

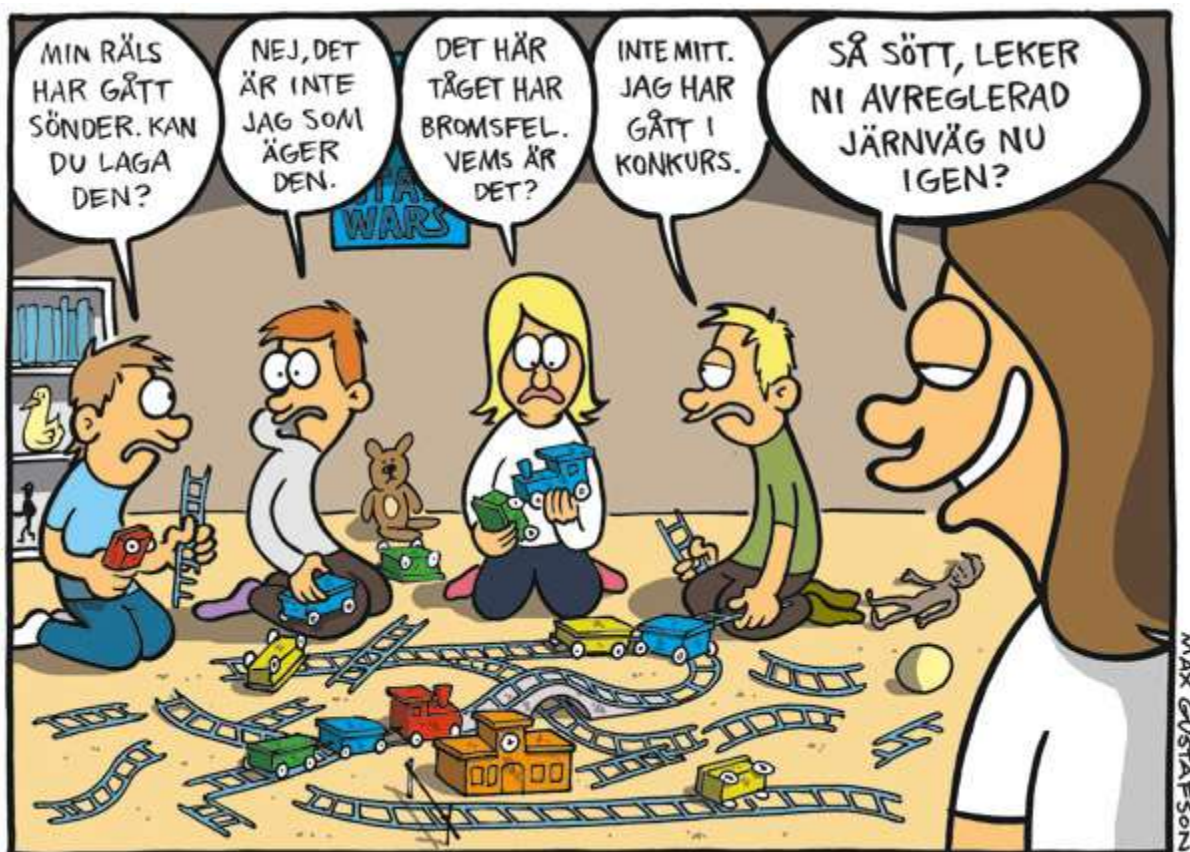
## Välkommen till Drömjärnvägen 2016

### 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.

## DreamTrack 2016

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 regionaltåg 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.

