

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 Warteck-Brauerei an. Das Bierdepot Warteck hatte seinen Standort in Emmenbrücke, aber wegen einer Gleisbaustelle beim Warteck-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 beliebig 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 dienstuende



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 (1x Grün) gestellt werden. Die Weiterfahrt nach Sempach (Sem) ist auch frei, was mit dem Ausfahrvorsignal (Avsig)

(2x Grün) dem Lokführer (Lf) angezeigt wird. Das Ausfahrsignal (Afsig) ist ebenfalls auf freie Fahrt gestellt (1x 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.

