



Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Reportage

Freie Fahrt in Rothenburg



Gesichter

Ein bewegtes Leben mit
Maschinen in Bewegung



Modellporträt

Die Uacns-Güterwagen
von Roco in Spur H0



Anlage

Das Albulatal in H0m
im Süden Frankreichs



20 Jahre Historischer Modellbahnhof Rothenburg (HMbR) im Massstab 1:87 (Teil 3)

Jetzt gibt es einmal ordentlichen Bahnbetrieb

Nach der Vorstellung der beiden Trägervereine widmet sich der Autor im dritten und letzten Teil dem Betrieb nach Vorbild der Zeit um 1996/97 auf der Modulanlage um den Bahnhof Rothenburg. Dabei schwenkt er den Blick auch auf den restlichen Bereich der massstäblichen H0-Anlage.

Von Franz Oesch (Text), krumifot (Fotos) und Hans Roth (Fotos)

Mit der möglichst authentischen Modellumsetzung des Bahnhofes Rothenburg ist der HMbR in der komfortablen Lage, originalen Fahrbetrieb eins zu eins nachzuempfinden. Diese einmalige Art, Modellbetrieb durchzuführen, ist für ihn die grosse Herausforderung. Eigentlich haben viele Modellbahner den Wunsch, sich dem Vorbild fahrbetrieblich so nahe wie möglich anzunähern. Die Umsetzung in die Praxis jedoch zwingt die platznotgeplagten Modellbahner auch da zu vielen Kompromissen. Das Verständnis dafür bringen auch die Mitglieder des HMbR auf, weil jedes von ihnen sich ja vor Inan-

griffnahme des Projektes mit den gleichen Bedingungen arrangieren musste. Da blieb und bleibt nur das Bestreben, nach Möglichkeiten zu suchen, die leidigen Kompromisse zu umgehen. Die unglaubliche Vielfalt von Modellbahnanlagen zeigt, dass je nach persönlichem Empfinden und harmonischem Verständnis gute und glaubwürdige Anlagenteile gebaut werden. Die Kunst besteht darin, solche Teile harmonisch im gesamten Gebilde eines Anlagentorsos einzubetten. Diese den meisten Modellbahner bekannte Form des Modellbauens ist der Nachteil von zu wenig verfügbarem Platz. Gewichtiger Vorteil jedoch wieder

ist die Tatsache, dass etwas Modellmässiges überhaupt erst entstehen kann.

Sieht er den Platzbedarf für eine massstäbliche Verkleinerung des Vorbildes, versteht jeder Anlagenbauer und Anlagenbetreiber, dass die Ausführung der Idee, das Vorbild genau verkleinert im Haus, im Estrich, im Keller oder im Zimmer zu bauen, nur selten gelingt. Der HMbR kann mit seinem Torso aufzeigen, wie gewaltig die Raumbedürfnisse sein müssen, wenn das Vorbild massstabsgetreu verkleinert dargestellt werden soll. Die lebhafteste Geschichte von 20 Jahren seit Planungsbeginn 1996 zeigt eindrücklich, dass solche Unter-

fangen andere Probleme aufweisen, als sie die Modellbahnszene in der Regel beschäftigen. Was die Mitglieder nicht wollen, ist eine Kapitulation vor der Massstäblichkeit im buchstäblichen Sinne. Viele Träume, Vorstellungen, Wünsche und Absichten bewegen in der Planungsphase die Modellbahner, bis sie zur Einsicht kommen, dass nur Teile davon oder nur Abschnitte aus der wirklichen Eisenbahnwelt im Modell dargestellt werden können. Wer diesen Gedankenprozess kennt oder kennenlernen will, wird fortan mit seiner kleinen Eisenbahnwelt eher oder sogar ganz zufrieden sein.

