

Martin Meiburg

Die Grundlagen der Fahrplangestaltung

Wenn man einmal in Begleitung eines unbedarften Besuchers ein FREMO-Treffen besucht, wird man nach kurzer Zeit immer mit den gleichen Fragen konfrontiert: „Eure Uhren gehen aber komisch!“, „Die Leute schauen aber in so seltsame Unterlagen.“ und „Wer steuert das alles?“. Nun, was wir FREMOiker mittlerweile verinnerlicht haben, stößt bei Besuchern und FREMO-Einsteigern auf Erstaunen, Unverständnis und mitunter auch auf Ablehnung. Es soll nicht Sinn dieser Zeilen sein, diesen Mitmenschen den Betrieb beim FREMO zu erklären, dazu reicht der verfügbare Platz bei weitem nicht aus. Vielmehr soll

ein Überblick über den Fahrplanbetrieb beim FREMO, gleichermaßen für Einsteiger wie Fortgeschrittene gegeben werden, verbunden mit dem einen oder anderen Rückblick in die FREMO-Historie.

Unser Anspruch beim Spiel mit der Modelleisenbahn ist es, den Eisenbahnbetrieb des Vorbilds so weit wie möglich (und sinnvoll) nachzubilden. Ansätze hierzu gab und gibt es im FREMO zahlreiche, sei es die mittlerweile nahezu perfekte Antriebstechnik, die ein Rangieren auf den Zehntelmillimeter erlaubt, die betriebsgerechte Alterung von Modellen oder auch die m. E. schwierigste Disziplin, nämlich die Nachbildung einer als natürlich empfundenen Landschaft. Daneben gibt es jedoch auch Dinge, die sich im FREMO weit weniger offensichtlich aber kontinuierlich weiterentwickelt haben und heute von jedem als selbstverständlich erachtet werden. Auf eines dieser Dinge, namentlich den Fahrplan, möchte ich hier näher eingehen.

Der Bildfahrplan

Gemeinhin verstehen wir unter Fahrplan den grafischen bzw. Bildfahrplan, wie ihn Abb. 1 beispielhaft zeigt. Er zeigt dem kundigen Betrachter auf einen Blick, wo welche Züge zu welcher Zeit unterwegs sind, welche Betriebsstellen sie passieren oder bedienen, welche Zugdichte herrscht und welcher Hierarchie diese Züge untereinander zugeordnet sind. Dieser grafische Fahrplan zeigt auf einem Zeit-Weg-Raster für jeden Zug eine Zuglinie an. Jede Zuglinie entspricht der zurückzulegenden Strecke für diesen Zug und schreibt diesem Zug Fahrzeiten vor, die einzuhalten sind. Dieser grafische Fahrplan ist alleine schon in der Lage, die Reihenfolge und damit die Sinnhaftigkeit unseres Spiels zu regeln und gilt deswegen als Mindestvoraussetzung für ein Treffen.

Er ist zudem eine sehr wichtiges wenn nicht gar unabdingbare Planungsgrundlage eines jeden Treffens, weil es diesem Treffen seinen unverwechselbaren Charakter verleiht. Nebenbei sei bemerkt, dass dies nicht nur für gelungene Fahrpläne gilt. Apropos gelungen: Was macht eigentlich einen gelungenen Fahrplan aus, wobei gelungen mit

- ein Thema, nicht allzuweit vom Vorbild entfernt,
- ein „rundes“ Spiel mit passenden Anschlüssen, optimalem Personaleinsatz und abwechslungsreichen Zuggarnituren sowie
- weitgehende Berücksichtigung der Wünsche der Teilnehmer umschrieben sei?

Wie so oft gibt es auch hierfür kein Patentrezept, aber eine Reihe von Tipps, deren Beachtung das Erreichen dieser Ziele einfacher machen und die nachfolgend skizziert werden sollen. Insbesondere den letzten Punkt halte ich für besonders wichtig. Wie erfahre ich die Wünsche der Teilnehmer, d. h. der Leute, die Betriebsstellen für das Treffen angemeldet haben?

