlassen“

Vor der Abgabe der Meldungen nach 1. und 2. muß der Zug mit Schlußsignal eine festgesetzte Stelle der Zuglaufstelle geräumt haben.

Durch Zuglaufmeldungen wird

3. Die **Fahrerlaubnis** für den Zug (Fahranfrage – Fa) eingeholt.

z. B. „Kann Zug 15929 bis Uedem (nächste Zuglaufstelle mit Fahranfrage) fahren?“

Die Fahrerlaubnis wird vom Zugleiter mit folgendem Wortlaut erteilt, wenn alle Vorbedingungen erfüllt sind:

z.B. „Zug 15929 kann 11.39 Uhr bis Uedem fahren“.

Dem Zugleiter dient als Hilfsmittel am Arbeitsplatz die „Übersicht über die Zuglaufmeldungen nach Bild- und Buchfahrplan“ nach dem Muster der Anlage 2 der VZB, die vom Vorsteher des Zugleitbahnhofs zu jedem Fahrplanwechsel aufgestellt wird.

Alle Zuglaufmeldungen werden grafisch vom Zugleiter entweder in das „Meldebuch für den Zugleiter“ nach dem Muster der Anlage 3 der VZB oder in den „Meldebogen für die Zugleitstrecke ...“ nach dem Muster der Anlage 4 der VZB eingetragen. Die Bundesbahndirektion ordnet an, welche der beiden Unterlagen zu führen ist. Auf allen anderen Zuglaufstellen werden Zuglaufmeldungen in das „Meldebuch für die Zuglaufstelle ...“ nach dem Muster der Anlage 5 der VZB eingetragen, das gleichzeitig als Fernsprechbuch verwendet wird.

„Im Meldebuch für die Zuglaufstelle ...“ müssen Zugführer in Spalte 9 (Eingetragen durch) ihren vollen Namen eintragen, örtliche Betriebsbeamte und Zugmelder bringen nur ihr Namenszeichen an.

Besetzte Zuglaufstellen, auf denen Züge kreuzen oder überholen können, benutzen die „Fahrordnung für Zuglaufstellen“ nach dem Muster der Anlage 6 der VZB. Alle anderen besetzten Zuglaufstellen sind mit einem Zugverzeichnis nach dem Muster der Anlage 7 der VZB ausgerüstet. Beide Unterlagen werden zu jedem Fahrplanwechsel vom Vorsteher des Zugleitbahnhofs aufgestellt.

Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere betriebliche Weisungen, z.B. die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit, das Vorbeifahren an einem Halt zeigenden Einfahrsignal, das außerplanmäßige Halten an der Trapeztafel, das außerplanmäßige Kreuzen mit einem Zug auf einer Zuglaufstelle, werden durch VZB-Befehl nach dem Muster der Anlage 8 der VZB erteilt, der eine Kombination von Vorsichtsbefehl und Befehl A darstellt.

Den Abschnitt III. Vereinfachter Nebenbahndienst, hat mir freundlicherweise Knut Habicht zur Verfügung gestellt.