Vorbildgerechter Betrieb

Der HMbR hat sich mit dem ehrgeizigen Gedanken der Urheber dieser Anlage Rothenburg angefreundet, weil der Initiant des Projektes Franz Oesch sich auch für die Zukunft des Torsos sehr engagiert zeigt und aus seiner aktiven Zeit als Lokführer und Modellbahner viel Wissen einbringen kann. Mit diesen sehr wertvollen Betriebskenntnissen und Erfahrungen kann der HMbR noch heute die Zeit der Schweizer Eisenbahn um das Jahr 1996/97 in Rothenburg genaustens nachempfinden und vorführen. Er ist somit in der vorteilhaften Lage, aufgrund der vorliegenden SBB-Unterlagen den Vorbildbetrieb im Zugs- wie auch im Rangierverkehr im Bahnhof Rothenburg darzustellen. Die Gleisanlage im dargestellten Bereich vom Streckenkilometer 83,275 auf der Seite Sempach bis Kilometer 85,640 entspricht rund 2365 Streckenmetern. Dazu kommen alle Nebengleise, die zusammen nochmals viele Gleismeter umfassen. Das erlaubt es, den Betriebsablauf authentisch wiederzugeben. Das ist das eine, und das andere ist, die passenden Fahrzeuge zur Verfügung zu haben, um die Modellzüge wie im Zugbildungsplan der SBB für die damalige Fahrplanperiode «ZBP II 1996/97» zusammenstellen zu können.

Hier den Weg der Beschaffung dieses Rollmaterials zu gehen, hat so seine Tücken und Geschichten. Davon können sicher viele Leser auch ein Lied singen. Mitunter verschlingt die Beschaffung entsprechend viel Zeit, Geduld und letztlich auch Geld. Kommt dazu, dass bereits vergriffenes Rollmaterial je nach Herstellungsart und Qualität auf zum Teil ungewöhnliche Weise in den eigenen Besitz gelangt. Heute findet man bei den verschiedensten Anbietern im



Ein sehr seltenes Bild damals in Rothenburg: Für einmal steht der Hauptübergang offen.



Ein typischer InterRegio Luzern–Basel SBB mit einer Re 4/4 II überquert soeben das Weichenvorfeld.



Ein Rangierarbeiter wartet bei der grossen Gleiswaage auf den nächsten Güterwagen.

Internet passendes Rollmaterial, das so gekauft bzw. ersteigert werden kann. Ansonsten bleibt der Selbstbau, der auch seinen Reiz hat. Ist der Fokus auf die identische Wiedergabe der Züge aus dieser Zeitepoche gerichtet, kann das erklärte Ziel dereinst sicher erreicht werden. Kommen hingegen der Gedanke und der Wille auf, auch noch vergangene Epochen auf dem Torso darzustellen, wird die Beschaffung von Rollmaterial noch eine Spur spannender und interessanter. Dazu soll gesagt sein, dass Rollmaterial aus dieser Zeit, was Massstäblichkeit und Wiedergabe betrifft, nicht immer den heute gängigen Vorstellungen entspricht. Da kommen die Kleinserienhersteller gerade richtig und versuchen, vorhandene Lücken kontinuierlich zu schliessen. Auch Selbstbauer fühlen sich herausgefordert, mit eigenem Schaffen etwas nachzuhelfen, um der Vorbildtreue näherzukommen.

Ein riesiger Vorteil obgenannter Beschaffung von Rollmaterial besteht darin, dass Zeitepochen der Eisenbahn rückwirkend heute recht authentisch nachempfunden werden können, obschon in Wirklichkeit nur noch wenige echte Fahrzeuge in Betrieb sind. Das eröffnet allen Modellbahnern und auch dem HMbR die Möglichkeit, entsprechend epochales Rollmaterial zeitgerecht im Modell fahren zu lassen. Das kann man von der realen Eisenbahn so

nicht mehr sagen, weil sich die Gleisanlagen durch die schlanke Infrastruktur und deren ständige Ausbauten doch wesentlich verändert präsentieren. Kurzum, wir Modellbahner haben fast exklusiv die Möglichkeit, wenigstens im Modell die sogenannte «guten alten Zeiten» aufleben zu lassen.

