

13. FREMO-Regionaltreffen in Konstanz-Dingelsdorf – 3. bis 6.1.2008

Michael Sauer

Wenn die Uhren anders gehen ...



Auf der Köpflin
werden produziert
Wasser verlegt
wenn sie gebaut sind
die letzten Produkte
Rechtlich
müssen diese
einmal eine
in Schönborg
Foto
Jochen Probst

Haltestelle an der
Ladestelle Arendsdorf

Foto:
Raphael Reichenbach

English summary: Shortening time compared to real time is typical in FREMO. Michael Sauer reports on an experiment conducted at the FREMO regional meeting in Dingelsdorf on Lake Constance in which the scale time was not condensed as much as usual (4.5 : 1 vs. 6 : 1), thus splitting the operating time table into a morning and afternoon shift. In his opinion, the experiment was a success.

Die aus meiner Sicht ungünstige Aufteilung des Tages auf den FREMO-Treffen habe ich zum Anlass genommen, beim 13. Regionaltreffen „Südwest“ in Konstanz-Dingelsdorf etwas Neues auszuprobieren.

Allgemeine Überlegungen

Als Teilnehmer und vor allem als Organisator von FREMO-Treffen haben mich mehrere Punkte immer wieder an den Fahrplänen und der Zeiteinteilung des Tages gestört. So ist die Spielzeit bei vorbildnahen Fahrplänen zu lang und die Fahrzeiten der Züge sind es ebenfalls. Gewöhnlich

wird die Dauer des Fahrplans dadurch gekürzt, dass entweder die Zeitverkürzung stark erhöht wird (angeblich teilweise bis 1 : 10) und realitätsferne Fahrpläne geplant werden. Das Kernproblem dabei ist: Je stärker die Zeit verkürzt wird, desto länger sind die Fahr- und Rangierzeiten der Züge.

Drei Fahrpläne pro Tag, die drei oder dreieinhalb Stunden dauern, lassen sich außerdem nur ungünstig mit (spätem) Frühstück, Mittagessen, Kaffeetrinken und Abendessen vereinbaren. Der Morgen und der Abend sind eher zu kurz, der Nachmittag für einen Fahrplan zu lang.

Nun kann man natürlich an der Fahrplandauer ansetzen und anstatt 16 Modellstunden (5:30 bis 21:30 Uhr) nur 12 davon (6:00 bis 18:00 Uhr) nachspielen, und nach 18 Uhr den virtuellen Bus verkehren lassen. Spielt man ein westdeutsches Nebenbahntema nach, ist das sicher eine Option.

Bei Hauptbahn- und bei DR-Betrieb scheidet diese Option aus. Hier müssen vorbildnahe Fahrpläne bis in den späten Abend gehen, wenn nicht gar 24 Modellstunden.

Zeitverhältnis 6 : 1

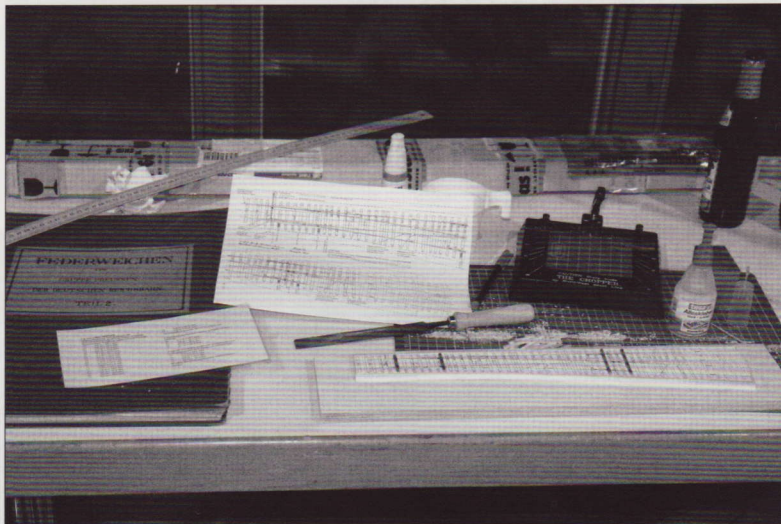
Spielt man einen 20 Stunden-Fahrplan (4:00 bis 0:00 Uhr) mit einer Zeitverkürzung von 6 : 1, dauert dieser mit Vor- und Nachlauf anstrengende dreieinhalb Echtstunden. Bei drei Fahrplänen pro Tag bleibt keine Zeit mehr für Seminare, und bei den Teilnehmern macht sich Erschöpfung bemerkbar. Eine Zeitverkürzung von 6 : 1 ist außerdem für meinen Geschmack schon zu stark, denn die Rangier- und Fahrzeiten werden dadurch bereits unrealistisch lang. Die Nahgüterzüge, die auf den Unterwegstationen ohne Ortslok rangieren, brauchen bereits

