



Luftaufnahme des Bahnhofs
Rothenburg im Jahr 1985.

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

Projekt 1999 – Vision 2000 Wie alles begann

An der Schwelle zum heutigen Jahrtausend gaben sich 1996 ein paar Lokführerkollegen aus Luzern, darunter auch Franz Oesch, diversen Zukunftsgedanken über die Modelleisenbahn hin. «Millennium» hiess damals das geflügelte Wort in der Bevölkerung. Daraus entstand die Vision 2000 zum Projekt 1999. Franz Oesch nimmt uns mit auf eine spannende Zeitreise rund um den Bahnhof Rothenburg.

Von Franz Oesch (Text und Fotos)

Träumereien, Fantasien, Hoffnungen und Wunschenken bekamen viel Platz beim Vorhaben Vision 2000. Der mittlerweile altbekannte Slogan «Der Aufbruch beginnt im Kopf» gab den damaligen Initianten den Ansporn, weiter an ihre Modellbahnzukunft zu glauben. Die Gedanken waren natürlich auch an die Modellbahnindustrie gebunden, wollte man doch weiterhin verlässliche und innovative Partner an seiner Seite wissen. Neue Impulse und Anregungen aus der Kleinserienszene und von Modellbauern aller Art stärkten ebenfalls den Wunsch, etwas Bewegendes und Ausserordentliches zu schaffen, und

den Glauben daran, sich diesen Wunsch auch erfüllen zu können. Mit dieser vielseitigen Ausrichtung haben sich die Initianten auf den Weg gemacht, die Vorstellungen im Modell Wirklichkeit werden zu lassen.

Die Vision 2000 ist im Projekt 1999 enthalten und wird in der massstäblichen H0-Modellwiedergabe des Bahnhofs Rothenburg vom Sommer 1996 verwirklicht. Dabei soll als Zeitdokument die jahrzehntealte Situation in und um den Bahnhof Rothenburg so genau wie möglich mit nur wenigen Kompromissen entstehen. Es hat zwei Auslöser für dieses ehrgeizige Projekt gegeben.

Eine Vorbildanalyse

Einerseits hatte die Umgebung rund um Rothenburg Station, wie diese 1996 noch bezeichnet wurde, einen beachtlichen industriellen Aufschwung erlebt. Dieser hatte viel Gütertransporte auf der Strasse generiert. Der Hauptbahnübergang auf der Station wiederum wurde durch den auch stetig zunehmenden Gütertransport auf der Schiene mit viel Rangierverkehr belegt. Die Schliesszeiten der Barrieren unter der Woche hatten ein Mass angenommen, das förmlich nach Massnahmen zur Verflüssigung des Strassenverkehrs rief. Mit dem Entschluss des Gemeinderates und dem

Segen der Rothenburger Bevölkerung von 1996 löste man die Sanierung dieses Bahnüberganges aus. Bis Ende 1999 wurde dann der Übergang durch ein grosses Unterführungsbauwerk abgelöst.

Der Autor hatte im selben Zeitraum an den Schulen von Rothenburg Freizeitkurse mit dem Thema Eisenbahn-Modulbau durchgeführt. Aus den Reihen der Schüler stammte dann die Idee, den Bahnhof von Rothenburg doch mit Modulen nachzubauen. Der Autor stand der Idee grundsätzlich bejahend gegenüber, verwies jedoch auf den gewaltigen Torso von unrealistischer Länge und die möglichen Folgen.

Die wegweisende Unterführung wurde sodann erstellt, mit der Hoffnung, dass der lange gewünschte Autobahnanschluss Rothenburg dann auch endlich realisiert werden könne. Dieses «regionale Jahrhundertprojekt» erfüllte sich jedoch erst im Jahre 2011, verbunden mit der Eröffnung der IKEA in Rothenburg.

