

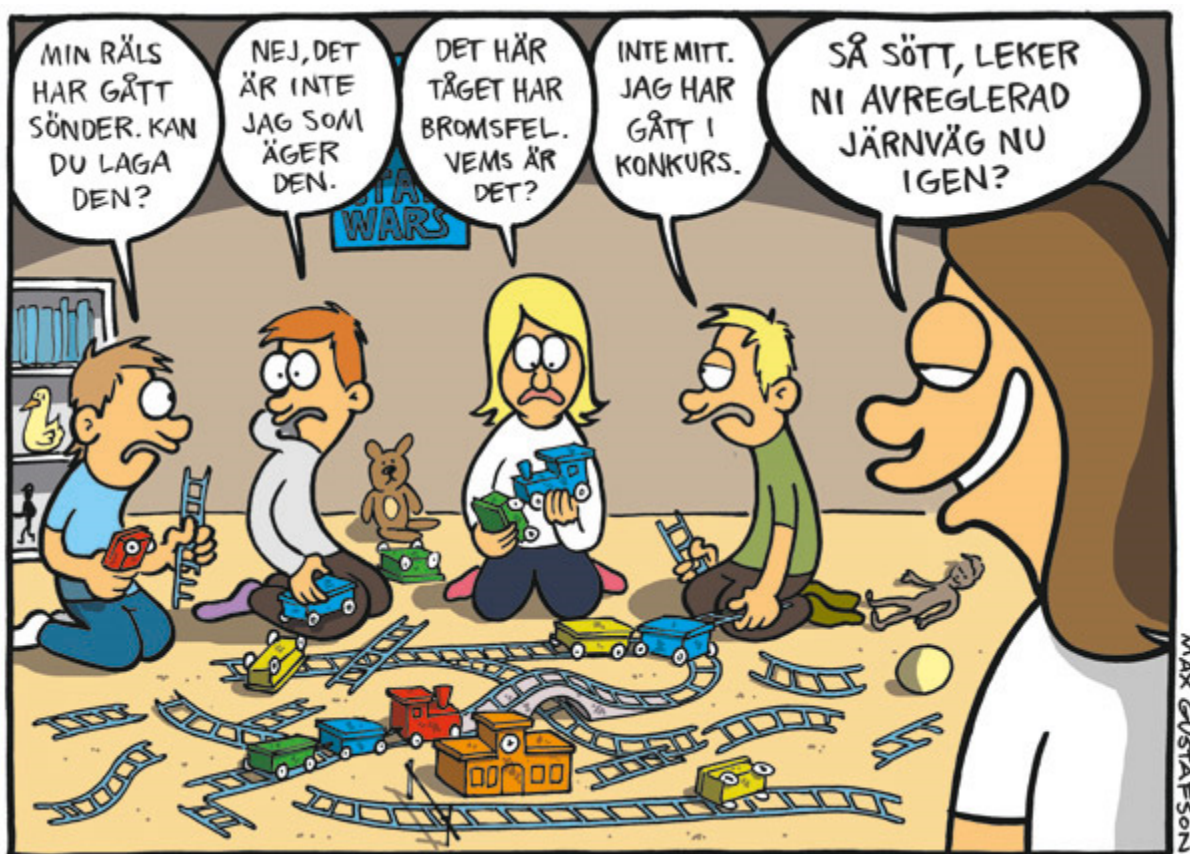
Välkommen till Drömjärnvägen 2016

Synopsis

Tiden går fort, särskilt i H0. Avregleringen av drömjärnvägen startade därför långt tidigare och den var mer långtgående än i skala 1:1. Man nöjde sig inte med ett Banverk och fler operatörer; man privatiserade även bandelarna. Detta fick också konsekvenser för banstandarden.

De nya s.k. modulägarna byggde banor efter egna huvuden. Vissa modulägare satsade stort på elektroniska signalsystem och växelstyrning medan andra behöll de mekaniska. Lyckligtvis var man överens som spårvidden och elförsörjningen. Så trafiken kunde fortsätta rulla.

