

Dieser Mix von älterem und heutigem Rollmaterial ist unserer Meinung nach ein kleiner vertretbarer Kompromiss zugunsten der jüngeren Modelleisenbahngeneration. 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

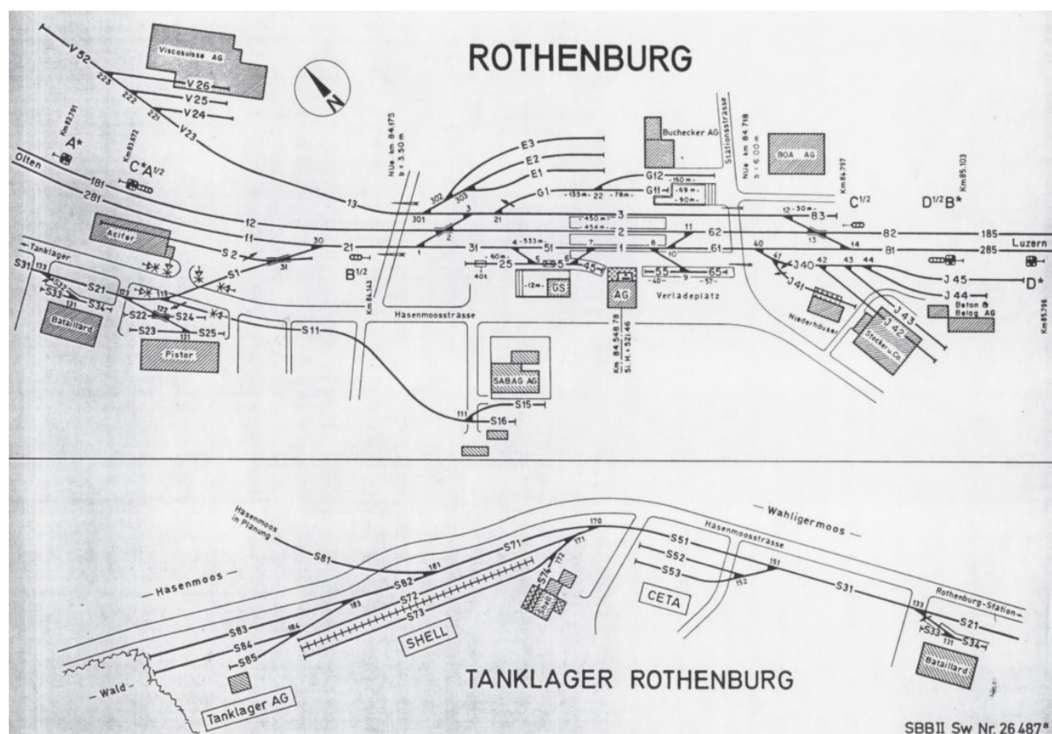
Die interessanteste Vorbildzeit an Werktagen in Rothenburg ist ganz klar zwischen 16.00 und 16.30 Uhr. Wie auf dem Situationsplan Bahnhof Rothenburg SBB II Sw Nr. 26 487a ersichtlich, sind die Gleisanlagen umfangreich. Der Zugbetrieb wurde 1996 vor Ort vom Vorstand und von seinem Team in Schichtarbeit sichergestellt. Das mehrköpfige Rangierteam 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 Altschotterabladeprozess 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 präzise 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.