Konzept «eisenbahngeschichtliches Zeitdokument»

Die Vision 2000 wurde alsdann mit dem Projekt 1999 durch Franz Oesch aufgegleist und mit dem Kleinteam von Lokführerkollegen aus Luzern und Biel in Angriff genommen. Dazu brauchte es langfristige Partner wie die Gemeinde und diverse Firmen von Rothenburg. Daraus ergaben sich im Laufe der letzten 20 Jahre unglaublich viele Geschichten rund um dieses ehrgeizige Projekt. Mit dem Konzept, ein eisenbahngeschichtlich wertvolles Zeitdokument in Form einer betrieblich auf das Jahr 1996 bezogenen Modellbahnanlage zu erstellen, haben die Initianten die Türe ins nächste Millennium endgültig aufgestossen. Züge sollen nach dem damals gültigen SBB-Fahr- und Zugbildungsplan verkehren. Rangiermanöver sollen wiederum den Fahrspass für Besucher bei den Vorführungen erhöhen. So kann ein authentischer Betrieb gemacht werden, wie er heute nicht mehr ist, und nebenbei können die vielen Schliessvorgänge und die langen Wartezeiten vor den geschlossenen Barrieren in Rothenburg klar bestätigt werden. Bis heute sind diese Ideen unverändert.

Da die Gemeinde bei den Bemühungen, die Anlage in Segmentbauweise zu erstellen, grosszügig unterstützte, wurde sie als Besitzerin des Torsos vorgesehen. Die Modellbauer der Anlage hatten dafür die

Freiheit, den Betrieb selber zu bestimmen und umzusetzen. Eine weitere Besonderheit war der Beizug versierter Modellbauer für Baulose diverser Gebäudebauten. Da machten sich illustre Personen, allesamt namhafte Modellbauer und Meister ihres Fachs, nach Abgabe genauer Modellpläne und Fotos ambitioniert an die Arbeit. Ihre Arbeiten sind so auf dem Torso verbaut und reflektieren die hohe Kunst des Selbstbaus. Ohne diese wertvollen Arbeiten hätten die Initianten kaum im Jahre 2000 an der Modulbauausstellung in Rothenburg die Anlage erstmals der Öffentlichkeit präsentieren können. An besagter Ausstellung wurde die Anlage offiziell der Gemeinde übergeben. Diese musste als Beitrag lediglich einen festen Platz für die Aufbewahrung und den Ausbau der Anlage gewährleisten. In dieser Beziehung haben auch die Initianten Fortuna an der Seite zu spüren bekommen.

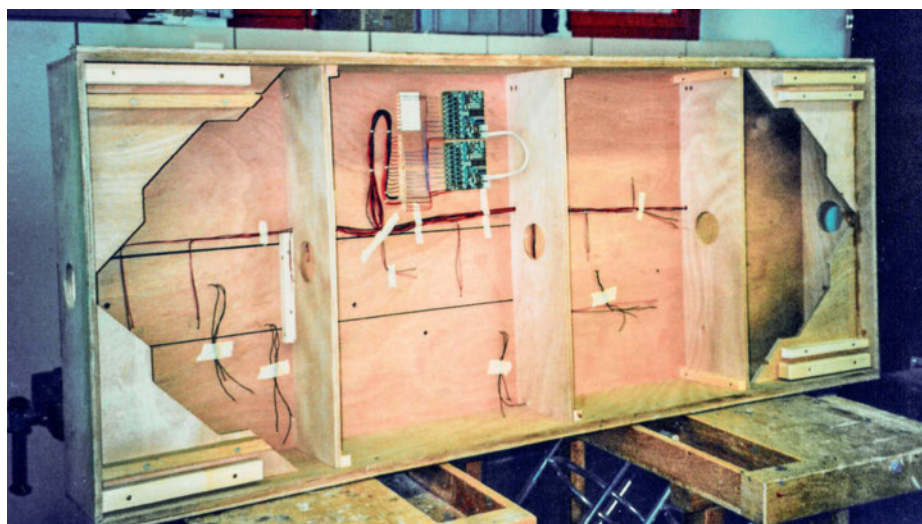
Rückblickend philosophisch

Traum, Wirklichkeit, Albtraum und jetzt. So könnte der Titel der Geschichte rund um unseren Modellbahnhof Rothenburg lauten. Oder im übertragenen Sinne: Der langsame Weg nach Rothenburg, der schon 20 Jahre dauert. Wie aus einem Traum von Mitte der 1990er-Jahre Wirklichkeit wurde, was den Antrieb und die Leidenschaft für das geliebte Hobby am Leben zu erhalten vermag, wie man mit Rückschlägen, die bis zum Albtraum führen, umgehen und sich in scheinbar ausweglosen Situationen wieder nach oben kämpfen kann, das sollen

