



„Die Weiche“ ist das offizielle Organ des  
Stammtisch – Untereschbach e.V.  
Sie erscheint vierteljährlich ohne Gewähr.

[www.stammtisch-untereschbach.de](http://www.stammtisch-untereschbach.de)

# Die Weiche

## seit April 1992 in Untereschbach



Titelbild: Dietmar Stäbler Curt Glück im Eisenbahnmuseum in Dieringhausen

Bild Seite 3: Dietmar Stäbler

## Inhalt 4 / 2011



Curt Glück fliegt in der Luft!

### Inhalt:

- In eigener Sache ..... 4
- Stammtisch-Termine ..... 5
- Curt Glück wird Verladen..... 6
- Schiffe und Hafen in Spur Z..... 8
- Z Norm..... 18
- Neue Figuren von Creative Team Klingenhöfer .....20
- Infoblatt 13..... 21
- Ausflug 2011 Hamburg..... 22
- Verschiedenes aus Japan.....32
- Reise in die USA.....33

## In eigener Sache

Herzlich Willkommen,  
zur Dezember Ausgabe 2011 der „WEICHE“!

*Ein ereignisreiches Jahr neigt sich dem Ende zu. Wir waren erfolgreich in Dortmund, wir haben wunderschöne Stunden im MiWu in Hamburg erlebt, hatten viele interessante Erlebnisse und Gespräche in unserem Ausstellungsgüterwagen, haben viel über Papierherstellung erfahren und nicht zuletzt an vielen gut besuchten Stammtischabenden teilgenommen.*

*Der ein oder Andere hat uns verlassen, und neue Mitglieder sind hinzugekommen. Wir konnten unseren Gbs 254, unseren Ausstellungsgüterwagen, als Modell von Herrn Freudenreich in den Händen halten und werden zum Jahresabschluss noch eine gut organisierte Weihnachtsfeier in unserem Stammlokal erleben und uns würdig auf dem Weihnachtsmarkt in Bergisch-Gladbach .präsentieren*

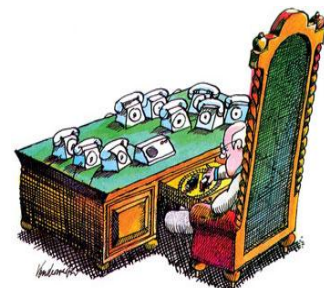
*An dieser Stelle sei schon einmal der Ausblick auf das nächste Jahr gestattet: Wir freuen uns schon jetzt „wie Bolle“ auf Altenbeken, wo „die Gelben“ als geballte Masse mit neuen Schaustücken Präsenz zeigen werden. Auch wollen wir zu unserem 20 – jährigen Bestehen im nächsten Jahr die Gemeinde der Zetties mit einigen Überraschungen konfrontieren – aber das wird hier noch nicht verraten.*

*Jetzt erst einmal viel Spaß bei der Lektüre unserer Zeitung „ Die Weiche “!*

*Wir hoffen auch diesmal mit der Auswahl unserer Themen und Berichte Euren Geschmack getroffen zu haben*

*Her-Z-lichst Euer*

*Dietmar Stäbler und Friedrich Scholta*





# Stammtisch Termine

**12.12.2011**

**10.01.2012**

**14.02.2012**

**13.03.2012**

**17.04.2012**

**08.05.2012**

**12.06.2012**

**10.07.2012**

**18.09.2012**



Gasthaus „Zur Sülz“, Oberauel 39, 51491 Overath-Untereschbach, Tel.: 02204 / 73601

## Curt Glück wird Verladen am 28.11.2008 im Eisenbahnmuseum in Dieringhausen



**Die letzten mm vor dem  
Aufsetzen!**

## Curt Glück

Die Curt Glück wurde 1940 an die Marinewerft Wilhelmshaven geliefert und gelangte später an die Fa. Andernach und Bleck in Hagen – Halden. Sie entspricht derselben Bautype wie die Steinmüller hat jedoch einen anderen Motor, der über dieselben Leistungsdaten verfügt. Im Laufe der Jahre wurde die Curt Glück modernisiert. Äußerliche Änderungen waren die Folge dieses Umbaus. So befindet sich heute ein LKW-Tank auf dem Dach der Lokomotive und sie besitzt LKW-Lampen als Spitzenlichter.

<b>Lüp</b>	<b>6100mm</b>
<b>Leistung</b>	<b>75 PS</b>
<b>Geschwindigkeit</b>	<b>15 km</b>
<b>Gewicht</b>	<b>18t</b>
<b>Baujahr</b>	<b>1940</b>
<b>Hersteller</b>	<b>KDH Deutz</b>
<b>Erste Heimat</b>	<b>Marinewerk Wilhelmshaven</b>
<b>Letzte Heimat</b>	<b>Andernach &amp; Bleck / Hagen</b>
<b>Umbau</b>	<b>1959</b>
<b>Umbauart</b>	<b>Luftbremse, Elektrostarter</b>
<b>Ausgemustert</b>	<b>1996</b>
<b>Museum Dieringhausen</b>	<b>1996</b>

**Verladen 26.11.2008**

**Neuer Heimat Deutsches Luftschiff – und Marinefliegermuseum Nordholz.  
[www.aeronauticum.de](http://www.aeronauticum.de)**

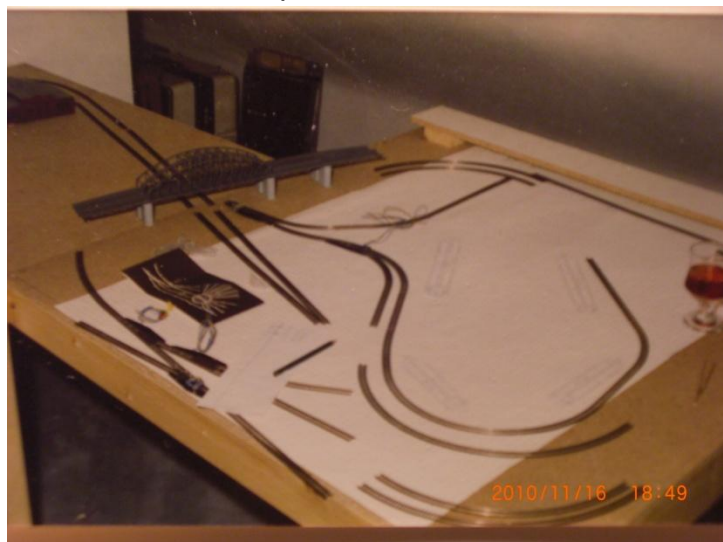
**Die Curt Glück wird dort wieder aufgearbeitet um Sie später den Besucher zu präsentieren.**

## Schiffe und Hafen in Spur Z

Bevor der Gütertransport auf der Bahn an Bedeutung gewann, wurden schon lange Güter aller Art mit Schiffen auf den Wasserwegen transportiert. Aus ökonomischer Sicht, und für den Massen- und Schüttguttransport, ist die Binnenschifffahrt eine Alternative zur Bahn. Ein Vergleich macht das deutlich. Ein Europaschiff mit einer Länge von 85 m kann 1350 to laden. Würde diese Fracht auf der Bahn transportiert wäre ein Zug mit 52 Großraum-Schüttgut-Wagen Bauart Fads-50, einer Länge von ca. 670 m, mit zwei bis drei Zugloks erforderlich. Hier ist das Schiff eindeutig im Vorteil. Aber Wasserwege sind nicht überall vorhanden. Die Bahn ist meist schneller und bei kleineren Gütermengen auch flexibler. Schifffahrt und Bahn haben also jeweils ihre Vor- und Nachteile bei den unterschiedlichsten Transportaufgaben, sodass auf keine Transportart verzichtet werden kann.

Auch beim Bau einer Modelleisenbahnanlage möchte man sich möglichst nah am Vorbild orientieren. Thema meiner Mini Club Anlage sollte dann eine zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn sein. Es sollte ein Hauptbahnhof mit Stadtteil, ein Dorf neben einer Burg, ein Eisenbahnbetriebswerk, ein Industriegebiet, und auch ein Hafen mit allem was dazu gehört entstehen.