Das Bahnhofsdatenblatt

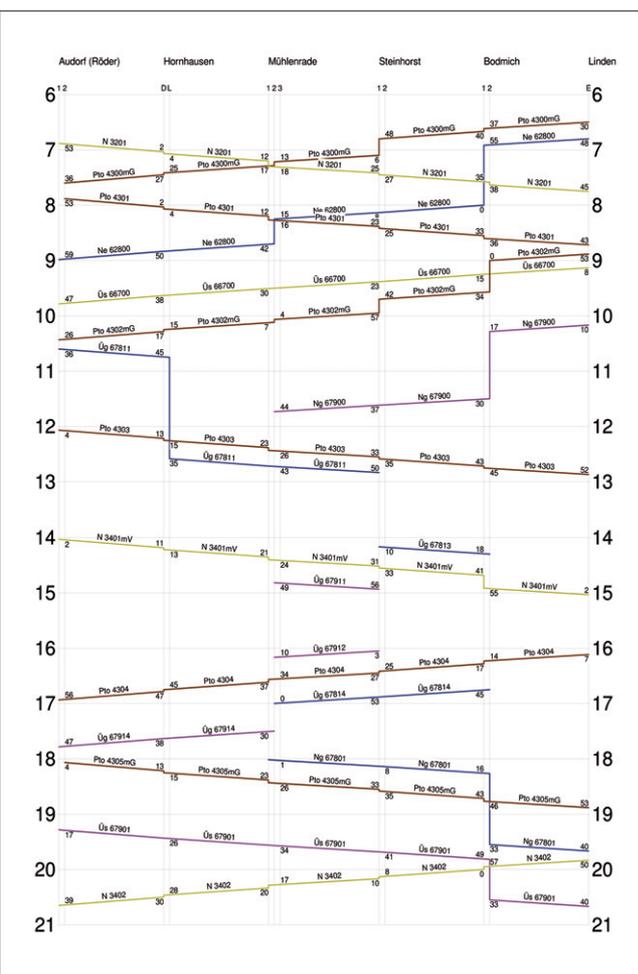
Der „Wunschzettel“ heißt „Bahnhofsdatenblatt“ beim FREMO (Abb. 2) und enthält die wichtigsten Informationen zu einer Betriebsstelle wie die Anzahl der Gleise, deren Nutzlänge und Verwendung, Bezeichnung und Lage der Ladestellen sowie Art und Umfang der Ladegüter, die an diesen Ladestellen behandelt werden.

Mit den Informationen aus den Bahnhofsdatenblättern und dem Streckenplan hat der Fahrplanmacher bereits genügend Informationen, um einen gelungenen Fahrplan zu erstellen. Wer als Betriebsstellenbesitzer noch mehr tun will, kann weitere Hinweise zum Umfeld seiner Betriebsstelle geben z. B. das gedachte Personenverkehrsaufkommen, die bevorzugte Nutzung der Gleise oder ob eine Ortsrangierlok vorhanden ist. Perfektionisten schreiben für ihre Betriebsstelle Seitenfüllende Abhandlungen.

Liegen diese Daten vor, kann sich der Planer ein Bild von den Erfordernissen einer Betriebsstelle machen, um sie mit den entsprechenden Frachten zu versorgen.

Abbildung 1:
Der Bildfahrplan

Vorlage: Martin Meiburg



Die Gedankengänge bei der Planung soll folgendes Beispiel verdeutlichen: An einem Streckenast liegen drei mittelgroße Bahnhöfe, wobei der Endbahnhof als Ausgangsstation einer Schmalspurbahn dient. Aus den Bahnhofsdatenblättern entnimmt der Planer, dass jeder Bahnhof im Durchschnitt ca. 6 bis 8 Wagen jeden Tag empfängt und dass die Schmalspurbahn selbst ein geschätztes Wagenaufkommen von ca. 10 Wagen pro Tag hat, was in der Summe ein Gesamtaufkommen von etwa 31 Wagen pro Tag, sprich: 62 Achsen ergibt. Zusammen mit den Nutzlängen der befahrbaren Gleise ist damit schon erkennbar, dass

- ein entsprechender Schattenbahnhof für die Speisung dieser Züge zur Verfügung stehen muss und
- die Unterwegsbahnhöfe nicht genügend Gleislängen haben könnten, um einen einzigen Zug in dieser Stärke notfalls kreuzen zu lassen.