När avregleringen började är osäkert. Men helt klart är att mycket av det rullande materialet från 60-talet och framåt kom till användning, inte helt sällan i nya kläder hos en ny optimistisk tågoperatör. Några som t.ex. TÅGAB höll sig igång, andra kursade. Men SJ stod starkt även om man blivit av med godset till Green Cargo, låt vara båda ägs av staten.



När vi dyker in i handlingen den 1 april (år okänt) är läget detta att SJ fortfarande dominerar persontrafiken. Man har dessutom just vunnit avtal med länstrafiken om regional tågtrafik, men nya tåg är inte levererade ännu, så man kör med de elmotorvagnar som man råkar ha. Vid den här tidpunkten är trafiken ganska blygsam med dagens mått.

På godssidan har Green Cargo fått konkurrens av flera privata operatörer. På drömjärnvägen är det TÅGAB & Co som tagit upp konkurrensen, primärt på de icke-elektrifierade bandelarna. Tyngdpunkten ligger på gods för sågverk, trä och massaindustri. Trafiken går bland annat för omlastning till/från lastbåt vid hamnen i Loudden.

Trots den splittrade ägarbilden anlitas Banverket för visst akut spårunderhåll.

På grund av bristen på lokförare finns det gott om jobb. Det är vanligt att lokförarna extra-knäcker hos konkurrenten. Så arbetsdagen kan börja med att köra regionalståg åt SJ för att sluta med att köra timmer åt TÅGAB. De extra inkomsterna spenderas på modelljärnväg. Tågnostalgin har sina entusiaster i Musei Tågs Vänner (ett konstigt namn) som får disponera ett spår på bangården och kör utflyktståg med något av deras fina ånglok och ett blandat tågsätt av person- och godsvagnar. Utflykterna körs till Nävhyttan, en av de få stationer med vändskiva där ångloket kan vändas inför återfärden.

Välkommen till en avreglerad men också avspänd helg i Huskvarna.

