

Erläuterungen zu den Bildfahrplänen

Bei der Erstellung der Bildfahrpläne wurden aus verschiedenen Gründen (Verwendungszweck, Übersichtlichkeit, verfügbare Informationen, ...) einige Kompromisse eingegangen. Ein wesentlicher Grund ist die Möglichkeit zum Ausdruck auf Blätter im Format DIN A4. Einige Informationen wurden weggelassen und andere hinzugefügt. In den nachfolgenden Erläuterungen wird zum Vergleich die Dienstvorschrift der Deutschen Reichsbahn (DR) für das Erstellen von Bildfahrplänen (DV 404) herangezogen.

Aus Platzgründen ist keine Streckenübersicht enthalten.

Da das Streckennetz nicht mehr der DR untersteht, ist die Überschrift „Deutsche Reichsbahn – Reichsbahndirektion Magdeburg“ fehl am Platz. Aus demselben Grund sind bei den Entfernungsangaben nur die Entfernungen zwischen den Betriebsstellen und nicht die Angaben zu Reichsbahndirektion und zum zuständigen Reichsbahnamt enthalten.

Auf die Angaben zur Streckeneröffnung wurde verzichtet. Die Daten für die Selketalbahn sind auf den WWW-Seiten unter „Geschichte“ zu finden.

Da es nur eine Bahnmeisterei in Wernigerode-Westerntor gibt, wurde auch auf diese Angabe verzichtet.

Die Angaben zur Stationierung (Kilometerangaben) beruhen weitestgehend auf den Angaben im „Atlas der Deutschen Reichsbahn“. Darin dient i. d. R. die Mitte des Empfangsgebäudes als Bezugspunkt. Die Stationierung der ab 1993 von der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) eingerichteten Haltepunkte entstammen verschiedenen Quellen. Eine gesonderte Angabe der Entfernung zwischen Bahnhöfen, Abzweigstellen bzw. Ausweichanschlussstellen wurde aus Platzgründen weggelassen.

Die Anordnung der Stationen erfolgte weitestgehend mit von links nach rechts aufsteigender Stationierung. Zur besseren Ausnutzung der Blätter fiel die Wahl auf den Längenmaßstab 1 : 300 000, wie er bei der DR für Hauptbahnen und „Nebenbahnen mit normalen Verhältnissen“ gebräuchlich war. Bei „Nebenbahnen mit einfachen Verhältnissen“ wäre nach DV 404 ein Maßstab von 1 : 400 000 anzuwenden.

Angaben zur Bahnhofsklasse und zu verfügbaren Hilfszügen / Gerätwagen hinter den Namen der Betriebsstellen wurden weggelassen. Die mit einem örtlichen Betriebsbediensteten (früher als Bahnhofsfahrdienstleiter bezeichnet) besetzten Betriebsstellen (Bf Drei Annen Hohne, Bf Schierke und Bf Brocken) sowie die nicht mit einem Betriebseisenbahner besetzten Betriebsstellen sind nicht entsprechend gekennzeichnet. Aus Platzgründen sind die Betriebsstellennamen nur auf den oberen Blättern des Bildfahrplans enthalten. Zur Orientierung dienen auf den Fortsetzungsblättern die Betriebsstellenkürzel.

Unter den Betriebsstellennamen befinden sich normalerweise bei Anwendung des Betriebsverfahrens „Zugleitbetrieb – ZLB“ (früher „Vereinfachter Nebenbahndienst – VND“) die Symbole zur Kennzeichnung der Zuglaufstellen und der Zugleitbahnhöfe. Zwecks Platzersparnis fehlen diese Symbole. Im Bereich der Selketalbahn sind die Betriebsstellen ohnehin alle Zuglaufstellen. Der Zugleitbahnhof für die Selketalbahn befindet sich nicht im Streckenbereich sondern in Nordhausen Nord. Auf der Harzquerbahn und auf der Brockenbahn wird mit Ausnahme des Abschnitts Ilfeld-Neanderlink – Drei Annen Hohne das Betriebsverfahren „Signalisierter Zugleitbetrieb – SZB“ angewandt. Die Bahnstationen sind in den meisten Fällen auch Blockstellen. Die Betriebsbahnhöfe Drängetal und Goetheweg dienen der Erhöhung der Durchlassfähigkeit der Strecke aber nicht zum Ein-/Aussteigen der Reisenden. Auf der Brockenbahn gibt es die zusätzliche Blockstellen, die im Bildfahrplan mit dem Kürzel „Bk“ gekennzeichnet sind. Auf der Harzquerbahn hat man die ehemaligen Holzverladestellen Kälberbruch und Allerbach als Zuglaufstellen beibehalten. Zur Unterscheidung von den Stationen sind diese mit „Zlst“ im Bildfahrplan gekennzeichnet.