Der Planer muss sich also etwas einfallen lassen, um das Verkehrsbedürfnis hinreichend zu bedienen. Die wesentliche Erkenntnis hieraus ist, dass die Strecke und die Betriebsstellen die Art des Fahrplans bestimmen. Im obigen Beispiel würde es sich anbieten, zwei Güterzüge fahren zu lassen oder alternativ auch die Personenzüge zur Güterbeförderung heranzuziehen, was sich in kleinem Rahmen als besonders geschickt erweist. Dadurch bekommen die sonst nicht so beliebten reinen Personenzüge einen zusätzlichen Reiz.

Zur Ausgewogenheit eines Fahrplans gehört aber auch, dass die Fahrzeiten zwischen den Betriebsstellen einigermaßen passen, dass die notwendigen Rangierzeiten ausreichend, aber nicht zu lange bemessen sind und dass die Übergangszeiten für die nachfolgenden Dienste des Personals nicht zu knapp kalkuliert sind, denn sonst werden Verspätungen auf folgende Leistungen übertragen und der Fahrplan kann völlig aus den Fugen geraten.

Bei der Fahrzeitkalkulation empfehle ich, sich am Vorbild zu orientieren und die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit als Maß der Dinge zu nehmen. Bei Nebenbahnen sind das im Allgemeinen 60 km/h, was einem Wert von 11,5 m/min im

Modell entspricht. Aus den einfach abzumessenden Entfernungen von Haltestelle zu Haltestelle und dem gewünschten Zeitverkürzungsfaktor kann man dann die Zeit in Modellminuten errechnen, die ein Zug zwischen zwei Haltestellen benötigt. Dies gilt streng genommen nur, wenn ein Zug mit gleichförmiger Geschwindigkeit fährt, was er in der Regel jedoch nicht tut. Mit der Annahme, dass das Bremsen und Beschleunigen auf einer Länge von 3 m erfolgen soll und einer in dieser Phase geschätzten mittleren Geschwindigkeit von 5 m/min können diese Weg-Zeit-Zusammenhänge dann in eine Formel gepackt und z. B. als Mini-Excel-Tabelle zu jeder Streckendistanz ausgedruckt werden.

Bei den Rangierzeiten muss man sich als Planer versuchen in die Abläufe jeder Aufgabe hinein zu denken nach dem Motto: Wie würde ich rangieren, um den Stückgutwagen vom Zug abzuziehen, Umzulaufen, ihn an die Rampe zu stellen und wieder zurück an meinen Zug zu kommen? Bewährt haben sich als ganz grobe Richtwerte:

- Etwa 1 (Echtzeit-)Minute für das Orientieren bzw. Aufgaben absprechen mit dem Fahrdienstleiter,
- pro Rangierbewegung ca. 30 Sekunden (je nach Länge der Fahrwege auch mehr!),
- ca. 1 Minute für das Ordnen der Frachtpapiere,
- ca. 30 Sekunden für das Herstellen der Abfahrtsbereitschaft.

Im obigen Beispiel mit dem Stückgutwagen müssten demnach bei einer Zeitverkürzung von 1 : 5 rund 25 Fahrplan-Minuten alleine nur für dieses Rangiermanöver einkalkuliert werden!