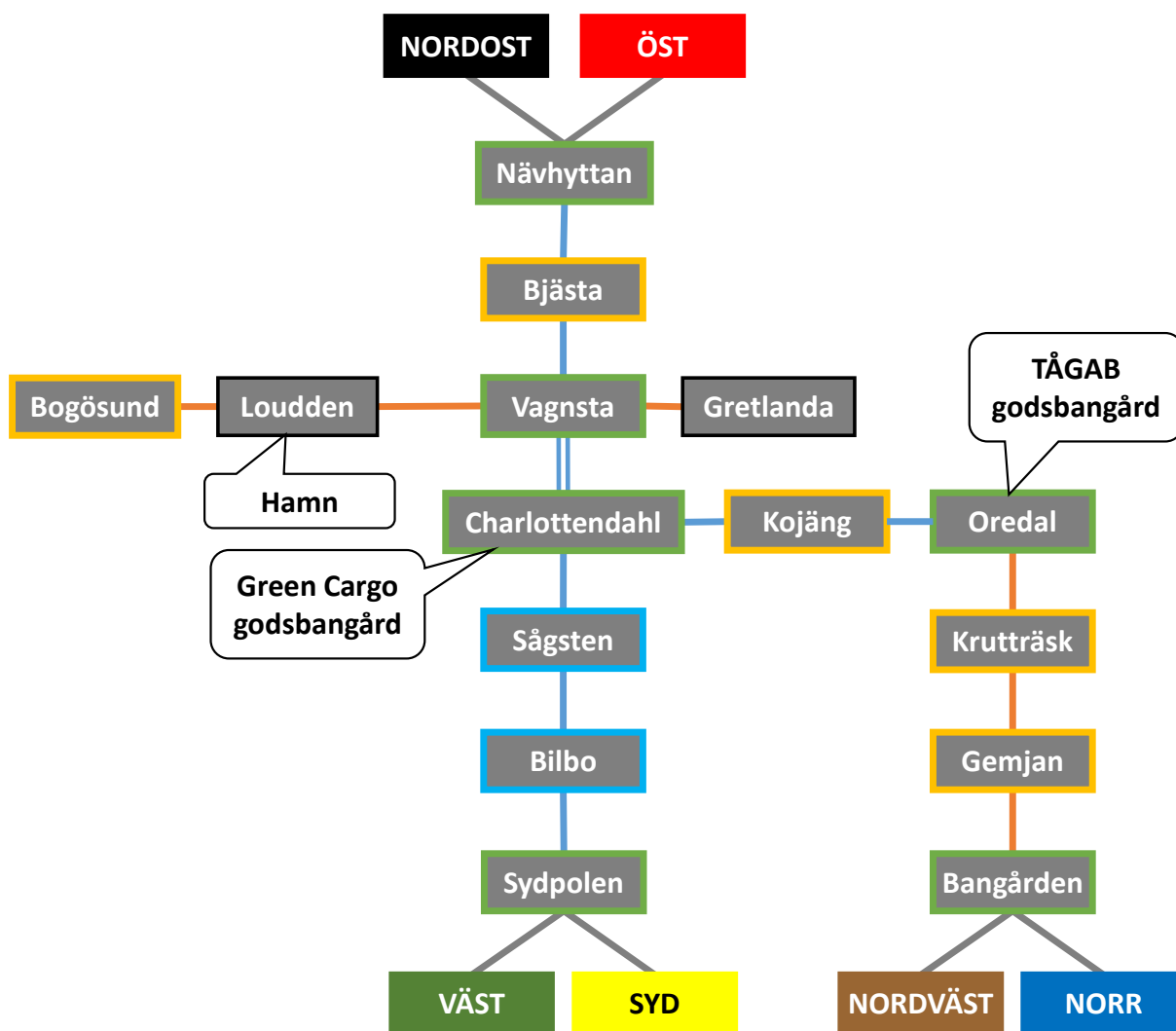
Trafikchefen

Banan

Huvudlinjen är den elektrifierade (blå) sträckan **Nävhyttan – Sydpolen** som binder ihop de östra/nordöstra delarna med de västra/södra. Dubbelspår **Vagnsta – Charlottendahl**, och det behövs för trafiken är tidvis intensiv.

En viktig sidolinje går **Charlottendahl – Bangården** med anslutningar mot norr/nordväst. Banan är enkelspårig och elektrifierad Charlottendahl – Oredal.

Icke-elektrifierade sträckor (orange) som endast kan trafikerats med diesellok eller ånglok är **Oredal – Bangården**, **Vagnsta – Bogösund** samt **Gretlanda industriområde**.



Green Cargo har sin primära rangerbangård i Charlottendahl, **TÅGAB** har sin i Oredal.

I Loudden finns en (fiktiv) hamn för utskIPPING av timmer.

De industrimoduler och lastplatser som inte nämns ovan, kommer att höra till närmaste station. Moas Bullar hör till Bogösund, Mörkne hör till Loudden, Timmerlastplatsen hör till Sågsten.

Färgerna på väderstrecken vid magasinerna visar vart i Sverige som är bortom detta magasin, se tabell nedan.

Färg	Riktning och motsvarande landskap
Röd	Öster; Gotland, Närke, Södermanland, Västmanland, Uppland och Östergötland
Gul	Söder; Blekinge, Skåne, Småland och Öland
Grön	Väster; Halland, Västergötland och Bohuslän
Blå	Norr; Lappland, Jämtland, Norrbotten, Västerbotten, och Ångermanland
Svart	Nordost; Gästrikland, Hälsingland och Medelpad
Brun	Nordväst; Dalarna, Dalsland, Härjedalen och Värmland

Trafikering

Godset dominerar. Den tidtabellslagda tiden fördelar sig på ca 40 % persontrafik och 60 % godstrafik. Till detta kommer tid för vagnuttagningar, rangering och växling, vilka också handlar om gods.