In diesem Bericht möchte ich mich auf den Bau des Hafens, der Hafenbahn und den Bau der Schiffe konzentrieren. Im Voraus hatte man sich natürlich Gedanken über das spätere Aussehen des Hafens machen. Die erste Festlegung betrifft den erforderlichen und bzw. den vorhandenen Platzbedarf. In meinem Eisenbahnzimmer konnte ich ca. 3m<sup>2</sup> Eisenbahnanlage unterbringen. Davon sollte der Hafen eine Fläche von 1,0 m x 1,0 m abbekommen. Es sollte ein Hafenbecken entstehen das so groß ist, dass Schiffe richtig herum schippern können. Und das möglichst wirklichkeitsnah, das heißt, die Stelle an der die Schiffe kehrmachen darf nicht zu sehen sein. Dazu boten sich eine große Autobahnbrücke und eine zweigleisige Eisenbahnbrücke an, die am Plattenrand deponiert den Umkehrbereich verdecken sollten. Bei der Detailplanung bin ich



sicher etwas unkonventionell vorgegangen. Ich habe ein großes Stück Papier auf die Platte gelegt und mit den Gleisen aus dem regulären Märklin Programm eine Hafenbahn um ein noch nicht vorhandenes Hafenbecken konzipiert. Nach dem mir die Gleisgeometrie zusagte, und ich mit aufgezeichneten Papierschiffen das Manövrieren im Hafen ausprobiert habe, wurden die Abmessungen des Hafenbeckens festgelegt und auf dem Papierbogen aufgezeichnet.

Planung durch probieren und provisorische Gleisverlegung





Mit den Papierschablonen wurde das Becken angezeichnet und ausgesägt



#### Stellprobe mit Häusern und Schiffen

Das Papierwasserbecken wurde ausgeschnitten und diente nun als Schablone für die Stichsäge um das eigentliche Wasserbecken auszuhähen. Ich wollte ja, dass sich meine Schiffe auf der Anlage auch bewegen. Als Schiffsmotor hatte ich mir eine Endloskette vorgestellt, die unter dem Wasserspiegel über einen Mitnehmerstift die Schiffe durch das Modellwasser zieht. Hierzu wurde die spätere Fahrlinie auf der Holzplatte aufgezeichnet. Mittig über dieser Markierung habe ich dann die Aussparungen für die Endloskette und das Antriebszahnrad ausgefräst. Der Antrieb kam komplett von der Fa. Fischer Technik. Die Komponenten sind hier aufeinander abgestimmt. Trafo, Elektromotor, Getriebe und Transportkette passen gut zusammen. Die Befestigung des



Mitnehmerstiftes war etwas problematisch. Es konnte an der Kette nicht gebohrt werden. Das Material war zu dünn. Ich hab dann einen kleinen Nagel kopfüber mit Zweikomponentenkleber auf die Kette geklebt. Das funktionierte, aber die Verbindung hielt nicht lang vor und musste deshalb öfter erneuert werden. Für die später fahrenden Schiffe benötigte ich eine glatte Wasseroberfläche. Außerdem wollte ich das Wasser farblich möglichst genau nachbilden. Weiter sollte die Farbe durch die Schiffe nicht abgeschabt werden, und die Antriebskette sollte möglichst nicht zu sehen sein. Meine Wahl fiel auf eine 2mm Starke Acrylglasplatte aus dem Baumarkt. Auch hier wurden die Fahrlinie und die Außenbegrenzung entsprechend der vorhandenen Schablonen mit der Stichsäge ausgesägt. So eine Acrylglasplatte lässt sich relativ einfach bearbeiten. Doch beim Sägen mit der Stichsäge ist Vorsicht geboten. Wenn sich das Sägeblatt etwas verkantet kann es passieren, dass das Acrylglas Risse bekommt und man die Arbeit neu machen muss. Das zugeschnittene Acrylglas wurde dann auf der Rückseite mit einer blaugrauen Farbe angestrichen. Meiner Meinung nach sah so das schmutzige Wasser eines Hafenbeckens aus. Für die Einfassung des Hafenbeckens hatte ich mir eine Spundwandnachbildung vorgestellt. Auf einem 1.0cm breiten Pappstreifen wurden 0,3cm breite Pappstreifenstücke im regelmäßigen Abstand von 0,3cm aufgeklebt. Nach einem rostbraunen Farbanstrich hatte ich eine sehr natürlich wirkende Spundwand. Der Abschlussbalken wurde aus einem Plastikwinkel gebildet. Die Hafentflächen müssen in der Natur durchgängig befahrbar sein. Deshalb sollte auch auf meiner Anlage eine glatte Fläche entstehen. Die Gleistrassen der Hafenbahn wurden markiert und die Holzplatte in Gleisbreite 2mm tief ausgefräst. Nach der Gleisverlegung in den ausgefrästen Bereichen wurden die Gleise seitlich mit Modellbauspachtel verfüllt, und zwischen den Schienen ein Pappstreifen eingeklebt. Es ist darauf zu achten, dass besonders in den Kurven soviel Platz verbleibt, damit eine störungsfreie Fahrt der Loks gewährleistet wird.

Doch die Hauptakteure des Hafens fehlen noch. Die Schiffe. Wenn man sich im Angebot der Zubehörhersteller nach Schiffen umschaute ist es schnell ernüchternd. Es gibt die Fa. Artitec aus Holland. In ihrem Lieferprogramm haben sie drei Schiffsbausätze im Maßstab 1:220. Ein Europafrachtschiff, eine Barkasse und ein Ponton. Um mehr Vielfalt zu erlangen muss man schon auf Papierbastelbögen der Fa. Schreiber im Maßstab 1:200 ausweichen. Nachdem ich aber versucht hatte ein Schiff zusammenzukleben, war ich vom Ergebnis enttäuscht. Aber das lag wohl mehr an meiner fehlenden Fingerfertigkeit beim Verkleben von kleinsten Papierschnipseln, als an den Bastelbögen selbst.

Ich habe mich dann zum Schiffselbstbau entschlossen. Konkreter Anlass dazu war ein Badethermometer von Pinimenthol mit dem die Temperatur des Wassers in meiner Badewanne gemessen wurde. Es hatte die Form eines Schiffsrumpfes, und die Abmessungen konnten auch einen Binnenschiff im Maßstab 1:220 entsprechen. Nachgemessen habe ich aber nicht. Nachdem meine Frau mehrere Flaschen Pinimenthol Badezusatz gekauft hatte, - die Thermometer gab es gratis dazu-, konnte der Schiffsbau beginnen. Vorsichtig musste die Rückseite des Thermometers entfernt werden. Dann wurde mit einer kleinen Trennscheibe die Vorderseite so geschnitten, dass nur noch die Seitenwände stehen blieben. Im nächsten Schritt wird dann die abgetrennte Rückseite als Schablone für ein geringfügig kleinere Karton oder Kunststoff Kopie genutzt. Die Thermometerrückseite wird nun als Schiffsboden auf die Seitenwände aufgeklebt. Es ist darauf zu achten, dass die Rundungen der Seitenwände nach unten zeigen. Die hergestellte Kartonskopie kann nun als Innenboden eingeklebt werden. Der Schiffsrumpf ist nun fertig und nach Aushärten des Klebers auch so stabil, dass er bearbeitet, geschliffen und auch farblich behandelt werden kann.



### Thermometer von Pinimentol

der Boden ist abgetrennt und das Glasthermometer entfernt  
die Seitenwände sind mit der Trennscheibe abgeschnitten

Nun folgt die Wahl des darzustellenden Schiffstyps. Wenn man die vorbeifahrenden Binnenschiffe auf dem Rhein beobachtet, fällt die Vielfalt der unterschiedlichen Schiffstypen auf. Man sieht Schüttgutmotorschiffe, Schubverbände, Tankschiffe, Containerschiffe, Stückgutfrachter, Ausflugsboote der KD, kleine Barkassen, Baggerschiffe und Sportboote, um eine Auswahl zu nennen. Alle Schiffe wollte ich nicht nachbilden. Der vorhandene Platz gibt eine weitere Beschränkung auf. Es sollten aber Schiffe nachgebildet werden die im Hafen anzutreffen sind und dessen Infrastruktur man möglichst im Zubehörhandel kaufen kann. Von der Fa. Märklin gibt es einen Containerportalkran. Und das Angebot an Containern, Container-LKW, und Containergüterwagen ist schier unübersehbar. Da war klar, es mussten auf jeden Fall Containerschiffe in meinem Hafen fahren. Weitere Funktionsgebäude liefert die Fa. Kibri. Es gibt eine Bekohlungsanlage mit Greiferkran, sowie ein Schotterwerk. Für Kohle und Schotter ist ein Schüttgutmotorschiff das richtige Transportmittel. Außerdem ist eine Mineralölstation im Angebot. Hierzu werden natürlich Tankschiffe benötigt. Zum großen Lagerhaus und zur Güterbahnhofshalle, beide Kibri, passt ein Stückgutfrachter. Der zur Bekohlungsanlage zugehörige Kran kann vielseitig eingesetzt werden. Mit Greiferschaufel um Schüttgut zu verladen, oder mit Kranhaken um Stückgut oder andere sperrige Güter umzuschlagen. Auf meiner Hafenanlage sollten mehrere dieser Hafenkräne stehen. Ich habe drei Bausätze der Bekohlungsanlage gekauft, die Kräne zusammengebaut und farblich behandelt. Übrig blieben

natürlich viele Teile des Kohlelagers und der Kohleverladung. Mit weiteren Reststücken aus anderen Bausätzen, Verpackungen von Spur Z Artikeln, Spritzlingen von Plastikteilen und Dingen die im Laufe der Zeit gesammelt worden sind, habe ich dann die Laderäume, Aufbauten und Schiffsausrüstungen gebastelt. Welche Teile an welchen Schiffen Verwendung fanden möchte ich nicht beschreiben. Hier haben Bilder dann eine bessere Aussagekraft als tausend Worte.