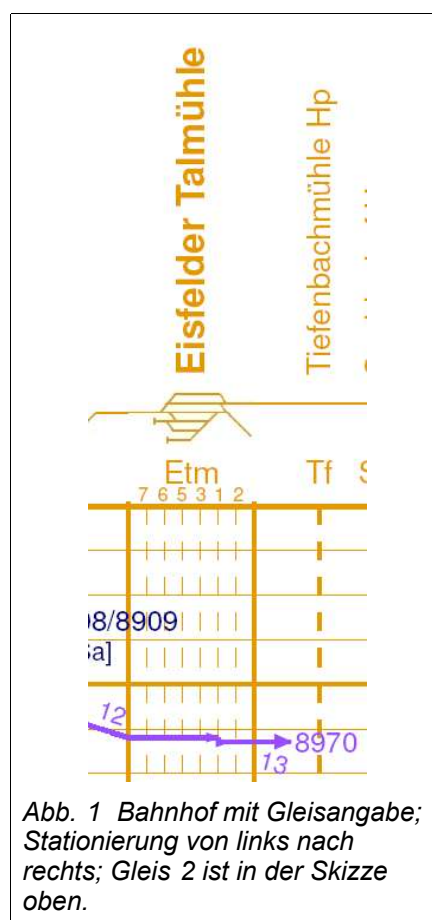


Abb. 1 Bahnhof mit Gleisangabe; Stationierung von links nach rechts; Gleis 2 ist in der Skizze oben.

Der Platz für „schienenfreie Bahnsteigzugänge“ konnte eingespart werden, da es diese lediglich in Quedlinburg gibt.

Eine Angabe der Streckenfernsprecher erübrigt sich. Diese Fernmeldeanlagen sind schon zu großen Teilen zurückgebaut.

Nach DV 404 sind über den Betriebsstellenkürzeln die Streckengleise (für jedes Gleis ein Strich) dargestellt. Auf den oberen Blättern werden in den modifizierten Bildfahrplänen statt dessen zum Teil auch die Hauptgleise der Bahnhöfe und ausgewählte Nebengleise schematisch abgebildet, so wie sie eigentlich im Beiblatt zum Bildfahrplan zu finden wären. Es sind nicht nur die Hauptgleise aufgeführt, auf denen regulär Zugfahrten stattfinden. Zusätzlich sind auch Gleise enthalten, auf denen mit Ausnahme genehmigung des Obersten Betriebsleiters (Obl) Züge verkehren können.

Die Betriebsstellenkürzel oberhalb und unterhalb des Gitternetzes entsprechen den Abkürzungen aus dem Bahnatlas der DR. Sie werden in dieser Form von der HSB weiter verwendet.

Im Gitternetz sind für die Betriebsstellen senkrechte Linien im Abstand der Stationierung enthalten. Durchgezogene Linien stehen für Bahnhöfe und Ausweichanschlussstellen. Haltepunkte und Zuglaufstellen der freien Strecke erhalten gestrichelte Linien. Die Linien der Bahnhofsgleise sind ebenfalls gestrichelt. Sie besitzen jedoch eine geringere Linienstärke. Als Schnittmarken sich überlappender, nebeneinander angeordneter Blätter dienen die dünnen Striche für ausgewählte Stationierungen (vorzugsweise ganze Kilometer).

Am oberen Rand des Gitternetzes sind die Bezeichnungen der Gleise in den Bahnhöfen zu finden. Für Bahnhöfe, die auf mehreren nebeneinander angeordneten Blättern enthalten sind, findet man aus Platzgründen die gleisgenauen Angaben nur auf einem Blatt. Die Nummern von links nach rechts entsprechen – ausgenommen im Bildfahrplan für die Selketalbahn der Bahnhof Eisfelder Talmühle – in der Skizze den Gleisen von unten nach oben.

Der Zeitmaßstab für das Gitternetz entspricht gemäß DV 404 3 cm/Stunde. Das Zeitraster weicht von der Norm ab. Statt 00:00 Uhr – 12:00 Uhr / 12:00 Uhr – 24:00 Uhr oder 00:00 Uhr – 08:00 Uhr / 08:00 Uhr – 16:00 Uhr / 16:00 Uhr – 24:00 Uhr wurde wegen des Platzbedarfs und der nächtlichen Betriebsruhe ein um 07:00 Uhr (Selketalbahn), 06:20 Uhr (Harzquerbahn) und 08:00 Uhr (Brockenbahn) beginnender Plan mit Überlappung generiert. Neben dem Stundengitter (Abstand 3 cm) gibt es ein 10-Minuten-Gitter (Abstand 0,5 cm).