SJ

Snälltågen trafikerar de större stationerna (grön ram). Länstrafikens regiontåg, som SJ kör på entreprenad, trafikerar även mellanstora stationer (blå ram). Några mindre stationer (gul ram) trafikeras av SJ med enstaka turer med rälsbuss. Rena godstågsstationer (svart ram) har ingen persontrafik.

Green Cargo

Kör allt gods mellan alla stationer utom Oredal, Krutträsk, Bjästa, MJB och bortom. Green Cargo sköter även om växling och rangering i Vagnsta och Charlottendahl samt vagnuttagningar till godskunderna i Gretlanda industriområde samt Mörkne, Loudden och Bogösund. I godstågen samt rangering och växling använder man även TGOJ lok.

TÅGAB & Co

Kör allt gods till/från Oredal, Krutträsk, Gemjan, MJB och bortom. Man hämtar och lämnar gods till/från dessa stationer vid Nävhyttan, Vagnsta och Charlottendahl. Till/från övriga trafikplatser måste godset gå via Nävhyttan, Vagnsta eller Charlottendahl med annan operatör (läs Green Cargo).

Kör timmertåg från Sägsten till Loudden hamn och tar med tomvagnar på returen.

Kör i samarbete med CargoNet, IBAB, IGAB m.fl. Lokflottan är därför en blandning av olika privatoperatörers lok.

Trafikspel

I det första trafikspelet bemannas stationerna av ägarna, Nävhyttan av trafikchefen.

Inledningsvis körs full bemanning. Visar det sig att det blir för lite att göra eller rörigt, kan bemanningen ändras i efterföljande trafikspel. Om det blir mycket störningar i trafiken, får vi följa upp orsakerna. I värsta fall får vissa tåg utgå.

För att minska på trycket på tågklarerarna i Vagnsta och Charlottendahl kan vi införa fjärrblockering på dubbelspåret mellan dessa stationer. Det innebär att en dummysignal sätts upp halvvägs, så att man får två blocksträckor. Tågklarerare i Vagnsta och Charlottendahl behöver inte ringa till varandra, utan får släppa iväg tåg om vänsterspårets första blocksträcka är fri. Lokförare får köra in på andra blocksträckan om den är ledig, annars stannar man vid dummysignalen och inväntar klart spår. Lokförare inväntar som alltid tågklarerarens ok för infart på stationen.

Nedan en preliminär skiss på trafikomfattning.

SJ persontrafik

Regiontågen kör 5 tågpar på styv tidtabell Nävhyttan - Sydpolen. De möts alltid i Sågsten.

Snälltågen kör 3 tågpar, varav två på Sydpolen-grenen och ett på Bangårds-grenen.

Sovvagn går morgon från Sydpolen till Bangården och växlas i Charlottendahl, tillbaka samma väg på eftermiddagen.

Lokaltåg med rälsbuss kör 2 tågpar på sträckan Bogösund – Bangården och stannar på alla stationer, ett tågpar Nävhyttan – Vagnsta som även stannar i Bjästa, samt ett tågpar Bangården – Charlottendahl.

Green Cargo godstrafik

Lokalgodstågen kör ett tågpar Nävhyttan – Charlottendahl och ett tågpar Sydpolen – Charlottendahl.

Linjegendståg kör ett tågpar Nävhyttan – Sydpolen och 1 tågpar Nävhyttan – Bangården. Dessa tåg hämtar/lämnar vagnar endast i Vagnsta, Charlottendahl och magasinen.

Vagnuttagningar under två tider till Bogösund samt under två tider till Gretlanda industriområde.

Tågab & Co godstrafik

Lokalgodstågen kör 2 tågpar Oredal – Bangården, ett tågpar Oredal – Loudden samt ett tågpar Nävhyttan – Oredal som tar med transitvagnar från Vagnsta och Charlottendahl.

