

Ein Konzept für einen realistischen Güterverkehr auf einer Modellbahn

In einem anderen Beitrag habe ich das Konzept meiner Modellbahn in Spur 1 und die der Anlage zugrunde liegende Modellbahnphilosophie erläutert.

Hier nun einige Ausführungen zur Durchführung eines realistischen Güterverkehrs auf der Anlage.

Angeregt zu diesem Konzept wurde ich durch das System der Fremo Wagen- und Frachtkarten, wie es bei den Fremo Modultreffen eingesetzt wird.

Für meine Anlage schien es mir allerdings nicht nötig, für jeden Wagen eine Wagenkarte und dann evtl. noch einen Frachtauftrag anzulegen. Ich habe mir meinem Wagenbestand angesehen und überlegt welcher Wagen zu welcher Ladestelle mit welcher Ladung pendeln könnte. Diese Überlegungen habe ich in einer Wagenbestandsliste zusammengefügt und hier auch gleich die Länge des Wagens vermerkt.

Diesen Überlegungen liegen folgende Zwangspunkte zugrunde:

- Anzahl und Länge der Gleise im Schattenbahnhof (1x 240 cm / 1x 150 cm)
- Länge des Hauptgleises im Endbahnhof (230 cm)
- Der gedachte Fahrplan für die Anlage
- Die vorhandenen, auf der Anlage einsetzbaren Güterwagen (20 Stück)
- Die im sichtbaren Teil der Anlage vorhandenen Ladestellen und ihre nutzbare Länge

Aus diesen Zwangspunkten ergaben sich folgende Vorgaben:

- Ein Güterzug der den Endbahnhof verlässt, muss grundsätzlich so viele Wagen haben, wie der Güterzug, der ihn zuvor erreicht hat
- Das erste Güterzugpaar des Tages darf max. 240 cm lang sein, das zweite Güterzugpaar max. 150 cm
- Die Anzahl der den Ladestellen zugeführten und abgeholten Wagen muss der nutzbaren Länge der Ladestellen entsprechen.
- Die Gleiskapazitäten im Endbahnhof müssen das Zerlegen und Bilden der Güterzüge zulassen.

Nun habe ich mit einem Programm zur Tabellenkalkulation die Güterzüge gebildet und gereiht. Die Wagen habe ich entsprechend ihrer Ladestellen farblich hinterlegt, um eine bessere Orientierung zu haben.

Die an einem Tag zu fahrenden Güterzüge habe ich auf je einem Auftragszettel für jeden Wochentag zusammengefasst und mir diesen in DIN A5 ausgedruckt.

Der Auftragszettel für den Folgetag ergibt sich dann zwangsläufig aus den Abgängen des Vortages, bzw. den bei Betriebsschluss in den Ladestellen vorhandenen Wagen. In der nächsten Woche beginnt das Spiel dann wieder von vorn.

Wenn also ein Güterzug aus dem Schattenbahnhof im Endbahnhof eintrifft, kann ich ihn anhand meines Auftragszettels zerlegen und die Wagen ihren Ladestellen zuführen, gleichzeitig hole ich die Wagen des Ausgangszuges in den Ladestellen ab und bilde den Zug entsprechend des Auftragszettels in der richtigen Reihenfolge.

Fast alle Wagen dieses Bestandes laufen hierbei in einer festen Relation. Lediglich drei gedeckte Güterwagen bilden gemeinsam einen Umlauf als Stückgutwagen und Wagen für den Versand von gesacktem Salz für die Saline.

Mit diesem Konzept ist es mir gelungen, einen realitätsnahen Güterverkehr auf meiner Anlage darzustellen, ohne das ich mich irgendwann verzettele und die Gleiskapazitäten meiner Anlage nicht mehr ausreichen.

Die Güterzüge ergeben ein abwechslungsreiches, buntes Bild und jeder Tag erfordert etwas andere Rangierbewegungen. Ganz nebenbei konnte so auch der eigentliche Planungsfehler von zwei unterschiedlich langen Gütergleisen im Schattenbahnhof kompensiert werden.

Und so ist es wie bei der richtigen Eisenbahn, der Verkehrsdienst muss sich zwangsläufig den vorhanden Zwangspunkten in der Infrastruktur unterordnen.

Wenn ich dann doch einmal die Lust verspüre nicht nach diesen Vorgaben zu fahren, kann ich ja immer noch einen Sonderzug fahren lassen, oder mit einem Bedarfsgüterzug den saisonalen Rübenverkehr abwickeln.

*Jürgen Behrens
ARGE-Eisenbahn
Einbeck – Dassel*