Stückgutmotorschiff (4)



Containerschiff (5)



Schüttgutmotorschiff (6)



Tankschiff (7)



Containersschiff (8)





Anleger, Schlepper und Jacht (9,12)



Ponton mit Stegbrücke, Anleger (9), Spundwand (10)

Dalben, Festmacher für Schiffe im Hafenbecken (11)

Schlepper und kleine Jacht (12)

Eine markante Konstruktion der Hafenanlage ist der Containerportalkran. Nachdem die Schiffe schon fahren konnten, sollte sich auch der Containerkran bewegen. Ferngesteuert wollte ich die Container vom Schiff auf die Bahn, und von der Bahn auf die Schiffe verladen können. Der Gedanke ist schnell gefasst, aber die Umsetzung ins Modell hat so seine Tücken. Der Märklin Containerkranbausatz ist für die Umladung Straße –Schiene vorgesehen. Um auch ein Schiff bedienen zu können muss der Kran über das Wasser reichen. Zwei der an den Ecken des Krans angeordneten Stützen mussten so versetzt werden, dass ein Kragarm entsteht und die Kranlaufkatze Container aus dem Schiff aufnehmen kann. Nach dem Umbau stand die Motorisierung an. Der Kran sollte stationär bleiben. Ich benötigte also nur einen Antrieb zur Verschiebung der Laufkatze, einen Motor um den Containergreifer auf und ab zu bewegen, und ein Mechanismus der die Verbindung zwischen Containergreifer und Container herstellt. Für die Verschiebung der Laufkatze ordnete ich neben den Längsträgern des Krans Gewindestangen  $d=3.0\text{mm}$  an. Hinter dem Containerkran wurden auf die Gewindestangen Zahnräder von Fischertechnik aufgesteckt. Über diese Zahnräder legte ich die zugehörige Kette, und führte diese durch zwei Bohrungen in der Grundplatte nach unten. Hier wurde wieder ein Motor und Getriebe von Fischertechnik montiert, der über die Kette beide Gewindestangen gleichzeitig drehte, und so



die mit Langmuttern auf den Gewindestangen befestigte Laufkatze in beide Richtungen verschieben konnte. Die Auf- und Abbewegung des Containergreifers übernahm ein Minimotor. Platziert wurde er in der Laufkatze. Zur Stromversorgung wurden zwei Kabel spiralartig gedreht und mit Steckern zu Buchsen im Krangehäuse geführt. Wie bei einer Feder sollten sich die Kabel bei Bewegung der Laufkatze dehnen bzw. zusammenziehen. Dann kam der problematischste Teil des Containerkranes an die Reihe. Als Mechanismus für die Greiffunktion sollte ein Magnet, wie ihn der HO Kran besitzt, dienen. Dazu waren in mehreren Containern kleinen Stahlplättchen eingeklebt worden. Durch ein zurechtgebogenes Leitblech sollte das zentrierte aufsetzen des Magnetes auf dem Container erleichtert werden. Was theoretisch problemlos funktionieren sollte, hatte praktisch große Probleme. Die elektrischen Zuleitungen zum Magnet waren so starr, dass sie bei der Auf- und Abbewegung eine Schrägneigung von Container und Containergreifer bewirkten. So konnten die Container nicht genau an den vorgesehenen Stellen auf dem Schiff bzw. auf den Eisenbahnwagen abgesetzt werden. Auch Versuche mit anderen Kabeln brachten kein besseres Ergebnis. Also tut der Containerkran nur so als ob die Container verladen würden. Der Rest muss sich in der Fantasie des Betrachters abspielen. Die Antriebsmechanik habe ich mit zwei N Silogebäuden getarnt.



Nun konnten die Gebäude auf dem Hafengelände platziert werden. Die Straßen wurden mit den bekannten Pflasterfolien nachgebildet. Betonflächen bekamen einen Anstrich in betongrau. Kleine Grünflächen wurden dargestellt, und in einer Ecke fand die Feuerwache mit Remise und den entsprechenden Automodellen ihren Platz. Nachdem die Züge auf die Gleise gesetzt worden sind, und die vielen Autos- und Lastwagenmodelle verteilt waren, konnte der Hafen seinen Betrieb aufnehmen.



Übersicht Hafen



Tanklager mit Verladekai





Containerbahnhof



Stückgutkai



Eisenbahn- Autobahnbrücke



Feuerwache

Heinz Boine

**Z NORM** Modell im Maßstab 1:220

11010 Altstadtleuchte mit Schirm  
Höhe20mm



11020 Glaskugelleuchte Gebogen  
Höhe20mm



11030 Bahnhofsleuchte mit Schirm  
Höhe30 mm

11031Höhe40mm



**Z NORM** Modell im Maßstab 1:220

11040 Peitschenleuchte  
Höhe 29 mm



11050 Aufsatzleuchte  
Höhe 16 mm

11051 Höhe 24 mm

11052 Höhe 34 mm



11060 Straßenleuchte  
Höhe 18 mm

**Z NORM** Modell im Maßstab 1:220

11070 Stadtleuchte  
Höhe17mm



11080 Glaskugelleuchte Kugel klein  
Höhe18mm



11090 Glaskugelleuchte Kugel groß  
Höhe18mm

**Z NORM** Modell im Maßstab 1:220

Anfragen: Stefan Schmid Tel.: 07947 / 941286

## Unsere Neuerscheinungen: tanzende Paare



Art.1315 Tanzende Paare Standardtanz

weitere tanzende Paare  
finden Sie auf unserer Homepage

### Rock`n Roll



Art. 1319 Paare tanzen Rock`n Roll

## THW Mitarbeiter



Art. 2176 THW Mitarbeiter



Art.2178 THW Mitarbeiter

passend zu unserem THW Einsatzboot  
weitere THW Figuren auf unserer Webseite

**Verschied. Kutschen mit fein ätzten Rädern und unterschiedlicher Ausstattung in  
weitere Figuren ab sofort erhältlich: verschiedene THW Mitarbeiter**

**unserem Ebay-Shop unter creativ-modellbau**

<http://creativ-modellbau-spurz.npage.de>

*KOMI-Miniaturen*  
 Miniaturen nach Wunsch  
 Super  
**Eisenbahnmodelle**  
 in Spur Z

**Kordula Günzel**

Große Schmiedestraße 6  
 D - 21682 Stade

tel: 04141/41 23 00

fax: 04141/41 23 01

mail: [komi-miniaturen@gmx.net](mailto:komi-miniaturen@gmx.net)

[zpur@gmx.net](mailto:zpur@gmx.net)

[www.komi-miniaturen.de](http://www.komi-miniaturen.de)

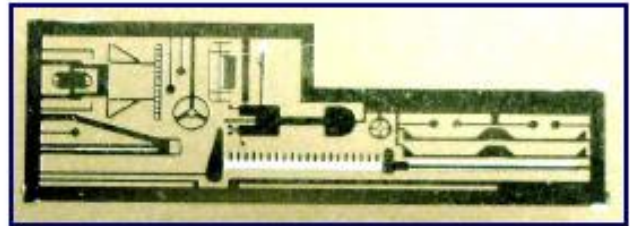
**“NEUHEITEN-INFO 13”**

Jetzt geht's Ihrem Traktor an die Details...

**„Pimp my Traktor!“**

Die Abbildung zeigt ein individuelles Gestaltungsbeispiel. Nicht alle Details sind Bestandteil unseres Bausatzes!

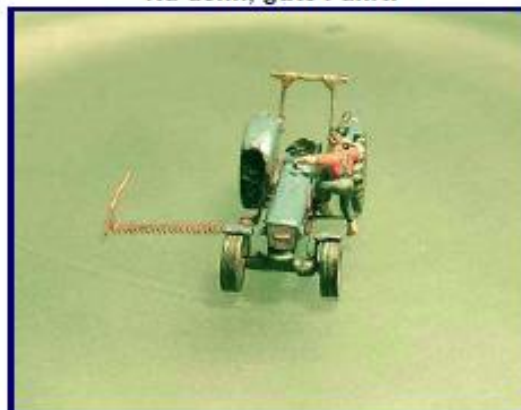
Beim Zeller Adventstreffen 2010 als Musterätzplatine vorgestellt, liefern wir ab sofort unseren Bausatz Seitenmähbalken mit dem Superungszubehör für Treckemodelle in Spur Z aus.