Linjegendståg kör 1½ tågpar Oredal – Nävhyttan. Tar med vagnar Oredal – Magasin. Ingen vagnutväxling på vägen.

Specialtåg kör ett tågpar Loudden – Sågsten Timmerterminal med tomvagnar från Loudden som byts ut till lastade vagnar i Sågsten Timmerterminal.

Banverket

Arbetsståg: Tar ut lok från lokstallet i Nävhyttan och kör till Sågsten Grusgrop. Hämtar fulla grusvagnar och kör till Krutträsk där spår 1 repareras mellan ca 10-15. Åter samma väg med tomvagnar till grusgropen och lok till Nävhyttan.

Musei Tågs Vänner

Museitåg kör ett tågpar Bangården – Nävhyttan. Lokbyte i Nävhyttan.

Frakter

Varje deltagare rekommenderas att ta med ca. 5 godsvagnar med tillhörande vagnkort.

Fraktsedlar kan avse frakt:

- mellan stationer på drömjärnvägen,
- från/till en station på drömjärnvägen till/från en annan svensk verklig eller påhittad station.
- Mellan två svenska verkliga eller påhittade stationer som inte finns på drömjärnvägen.

För frakter till/från stationer som inte är med på drömjärnvägen måste namnet ha den bakgrunds-färg som hör till landsändan.

Med hjälp av listan på godskunder och banskissen kan man förbereda fraktsedlar. Dessa kommer att finnas tillgängliga hos trafikchefen.

Behov av rullande material

Behov per operatör. Får vi in fler bidrag än som behövs, så kan vi variera oss lite och byta ut lok eller tågsätt mellan trafikdagarna, så att så många som möjligt kan få ha sina fordon i trafik. De föreslagna litterorna är inte ett krav, kom gärna med kompletterande förslag.

Byte av lok eller vagnar skall avtalas med trafikansvarig innan det görs. Det är lite administration förknippat med att byta lok eller motorvagnståg, för körhantagen behöver programmeras om, så därför gör vi detta endast inför ny dag, men inte mellan varje trafikspel.

SJ

2 st. snälltåg bestående av typ D, Da, F, Ra, Rc + fem vagnar. Det skall finnas 1:a och 2:a klass. Café eller restaurang kan ingå i summan fem vagnar. Epok 60-90-tal.

1 st. sovvagn eller liggvagn, epok 60-90 tal.

4 st. elmotorvagnståg för regionaltrafiken, typ X1, X5, X7, X9, X10-14. Två av tågsätten utgör reserv och ställs upp på ändstationerna Nävhyttan och Sydpolen för att sättas in t.ex. vid försening.

1 st. dieselmotorvagn, typ Y1, Y2, Y6/7/8 med eventuellt släp/multipelkopplad vagn. Sträckan Oredal – MJB måste trafikeras med max ett tågsätt på grund av korta perronger i Kojäng och Krutträsk.

Green Cargo

4 st. ellok för linjetrafiken med expressgoods och lokalgods, typ Ma, Mg, Rc, Rd, Re. Loken kan vara i SJ, GC eller TGOJ-utförande.

2 st. växellok i Charlottendahl, typ Gravita, Di3, Ha, Hg, Ub, Ue, T21, T43, T44, Td, TMZ, Z65/66/67. Vi antar att bangården och lastområdena är elektrifierade.

1 st. växellok el i Vagnsta, typ Ha, Hg, Ub, Ue. Vi antar att bangården och lastområdena är elektrifierade.

2 st. växellok diesel i Vagnsta, ett för Gretlanda och ett för Loudden, typ Gravita, Di3, T21, T43, T44, Td, TMZ, Z65/66/67.

1 st. växellok i Bjästa, typ Ha, Hg, Ub, Ue. Vi antar att bangården och lastområdena är elektrifierade.

1 st. växellok i Bilbo, typ Gravita, Di3, Ha, Hg, Ub, Ue, T21, T43, T44, Td, TMZ, Z65/66/67. Vi antar att bangården och lastområdena är elektrifierade.