diverse Geschichten aus den letzten 20 Jahren aufzeigen.

Da wurden in einem Freizeitkurs der Schule Rothenburg mit dem damals eher wenig bekannten Eisenbahnmodulbau-System MAS 60 von Edy Isenring grosse Hoffnungen verbreitet, dem Hobby Modell-eisenbahn neue Impulse zu verleihen. Die sogar überbelegten Kurse ab der fünften Klasse sorgten in Rothenburg kurzfristig für einen kleinen Boom bei diesem platzsparenden Bausystem. In der Tat ist es eine innovative Idee, um von Platzmangel geplagten Mochtegern-Modellbahnern eine neue Welt zu eröffnen. Keiner sollte mehr mit der bekannten Ausrede «Ich habe keinen geeigneten Platz für eine Anlage» argumentieren können. So stellten sich auch die Schüler vereinzelt ihre Modellbahnzukunft vor. Aus dieser Perspektive wurde die Idee Bahnhof Rothenburg im Massstab 1:87 durch eine Kursteilnehmerin geboren und für Kursleiter Franz Oesch letztendlich zur Herkulesaufgabe.

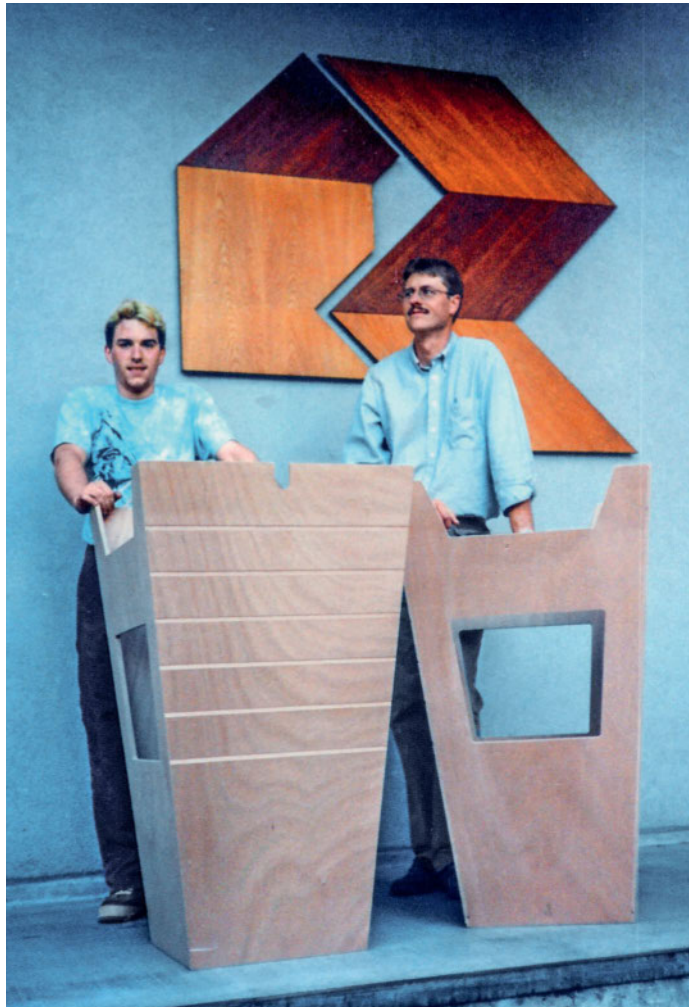
Schnell wurden ein paar Lokführerkollegen gefunden, die mit dieser modularen Bauweise durchaus reelle Chancen sahen, ein fast verwegenes Projekt Wirklichkeit werden zu lassen. Wie üblich in solchen Situationen bildete sich eine Kerngruppe, die mit viel Engagement und Herzblut den Start und die Basis ermöglichte. Jeder der fünf Kollegen konnte sich somit an der Planung und am Erstellen des riesigen Torsos beteiligen. Die Sparten Elektrik und Elektronik sowie Planung und Bau wurden verteilt und terminlich festgelegt. Berufsleute wie