Für die „Frokler“ gibt es ja Zpur®!

In unserer Serie Landwirtschaft haben wir für Sie ein neues Highlight geschaffen. Zu unseren landwirtschaftlichen Geräten können Sie jetzt Ihre Traktoren stilvoll aufrüsten. Das Seitenmähwerk ist beweglich und kann je nach Gestaltungsbeispiel in Transport- oder Arbeitsstellung verwendet werden. Weitere Bestandteile des Bausatzes sind Überrollbügel, Dreispeichenlenkrad, Anhängerkupplung mit Ackerschiene, Fahrersitz mit Pedalen, Schaltknüppel und Handbremse, Seitensitzbank und Kleinteile wie Aussenspiegel. Der Bausatz ist so gestaltet, das er für handelsübliche Traktormodelle in Spur Z verwendet werden kann. Die Teile sind entsprechend des gewählten Modells und der dargestellten Epoche gegebenenfalls abzuändern.

**Na denn, gute Fahrt!**



Die Dekoration gehört nicht zum Lieferumfang!

Für Ihre Bestellungen benutzen Sie bitte unsere Email-Adresse: [zpur@gmx.net](mailto:zpur@gmx.net)



## Stammtisch Untereschbach Ausflug 2011 nach Hamburg

Freitag 27.05.2011 bis Sonntag 29.05.2011

Neunundzwanzig Stammtischbrüder- und Schwestern trafen sich am frühen Freitagmorgen noch etwas müde aber gut gelaunt im Kölner Hauptbahnhof. Nachdem wir unsere Jubiläumsfahrt zum fünfzehnjährigen Bestehen des Stammtisch Untereschbach 2009 mit dem Bus nach Meiningen unternommen hatten, sollte diesmal standesgemäß mit dem Zug gefahren werden. Pünktlich um 6:09 Uhr fuhr der IC 2000 vom Gleis 5 ab. Alle Stammtischler konnten in einem Großraumwagen zusammensitzen. Zu unserem Erstaunen kam der Zug pünktlich wie geplant um 10:12 Uhr im Hamburger Hauptbahnhof an. Das viele Gerede über die Unpünktlichkeit der Bahn konnten wir heute nicht bestätigen.



Hinfahrt im Großraumwagen

Vom Bahnhof ging es dann zu Fuß zu unserem Hotel in den Stadtteil Hammerbrook. Der Weg war zwar nur ca. 1000 m lang aber mit unserem Gepäck in der Hand wurden wir schon etwas gefordert. Zum einchecken ins Hotel war es dann noch zu früh. Aber unsere Koffer konnten wir schon einmal abstellen.

Nun ging es zum Hauptereignis der Hamburg Fahrt. Die Besichtigung des „Miniatur Wunderlandes“ in der Speicherstadt am Hafen. Auf ca. 2000m<sup>2</sup> ist eine riesige Modelleisenbahn mit 20000m Gleislänge, vielen Zügen, unzähligen kleinen Figuren, fahrenden Autos, Schiffen,

fantastischen Landschaften und vieles mehr zu sehen. Für viele von uns war es nicht der erste Besuch und sicher auch nicht der letzte. Es gibt immer etwas Neues zu entdecken. Während unseres Besuches wurde im Skandinavien Bereich das Wasser gereinigt und erneuert. Deswegen konnten leider auch keine Schiffe verkehren. Es ist zwar richtig dass wir wegen der Modellbahn gekommen waren, aber den Landschaften von Norwegen und Schweden ohne Schiffe fehlte doch etwas sehr wichtiges. In der erst kürzlich fertiggestellten neuen Themenwelt wurden wir aber entschädigt. Die Macher des Miniatur-Wunderlandes haben einen kompletten Flughafen im HO Maßstab nachgebaut. Der rege Betrieb auf dem Vorfeld mit rangierenden Flugzeugen, dem

vielen Ver.- und Entsorgungsfahrzeugen wurde dargestellt. Flughafengebäude wie Tower, Empfangsgebäude. Flugzeughallen, Parkhäuser und vieles mehr waren in realistischer Anordnung zu sehen. Aber das spektakulärste waren die richtig startenden und landenden

Flugzeuge. Unter einer entsprechenden Geräuschkulisse konnte man beobachten wie die Flugzeuge zum Start rollten. In der Warteposition auf die Startfreigabe warteten, mit aufbrausenden Düsen immer schneller rollten und sich am Ende der Startbahn durch eine raffinierte Mechanik in die Luft erhoben. Selbst das Eintauchen in die Wolken wurde mit einem wolkenfarbigen Vorhang, der zu Seite schnellte und das Flugzeug verschwinden lies, simuliert. Es war also kein Wunder dass sich am Flugplatz die Besucher nur so drängelten und ein guter Sichtplatz schwer zu erkämpfen war.



Der Modellflughafen

Trotz stärkendem Mittagessen im Restaurant des Miniaturwunderlandes, nach 4 bis 5 Stunden Eisenbahn und Zubehör schauen, wurden auch die standfestesten Stammtischler müde, und verließen die Ausstellung. Für den restlichen Nachmittag war kein weiteres Programm vorgesehen, so konnte Jeder auf eigene Faust Hamburg erkunden.

Für 20:00 Uhr war das gemeinsame Abendessen im Hotel vorgesehen. Vorher konnten wir endlich unsere Zimmer beziehen. Das Haus war ein AO Hostel einer Hotelkette. Es strahlte den Charme einer Jugendherberge aus dem letzten Jahrhundert aus. Die Zimmer waren sehr einfach und nicht besonders gepflegt. Das Abendessen entsprach dann auch dem gesamten Ambiente. Für den nächsten Ausflug wissen wir, dass beim Hotel nicht so sehr auf den Preis, sondern mehr auf die Qualität geschaut werden muss. Der restliche verbliebene Abend reichte nur noch zu einem kleinen Spaziergang über die Mönckebergstraße.



Das Hotelzimmer ( Ausschnitt )

Das Frühstück am nächsten Morgen hat uns aber zum großen Teil wieder versöhnlich gestimmt. Es wurde ein reichhaltiges Buffet angeboten das kaum Wünsche offen ließ.





Um 9:30 Uhr Trafen wir uns dann vor dem Hotel zur Abstimmung des Tagesprogramms. Die Mehrheit wollte gern eine Schiffstour auf der Binnen- und Außenalster unternehmen. Zu Fuß ging es durch die Hamburger Innenstadt zum Jungfernstieg. Mit modernster Technik, einem Schiff mit Solarantrieb, steuerte uns der Kapitän um die Binnenalster. Dann ging es unter den beiden Brücken, Lombardsbrücke und Kennedybrücke, in die Außenalster. Zu jedem Gebäude am Ufer hatte er die entsprechende Erklärung parat. Wir haben interessantes über die Kirchen, die Hotels, die Villen und nicht zu vergessen über die vielen Jacht- und Ruderklubs der Hansestadt erfahren. Jedem Hamburg Besucher ist solch eine Schiffsrundfahrt nur zu empfehlen.



Binnenalster



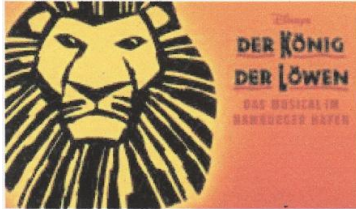


Rathaus an der Binnenalster

Nach der ca. zweistündigen Rundfahrt war der restliche Tag zur freien Verfügung vorgesehen. Es bot sich ein Stadtbummel durch die Innenstadt an. Am Rathaus, das man auch besichtigen konnte, gab es sportliche Aktivitäten und Lifemusik mit einer holländischen Feuerwehrkapelle.

Hamburg ist aber auch die Stadt der Musicals. Unter vielen verschiedenen Aufführungen konnte gewählt werden.

#### Der König der Löwen



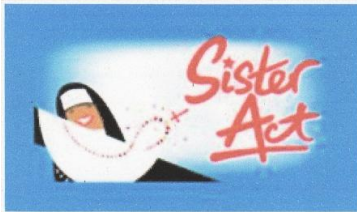
Der Hit von Disney im Theater im Hafen. Hier erwacht die bunte Tierwelt und der Zauber der Serengeti zum Leben. »

#### Udo Lindbergs Musical



Erleben Sie Udos erstes Musical "Hinterm Horizont" in Berlin. »

#### Sister Act Hamburg



Mitreißende Choreographien und ein farbenprächtiges Bühnenbild: Jetzt die besten Plätze sichern! »

#### Evita



Der Musical-Klassiker über den Aufstieg und Fall der Eva Perón »

#### Disney's Musical Tarzan



Das "St. Pauli Musical" - hier singt, tanzt, lacht und liebt ganz St. Pauli. Hier gibts Hamburg pur.