Die Güterzugbildungsvorschriften

Eine weitere, wichtige Planungsunterlage sind die so genannten Güterzugbildungsvorschriften (GZV), wie sie beispielhaft Abbildung 3 zeigt. Diese schreiben genau vor, wie sich die verkehrenden Güterzüge zusammensetzen. Dies betrifft nicht nur die maximale Stärke (beim Vorbild in Tonnen, bei uns zweckmäßigerweise in Achsen angegeben), sondern vor allem auch die Reihenfolge der in diese Züge eingestellten Frachtziele sprich: Betriebs- bzw. Ladestellen. Diese Ziele

Abbildung 2:
Das Bahnhofsdatenblatt

Abbildung 3:
Die Güterzugbildungsvorschrift

Vorlagen: Martin Meiburg

Bahnhofsdatenblatt für die Betriebsstelle: Stand: 2004
Eigentümer: Martin Meiburg Kürzel: MRD FremoCom Durchwahl: 0

Mühlenrade

Gleisplan

Gleise mit Nummern, Weichen mit W-Nummer-, Ladestellen mit Buchstaben kennzeichnen

Gleis	Nutzlänge in cm (Modell)	entspricht in m (Vorbild)	Bahnsteiglänge (cm)	Bemerkungen zum Personenverkehr:
1	240	209	130	Hauptsächlich Schienenbusse für Pendler und Schüler, in den Hauptverkehrszeiten verstärkt durch Lokbespannte Züge.
2	210	183	210	Zeitlich in der Ep.IVa (1968-1977) angesiedelt
3	170	148		Zugfahrten zugelassen nur inv aus GI 1 und 2
33	65	57		
35	65	57		

Ladestelle/ Empfänger	Ladegut im Empfang	Ladegut im Versand	Wagen gattungen	Wagen ladungen/ Woche
GS Güterschuppen	Stückgut, Expressgut, Paletten	Stückgut, Expressgut, Amalaren(K&K)	Gs, Hi	11
Ra Rampe	Maschinenleiste	St-Schrott, NE-Schrott (Krausnick)	K, R, E	3
LS Ladestraße	Gartengeräte und -bedarf (BG)		G, Hi	1
	Kesselblech, E-Motore, Rohre, Walzstahl, (Kleinmüller)	Behälter, Kessel, Überhitzer, Reformler, Destillationskolonnen	T, K, R, S	4
	Kaffeebinder, Zinkbarmen, Formsand (Küken&Hähnel)	Großarmaturen, Produktionsabfälle	Lb, Uc, K	2
	Dünger, Saalgetriebe (Gleisessendral)		Td, Tdg*	1
Ag1 Outbus	Walzdrahtrollen, Karlonagen, Paletten, Ziehd, Koks	Schrauben, Normteile, Schrott	K, R, Hi, Lb	3
Ag1 B.Rändel	Heizöl, Brikett, Eierkohle, Anthraz, torf, Glas, Steine	leere Gasflaschen	Z, Ed, Fz, Hi	2

Bemerkungen zum Güterverkehr:
* nur in der Saison (Ereigniskarte)
Bedienung 1x tgl mit Ng; Expressgut und Stückgut mit eigenem Ortswagen (max 4A), Abholung der Ow vorzugsweise mit PlomG
MRD hat eigene Ortsrangierlok (BR 236)
an GI 37 kann beliebiger Kunde anschließen (Flachprofil), max 10A tgl.

N 3401mV
Audorf - Hornhausen - Mühlenrade - Steinhorst - Bodmich - Linden Rbf

Tfz: 050Kab Last: BDyg+AByg+16 A Mannschaft: GELB

- P-Garnitur
- Vieh LDN Rbf

Pto 4300mG
Linden Rbf - Bodmich - Steinhorst - Mühlenrade - Hornhausen - Audorf

Tfz: 798 Last: VS+ 4 A Mannschaft: BRONZ

- Leere Vieh STH

Pto 4302mG
Linden Rbf - Bodmich - Steinhorst - Mühlenrade - Hornhausen - Audorf

Tfz: 798 Last: VS+ 4 A Mannschaft: BRONZ

- Milch Kw STH Gr 1 ab BDM

Pto 4305mG
Audorf - Hornhausen - Mühlenrade - Steinhorst - Bodmich - Linden Rbf

Tfz: 798 Last: VS+ 4 A Mannschaft: BRONZ

- Gsw LDN Hgbf

Ne 62800
Linden Rbf - Bodmich - Mühlenrade - Audorf(Röder)