Eine saubere Verarbeitung der Segmente ist für ein solches Projekt unerlässlich.



Ueli Mahni, Lokführer von Biel, am Einpassen seiner exzellenten Selbstbauarbeit der BBR-Anlage auf der Seite Emmenbrücke.



Die Schreinerei Rutschi stellte die Holzteile für die Modulbauweise her, hier bei der Abholung der Fussteile.



Werner Schachtler beim Verdrahten an der Unterseite eines Segmentes.



Der Blick von oben in ein Fussteil. Noch heute gelten diese Teile als modern.

beispielsweise Lokführer, die in unregelmässigem Dienst eingeteilt sind, konnten sich in ihrer Freizeit trotzdem gut finden und zusammenarbeiten. Da die Werkräumlichkeiten der Primarschule Rothenburg den Initianten in der unterrichtsfreien Zeit grosszügig zur Verfügung standen, hatten diese beste Voraussetzungen, um beim Aufbau der 15 Segmente relativ schnelle Fortschritte zu erzielen. Dadurch kam das Projekt 1999 rasch in Fahrt, und die Vision

2000 wurde alsbald Wirklichkeit. Die hervorragende Schreinerarbeit mit den eleganten Stützen als Träger der Module – im korrekten Sinne Segmente – ermöglichte es, die Zielsetzung ungehindert zu erreichen. Sogar ein erheblicher Wasserschaden im Lagerraum konnte den massiven Segmentkästen nichts anhaben.

Die Segmentbauweise wollten die am Projekt Beteiligten mit einer neuen innovativen Bauart realisieren und fanden vor

Ort glücklicherweise einen jüngeren und versierten Schreinereibetrieb. Mit den professionell erstellten Grundkästen und Stützen erhielten sie eine werterhaltende Basis für den Anlagenaufbau.

Breit abgestützte Unterstützung

Ohne Otmar Herzog wäre der Start in dieses Modellabenteuer jedoch gar nie möglich gewesen. Er erstellte die unabdingbare Basis mit einem unglaublichen Effort

her. Rund 3000 Stunden kamen zusammen, bis er die genauen Pläne für den Schreiner, für die Gebäudebauer sowie für den Bau der Fahrleitungsmasten und den Gleis- und Geländebau erstellt hatte. Ein dicker Bundesordner zeugt von seinen ausserordentlichen Fähigkeiten und dient als einmaliges, historisch wertvolles Vermächtnis. Es ist erstaunlich und in diesem Ordner beim HMBR festgehalten, dass kaum ein anderer Bahnhof der SBB so viele und unterschiedliche Fahrleitungsmasten und Komponenten aufzuweisen hatte. In der Modellumsetzung war und ist das eine grosse Herausforderung für die Selbstbauer.

