

Betriebskonzept Fat City und einige Anmerkungen zum Frachtsystem

Betriebskonzept – die (angedachte) Vorbildsituation

Die Fat City Terminal Railroad ist eine reine Buchgesellschaft mit nur wenigen officers und ohne eigene Fahrzeuge. Die Fahrzeuge werden von den jeweiligen Besitzergesellschaften oder Benutzern gestellt.

Die derzeitigen officers der Fat City Terminal RR sind:

A.B. Lösch, General manager (ABL)

B.J. Schroeder, Assistant general manager (BJS),
Department of Planning and Procurement (DePP)

Die Besitzergesellschaften sind:

- Boston&Maine
- Delaware&Hudson (1969 über Dereco mit N&W und EL verbunden)
- New York Central/Penn Central/Conrail

Weitere Benutzer:

- ab 1971 Amtrak

Die Fat City Terminal RR wurde während der grossen Depression von den Besitzergesellschaften aus den Resten (und Rechten) einer damals im Konkurs gegangenen unabhängigen Class3-Bahngesellschaft gegründet, um die Bedienung der betroffenen Anschliesser (wie Fat City Cycles oder dem Albany Star mit dem Tochterunternehmen Sunray Print) sicherzustellen (und selbstredend auch den wirtschaftlichen Interessen der Besitzergesellschaften zu dienen).

Ausserdem wird die Fat City Terminal RR gerne von den Besitzergesellschaften für (allerdings im Bezug auf Länge, clearance plate und Gewicht beschränkte) transfer runs und Umleiterzüge benutzt, um die stark befahrenen Hauptverbindungen zu entlasten. Dies betrifft auch den stets eher spärlichen Personenverkehr, insbesondere bei ausserplanmässigen Sonderzügen...

Das Streckennetz der Fat City Terminal RR umfasst einige Meilen eigener Gleise sowie eingeschränkte trackage und yard rights bei den Besitzergesellschaften.

Die Bedienung der einzelnen Anschliesser erfolgt durch jeweils eine festgelegte Besitzergesellschaft.

Die Betriebsleitung (department of operation) wird durch gemeinsam agierende Mitarbeiter der Besitzergesellschaften gestellt, wobei die Führung der Betriebsleitung jährlich wechselt und zur dargestellten Zeit bei der D&H liegt.

Weitere Informationen sind auf meiner homepage unter <http://www.frankenmodell.de/dh.html> zu finden

Betriebs- und Frachtkonzept im Modell

Nachdem die Anlage eine fremokompatible Höhe von 1300 mm SOK aufweist, hat sich eine betriebliche Anlehnung an die im Fremo praktizierten Grundsätze auch im Hinblick auf eine Verwendung gemeinsam mit einem Fremo-Arrangement angeboten.

Dabei dient das Frachtsystem von Fremo HO-USA als Grundlage:

<http://www.fremo-net.eu/index.php?id=frachtsystemh0-usa>

Fat City

Location: Upstate NY **Timeframe:** 1977-1982 **Owner:** Alexander Lösch

Track	Spot (capacity)	in	AAR	out	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su	Job	totals			
by Delaware & Hudson:																
Cobb Warehouse	loading ramp (2)	canned goods	RBL	MTY		in	out		in	out		in	out	1		
		cereal	RBL	MTY		in	out		in	out				2		
		frozen food	RPL	MTY		out		in	out				in	3		
		bagged flour	XF	MTY						in	out			4		
Albany Star	loading ramp (1)	newsprint	XL	MTY		in	out		in	out		in	out	5		
		chemicals	XM	MTY			in	out						6		
L&L Auto Parts	loading ramp (1)	auto parts	XL	MTY		out		in	out			in	out	7		
		packing material	XM	MTY			in	out						8		
Fat City Cycles	ramp (1)	MTY	XL	bicycles			in	out		in	out		in	out	9	
	workshop (1)	bicycle parts	XL	MTY		out		in	out		in	out		in	10	
		tyres	XM	MTY		out								in	11	
Sunray Print	loading ramp (2)	steel pipes	GB	MTY			in	out						12		
		paper	XL	MTY		in	out			in	out			13		
		paper	XL	MTY		in	out			in	out			14		
		chemicals	XM	MTY			in	out			in	out		15		
		MTY	RBL	printed material		out		in	out		in	out	in		16	
		MTY	RBL	printed material		out		in	out		in	out	in	17		
						in D&H								total per week D&H	36	
					6	7	7	7	4	4	7	5	6	0	0	36
by Conrail:																
Albany Tomato	loading ramp (1)	Tomatoes	RPL	MTY		in	out		in	out		in	out		18	
		packing material	XM	MTY					in	out		in	out		19	
		corn starch	LO	MTY				in	out						20	
		RITV	RBL	tomato products		out								in	21	
URS	workshop (1)	MTY	GB	scrap metal		out	in	out		in	out			22		
		spare parts	XL	MTY		out		in			in				23	
						in CR								total per week CR	10	
					2	2	2	1	2	2	2	1	1	0	0	10
by all																
						in all								total per week all	46	
					8	9	9	8	5	9	7	7	0	0	46	

Der dargestellte Zeitraum umfasst wie im Datenblatt aufgeführt die Jahre 1977-1982.

Fat City wird in Schichten analog des jeweiligen Wochentags betrieben. Dabei gibt es zwei Bedienungen durch die D&H und eine durch Conrail. Die beiden Bedienungen durch die D&H sind dabei im Datenblatt durch entsprechende Einfärbung unterschieden.

Die eingeplanten Güterwagen (im Datenblatt durch die Zahl in Spalte „Jobs“ gekennzeichnet) werden im Laufe eines Wochentages entsprechend dem Datenblatt oben mit den entsprechenden Wagenkarten, Frachtzetteln oder Leerwagenanforderungen zugestellt ODER abgeholt.