Tfz: 290 Last: 26 A Mannschaft: BLEU

- Gsw BDM
- Leere Vieh BDM
- Gsw MRD
- Gsw ADF
- Leere Vieh ADF
- HHN

können zu Gruppen zusammengefasst werden. Dabei kann der Planer die Stärke der einzelnen Gruppen beschränken. Damit wird insbesondere bei Zügen in Richtung Schattenbahnhof gewährleistet, dass sich wirklich alle angefahrenen Betriebsstellen ihrer Frachten in dieser Richtung entledigen können. Die einzelnen Gruppen werden vom Planer so zusammengestellt, dass der Rangieraufwand möglichst gering ist und dass die Züge sinnvoll gebildet werden. Das kann bedeuten, dass ein Zug nicht unbedingt alle Zielgruppen enthalten muss, an denen er auch vorbeifährt. Wieder zurück zu unserem obigen Beispiel könnte das bedeuten: Der erste Güterzug auf dieser Strecke enthält nur die Gruppen für die Betriebsstelle 3 und die Schmalspurbahn, der zweite Güterzug nur die Gruppen für die Betriebsstellen 1 und 2. Dies hätte den Sinn, dass die Schmalspurbahn verhältnismäßig schnell an ihre Wagen kommt, was man sogar noch dadurch beschleunigen könnte, dass man die Gruppe „Schmalspurbahn“ als erste Gruppe in den Zug einstellt. Die Zuglok könnte sofort nach Ankunft in Betriebsstelle 3 abhängen, umlaufen und die Spitzengruppe in die Schmalspurübergabe drücken. Anschließend könnte sie sich dann der Zustellung der Frachten in

die Ladestellen der Betriebsstelle 3 widmen. Der Vervollständigkeits halber sei erwähnt, dass nicht immer alle planmäßig vorgesehenen Gruppen auch tatsächlich belegt sind. Wenn keine Frachten für diese Ziele anstehen, bleiben diese Gruppen eben leer.

An diesem einfachen Beispiel wird die Bedeutung der genauen Kenntnis über die anzufahrenden Betriebsstellen für den Fahrplanmacher deutlich. Wenn ihm nicht bekannt ist, wie bestimmte Ladestellen einer Betriebsstelle erreichbar sind, kann er die GZV nicht optimal für den reibungslosen Ablauf des Spiels aufstellen. Es sei deshalb an dieser Stelle nochmal auf das so wichtige Bahnhofdatenblatt hingewiesen: je detaillierter die Informationen über die Betriebsstelle sind, um so besser kann die Planung der erforderlichen Rangierbewegungen erfolgen.

Das Vorbild hat natürlich auch für die GZV eine Darstellung entwickelt. Diese Vorbild-GZVn sind in der Regel pro Direktion zusammengefasst und haben das Format von Taschenbüchern. Sie enthalten Angaben wie die maximale Last, den Laufweg, die Verkehrstage etc. Für den Betrieb im FREMO gibt es auch hier eine Formatvorlage basierend auf MS Word, die die wesentlichen Elemente der Vorbild-GZV darstellt und für unser Spiel adaptiert.

