

Von Jens Böning (Text/Fotos)

Die Definition der Eisenbahn ist, in einem Satz gesagt, dass sie Menschen oder Sachen auf einer Strecke von A nach B transportiert. Damit sind die Verkehrsbedürfnisse – der erste Baustein für einen Fahrplan – für die grosse wie auch für die kleine Bahn erklärt. Die Beschreibung der Strecke, über welche die Verkehrsbedürfnisse abgewickelt werden, ist der zweite Baustein.

Wichtig dabei ist, dass alles strukturiert dokumentiert wird. Wie im Beispiel «Holztransport aus Busenbach zur Staatsbahn» zu sehen ist, gehört zu einem Verkehrsbedürfnis die Frage «Was soll passieren, und mit welchen Fahrzeugen wird das abgewickelt?». Verschiedene solcher Verkehrsbedürfnisse können auf Zettel notiert und aus einem Korb gezogen werden. Damit bringen wir Zufälligkeit ins Spiel. Es können auch täglich wiederkehrende Verkehrsbedürfnisse eingeplant werden. Ebenso ist es möglich, dass Verkehrsbedürfnisse an bestimmte Züge oder Zugsarten gekoppelt sind.

Die Verkehrsbedürfnisse bieten die Gelegenheit, sich Ladegut in Realität auszudenken und zu bauen, aber auch fiktive Lösungen sind denkbar. Bei Zisternenwagen (Tankwagen) zum Beispiel kann durch einen Aufkleber oder Magneten der Ladezustand angezeigt werden, um dann das Verkehrsbedürfnis abzuarbeiten.

Der einzige Baustein, der für die Komplettierung des Modellfahrplans noch fehlt, sind Anregungen beziehungsweise Ideen

Verkehrsbedürfnis: Holztransport aus Busenbach zur Staatsbahn

Tag n+1: 9.00 Uhr, Bereitstellen eines 0-Wagens durch die Staatsbahn im Übergabegleis B1/B2, Abholen des Wagens mit der Lok vom Gmp 101, Beistellen an Gmp 101 an geeigneter Stelle im Zugsverband, weiter mit Gmp 101 nach Busenbach

Ankunft in Busenbach: Wagen aus dem Zugsverband lösen, hinrangieren an die Laderampe (Gleis 4)

Tag n+2: Beladen von Wagen mit Stammholz

Tag n+3: Abholen von Wagen, Beistellen an Gmp 102 an geeigneter Stelle im Zugsverband, weiter nach Talheim

Ankunft in Talheim: Herausrangieren des Wagens aus dem Zugsverband mit der Zugslok, Bereitstellen des Wagens im Übergabegleis A1/A2, Staatsbahn übernimmt den Wagen und rangiert ihn in den Wagenspeicher, Abladen des Ladegutes und Lagern im Ladegutspeicher



Gleis 4 mit 0-Wagen und Holzspeicher; Gleis 2 und 3: Kreuzung von Zug 7 und 8.



zur Modellbahngeschwindigkeit. Setzt man für die Vorbildgeschwindigkeit die Dimension km/h und für die Modellbahngeschwindigkeit cm/s ein, ist der Umrechnungsfaktor 3:1 ungefähr zutreffend, um die Modellgeschwindigkeit auf der Anlage zu haben. Das ist nötig, um die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Betriebsstellen zu ermitteln. Der Abstand ist aufgrund des Gleisplanes vorgegeben.

Nun muss noch an den Fahrplan gedacht werden. Dabei ist es wichtig, die Aussage « *Weniger ist mehr* » im Kopf zu haben. Denn

Kennzeichnen des Ladezustands der Wagen mittels Magneten: Rot für das Verkehrsbedürfnis 4 G-Wagen mit Stückgut, je ein Wagen pro Bahnhof für den nächsten Gmp.