

Der Betrieb

Neben anderen Aspekten wird auch der Betrieb auf einem FREMO-Arrangement so vorbildnah wie möglich abgewickelt – dazu ein paar Vorüberlegungen:

Bei der großen Bahn müssen konkrete Transportaufgaben bewältigt werden – dies wird auch im Modell möglichst realistisch nachgebildet. Die Personenbeförderung hat ihre Schwerpunkte zu bestimmten Uhrzeiten – morgens und abends die Pendler, morgens und mittags die Schüler, dazwischen die Güterzüge. Der Güterverkehr bedient bestimmte Kunden und transportiert Stückgut und Eilgut.



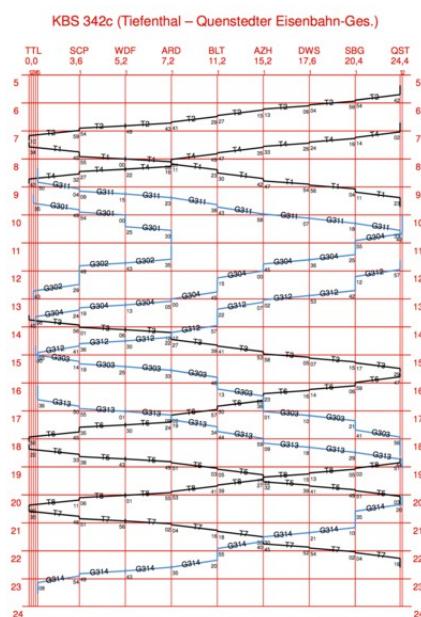
Für einen realitätsnahen Güterverkehr werden die Güterzüge vorbildgetreu nach festgelegten Zugbildungsvorschriften gebildet. Jeder Güterwagen hat eine Wagenkarte. Für jeden Transportvorgang gibt es einen entsprechenden Frachtzettel. Jede Fracht erfordert bestimmte Wagentypen. Jeder Güterwagen hat beim Kunden eine bestimmte Standzeit zur Ent- oder Beladung.



Anfangs- und Endpunkt der Züge ist ein Schattenbahnhof, der die große weite Welt darstellt. Hier warten die vorhandenen Wagen auf ihrer Wagenkarte liegend auf ihren nächsten Einsatz. Der Bediener des Schattenbahnhofs, meist gleichzeitig auch Fahrdienstleiter dieses Bahnhofs, bildet aus diesem Pool nach den Zugbildungsvorschriften die jeweiligen Züge, so dass diese pünktlich nach Fahrplan abfahren können.

Der Fahrplan wird für jedes Treffen neu erstellt, abgestimmt auf das jeweilige Arrangement. Der Fahrplan ist im Gesamten als Bildfahrplan vorhanden, jeder Triebfahrzeugführer hat aber vorbildgetreu einen Buchfahrplan mit dabei. Auf Hauptstrecken erfolgt der Betrieb im Regelfall nach dem Zugmeldeverfahren, bei dem sich die Fahrdienstleiter der Bahnhöfe die Züge gegenseitig per Telefon anbieten und diese annehmen. Auf Nebenstrecken sind die Bahnhöfe im Regelfall unbesetzt, hier wird im Zugleitbetrieb gefahren. Dabei sitzt der Zugleiter an einer zentralen Stelle und koordiniert den Betrieb. Dazu melden sich die Zugführer bzw. Triebfahrzeugführer telefonisch beim Zugleiter und stellen ihre Fahrtanfragen. Alle Betriebsstellen sind dazu mit einem Telefon ausgerüstet. Fahrdienstleiter und Zugleiter dokumentieren den Betrieb auf entsprechenden Zugmeldebögen.

Unabdingbar für einen Fahrplanbetrieb sind Uhren. Auf Grund des Maßstabes und der verkürzten Streckenlängen hat sich eine Zeitverkürzung von 1:4 bis 1:6 als sinnvoll erwiesen. An mehreren Stellen werden in der Halle große Nebenuhren aufgebaut, die über einen zentralen Uhrtaktgeber synchron diese Modellzeit anzeigen.



An mehreren Stellen werden in der Halle große Nebenuhren aufgebaut, die über einen zentralen Uhrtaktgeber synchron diese Modellzeit anzeigen.