lauf wie Kilometrierung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, verkürzte Signalabstände, Steigungen bzw. Gefälle sowie die Zusammensetzung des Zuges, die planmäßige Tzf-Bespannung, die maximale Last und die sog. Brems Hundertstel. Alle diese Angaben zu übernehmen wäre nicht sinnvoll, deswegen gibt es ein auf MS Word basiertes Formular, das im Wesentlichen die Darstellung des Vorbild-Buchfahrplans wiedergibt, dabei aber auf unsere Belange Rücksicht nimmt. Beispielsweise ist im Modelllayout immer nur ein Zug pro Tabelle eingetragen; das Vorbild nutzt hier den Platz in diesen Tabellen aus und trägt die Züge, die die gleiche Strecke zu unterschiedlichen Zeiten benutzen, nebeneinander ein. Im FREMO-Betrieb hat es sich als hilfreich erwiesen, die GZV des betreffenden Zuges im Vorspann zur Fahrzeitentabelle wiederzugeben. Das Zugpersonal braucht dann nicht immer wieder zwischen GZV und Buchfahrplan hin- und herzu blättern.

Die Bahnhofsfahrordnung

Eine weitere hilfreiche Ableitung aus dem Bildfahrplan ist die in Abb. 5 gezeigte Bahnhofsfahrordnung (Bfo). Dies ist ebenfalls eine tabellarische Auflistung, allerdings hier bezogen auf eine Betriebsstelle. Mit der Bahnhofsfahrordnung hat der Fahrdienstleiter (Fdl) bezogen auf seine Betriebsstelle ein Hilfsmittel an der Hand, das in zeitlicher Reihenfolge alle Zugfahrten mit der Angaben des zu belegenden Gleises und weiterer Hinweise, wie z. B. Zugkreuzungen, Überholungen, Kurswagen rangieren, zeigt. Es ist für den reibungslosen Ablauf sinnvoll, dass sich der Fdl vor einem Treffen mit der Bahnhofsfahrordnung vertraut macht, sie am besten sogar selbst erstellt und dabei im Geiste alle Bewegungen eines Fahrplantages durchgeht und niederschreibt. Während des Betriebs braucht er dann nicht mehr neu zu überlegen und entscheiden, welchen Zug er in welches Gleis einfahren lässt oder wo er seine Ortslok für das Beistellen des Kurswagens am günstigsten platziert. Auch für dieses Dokument gibt es ein adaptiertes Vorbildformular auf MS Word Basis.

Abbildung 4:
Der Buchfahrplan

Vorlage: Martin Meiburg



Fremo Regionaltreffen Hotteln 16.-18.08.2002 EX_FARBE.DOC 20.08.2006 23:00 Seite 3					
N 3201					
Aurdorf(Röder) – Hornhausen – Mühlenrade – Steinhorst – Bodmich - Ostende					
Tzf: 211 Last : Bnb+ABnb+Bnb Reglerfarbe: FARBE					
1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle	Höchstgeschwindigkeit	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Hinweise und Bemerkungen für das Zugpersonal
km	km/h				
95,0	60	Aurdorf(R)		6:00	
76,5	25	Hornhausen Trapeztafel			
75,0	60	Hornhausen	6:20	6:24	
55,0	60	Mühlenrade	6:44	6:50	# Pto 4300
41,5	20	Steinhorst Trapeztafel			
40,0	60	Steinhorst	7:05	7:09	
25,0	60	Bodmich	7:24	7:28	# N62800
0,00	60	Ostende	7:53		

Üs 66700					
Ostende – Bodmich – Steinhorst – Mühlenrade – Hornhausen – Aurdorf(Röder)					
Tzf: 050Kab Last : 32 A Mannschaft: FARBE					
1. ADF H0e(Arnst., Davidst.,Dettsh.,Melaune)					
2. ADF Ort					
1	2	3	4	5	6
Lage der Betriebsstelle	Höchstgeschwindigkeit	Betriebsstelle	Ankunft	Abfahrt	Hinweise und Bemerkungen für das Zugpersonal
km	km/h				
0,00	60	Ostende		8:49	
25,0	60	Bodmich		9:14	# Pto 4301
40,0	20	Steinhorst		9:29	
41,5	60	BÜ Bahnhofstraße			
55,0	60	Mühlenrade		9:44	
74,0	25	Hornhausen Trapeztafel			
75,0	60	Hornhausen		10:04	