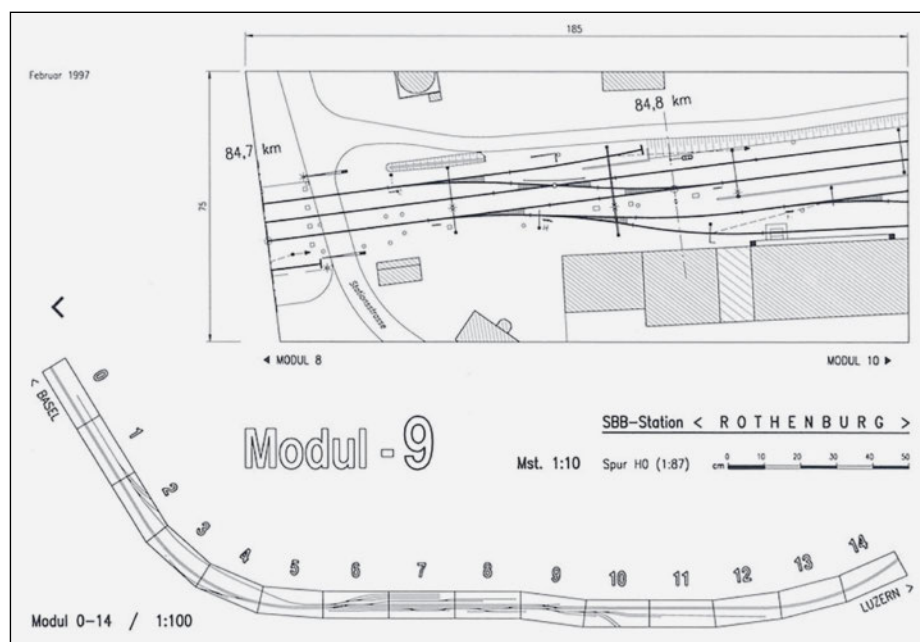
Herausforderung Selbstbau

Dass alles massstäblich gebaut werden soll, ist dem Wunsch entsprungen, die gewöhnlich unvermeidbaren vielen Kompromisse im Eisenbahnmodellbau so gering wie möglich zu halten. Es soll versucht werden, das, was in Wirklichkeit als sogenanntes Vorbild wahrzunehmen ist, im Modell gleich zu gestalten und zu bauen. Wer kennt das nicht? Gerade beim Rollmaterial stellt man sehr hohe Ansprüche an eine detailgetreue Abbildung beim Modell. Sogenannte Freaks nehmen diese Ansprüche sehr ernst und lassen bei der Überprüfung eines erstandenen Lokmodelles mit dem Vorbild die Lupe nicht von den Augen. Das hat sich mittlerweile auf das Wagenmaterial ausgeweitet und findet nun auch beim übrigen Zubehör seine Fortsetzung. Grundsätzlich sind die auch vom Druck der Modellbahner herührenden Bemühungen der Hersteller zu begrüssen, die Massstäblichkeit ihrer Produkte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erreichen.

Die Rothenburger Modellbauer wollten die Probe auf das Exempel machen und echt mal sehen und spüren können, welche Auswirkungen das nach sich zieht, der Massstäblichkeit in allen Bereichen der Modellbahn verfallen zu sein. Wird man sich bewusst, dass die neue Herausforderung dem Selbstbau gewidmet ist, rückt der Zeitfaktor eher in den Hintergrund. Den Selbstbau in allen möglichen Bereichen zum Zuge kommen zu lassen, ist unheimlich spannend, fordernd und beglückend. Letztendlich entsteht ein Resultat, das den eigenen Fähigkeiten entspricht. Der Selbstbau entlohnt somit jeden und führt zu grosser Befriedigung. Ein weiterer Aspekt der Anlage ist, dass sie einem die Konse-



Der Bundesordner von Zeichner Otmar Herzog als wichtiges HMBR-Vermächtnis.



Planzeichnung des Moduls Nummer 9 mit einer Gesamtübersicht der Modulanlage.

quenzen der Massstäblichkeit vor Augen führt. Dieses Projekt kann klar vermitteln, dass ein solcher Entscheid sehr gut überlegt und geplant sein muss, will man nicht schon früh in Bedrängnis kommen oder gar scheitern.