Ladestelle
in Schönborg

Foto:
Walter Völklein



FREMO Die Treffen



Auf der Kleinbahn werden preußische Weichen verlegt – wenn sie gebaut sind

Foto: Jochen Pradellok

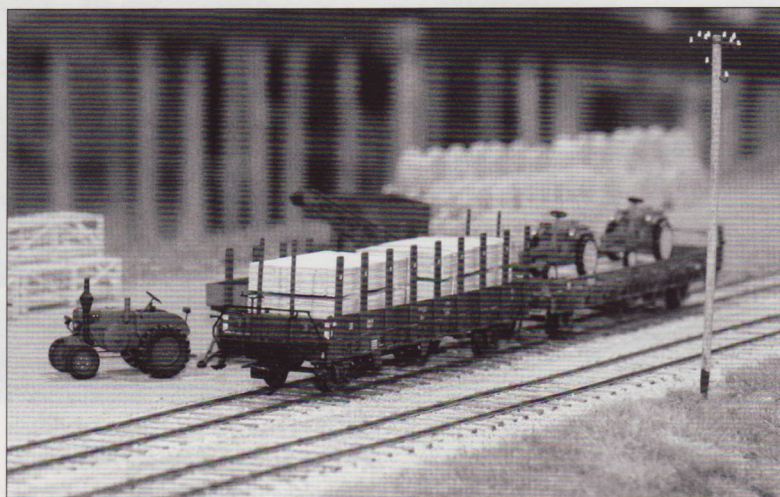
für drei, vier Stationen etwa drei Stunden, so dass die gewünschten zwei Nahgüterzugpaare pro Tag nur mit Schwierigkeiten durchzuprüfeln sind. Außerdem werden die Fahrzeiten der Personenzüge, zumal wenn unterwegs auch noch ein Stückgutwagen ausgestellt werden muss, für die Fahrgäste eine Zumutung. So habe ich es auf mehreren Treffen erlebt, dass der Berufsverkehrs zug, der den Endbahnhof um 6 Uhr verlassen hat, nach nur vier Zwischenstationen, erst kurz nach 8 Uhr in der Kreisstadt eintraf. Der letzte Personenzug nach Hause fuhr

Rechts: Noch einmal eine Ladeszene in Schönberg

Foto: Jochen Pradellok

Unten: Mit dem Ng sind Güterwagen für das Sägewerk in Neumühle-Linde angekommen

Foto: Andreas Ritterhofer



aber bereits kurz nach 16 Uhr – so kann man Pendler auch vertreiben.

Weniger Eile

Gleichzeitig ist es so, dass wenn man eine Zeitverkürzung wählt, die kleiner als 6 : 1 ist (z. B. 4 : 1 bis 5 : 1), die Fahrzeiten plötzlich deutlich realistischer werden. Allerdings führt eine zu geringe Zeitverkürzung aufgrund der verkürzten Strecken zwischen den Betriebsstellen auch zu unrealistischen Fahrzeiten. Klingt nach einer Zwickmühle, denn alle Probleme lassen sich scheinbar nicht auf einmal lösen.

Beim FREMO-Treffen in Dingelsdorf habe ich deshalb den Versuch gewagt und statt einem eher kurzen Fahrplantage und einer stark verkürzten Zeit das Gegenteil geplant. Der Fahrplan wurde vorbildnah auf 20,5 Modellstunden ausgedehnt (4:00 bis 0:30 Uhr) und die Zeitverkürzung auf 4,5 : 1 bis 5 : 1 reduziert. Damit dauerte der Fahrplan 4,5 Echtstunden. Allerdings habe ich diesen Fahrplan

natürlich niemandem am Stück zugemutet, sondern er wurde um 13:30 Uhr Modellzeit in zwei Teile geteilt. Das ergab einen Vormittagsteil der zwei und einen Nachmittagsteil, der zweieinhalb Echtstunden dauerte. Dadurch entstanden pro Tag vier angenehm lange Fahrplanböcke. Die Teilnehmer hatten so einen entspannteren Tagesablauf als sonst auf den Treffen. Es gab genügend Zeit für Seminare, die Rangier- und Fahrzeiten waren realistisch und außerdem hatte das Konzept den angenehmen Nebeneffekt, dass durch die beiden charakterlich unterschiedlichen Fahrplanhälften, die Abwechslung für die Teilneh-

mer stieg. Gleichzeitig bedeutet diese Umstellung für den Fahrplanersteller keinen größeren Mehraufwand, da die Anzahl der Züge nur wenig stieg und die Planung durch die kürzeren Fahrzeiten zwischen den Bahnhöfen mehr Trassenoptionen eröffnen, was auch auf dem Treffen das Vor- und Nach-Plan-Fahren von Güterzügen deutlich erleichterte.

Nicht nur in Dingelsdorf

Zum Schluss sei noch angemerkt, dass es – wie man im Hp1 lesen konnte – beim XXL-Treffen in Rheda der Fahrplantage ebenfalls in zwei Schichten aufgeteilt wurde, so dass es sich bei diesem Konzept um einen Trend handeln könnte, der an mehreren Stellen im FREMO unabhängig voneinander entstanden ist. Bei künftigen H0fine-Treffen im Südwesten werden wir dieses Konzept fortführen. Die Nachahmung auf anderen Treffen kann wärmstens empfohlen werden ☐

Michael Sauer