Der Buchfahrplan

Sind der grafische Fahrplan und die GZV erstellt, können daraus weitere Fahrpläne abgeleitet werden. Der wichtigste davon ist der so genannte Buchfahrplan (s. Abb.4). Dieser ist im Prinzip eine tabellarische Auflistung der aus dem Bildfahrplan übernommenen Fahrzeiten für genau einen Zug. Der Buchfahrplan ist das Hilfsmittel für den Triebfahrzeugführer (Tf), um seinen Zug quasi nach Abarbeitung der Fahrzeitentabelle pünktlich ans Ziel zu bringen. Das Vorbild hat hierzu ebenfalls eine bestimmte Form der Darstellung entwickelt, die vom grundsätzlichen Aufbau her für alle Züge gleich ist, so dass jeder Lokführer mit neuen Buchfahrplänen sofort vertraut ist. Im Buchfahrplan findet der Lokführer beim Vorbild außerdem Angaben zum Streckenver-

zenden Hinweis, dass Frachtenziele, die nicht auf dem Arrangement lagen, also in Richtung der Schattenbahnhöfe abgefahren werden sollten, nach einem Farbcode gekennzeichnet werden sollten, wobei die angeschlossenen Schattenbahnhöfe unterschiedliche Farbcodes repräsentierten. Auch dies ist im Prinzip heute noch gültig und weiter verfeinert worden (s. Hp1 Modellbahn, Heft 1/1999).

Die Jahrestagung in Münster 1989 brachte in Sachen Fahrplan einen Fortschritt: Der Bildfahrplan war mit einem Computerprogramm von Ivo Cordes erstellt worden. Dieser wurde ergänzt durch eine „Quasi-Bfo“ und eine GZV aus einzelnen, mit Maschine getippten Texten. Diese GZV wurde in Nienburg 1989 in weiterentwickeltem Gewand präsentiert. Christoph Riegel hatte einen Vorbildeinband kopiert und den Text der folgenden Seiten handschriftlich eingetragen. Eine enorme Arbeit, die heute dank PC nicht mehr so aufwändig ist.

Es folgte das Treffen Höchst im Odenwald im September 1990, für das Jan Bruns und Ludwig Fehr meines Wissens erstmalig auch einen Buchfahrplan erstellt hatten. Dieser war auf Basis einer Vorbildvorschrift kopiert, mit Computertabellen vervollständigt und zusammenkopiert worden – und wies sogar einen in DB-Rosa gehaltenen Einbanddeckel auf. Das war für mich die Krönung: mit einem Buchfahrplan in der einen und dem Regler in der anderen Hand neben meinen Zügen herzulaufen und damit quasi das Triebfahrzeugführerlebnis des Vorbilds zu haben!

Dies alles sollte natürlich ebenfalls bei dem Treffen geboten werden, für das ich mich erstmals als Fahrplanmacher bereit erklärte: Porta Februar 1991. Ein „gemalter“ Bildfahrplan, eine „geklaut“ Vorlage des Höchster Buchfahrplans und eine ebenso gefertigte GZV wurden zusammenkopiert. Der Aufwand war wirklich irre: nachdem der Bildfahrplan gezeichnet und auf Machbarkeit geprüft war, wurden die Buchfahrpläne der vier Zugmannschaften von Hand in vorbereitete Vorlagen eingetragen. Anmerkung am Rande: Damals wütete der erste Golfkrieg und mein Arbeitgeber hatte aus Furcht vor Anschlägen alle Flugreisen

untersagt. Da ich einen Termin in Frankreich hatte, musste ich also mit dem Zug nach Paris fahren und hatte somit genügend Zeit, diese zeitraubende Tätigkeit im Abteil durchzuführen. Heute undenkbar, diese umständliche Fahrplanerstellung – ebenso vielleicht wie die echte Fürsorge eines Arbeitgebers für seine Mitarbeiter.