Manöver sorgen für Betrieb

Vorerst jedoch gilt unser Hauptaugenmerk der Darstellung des Betriebes wie 1996/97 bei den SBB in Rothenburg. Wir haben uns entschlossen, entgegen erster Absicht der Vorgängertruppe MBT, vorerst nur eine halbe Vorbildstunde genau in der authentischen Abfolge im Fahrplanbetrieb eines Werktages umzusetzen. Grund dafür ist eigenartigerweise das bisher fehlende echte Interesse und Bedürfnis der Besucher unserer Anlage. Die Dokumentationen in unserem Vereinsbesitz würden locker reichen, um den Alltagsbetrieb an Werktagen von morgens 7.00 Uhr bis abends 19.00 Uhr modellmässig wiederzugeben. Darum lag der Vorgängertruppe die Wiedergabe des Betriebes von mindestens einer Stunde so sehr am Herzen. Sogar eine Art Lokleitung war nötig, um den Rollmaterialeinsatz sauber zu koordinieren. Die Tageseinsätze und Fahrleistungen der Loks mussten wie beim Vorbild für diese eine Vorführstunde genauestens festgelegt werden.

Das erklärte Ziel war sehr ehrgeizig und entsprach eigentlich dem Gusto des HMbR. Die Ernüchterung folgte jedoch auf dem Fuss, weil das gewünschte Interesse der Modellbahner schlicht kaum zu spüren war. Diese fast unglaublich anmutende Tatsache, wo doch viele das Vorbild imitieren möchten, musste auch der Verein bereits nach der ersten Ausstellung in Burgdorf 2014 zur Kenntnis nehmen. Dabei waren damals erst die planmässigen Züge innerhalb einer Stunde zu sehen. Die einzigen Rangiermanöver beschränkten sich auf die Kies- und Ölzüge. Vom eigentlichen vielfältigen Stationsmanöver mit der Ee 3/3 war noch gar nichts zu sehen. Es gilt aber festzuhalten, dass eben alle Zugs- und Rangierbewegungen auf einem Bahnhof den Betrieb abwechslungsreich und interessant machen. Dazu gesellen sich in der Regel noch viele zusätzliche Arbeiten auf einem Bahnhof wie Rothenburg mit vielen Anschlussgleisen und Kundenbewegungen rund um den Güterschuppen. All diese und weitere Arbeiten wurden auf dem Bahnhof vom Vorstand und seinen Mitarbeitern sowie vom Rangierteam ausgeführt. Dazu mussten Einsatzpläne für die verschiedenen zu verrichtenden Arbeiten erstellt und bewirtschaftet werden. Ein Vergleich mit heute, 20 Jahre später, ist nur noch bedingt möglich, weil die kleineren und mittleren Bahnhöfe buchstäblich entvölkert wurden.



An der Verladerrampe pausieren die «Ada's» gerade beim Ablad.

Die Divisionalisierung um die Jahrtausendwende hat das ehemalige lebhaftes und abwechslungsreiche tägliche Bild auf Stationen und Bahnhöfen komplett verändert. Die Auswirkungen sind klar zu spüren und zu sehen und müssen einfach akzeptiert werden. Deshalb versuchen die Mitglieder des HMBR, die alte, interessante, farbige und menschliche Seite der 1990er-Jahre aktiv im Modell festzuhalten. Somit können sie sich auf die betriebliche Darstellung von 1996 in Rothenburg konzentrieren und sie etwas genauer unter die Lupe nehmen.

Gedanken über einen Betrieb

Kompromisse wollten sie von Anfang an so gering wie möglich halten oder eingehen. Nur ungern haben die Mitglieder die stündliche Vorführung zugunsten einer kompakten halbstündlichen Vorführung des Betriebes anno 1996 aufgegeben. Diese Massnahme hatte sich leider aufgedrängt, weil offensichtlich wurde, dass auch eine halbe Betriebsstunde genügt, um echte Eindrücke vom Vorbild zu kriegen. Somit ist eine Lösung für Vorführungen im Angebot, die doch die Besucher zu fesseln vermag. Als Aussenstehender vor der Anlage stehend, kann man feststellen, dass für eine auch nur halbstündige Vorführung Vorbereitungen im Umfang von etwa 20 Minuten nötig sind, um zu starten. Da braucht es schon Verständnis und Geduld. Denn die Modellzüge müssen aus ihrer bisherigen Position im allgemeinen Vorführmodus in ihre neue Ausgangsposition gefahren werden. Der «Chefprogrammierer» Andy Alig musste all seine Künste und Raffinessen aufwenden und einbringen, um die Züge dorthin zu verschieben. Dies alles, ohne mit der Hand Fahrzeuge von einem zum anderen Gleis zu verstellen. Nach der Vorführung werden dieselben Züge in ähnlicher Manier wieder in ihre alte Lage verschoben, was auch wieder einige Zeit in Anspruch nimmt. Da kann durchaus der Eindruck eines riesigen Durcheinanders aufkommen, was wiederum den Heimanlagen ohne Betriebskonzept entsprechen würde. Auch wollen die Mitglieder an Ausstellungen auch anderen, modernen Zügen aus heutiger Produktionszeit Fahrrecht geben. ▷