In Bildfahrpläne wurden früher die Züge je nach Zuggattung in schwarzer und in blauer Farbe, mit verschiedener Strichstärke, als durchgehende oder gestrichelte Linie, als einfache Linie oder als Doppellinie sowie mit und ohne Kreisen per Hand eingezeichnet. Die Verwendung von Rechen technik erforderte anfangs Kompromisse. Als Ersatz für komplizierte Zuglinienarten wurde die Anzahl der Farben erhöht. So werden auch in den modifizierten Bildfahrplänen die Züge durch unterschiedliche Linienstärken und -farben unterschieden. Die relativ geringe Zuganzahl lässt sogar eine Unterscheidung nach Umläufen zu. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Verfügbarkeit der Informationen werden unter Vorbehalt die Triebwagen und Wagenzugumläufe entsprechend des Kenntnisstandes dargestellt. Die Umläufe der Dampflok können – z. B. durch Loktausch im Bahnhof Drei Annen Hohnen – von den Umläufen der Wagenzüge abweichen.

Das Einzeichnen der Züge geschieht vereinfacht durch Verbinden der Schnittpunkte der Stationen und der Abfahrts- sowie Ankunftszeit. Beschleunigungsvorgänge und Bremsvorgänge in den Stationen als auch unterschiedliche Geschwindigkeiten auf den Streckenabschnitten werden vernachlässigt. Aus der Neigung der Linien lässt sich die Fahrtrichtung ablesen. Von links oben nach rechts unten geneigte Linien stehen für Fahrtrichtung von links nach rechts auf dem Blatt. Von rechts oben nach links unten geneigte Linien machen Züge in Fahrtrichtung rechts – links kenntlich. In den Bahnhöfen mit Gleisangabe werden die vom Zug benutzten Gleise durch kleine Pfeile markiert. Diese Angaben beruhen nur bedingt auf Informationen. Sie sind hauptsächlich aus den Gleisplänen (Stellung der Rückfallweichen, vorhandene Entscheidungsweichen) abgeleitet. Mangels genauer Informationen entsprechen die Zeitpunkte für das Umsetzen von einem Gleis auf ein anderes Gleis des Bahnhofs nur vagen Annahmen. Sofern ein Zug ab einer Station den dargestellten Streckenbereich verlässt, ist das an einem Pfeil erkennbar.

An den Zuglinien sind die Minuten der Abfahrt unterhalb der Linie in Fahrtrichtung i. d. R. hinter der Betriebsstellenlinie angetragen. Die Minuten der Ankunft stehen oberhalb der Linie i. d. R. in Fahrtrichtung vor der Betriebsstellenlinie von Bahnhöfen mit Gleisangabe oder wenn Ankunftszeit und Abfahrtszeit sich unterscheiden. Aus Platzgründen werden für einige Haltepunkt keine Zeiten angegeben. Die Zeitangaben sind nur minutengenau. Somit lassen sich keine Haltezeiten von ½ Minute dar-

stellen. Bei den planmäßigen Reisezügen ist bei Stationen ohne „x“ als Kennzeichen für Bedarfshalt von einem planmäßigen Halt auszugehen. Ausnahmen bilden die Betriebsbahnhöfe Drängetal und Goetheweg sowie der Bahnhof Nordhausen Nord bei Benutzung von Gleis 5.

Die Zugnummern stehen an ausgewählten Zuglinien. Auf die Angabe der Zuggattung wird aus Platzgründen verzichtet und statt dessen eine entsprechende Farbkennzeichnung verwendet. Auch aus Platzgründen sind Verkehrstage / Verkehrseinschränkungen nicht immer in ausführlicher Form unter den Zugnummern zu finden. Als Ersatz erhalten die Zugnummern Fußnoten (hochgestellte Zeichen), die in der Legende erklärt sind. Ändern sich auf dem Laufweg die Verkehrstage / Verkehrseinschränkungen, dann weisen die Zeichen „<“ bzw. „>“ darauf hin.

Fragen, Anregungen, Korrekturhinweise nimmt der Autor webmaster@selketalbahn.de gern entgegen.

Dresden, 29.04.2008