Nun, die aufwändige Malerei des Fahrplans und die handschriftlichen Buchfahrpläne sollten mit meinem ersten eigenen PC ein Ende haben. Für das Treffen im Juni 1994 in Müllingen wollte ich unbedingt alles mit diesem neuen Hilfsmittel erarbeiten. Ein Programm für die grafische Fahrplanerstellung gab es damals noch nicht, also versuchte ich es mit Freelance, was dem ersten Anschein nach die meisten Möglichkeiten in dieser Richtung bot. Nach 5 Nächten voller Flüche hatte ich alles so weit, dass man es der Öffentlichkeit präsentieren konnte – von Hand gezeichnet wäre dann doch schneller gewesen.

Ein Gutes hatte es aber: Diese Vorlage soll Stefan Bormann angeblich zur Erstellung seines Fahrplanprogramms inspiriert haben, welches uns ab 1995 zur Verfügung stand. Welch eine Erleichterung! Keine Radiererei mehr, wenn was nicht gepasst hat, und eine integrierte Kontrolle, ob die gemachten Eingaben auch nicht zu Konflikten führen. Aber der ganze andere Papierkram musste immer noch von Hand gemacht werden. Aber auch damit könnte dank des neuen Fahrplanprogramms XPLN von Uwe Lengler bald Schluss sein. Es nutzt die Datengrundlage des Bormannschen Fahrplanprogramms, um daraus nach Eingabe weiterer Daten, die Bfo, die GZV, die Buchfahrpläne und die Umlaufpläne zu erstellen. Am Markt gibt es daneben weitere Programme für die reine Erstellung von Buchfahrplänen: Die MIBA hat das FBS-Programm im Vertrieb, das ein sehr aufwändiges Vorarbeiten bedingt, dafür aber auch ein sehr professionelles Ergebnis liefert. Ich habe damit allerdings keinerlei Erfahrung.

Ein Wort noch zum Thema Zugnummern: Wenn man sich sehr intensiv mit dem Thema Fahrplan beschäftigt, kommt der Wunsch auf, auch

die Fahrplanunterlagen so nah wie möglich am Vorbild zu erstellen. Deswegen ja auch der Aufwand für die Buchfahrpläne, Umlaufpläne etc. Es ist beim Vorbild keineswegs so, dass die Nummern beliebig vergeben werden, sondern nach einem vorgegebenen Raster. Dieses Raster wurde beim Vorbild über die Zeit immer wieder angepasst. Ganz grob kann aber festgehalten werden: je kleiner die Zugnummer, desto höher die Wichtigkeit. Das bedeutet, im Falle von Entscheidungen haben die niedrigen Zugnummern die höchste Priorität. Das gilt insbesondere bei Verspätungen. Die Zugnummern werden in Blöcken für eine bestimmte Zuggattung vergeben. So waren in den Jahren nach 1966 z. B. die Zugnummern 5200 bis 5399 für Naheilgüterzüge vorgesehen (siehe Hp1 Modellbahn, Heft 3/1997). Auch die Zuggattungskürzel unterliegen dem ständigen Wandel. Einen Pto (Amtsdeutsche Abkürzung für: Personentriebwagenomnibus!) wird man heute vergeblich in den Plänen der DB AG suchen, ebenso wie einen ICG in der Epoche 3. Auch mit solchen Details kann man als Planer eine gute Atmosphäre für ein Treffen schaffen.

Soviel zur Geschichte des FREMO-Fahrplanwesens. In den letzten 25 Jahren hat sich viel getan, die letzten 18 Jahre davon durfte ich miterleben und zum Teil mitgestalten. Ich bin gespannt, welche Weiterentwicklungen es in den kommenden Jahren noch geben wird. Jeder sollte seinen Teil dazu beitragen, gemäß dem Motto: „Jeder tut das, was er am besten kann.“ ☒

Martin Meiburg



Das wichtigste Betriebsmittel beim FREMO – die Uhr

Foto: Olav Casander