Lesen Sie weiter auf Seite 71

Von beachtlicher Grösse im Bahnhof Rothenburg ist der imposante Silokomplex der NH Niederhäuser Futter.



Beim Kieswerk BBR hat der Entladevorgang der 17 Weiacher-Kieswagen begonnen.



Mittels der roten Ee 3/3 16409 werden die Güterwagen vor der Abfuhr bereits vorgebremst.



Ein gewöhnlicher Werktag zwischen 16.00 und 16.30 Uhr

Bis eine Zugfahrt sicher durch den Bahnhof Rothenburg fahren kann, sind sinngemäss auch im Modell die gleichen Betriebsabläufe wie im Vorbild zu beachten und umzusetzen. Der Einfachheit halber werden viele Kürzel der Eisenbahnersprache auch beim HMbR verwendet. Dies versuche ich am Beispiel des ersten Zuges etwas ausführlicher zu erklären. Ohne Anspruch auf vollständige Richtigkeit der Details zu haben, sieht dies in etwa so aus:

1 Nach 16.00 Uhr beginnt das Rangierteam damit, mit der Rangierlok Ee 3/3 diverse Güterwagen aus verschiedenen Anschlussgleisen einzusammeln. Der Rangiermeister (Rm) koordiniert den Ablauf der Arbeiten mit dem Vorstand (Vstd) und verlangt als Erstes aus Gleis 5 beim Güterschuppen eine Fahrstrasse nach Gleis 65, bevor der IR aus Luzern sich ankündigt. Die Ee 3/3 16409 steht auf der Wagenwäsche, dies weil dort im Ausflussloch ein Ölabscheider eingebaut ist, und beginnt nach der Zustimmung zur Fahrt durch den Vstd seine Fahrt, fährt vor dem Aufnahmegebäude (AG) vorbei ins Gleis 65 und koppelt dort mit einem Hbis-Bierwagen von der Wardeck-Brauerei an. Das Bierdepot Wardeck hatte seinen Standort in Emmenbrücke, aber wegen einer Gleisbaustelle beim Wardeck-Bierdepot Emmenbrücke mussten für einige Zeit die Bierwagen in Rothenburg entladen werden. Dies geschah gewöhnlich im Gleis 65. Diese kleine Geschichte zeigt auf, dass auch die Eisenbahn sich betrieblich immer wieder anpassen muss.

2 Inzwischen wird in Rothenburg (Rbg) mit dem örtlichen Leutewerk die Ausfahrt des IR 2678 Luzern–Basel in Emmenbrücke (Ebr) gemeldet. Er ist auf dem in Fahrtrichtung linken Streckengleis Nr. 285 auf der 16‰ steilen Rothenburger Rampe mit einer V/max von 90/110 km/h Richtung Rothenburg unterwegs. Der Vstd, der Fahrdienstleiter (Fdl) von Rbg oder der diensttuende



Mitarbeiter (MA) überprüft die Gleise und Zugfahrstrassen für die freie Durchfahrt des IR und löst danach den Schliessvorgang der beiden Barrieren am Stellwerk aus. Sind die Barrieren ordnungsgemäss geschlossen, wird das am Stellwerk optisch angezeigt. Erst dann darf das Einfahrsignal (Efsig) auf freie Fahrt (1× Grün) gestellt werden. Die Weiterfahrt nach Sempach (Sem) ist auch frei, was mit dem Ausfahrsvorsignal (Avsig)