Infos und Tickets zum außergewöhnlichen Broadway-Musical mit Musik von Phil Collins »

„König der Löwen“, „Tarzan“, „Sister Act“ und „Heiße Ecke“. Der Unterzeichner hat den König der Löwen gewählt und es nicht bereut. Ungewöhnlich war schon die Anfahrt zum „Theater im Hafen“. Von den Landungsbrücken aus wurden wir von einem Fährschiff auf die andere Hafenseite befördert. Obwohl wir schon recht zeitig am Theater eintrafen, waren wir nicht die Ersten Besucher. Man hatte den Eindruck dass man in einen Familienausflug mit Picknick geraten war. Wer noch nicht gegessen hatte konnte es hier nachholen. Es gab Würstchenbuden, Kuchen, Eis und Waffel wurden verkauft. Auch wer nichts essen wollte musste den Geruchsmix aus den angebotenen Speisen ertragen. Die Vorstellung war dann bis auf den letzten Platz besetzt. Und Wir konnten froh sein, dass unsere Eintrittskarten schon vor einem halben Jahr über das Internet gekauft worden waren. Denn wer an der Abendkasse noch ein Ticket haben wollte wurde enttäuscht. Von tollen afrikanischen Schauspielern wurden wir in die faszinierende Welt Afrikas entführt. Dass Schauspieler in Tiermasken agierten konnte man bei der turbulenten und farbenprächtigen Aufführung manchmal vergessen.

Die Gestaltung des Samstagabends war dann wieder jedem selbst überlassen. Ein Musical Besuch macht natürlich hungrig. Für den gemeinen Touristen gibt es an den Landungsbrücken naturgemäß viele Möglichkeiten auf die Schnelle seinen Hunger zu stillen. Den Touristen wollten wir uns aber nicht anschließen. Per Zufall haben wir direkt am Hafen eine Straße mit vielen portugiesischen Restaurants entdeckt. Hier gab es zwar keine typischen Hamburger Gerichte wie Labskaus und Fischsuppe, aber nach einem guten südländisch gestalteten Abendessen können wir die portugiesische Küche nur weiter empfehlen.

Am Sonntagmorgen gab es wieder ein Frühstücksbuffet des uns weiter mit dem Hotel versöhnte. Um 09:30 Uhr trafen wir uns zu Planung des Tages in der Lobby. Die Mehrheit entschied sich für eine Stadtrundfahrt. Vorher mussten die Koffer noch untergestellt werden, da wir die Hotelzimmer räumen mussten. Geschlossen marschierten wir zum Bahnhof und belegten eine Menge Schließfächer mit unseren Koffern. Die roten Doppeldeckerbusse für die Stadtrundfahrt warteten schon direkt hinter dem Bahnhof auf uns. Alle stürmten auf das obere Cabrio Deck in der Hoffnung dass wir ja oben ohne fahren könnten. Aber pünktlich zur Abfahrt des Busses trübt sich das Wetter ein, und auch ein leichter Regen lies nicht lang auf sich warten. Eine nette Stadtführerin machte uns nun mit weiteren Hamburger Sehenswürdigkeiten vertraut. Durch die Schiffstour am Samstag und mehrere Stadtrundgänge hatten wir schon viel gesehen, sodass wir bei machen Gebäuden einen hohen Wiedererkennungswert verzeichnen konnten. Der Bus fuhr dann auch durch St. Pauli. Bei Tageslicht betrachtet machte das Amüsierviertel aber einen recht tristen Eindruck. Es fehlte halt die Dunkelheit mit den bunten Leuchtreklamen, und die mit vielen Menschen belebten Kneipen. Nach zwei Stunden war die Rundfahrt beendet. Wir kannten uns in Hamburg noch besser aus und wurden vom Bus wieder am Hauptbahnhof abgesetzt. Die Stadtführerin hatte noch einen Tipp für uns parat. Im nahegelegenen Stadtteil St. Georg wurde ein Stadtfest gefeiert das wir uns nicht entgehen lassen sollten. Dem Hinweis sind wir gerne gefolgt. Hier konnten wir dann ausführlich bummeln. Es wurde Musik unterschiedlicher Richtung dargeboten. Eine Trommeltruppe legte sich kräftig ins Zeug, und türkische Musik wurde live präsentiert. Man konnte über einen Flohmarkt schlendern, und an den unterschiedlichsten Verkaufsständen Dinge erwerben die man nicht brauchte. Auch für das leibliche Wohl war mit einem reichhaltigen Angebot gesorgt.

Um 15:04 Uhr sollte der Zug nach Köln abfahren. Viele von uns waren schon weit vor der Zeit im Bahnhof. Den Zug wollte eben keiner verpassen. Die Bahnsteige waren mit Menschen überfüllt. An den Anzeigetafeln und über Lautsprecherdurchsagen wurde über Fahrplanänderungen und Verspätungen mehr recht als schlecht informiert. Wir hatten trotzdem herausbekommen, dass unser Zug anstatt von Gleis 7 nun von Gleis 11 abfahren sollte. Ein „Personenschaden auf den Gleisen“ in der Zufahrtsstrecke zum Bahnhof war dann die Ursachen für eine ca. 45 minütiges verspätetes Eintreffen unseres Zuges im Bahnhof. Als der Zug in das Gleis einfuhr war der Verspätungsärger schnell verflogen. Als wollte die Deutsche Bahn etwas gutmachen, hatte sie für den Eisenbahnstammtisch einen nostalgischen Zug eingesetzt. Vorne eine E-Lok der Baureihe 103, und dann Personenwagen aus dem letzten Jahrhundert mit Einzelabteilen für sechs Personen. Mit guten Gesprächen verging die vierstündige Rückreise wie im Fluge. Die E 103 flitzte wie ein ICE, und tat ihr möglichstes um die Verspätung aufzuholen. Aber als wir in Köln Hbf. einliefen betrug die Verspätung immer noch eine Dreiviertelstunde.





Rückfahrt mit Nostalgiezug, Abteile für 6 Personen





Zuglok BR E 103 mit Abteilwagen



Der Zug als Mini Club Modell

Auf dem Bahnsteig wartete dann eine Überraschung auf uns. Unsere Reiseorganisatoren Liesel und Josef Pilgram waren auf den Bahnsteig zur Begrüßung gekommen. Sie konnten wegen der Krankheit von Josef leider nicht mitfahren. Auf diesem Wege wollen wir uns bei den beiden bedanken und Josef weiter gute Genesung wünschen. Nach der allgemeinen Begrüßung schnappte sich jeder sein Gepäck und ging mit Bus, Bahn, Auto oder Taxi auf den letzten Teil der Heimreise. Wir haben schöne und ereignisreiche Tage in Hamburg verlebt, und freuen uns schon heute auf das Jahr 2012. Dann feiert der Stammtisch Untereschbach sein 20 jähriges Bestehen. Die zugehörige Festveranstaltung wird es in sich haben.

Heinz Boine

# Neuheiten aus Japan!

## Neuer Z Hersteller Fa. Rokuhan



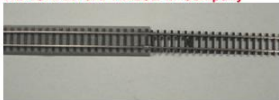
ROKUHAN+JAPANESE C Company

ROKUHAN+JAPANESE P Company



ROKUHAN+JAPANESE M Company

ROKUHAN+GERMANY M Company



ROKUHAN+USA M Company



## Übergangsstücke für die anderen Z Hersteller



ズゲージ鉄道全集 Vol.1 最新0系 R68編成全6両+9

最新0系 R68編成全6両+9 豪華のラストラン

運行用オプションセットをプレゼント!

ズゲージ鉄道全集として発行可能な1巻1巻の最新0系R68編成全6両+9のセットをプレゼントします。

① 運行用オプション	② レール
③ パワーパック	

※販売方法: パッケージは各駅に設置する。各駅に設置する。各駅に設置する。

※送料: 2011年12月31日現在までの送料は別途。送料もって発送させていただきます。

※お問い合わせ先: 株式会社 Rokuhan 〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1

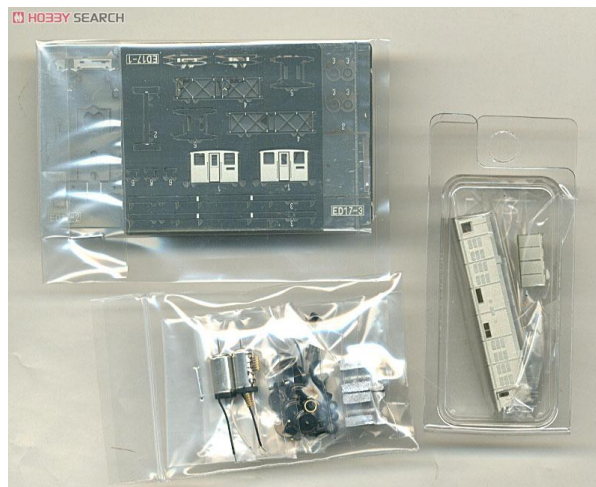




**Untergestell vom Shindeskan**



**Bausatz / J.N.R. ED 17  
Elektrolokomotive**



**Öltransportwagen**



**Typ. C 62 Dampflokomotive**

Anfragen: Rolf Steinbüchel  
E-Mail: rtlsteinbuechel@t-online.de



## Wenn einer eine Reise tut.....

In den Sommerferien dieses Jahres konnten wir (meine Familie und ich) uns einen lang gehegten Wunsch erfüllen: Eine Reise quer durch die USA vom Lake Michigan in Chicago bis zur Pazifikküste in Los Angeles.

