

Fahrleistungsaufkommen bei H0e

Der auch bei H0e immer mehr am Vorbild orientierte Betrieb kommt im Vergleich zu den bislang vollgestopften Fahrplänen mit immer weniger Personal aus. Dies führte in der Vergangenheit schon zu starken Mißstimmungen bei Fremo Freunden denen es nicht vergönnt war eine Fahrleistung auf der Schmalspurbahn zu „ergattern“. Nachfolgend möchte ich eine Möglichkeit aufzeigen wie wir hier zur möglichst allseitigen Zufriedenheit eine Lösung finden können.

Das Vorbild

Beim Vorbild gehört das Personal zu den fixen Kosten, so das bereits seit der Gründung einer Bahngesellschaft alles versucht wurde um mit möglichst geringem Personalaufwand aus zu kommen, speziell bei der Schmalspurbahn.

Das Modell

Im Modellbetrieb kommt uns das aber gar nicht entgegen. Eine ständig steigende Anzahl von Modulbauern möchte natürlich auf dem damit zusammengestellten Arrangement auch fahren. Die Treffen sind zwar reichlich, aber wer kann schon an allen teilnehmen? Der Aufwand zum Bau der Module, die Lagerung, Transport und Auf- und Abbau ist nicht gering und billig, der Urlaub auch nicht ohne Ende vorhanden. Ärgerlich ist wenn man dann nach all dem Aufwand nicht einmal nach Herzenslust fahren kann. Dies gilt auch für die Besucher, die mit der Erwartung mal einen Zug über das Arrangement führen zu dürfen, etliche Kilometer fahren und dann bei der Fahrplanvergabe leer ausgehen.

Aktueller Zustand

Derzeit erstellen wir für H0e Fahrpläne mit einer Dauer von 2~3Std für die wir in der Regel 6~8 Personen an Personal benötigen. Hierbei fahren wir die Güterzüge mit 2 Personen, Personenzüge mit 1 Person. Besetzt sind lediglich die Zugbildungsbahnhöfe, hier meist nur einer, Abzweigbahnhöfe und der Betriebsleiter. Während eines normalen Wochenendes fahren wir im Schnitt 6 Fahrpläne. Je einer am Freitag, 3 am Samstag und 2 am Sonntag. Somit stehen bei 7 Personen je Fahrplan $7 \times 6 = 35$ Dienste zur Vergabe an. Wenn nun das Arrangement aus den Modulen von 10 Freunden gebildet wird und jeder pro Tag nur einen Dienstplan fahren möchte sind davon schon 30 vergeben. Dadurch bleiben an einem solchen Wochenende gerademal 5 Dienste zur Vergabe an Gäste oder Freunde der anderen Baugrößen übrig. Das ist für alle irgendwie unbefriedigend, zumal meist einer aus der H0e Gruppe die undankbare Aufgabe hat die wenigen Dienste „gerecht“ zu verteilen.

Lösungsversuch

Das gleiche Problem existierte auch bei H0-RE, dort wurde es mit der Einführung des „Crew-Caller“ Prinzips behoben. Hierbei werden die einzelnen Züge in viele kleine Einzelleistungen zersplittert und chronologisch abgefahren. Man holt sich an einer zentralen Vergabestelle eine Zugleistung,

fährt diese ab und gibt sie an der Vergabestelle wieder ab. Nun kann man sich eine neue Zugleistung schnappen oder etwas anderes tun. Nachteil ist hierbei das man einen Zug nur äußerst selten über das ganze Arrangement fährt, zu Stosszeiten die Zugleistungen schnell vergeben sind und zu den ungünstigen Zeiten spät abends und früh morgens manchmal nicht genug Personal zu Verfügung steht.

Dies ist für H0e eher unpraktikabel, da die meisten Züge ohnehin je Fahrplan nur einmal über das Arrangement hin und wieder zurück fahren.