(2× Grün) dem Lokführer (Lf) angezeigt wird. Das Ausfahrtsignal (Afsig) ist ebenfalls auf freie Fahrt gestellt (1× Grün). Der Lf fährt gemäss Dienstfahrplan (Df) mit einer V/max von 90 km/h in die Ausfahrkurve. Die Reduktion der V/max ist der schwierigen Gleisgeometrie der langen Weiche Richtung Tanklager geschuldet. Dieser skizzierte Ablauf braucht seine Zeit und ist Bedingung für einen sicheren Zugsverkehr.





4

Der herannahende Schnellzug könnte demnach den Bahnhof mit seiner maximal zulässigen V/max von 110 km/h durchfahren, bis die Ausfahrseite erreicht wird. Nach Zugbildungsplan (ZBP) führt die Re 4/4^{II} 11128 folgende Last in der Reihenfolge: 4 Wagen 2. Klasse (B), 1 Wagen 1. Klasse (A) und 1 Packwagen (D). Die Durchfahrt erfolgt nach Fahrplan genau um 16.04 Uhr.

3 Von Norden her nähert sich der EuroCity-Zug EC 9 «Tiziano» Sem zu. Seine Durchfahrt in Rbg durch Gleis 2 ist für 16.07 Uhr vorgesehen, was den Vstd Rbg dazu bewegt, die beiden Barrierenübergänge auf Stationsgebiet weiter geschlossen zu halten. Dies zum Missmut vieler Automobilisten.

4 Unterdessen steht der leere Ölzug 73836F auf Gleis 3 kurz vor der Abfahrt nach Basel Kleinhüningen Hafen. Sein letzter Zisternenwagen steht zehn Meter nördlich des Hauptüberganges. Die Bremsprobe ist erledigt, und der Lf ist mit der Beilage Nr. 9 vom Vstd mit den Zugdaten bedient worden. Je nach Verfügbarkeit und Einteilung der Lokleitung ist eine Lok des Typs



5

Ae 6/6, Re 4/4^{II} in Vielfachsteuerung (Vst.) oder Re 460, dem Leerzug vorgespannt.

Nach der Durchfahrt des EC wird der südlich gelegene Barrierenübergang wieder kurz geöffnet, während der nördlich gelegene für die Ausfahrt des Ölzuges noch geschlossen bleibt und die wenigen Reitergenossen sich gedulden müssen, um mit ihren Pferden die westliche Gleisseite zu erreichen. Die planmässige Abfahrt des Ölzuges erfolgt um 16.09 Uhr.

5 Indessen hat sich auch wieder die Rangierlok Ee 3/3 aus Gl 65 nach Gl 1 vorwärtsbewegt, um sich gleich wieder über

den zwischenzeitlich geschlossenen grossen Bahnübergang rückwärts nach Gl J44 zu bewegen. Nach dem Halt vor der Weiche 44 muss noch die Fahrleitung für Gleis J44 örtlich durch den Rangierarbeiter (Ra) eingeschaltet werden. Nachher kann an die leeren Zementwagen angefahren werden.

Bevor der Regionalzug 5064 Luzern-Olten seine baldige Ankunft um 16.20 Uhr in Rbg hat, rangiert das Manöver mit der Ee 3/3 vom Gl J44 bis Gl 61 /1 und zurück ins Gl J41. Hier endet die Abholung leerer Wagen für Bier, Zement und Getreide. Nach einer Vorbremmung der abgehenden G-



6

Wagen fehlt nur noch die Umsetzung ins GI G1, wo die tägliche Abfuhr zusammengestellt wird. Dies kann jedoch erst geschehen, wenn der dem Regionalzug folgende Güterzug von Ebr nach RBL Limmattal um 16.27 Uhr Rbg durchfahren hat.

6 Der braune Tm III 9513 vom Bahndienst Lz steht im GI 25 parallel zur Hasenmoosstrasse, das bis ins Tanklager und weiter führt. Er muss auf Anordnung des Vstd auf die andere Seite des Bahnhofes ins GI E 1 wechseln. Der Vstd überprüft die Zugsituation und ist per Funk mit dem extra mit dem Dienstauto nach Rbg gekommenen Triebfahrzeugführer in Kontakt. Sobald dieser fahrbereit ist, wartet er das bevorstehende Umsetzmanöver ab.