Mehr als 5.000 Kilometer, durch 3 Zeitzonen und 8 Bundesstaaten, entlang der legendären Route 66 dem Highway der Sehnsüchte – oder wie die Amerikaner voller Stolz sagen: „the mother of all roads“

Mobilität war und ist für ein solch gigantisches Land wie Amerika eine der Grundvoraussetzungen um zu überleben, um eine prosperierende Wirtschaft aufzubauen, um zu einer Weltmacht zu werden.



Und selbstverständlich begann diese Mobilität nicht erst in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts, als die erste transkontinentale Straße gebaut wurde.



Die Geschichte der USA – wenn diese im Vergleich zur europäischen Geschichte auch kurz ist – ist von Anfang an geprägt vom Streben nach neuem unerforschtem Land, von den Sehnsüchten der Einwanderer nach Freiheit, nach einem Abstreifen der Enge und der Zwänge des feudalistischen, alten Europas aus dem sie emigrierten, teils weil sie dort keine Zukunft hatten, oder ob ihrer religiösen und politischen Ansichten unterdrückt wurden, teils weil Hunger und Verzweiflung sie trieben.

Nirgends kann man diese Hoffnungen und Sehnsüchte der Menschen besser und intensiver nachvollziehen, als wenn man sich mit dem Auto auf eine Reise entlang der Magistralen begibt.

Im Jahre 1914 machte in den USA ein Motorradfahrer namens Erwin G. Baker Schlagzeilen, der das Land von Küste zu Küste in elf Tagen durchquerte und danach über „Wege wie frisch gepflügte Äcker“ berichtete. Im Zuge des aufkommenden Autoverkehrs nach dem ersten Weltkrieg wurden viele Straßen gebaut - der Ruf wurde laut nach einer durchgehenden Straßenverbindung an die Westküste, die noch immer durch die Gebirgskette der Rocky Mountains und durch Wüsten vom Rest des Landes weitgehend getrennt war. Die wichtige und symbolträchtige Ost-West-Verbindung wurde ab dem Jahr 1926 Stück für Stück als „US Highway 66“ ausgebaut, hauptsächlich, indem man schon bestehende Straßen einfach miteinander verband. Im Jahre 1933 fuhr Erwin G. Baker, aufgrund von über einhundert Werbe- und Rekordfahrten inzwischen als Cannonball bekannt, teilweise auf der neuen Strecke: von New York nach Los Angeles in der Rekordzeit von 53 Stunden. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug fast 100 km/h, obwohl die Route 66 damals noch durch Ortschaften führte und teilweise nicht asphaltiert war. Erst im Jahre 1938 wurde die Asphaltierung der Straße vollendet.

Was jedoch, mag der geneigte Leser einwerfen, hat dies alles in einem Eisenbahnmagazin zu suchen? Entlang dieser grandiosen Reise begegnete ich immer wieder dem zweiten für die USA so existentiell wichtigem Verkehrsmittel - der Bahn.



Doch beginnen wir, wie es die Chronistenpflicht gebietet, am Anfang, eigentlich nicht wirklich am Anfang unserer Reise, sondern in St. Louis, wo die Bedeutung der Eisenbahn uns zum ersten Mal gewahr wurde. Die Union Station von St. Louis ist derart gigantisch in ihren Abmaßen, dass ich selten bis dato etwas vergleichbares gesehen habe.

Über 60 Gleise hat dieser Bahnhof in seiner Blütezeit sein Eigen genannt. Die Jugendstil Wartehalle gleicht eher der Lobby eines 5 Sterne Hotels als einer Bahnhofshalle. Die schmiedeeiserne Dachkonstruktion erinnerte mich als Rheinländer sehr an das Dach des Kölner Hauptbahnhofes, nur, dass diese gerade einmal 12 Gleise überspannt.



In der Pionierzeit war dieser Bahnhof eines der wichtigsten Tore der Eisenbahn zum Westen. Riesige Mengen an Menschen, Rindern, Stückgütern, vor allem aber auch Kriegsgütern wollten quer durch den Kontinent transportiert werden. Auf ihrem Rückweg brachten die Güterzüge große Mengen Erze, Felle und wiederum Menschen mit, welche über den Mississippi bis zum Meer und von dort in die „alte Welt“ verschifft wurden.



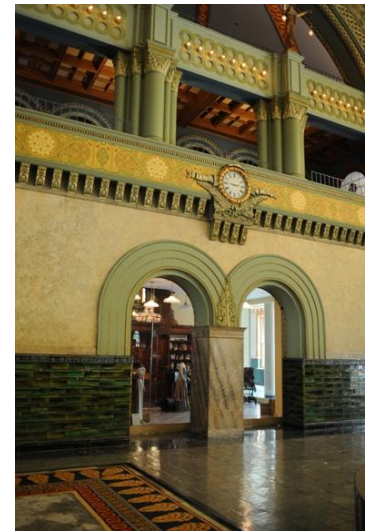


Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verfiel dieser wundervolle Bahnhof vollkommen und wurde 80 Jahre später liebevoll wieder hergestellt. In der riesigen Bahnhofshalle liegen heute keine Gleise mehr und es existieren auch keine Bahnsteige mehr.

Stattdessen parken dort heute hunderte von Autos, teilt sich ein Hard-Rock-Cafe die Fläche mit Grünanlagen und Springbrunnen. Die Wartehalle wird gesäumt von Geschäften, Restaurants und einem Hotel.

Eine Permanentausstellung veranschaulicht sehr gut den Aufstieg, Verfall und die Restaurierung des einmaligen Gebäudes.

In mitten der City von St. Louis kündigt ein weiteres Wahrzeichen – um nicht zu sagen das Wahrzeichen – davon, dass diese Stadt das Tor zum Westen der USA ist: The gateway arch. Unmittelbar am Mississippi gelegen ist dieser 192 Meter hohe stählerne Bogen von nahezu allen Stellen der Stadt als alles überragendes Monument zu sehen.



In den Jahren 1963 bis 1967 wurde dieses Wahrzeichen als Hommage, an die Pioniere, welche von hier aus nach Westen aufbrachen, errichtet.

In beiden Bogenhälften dieser Normalparabel, wird über Ketten, ein aus kugelförmigen Gondeln bestehender Zug nach oben gezogen, um die Besucher auf die im Inneren gelegene Aussichtsplattform zu transportieren.

Doch verlassen wir St. Louis und begeben uns wieder auf die Reise entlang der route 66. Im 19. Jahrhundert begann ein regelrechtes Wettrennen der verschiedenen Bahngesellschaften um die Vorherrschaft im Schienenverkehr. Viele Unternehmen gründeten eigene Eisenbahngesellschaften und betrieben diese mehr oder weniger lang. Entlang der route 66 trifft man immer



wieder auf Relikte aus dieser Zeit – auf stählerne Zeitzeugen der Mobilität. Teils liebevoll instand gesetzt, teils hemmungslos dem Verfall preisgegeben.



Der Verfall wurde - je weiter wir in den mittleren Westen gelangten immer augenscheinlicher und betraf beileibe nicht nur Schienenfahrzeuge jedweden Typs, sondern auch Autos und Straßen, sowie Häuser und z. T. ganze Städte. Geisterstädte, die binnen des ein oder andern Goldrauschs teilweise in wenigen Stunden entstanden und beinahe genauso schnell wieder verlassen wurden als man sie nicht mehr benötigte, bzw. als der run abgeklungen war.

Oklahoma City entstand z. B. binnen einer Nacht. Innerhalb von 6 Stunden wurde eine 10.000 Zelte umfassende Stadt von deren neuen Bewohnern aus dem Boden gestampft.



Oklahoma selbst (der Bundesstaat) war einst das letzte große Indianerreservat in welches die verbliebenen Ureinwohner gepfercht wurden, bis man auch dieses Land zur Besiedlung durch Neuankömmlinge aus der alten Welt freigab.