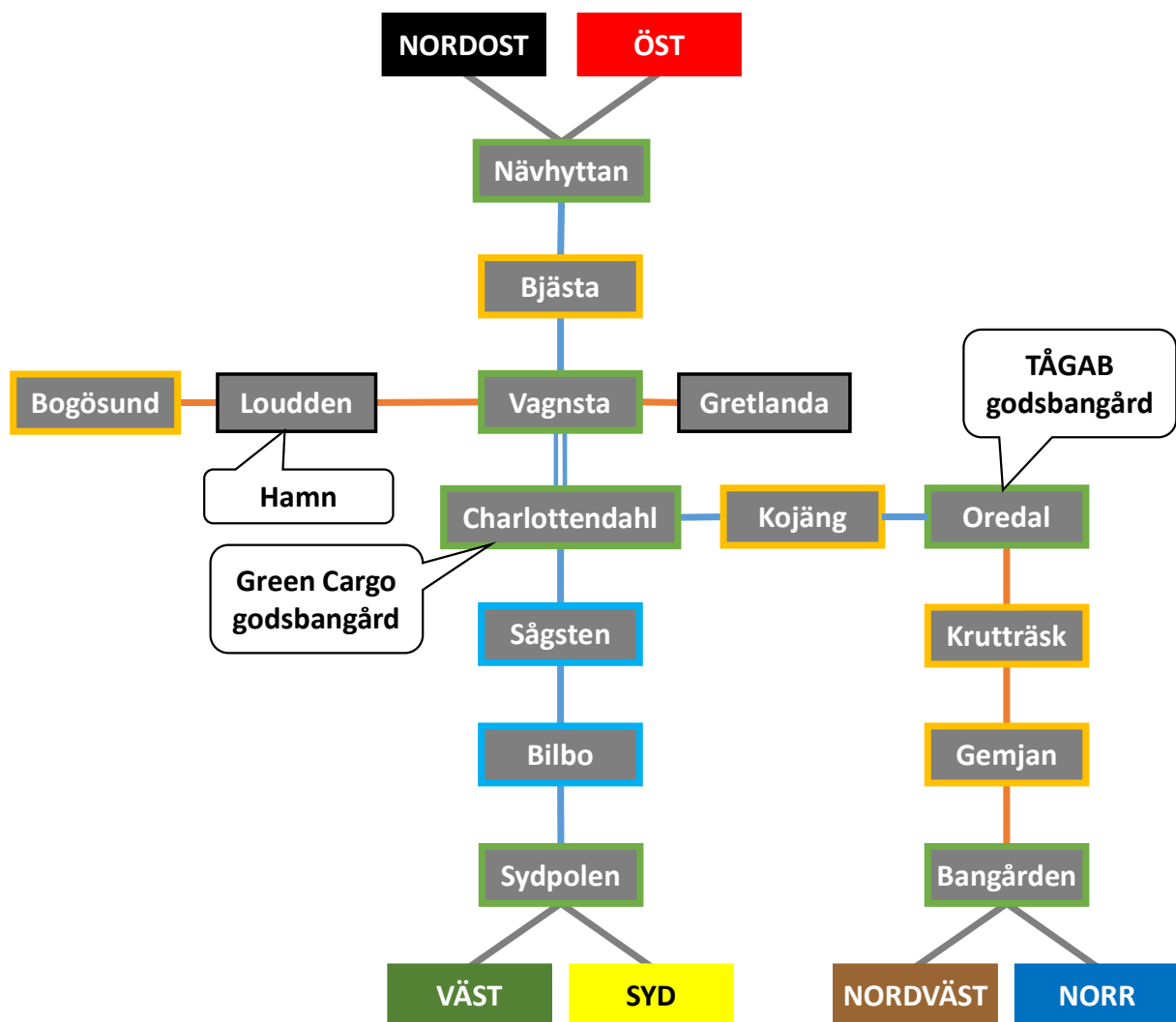
*Trafikchefen*

## 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 trafikeras 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.

## 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 motorvagnståg. 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 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.

## 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 bakgrundsfärg 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 X5, X7, X9, X10-14. Även X16/17 multipel eller med manöverbvagn (endast motorvagn är för lite kapacitet). Två av tågsätten utgör reserv och ställs upp på ändstationerna för att sättas in t.ex. vid försening.

1 st. dieselmotorvagn, typ Y1, Y6/7/8 med eventuellt släp/multipelkopplad vagn. Sträckan Oredal – MJB måste trafikerats med enkelvagn på grund av korta perronger.

## Green Cargo

4 st. ellok för linjetrafiken med expressgods 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

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.

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 EL16, Rc.

0 st. växellok, växlingen sköts av linjeloken i Oredal.

2 st. tågsätt med vardera sex timmervagnar, det ena tågsättet lastat med timmer. OBS! Lasten måste vara lätt urtagbar och isättningsbar. 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.

## 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.
- Växellok/rangering: 5 personer.
- Lokförare: minst 11 personer, men 13 är optimalt.

Totalt 21-25 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 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 samt två växelloksförare som sköter rangering samt vagnslaster till/från godsbangården.

**Sågsten:** bemannad med TKL. Sköter även vagnuttagning till Grusgruppen samt Timmer-terminalen.

**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.

**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.