7 Gleichzeitig war die Firma Vanoli mit Endladearbeiten von Altschotterwagen im GI E 3 beschäftigt und möchte nun ebenfalls via GI 13 ins zurückliegende GI E 2 umsetzen. Diese fast zur selben Zeit stattfindenden internen Bahnhofmanöver setzen eine gute Übersicht des Vstd am Stellwerk voraus. Für dieses Manöver muss zwingend der nördliche Barrierenübergang geschlossen bleiben, was dann die Reiter dazu bewegt, sich einen anderen Weg für den täglichen Ausritt zu wählen.

Es sind demnach gleich drei verschiedene Rangierbewegungen im Zeitfenster 16.12 bis 16.18 Uhr im Gange und zeigen doch die Komplexität des vielfältig anmutenden Rangierbetriebes in Rbg auf. Gewiss kommen hier Beobachter des täglichen Bahnbetriebes auf ihre Rechnung und können die erlangten Eindrücke gedanklich auf die eigene Modellbahn übertragen.

8 Mit der Durchfahrt des von Sursee (Ss) herkommenden Postzuges Nr. 92835 um 16.27 Uhr nach Lz werden die Rangierfahrstrassen für die besagte Umsetzung der G-Wagen von der Firma Niederhäuser NH (mit den hohen Silotürmen) gestellt, was wiederum das Schliessen der beiden Barrierenübergänge voraussetzt. Die Umsetzung führt über die Gleise GI 61/1/51/31 bis 21 und zurück nach GI G1 «Gusti 1».

Keine Langeweile herrscht, wenn man sieht, wie viele unterschiedliche Zugbewegungen in einer knappen halben Stunde auf einem Bahnhof wie Rothenburg stattfinden. Das ganze Ausmass kann sich manchmal noch verdichten, wenn zusätzliche Zugleistungen dazukommen. Ich verweise z.B. auf Extrazüge wie Militär-, Altschotter-, Test-, Lok-, Sonder- und Dampfzüge.



7



8

Dieser Mix von älterem und heutigem Rollmaterial ist unserer Meinung nach ein kleiner vertretbarer Kompromiss zugunsten der jüngeren Modelleisenbahnergeneration. Der sicher hohe Wiedererkennungswert von heute im Einsatz stehenden Loks, Triebzügen und Wagen ist mitentscheidend dafür, ob Besucher an der Anlage eine längere Weile verbleiben oder nicht.