Es entstanden teils riesige Farmen – Ackerbau und Viehzucht – im wesentlichen Rinder. Die Rinder wurden in anfangs großen Trecks teilweise über hunderte, ja tausende Kilometer quer durch das Land getrieben. Es wurde jedoch bald augenscheinlich, dass man eine oder mehrere panamerikanische Eisenbahntrecken benötigte.

In vielen Streckenabschnitten wurde parallel mit deren Bau begonnen, im Wesentlichen jedoch wurde der Bau von Ost nach West und von West nach Ost gleichzeitig voran getrieben. Alle paar Meilen entstanden Bauarbeitercamps die in Ihrem Gefolge nicht nur Bahnarbeiter und Landvermesser, sondern auch die





vielen spätestens durch Karl May bekannt gewordenen Banditen, Glücksspieler, leichten Mädchen und legendären Helden anzogen. Viele dieser Städte verfielen andere existieren noch heute.



Welcher Gesetzmäßig die Entscheidungen folgen, ob eine Stadt sich positiv entwickelt oder aber aufgegeben wurde, erschloss sich uns nicht. In Tulsa z. B. entdeckten wir ein Eisenbahnmuseum, welches neben den bekannten Dampflok auch das ein oder andere Mienenfahrzeug sein Eigen nennt und ausstellt.

Fast alle diese kleinen und kleinsten Museen werden privat geführt und von ehrenamtlichen Kräften liebevoll betreut und die Exponate sorgsam gehegt und gepflegt. Jeder dieser Museumsbetreiber stellte sich als wundervoller Geschichtenerzähler heraus. Teils stammten die Ausstellungsstücke von den eigenen Großeltern, teils waren die Menschen die wir trafen weit über 80 Jahre alt und wussten Geschichten aus eigener Erfahrung oder aus der Überlieferung vorangegangener Generationen wiederzugeben.

Als Europäer wurden wir jedenfalls immer sehr freundlich und zuvorkommend, ja fast herzlich aufgenommen und natürlich genötigt in den überall ausliegenden Gästebüchern uns zu verewigen.



Die Reise entpuppte sich somit schon nach wenigen Tagen als eine „Aneinanderreihung spannender und abwechslungsreicher Kurzgeschichten“.



In Oklahoma z. B. gerieten wir mit dem Gesetz in Konflikt! Meine beiden Ladys wollten in einem Pueblo ein Geschäft besuchen, welches für seinen Silberschmuck berühmt geworden ist. Das Pueblo selbst stellte sich als winziges Dorf entlang des Highways heraus, welches bereits zu Ende war, nachdem es gerade erst betreten hatte.

Wir waren an dem Geschäft schlicht und ergreifend vorbei gefahren. Also wendete ich und fuhr zurück.

Kurz darauf, ich wollte gerade auf den Parkplatz abbiegen, sah ich in meinem Rückspiegel die blauroten Signalleuchten der Highwaypatrol. Also fuhr ich an den rechten Fahrbahnrand, öffnete die linke Seitenscheibe und legte beide Hände oben auf das Lenkrad. Dem Ford GT entstieg ein ungefähr 2,05 Meter großer und ca. 160 Kg schwerer Farbiger, mit dunkler Sonnenbrille und der linken Hand auf seiner 357 Magnum.

Just in diesem Moment begann meine Tochter auf dem Rücksitz zu schreien: „Ein Käfer, ein ekliger Käfer“ Offensichtlich hatte sich das Insekt den günstigsten Moment gesucht um auf ihrem nackten Oberschenkel zu landen. Es gelang uns – dank eines aus mehreren Kehlen gleichzeitig gesprochenen Machtwortes - unsere Tochter verstummen zu lassen. Kurz darauf ertönte der sonore bass neben meinem Auto: „no U-turns on highway!“ Ich hätte schlicht und ergreifend auf der Landstraße nicht wenden dürfen.



Der statetrouper verlangte den Führerschein und die Fahrzeugpapiere. Das mit dem Führerschein stellte kein Problem dar, aber die Papiere... Nach einem 11 Stündigen Flug hatten wir vor 10 Tagen diese zusammen mit dem Wagen, Nachts ich Chicago übernommen, aber wo hatten wir diese versteckt? Sie waren nicht auffindbar. Ich sah mich schon die Nacht in einer Zelle verbringen.

„So where are you guys from?“ ertönte die nächste Frage des officers. Wir erklärtem ihm, dass wir von Chikago nach LA fahren wollten und aus Deutschland kämen. „So you're doing the mother of all roads“ konstatierte er um uns anschließend zu sagen, dass seine Ur- Ur- Großeltern aus Baden-Baden emigriert sein. Mit einem breiten Grinsen gab er mir den Führerschein zurück, verbunden mit den besten Wünschen für eine gute Fahrt auf „seiner Straße“ und natürlich der Ermahnung, dass das Wenden auf Highways schon mal \$ 200,-- oder mehr kosten könne.

Und so endete dieser Tag mit der Weiterfahrt durch eine grandiose Mondlandschaft und nicht wie bereits befürchtet in einer Kerkerzelle.



In den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde die route 66, unter anderem auf nachdrückliches Betreiben von Henry Ford (ein Schelm ist wer da glaubt, er habe seine Autos verkaufen wollen...) in nur wenigen Jahren quer durch die USA getrieben. Die Straße vermeidet fast völlig die Nutzung sogenannter Kunstbauten (also Brücken

o. ä.) zur Querung von Geländeeinschnitten. Somit wirkt die Strecke ein wenig wie „auf den Boden geklatscht“.

Als es zu Beginn der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts in Oklahoma zu mehreren aufeinanderfolgenden Jahren mit schweren Missernten kam, verließen hundertausende Farmer mit ihren Familien diesen beinahe wüstenähnlichen Landstrich und fuhren mit ihren Ford-T-Modellen auf der Route 66 in Richtung LA. Allerdings darf man sich diese Fahrt nicht als gemütliche Autofahrt entlang einer verträumten Straße vorstellen. Dieser Treck der Verzweifelten glich vielmehr einem Exodus biblischen Ausmaßes.

Die Farmer ließen alles zurück und retteten in ihren klapprigen Vehikeln ihr Leben – bei Tagestemperaturen von bis zu 50°C und eiskalten Nächten. Und beileibe nicht alle erreichten das ersehnte Ziel.



Zurück blieben die schon beschriebenen Geisterstädte, entlang einer nicht weiter bewirtschafteten Straße. Als nach dem 2. Weltkrieg die Amerikaner deutsche Autobahnen kennen und schätzen gelernt hatten, wurde der Highway von der oft über Meilen parallel verlaufenden 4-spurigen Interstate abgelöst. Der Verfall beschleunigte sich in der Folge dramatisch.

Heute werden diese endlosen Landschaften neben Trucks auf dem Highway gleichermaßen von nicht enden wollenden 4-fach bespannten Güterzügen (meist Ganzzügen) durchquert. Für uns Europäer ein immer wieder faszinierendes Bild, sind wir es doch gewohnt, dass deutsche Güterzüge nach 30 oder 35 Erzwagons enden.





In vielen Landstrichen ist heute die route 66 als solches nur noch schwerlich zu identifizieren. Einige Bundesstaaten allerdings nutzen den Hype um die Magistrale um damit zu werben.

Gerade in den ärmeren, wüstenähnlichen Landstrichen ist man auf die Einnahmen der Durchreisenden angewiesen.



Als der Straße noch ihre ursprüngliche Bedeutung zukam, existierten alle paar meilen Motels, Drugstores, Tankstellen und shops. Ein typisches Beispiel ist das yellow rabbit – ein Laden in welchem man alles für die Weiterreise erhält, nützliches und unnützes. Heute liegt er verweist zwischen der Interstate und einer Güterzugtrasse.

An diese längst vergangenen Zeiten versucht die Tourismusindustrie heute anzuknüpfen. Doch die wenigen Wahnsinnigen die sich mit dem Geländewagen oder der Harley auf die staubige und heiße Straße wagen, werden sicherlich die vergangene goldene Epoche nicht wieder auferstehen lassen.



Nachdem wir große Teile des Mittleren Westens durchquert hatten – immer wieder, zum Leidwesen meiner Familie, unterbrochen von den unvermeidlichen Stopps an Bahnanlagen, gelangten wir zu einer der faszinierendsten Gegenden der USA dem Grand Canyon.

Der Grand Canyon erstreckt sich von Nordosten nach Westen. Er trennt den Nordwesten des Bundesstaates, vom Rest Arizonas.



Über den eigentlichen Grand Canyon gibt es keine Brücken, Süd- und Nordufer des Colorados sind auf Straßen nur östlich des Nationalparks bei Lees Ferry oder rund 400 km weiter im Westen über Nevada am Hoover Damm verbunden. Der Südrand ist von Flagstaff zugänglich, der Nordrand und der Arizona Strip sind kaum besiedelt, die nächstgelegene Stadt ist St. George im benachbarten Utah.