Von daher sollten wir besser versuchen das Arrangement besser als bisher auszulasten. Wir erinnern uns, wir fahren am Wochenende in der Regel 6 Fahrpläne a' 2~3 Std mit meist längeren Pausen dazwischen (Mittag-, Abendessen oder Vorträge, etc.). Das bedeutet das das Arrangement während des Wochenendes lediglich an $6 \times 2,5h = 21$ Std betrieben wird. Rechnet man aber nur am Samstag mit einer Zeitspanne vom 09:00 bis 22:00 stehen uns 13 Std zu Verfügung. Rechnet man mit 3 Std/Session könnten wir 4 Fahrpläne durchfahren, bei 2 Std/Session sogar 6 Fahrpläne. Dies bedeutet das im Gegensatz zum bisherigen System am Samstag nicht nur $3 \times 7 = 21$ Dienste sondern $6 \times 7 = 42$ Dienste zu Verfügung stehen. Bedingung dafür ist eine straffe Einteilung der Dienste und deren möglichst frühzeitige Vergabe. Das Arrangement muß dann auch nach jeder Session in einem betriebsfähigen Zustand verlassen werden (z.B. Frachtzettelverteilung).

Wie soll das nun ablaufen?

Ich nehme nochmal das Beispiel vom Anfang dieser Geschichte. 10 Mitglieder bauen das Arrangement auf und tragen sich anschließend in die Liste der möglichen Dienste mit Namen ein. Diese Liste liegt zu Beginn des Treffens aus und jeder der einmal einen Dienst übernehmen möchte trägt sich dort ein. Eine Vergabe der Dienste vor einer Session erfolgt nur noch in dem Fall das nicht alle Dienste einen „Abnehmer“ gefunden haben. Auch für die am Samstag üblichen Besucher macht dies die Sache einfacher. Schauen wann ein Posten frei ist, Namen eintragen, fertig. Möchte nun der eine oder andere Freund unbedingt den Rollwagenzug um 12:00 fahren kann er, wenn er schon reserviert ist, mit dem Freund Kontakt aufnehmen und mit ihm gemeinsam fahren oder tauschen. Das „Glücksspiel“ kurz vor dem Beginn der Session entfällt und damit das frustrierte Element aller „zu kurz“ Gekommenen.

Das die Filetstücke der Dienste vermutlich recht schnell und von den am Aufbau beteiligten Modulistern belegt sein könnten ist ein hier nicht zu beschönigender Nachteil, aber ist es einer? Bei den im Beispiel benannten 10 Freunden kann am Samstag jeder 2 Dienste fahren und es bleiben noch immer 22 zur freien Vergabe, selbst bei 3 Diensten bleiben noch immer 12 allein am Samstag. Im Gegensatz zu den 5 des ganzen Wochenendes der bisherigen Regelung eine massive Verbesserung ohne das wir den Fahrplan unnötig und vorbildfremd aufblähen müssen. Einzig ein wenig Vorbereitung, eben das Erstellen der Liste, und etwas mehr Disziplin bei Dienstbeginn (pünktlich!) und Dienstende (Frachtzettel) ist nötig damit wir alle mehr Spaß an dem vorbildgerechten Modellbahnbetrieb haben.

Beispiel einer Dienstliste

<i>Session</i>	<i>FDL</i>	<i>Zugbildungs BHF</i>	<i>Abzweig</i>	<i>Güterzug</i>	<i>Rollbockzug</i>	<i>Personenzug</i>
1.) 09:00- 11:00						
2.) 11:30- 13:30						
3.) 14:00:- 16:00						
4.) 16:30- 18:30						
5.) 19:00- 21:00						
6.) 21:30- 23:30						

Fazit

Ob das nun der Stein des Weisen ist weiß ich auch nicht. Wie viele Session je Tag möglich sind, wie lang ein Fahrplan sein sollte und wie lange die Pausen dazwischen sein müssen werden wir wohl erst „erfahren“ müssen, aber eines ist klar, das schon ein wenig an Willkür erinnernde bisherige System müssen wir durch ein leistungsfähiges und für alle transparentes System ersetzen. Ich glaube da ist der Dienstplan schon ein sinnvoller Schritt und ein Versuch schadet gewiss nicht.

Gruß
Uwe Stehr