Da war einiges los

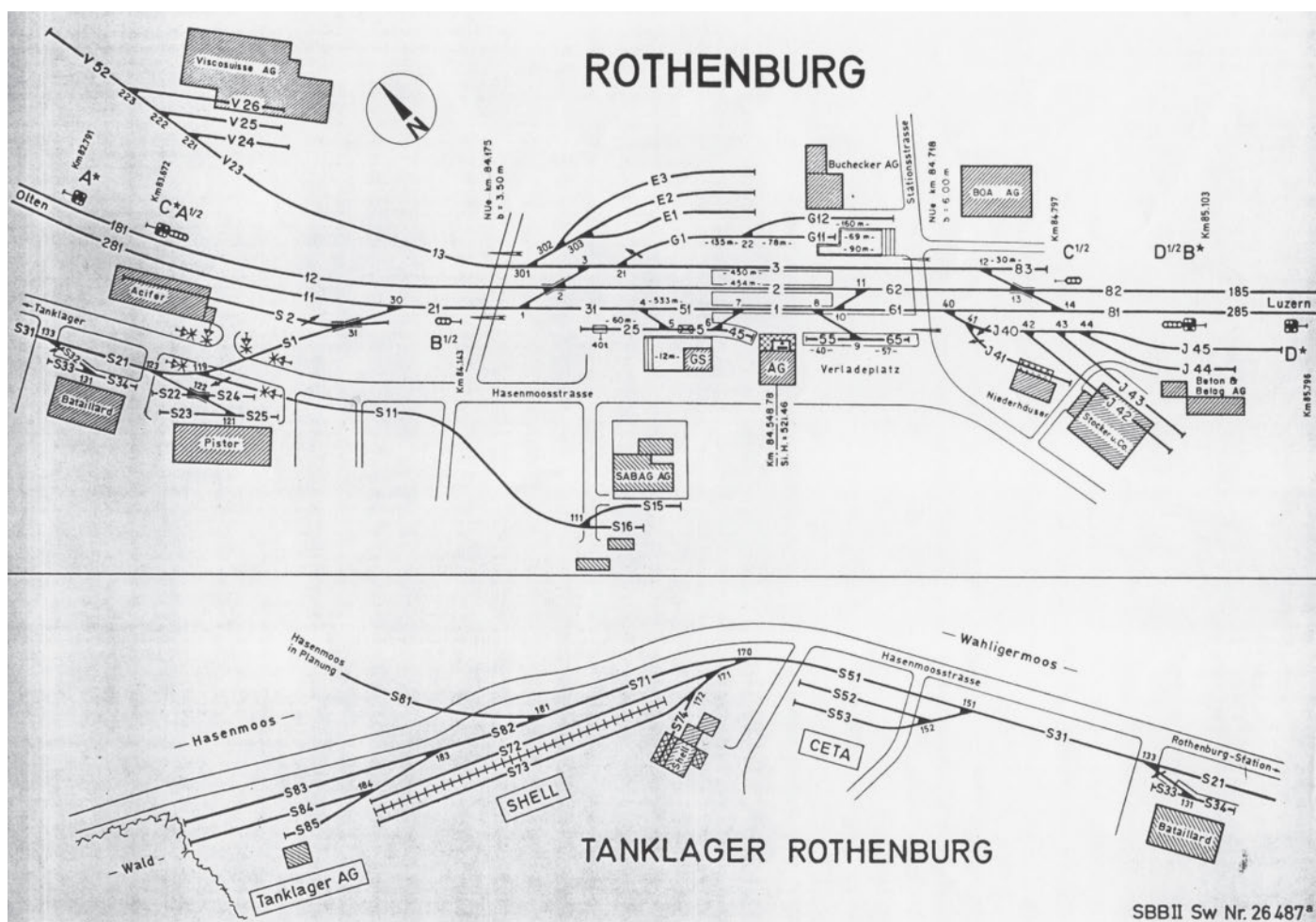
Die interessanteste Vorbildzeit an Werktagen in Rothenburg ist ganz klar zwischen 16.00 und 16.30 Uhr. Wie auf dem Situationsplan Bahnhof Rothenburg SBB II Sw Nr. 26 487a ersichtlich, sind die Gleisanlagen umfangreich. Der Zugbetrieb wurde 1996 vor Ort vom Vorstand und von seinem Team in Schichtarbeit sichergestellt. Das mehrköpfige Rangiererteam mit dem Rangiermeister und seinen Rangierangestellten samt einer Rangierlok Ee 3/3 stellte die

Zustellung und Abholung der Güterwagen in den Anschlussgleisen sicher. Oft waren noch Bedienstete des Bahndienstes (heute Division Infrastruktur) auf dem Gelände des Bahnhofes anzutreffen, weil sie wegen ungenügenden Platzes im Bahnhof Luzern mit Fahrzeugen nach Rothenburg ausweichen mussten. Dort waren die Gleise 25 und E1 sowie Gleis 55 sehr oft mit Dienstfahrzeugen aller Art belegt. Dazu kamen die beiden Gleise E2 und E3, die damals von der Firma Vanoli Immensee mit eigenen ehemals deutschen Dieseltriebfahrzeugen in auffällig gelber Farbe für den Alt-schotterabladeprozess gebraucht wurden. Viele andere Anschlussgleise Seite Nord und Süd haben unterschiedliche Güterwagengattungen nach Rothenburg gebracht. Diese sollen auch auf unserer Anlage zum Einsatz kommen. Da Rothenburg viel Massengüterverkehr mit Öl- und Kieszügen aufweist und die Belag und Beton AG (BBR)

mit Zementwagen beliefert wird, werden gewichtsmässig riesige Umsatztonnagen erzielt. Deshalb ist der Bahnhof Rothenburg der umsatzstärkste Bahnhof der SBB in der Zentralschweiz.