TÅGAB & Co

4 st. diesellok för linjetrafiken med expressgods och lokalgods. Dessa kan vara TÅGAB eller annan privat operatör som samarbetar med TÅGAB.

1 st. ellok för linjetrafiken med expressgods, typ ELI6, Rc. Gärna ett Rc i TÅGAB:s färger om någon har ett sådant.

0 st. växellok, växlingen sköts av linjeloken i Oredal. Eventuellt ett extra linjelok i reserv som kan användas i växling.

2 st. tågsätt med vardera sex timmervagnar, det ena tågsättet lastat med timmer. OBS! Lasten måste vara lätt urtagbar och isättningsbar, alternativt byter vi tillbaka tågsätten mellan trafikspelen. Ej vagnskort.

6 st. öppna godsvagnar med last av sågade träprodukter inkl. vagnskort.

Banverket

1 st. diesellok för banarbete, typ Mak, T43/DLL, Tb, Tc.

6 st. grusvagnar i Banverkets utförande (antalet begränsas av vad som får plats i Grusgropen).

Musei Tågs Vänner

2 st. ånglok av större svensk modell. Det går åt två lok för det är lokbyte i Nävhyttans lokstall varje trafikdag.

3 st. personvagnar, minst en 1:kl.

1 st. café- eller restaurangvagn.

1 st. resgodsvagn.

2 st. godsvagnar.

Samtliga vagnar ovan skall vara historiska vagnar från senast 40-talet.

Bemanning

Sammanfattning:

- TKL: 7-8 personer.
- Ställverkare: 2 personer.
- Växellok/rangering: 4 personer
- Lokförare: minst 11 personer, men 13-14 är optimalt.

Totalt 24-27 personer.

Stations- och växlingspersonal

Nävhyttan: Inledningsvis bemannad med TKL då trafiken är intensiv och lok skall köras in till och ut från lokstallet. Kan dras in om det visar sig att det inte behövs. I så fall sköter lokförare tågklarering med Bjästa i samband med avgång och ankomst.

Bjästa: bemannad med TKL som även kan sköta växling om så behövs.

Vagnsta: bemannad med TKL, ställverkare samt två växelloksförare (som disponerar tre växellok) som sköter rangering samt vagnuttagningar till Gretlanda industriområde respektive Bogösunds-linjen.

Loudden: obemannad. Utväxling av gods sker dels med vagnuttagning med växellok från Vagnsta, men även reguljär godstrafik. Lokförare sköter tågklarering med Vagnsta.

Bogösund: obemannad. Utväxling av gods sker dels med vagnuttagning med växellok från Vagnsta. Lokförare av persontåg sköter tågklarering med Vagnsta.

Gretlanda industriområde: obemannad. Utväxling av gods sker med vagnuttagning med växellok från Vagnsta.

Charlottendahl: bemannad med TKL, ställverkare samt en växelloksförare som sköter rangering samt vagnslaster till/från godsbangården. Eventuellt kan en av lokalgodstågens förare rekvireras till rangering under den mest intensiva tiden.

Sågsten: bemannad med TKL med ansvar även för Grusgropen och Timmerterminalen.

Bilbo: bemannad med TKL samt en växelloksförare.

Sydpolen: obemannad. Lokförare sköter tågklarering med Bilbo.

Oredal: bemannad med TKL. Växling sköts av TÅGAB:s personal.

Krutträsk: obemannad, tågklarering sker från Gemjan. Lokpersonal sköter växlar själva.

Gemjan: bemannad med TKL som även sköter växling samt tågklarering i Krutträsk.

Bangården: obemannad. Lokförare sköter tågklarering med Gemjan.

Lokförare

Tidtabellen kräver att minst 11 lokförare finns tillgängliga, men då är tiden knapp mellan de olika uppdragen. 13 lokförare ger rimliga med inte allt för långa väntetider mellan uppdragen. Med fler förare blir det färre uppdrag per förare och längre kaffepauser.