Der Grand Canyon ist etwa 450 km lang (davon liegen 350 km innerhalb des Nationalparks), zwischen 6 und 30 km breit und bis zu 1800 m tief. Der Name des Canyons stammt vom Colorado River, der früher in Teilen Grand River genannt wurde (deutsch: Gewaltiger Fluss/Canyon, aber auch Großartiger Fluss/Canyon).



Das Gebiet um das Tal wird in drei Regionen aufgeteilt: Den Südrand (South Rim), der die meisten Besucher anzieht, den im Durchschnitt ca. 300 m höher gelegenen und kühleren Nordrand (North Rim) und die Innere Schlucht (Inner Canyon). Der Südrand des Grand Canyons liegt im Durchschnitt auf 2100 m ü. M., während der Colorado im Durchschnitt auf 750 m ü. M. fließt.

Wir verbrachten einen ganzen Tag an und in diesem grandiosen Naturschauspiel und bedauerten zu tiefst hernach zu kurz dort gewesen zu sein. Da wir jedoch auch in unmittelbarer Nähe zum Canyon übernachteten, fuhren wir am Abend ein zweites Mal in den Nationalpark um das beeindruckende Spektakel des Sonnenuntergangs im Canyon zu erleben.



Unsere erneute Einreise in den Park wurde jedoch behindert durch eine Herde Elchkühe, welche es sich in Mitten des Verkehrs auf dem Highway gemütlich gemacht hatte (und ich hatte meine Kamera mal wieder nicht schussbereit).

Der sunset selbst erfüllte an diesem Abend ob der aufziehenden Wolken nicht alle Erwartungen. Entschädigt wurden wir jedoch von einem phantastischen Sternenhimmel. Aufgrund des Fehlens jedweder Beleuchtung und geringer Luftverschmutzung bot sich uns ein atemberaubendes Bild in

vollkommener Stille, nachdem wir lange genug auf die Abreise der anderen Besucher gewartet hatten.

Am nächsten Morgen brachen wir zu unserem nächsten Ziel auf, dem Hoover-Dam. Die Hoover-Talsperre (englisch: Hoover Dam, ursprünglich als Boulder Dam bezeichnet) befindet sich auf der Grenze zwischen den US-Bundesstaaten Nevada und Arizona, knapp 50 Kilometer südöstlich der Touristenhochburg Las Vegas im Black Canyon.

Sein Absperrbauwerk staut den Colorado, der hier die Grenze zwischen Arizona und Nevada bildet, zum Lake Mead auf. Der aufgestaute See weist eine Fläche von 63.900 Hektar, eine Länge von rund 170 km und eine maximale Tiefe von etwa 180 Metern auf. Mit seinem Speichereinhalt von rund 35 Milliarden Kubikmetern ist er der größte Stausee der USA.



Der Hauptzweck der Talsperre ist die kontrollierte Wasserabgabe in Arizona, Nevada und Kalifornien. Vor deren Bau beeinträchtigten regelmäßige Überschwemmungen des Colorado sowie Dürreperioden das Leben der Siedler in den Südweststaaten, insbesondere bei der Landwirtschaft.



Ein weiterer Zweck der Talsperre ist die Gewinnung elektrischer Energie. Durch den Verkauf von Strom refinanzierte sich das Projekt und trägt die laufenden Wartungskosten selbst.

Der Wasserdurchlauf wird in Abhängigkeit des flussabwärts benötigten Wassers geregelt. Somit hängt auch die Menge des erzeugten Stroms von der Wasserentnahme ab.

Boulder City wurde ursprünglich durch das Bureau of Reclamation errichtet, um als Siedlung für die Arbeiter zu dienen, welche den Hoover-Damm bauten. Der Verkauf von Alkohol, die Mitgliedschaft in Gewerkschaften und alle Formen des Glücksspiels waren in der Stadt verboten. Die Satzung der Stadt, die von den Einwohnern angenommen wurde, verbietet das Glücksspiel innerhalb der Stadtgrenzen (diese Regelung existiert noch immer und Boulder City ist damit neben Panaca



die einzige weitere Lokalität in Nevada, wo Glücksspiele illegal sind). Der Verkauf von Alkohol wurde 1969 zugelassen.

Da jedoch die mit dem Bau des Damms beschäftigten Arbeiter unter den klimatischen Bedingungen (bis zu 50 ° C und keinerlei Schatten) litten und exzellent bezahlt wurden, suchten sie nach Feierabend nach Abwechslung jedweder Art. Las Vegas wurde geboren.

Über den Aufstieg der Gangstergrößen der cosa nostra in den 30er Jahren, den Verfall der Stadt in den 80er und 90er Jahren, sowie über ihre Renaissance ausführlich zu schreiben, würde den Rahmen dieses Reiseberichts sprengen und eine Sonderausgabe erfordern. Also an dieser Stelle nur soviel: Faszination und Wahnsinn liegen dicht beieinander (wenn man mitten in der Wüste von Nevada antike römische Tempel, oder den canale grande, oder das alte Ägypten auferstehen lässt und die gesamte Szenerie auf 16°C herunter klimatisiert – oder um es mit den Worten eines dicken Galliers zu sagen: „die spinnen die Amis“)

Es stellte sich für uns heraus, dass in dem Film „hang over“ wirklich nicht übertrieben wurde: Die Junggesellenabschiede werden in diesem Tempel der gamejunkies wirklich derart exzessiv gefeiert. Das Geld sitzt locker die Shows sind grandios.



Nachdem wir uns zwei Tage im Luxus hatten verwöhnen lassen, begaben wir uns wieder zurück auf die staubigen und einsamen Landstraßen.

Diese wurden und werden immer wieder gequert von sehr einfachen, teilweise sogar hölzernen Brückenkonstruktionen, bei welchen ich mir nicht immer sicher war, ob sie auch zuverlässig der Belastung durch die Güterzüge auch wirklich standhalten...



Der Lokführer dieses Erzzuges bekam irgendwann mit, dass ich immer wieder anhielt um die perfekte Position zu finden und seinen Zug abzulichten.

Er machte sich bald einen Spaß daraus, mich jedes Mal mit gellendem Pfeifen und unter Betätigung des Signalhorns zu begrüßen.



Ich glaube sowieso, dass die meisten Menschen, welche mich beim Fotografieren von ganz alltäglichen Dingen wie Güterzügen beobachteten, mich für völlig gestört, oder aber für einen Terroristen auf Erkundung neuere Anschlagziele hielten.

Nachdem wir weiter Wüstenlandstriche und Mittelgebirge durchquert hatten, sahen wir es endlich vor uns: Das Meer.

Wir erreichten Kalifornien, den Staat der Orangen- und Zitronenbäume, der Stars und Sternchen, und vor allem den Staat des milden, angenehmen Klimas. Los Angeles mit seiner 24 stündigen Rushhour und seiner Luftverschmutzung wirkte nach der Ruhe der Wüste beinahe beängstigend. Das Fehlen eines schienengebundenen Nahverkehrs trägt das seine dazu bei. Und doch habe ich in Beverly Hills ein Relikt aus der Zeit des großen Eisenbahnbooms gefunden: Mitten auf dem sunset steht ein ausgemusterter und als Restaurant umfunktionaler Eisenbahnwagen.



Einige Meilen weiter westwärts endet die route 66 auf dem santa monica peer, mitten im Pazifik und es machte sich bei uns Wehmut breit. Das soll es jetzt gewesen sein? Naja, für dieses Jahr zumindest.



Mein Fazit: Um Amerika kennen zu lernen, um ansatzweise zu verstehen, warum Amerikaner (gibt es ihn denn überhaupt **den** stereotypen Amerikaner?) so sind wie sie sind, bietet diese Reise tolle Möglichkeiten. Nirgends wird man sich der Gegensätze zwischen arm und reich, zwischen oben und unten so bewusst wie entlang dieser beeindruckenden Straße, oder um es mit dem song von Bobby Troup zu sagen:

**„Get Your Kicks on Route Sixty Six“**



**“ Die Weiche “  
Olperstr. 52  
51491 Overath**

Herausgeber und verantwortlicher für den redaktionellen Teil: Dietmar Stäbler,  
Heinz Boine, Friedrich Scholta, Werner Leschke, Hermann Kammler, Wolfgang Becker.

Druck: Friedrich Scholta

Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigungen sowie  
Übersetzungen und Verbreitungen – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Es wird keine Haftung für Manuskripte und Abbildungen übernommen.

Für Druckfehler wird keine Haftung übernommen.

## ***Veranstaltung 2012***

***31.03. – 01.04.2012***

***4. Internationale Z Weekend in  
Altenbeken***



Club 92 Sonderwagen wurde bei den Modellbautagen in Göttingen vorgestellt.

**Nächste Ausgabe: Juni 2012**