Weitere Grosskunden der SBB waren Pistor, Niederhäuser AG, Stocker Stahl. SABAG und Viscosuisse SA sowie Bataillard Weine. Die Schweizer Armee benutzte bis zum Bau eines eigenen Gleisanschlusses beim Armee-Motorfahrzeug-Park (AMP) in Rothenburg die Militärrampe mit den Gleisen G11 und G12. Eine Besonderheit war der ehemalige Güterwagen Gklm mit Handbremse beim Gleis Niederhäuser AG J41. Er diente als Bremswagen, wenn Getreidewagen zugeführt wurden. Ein Mitarbeiter NH nutzte dann das Spill und liess die Wagen so präzis zum Entlad auf die Gosse fahren.

Aus den Schilderungen wird klar, dass erst der Güterverkehr für viel Abwechslung und interessanten Betrieb auf Bahnhöfen zu



Gleispläne des Bahnhofs Rothenburg (oben) und des Tanklagers (unten). Darauf ersichtlich sind alle Gleisnummern und Weichen- sowie Signalstandorte.



Ein ausrangierter Gkm-Güterwagen dient als Bremswagen bei der NH Niederhäuser Futter.

sorgen vermag. Das Zusammenspiel aller Bereiche im Schienenverkehr ist vermutlich der Grund, warum man sich von der Faszination Eisenbahn anstecken lässt. So gesehen bietet auch der Bahnhof Rothenburg unheimlich viele Möglichkeiten, Eisenbahnbetrieb zuzulassen. Mit viel Wissen im Gepäck nutzt der HMBR die zur Verfügung stehenden Betriebskenntnisse für echten Modellvorführbetrieb.

Steigen Sie nun auf Seite 68 ein, der Autor nimmt Sie mit auf einen halbstündigen interessanten Zeitabschnitt aus dem



Ein BBR-Mitarbeiter rollt unter Beobachtung die Abdeckung von der Gosse.



Ein Mitarbeiter der Firma Stocker Stahl mahnt einen Parksünder.



Omas Hund Fifi flüchtet ins Freie.

Tagesgeschehen auf dem Bahnhof Rothenburg. Er soll Ihnen vermitteln, dass noch 1996 mit dem vor Ort bedienten Bahnhof viel Leben herrschte.


Zum Schluss

Was im Vorbild den Betrachter an einem Bahnhof oft zwingt, sich örtlich zu verschieben, um viele solche Betriebsabläufe zu verfolgen, kann man bei uns vor der Anlage stehend ganzheitlich mitverfolgen. Noch mehr, sie können sich wie ein H0-Mensch in 1:87 fühlen und einen totalen

Überblick über den Torso geniessen. Das Höhenprofil mit dem ganzen Höhenunterschied von immerhin 27 Zentimetern ist doch imposant.

Der HMbR ist daran, für die allgemeinen Vorführungen an Ausstellungen zusätzlich für den einen oder anderen Hingucker zu sorgen. Kommt dazu, dass die Annäherung an das berühmte Vorbild in verschiedenen Bereichen doch noch einiges mehr zu bieten hat als angenommen. Da bleibt uns und allen anderen doch die Möglichkeit, sich noch vertiefter und intensiver mit Dienst-

vorschriften und Reglementen des grossen Vorbildes auseinanderzusetzen und sie in geeigneter Form im Modell zu instruieren und anzuwenden.

Die Mitglieder des HMbR hoffen, vielen Lesern der LOKI ausführlich und verständlich aufgezeigt zu haben, dass unser gemeinsames Hobby in unzähligen Facetten betrieben und gelebt werden kann. Sollten Sie sich von dieser Richtung angesprochen fühlen, zögern Sie nicht, uns an der Anlage in Ebikon zu besuchen. Infos finden Sie unter www.HMbR.ch. 



Der Zugsverkehr sorgt für Blitzlichtgewitter.