Jetzt beginnen die Ausstellungen

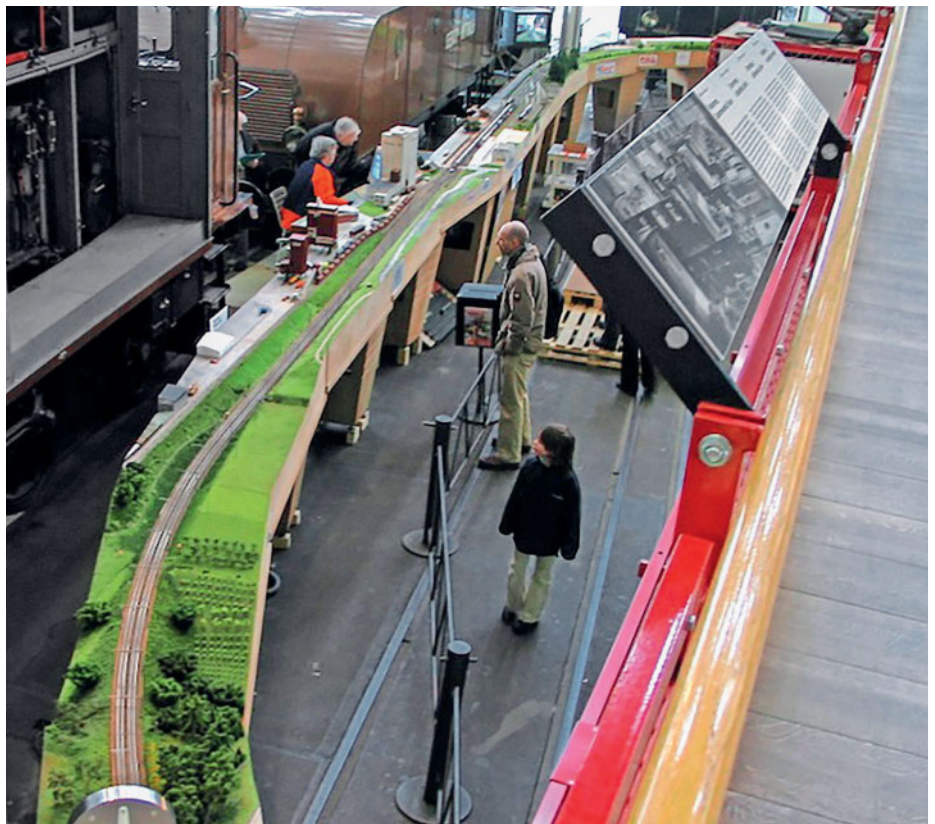
Im April 2000 haben die Initianten als Modul-Bau-Team (MBT) der Bevölkerung von Rothenburg und allen Modulbauinter-

sierten die Vision 2000 mit der ersten und leider bisher einzigen Innerschweizer Modulbahnausstellung in der Chärnshalle Rothenburg erstmals öffentlich aus- und vorgestellt. Der riesige Erfolg mit rund 5000 Besuchern motivierte das MBT derart, dass schon 2001 die nächste Ausstellung im Verkehrshaus folgte. Die damaligen Probleme im Fahrbetrieb waren mehrheitlich der noch nicht optimalen Programmierung geschuldet. Erstmals wurde

den Initianten bewusst gemacht, was es heisst, einer einzigen kompetenten Person zu vertrauen und ihr zu glauben, dass schon alles gut kommt. Mit dieser Hoffnung und unter Beibehaltung weiterer Spezialisten gelang es dem Chefelektroniker Peter Angele schlussendlich doch, die digitale Steuerung besser zu verstehen und die gemachten Erfahrungen an die Teammitglieder weiterzugeben. Die Schicksalsgemeinschaft, wenn man dies so sagen darf, bildete genau das ab, was öfters zum ersten grossen Stolperstein einer Gemeinschaftsanlage führen kann. Man war bemüht, die Vorgabe vom fahrplanmässigen Betrieb wie anno 1996 gemeinsam als Kleinteam zu erreichen. Noch weit weg vom eigentlichen Ziel, empfand das Team das Erlebnis, an der Suisse Toy 2002 in Bern teilzunehmen und einen ordentlichen Fahrbetrieb zu zeigen, als grossen Fortschritt.

Die damaligen Erfahrungen bei der Organisation des Transportes und der Installation vor Ort im Ausstellungsgelände gaben Einblicke und Erkenntnisse hinsichtlich Dingen, die in der Euphorie des Bauens gerne untergehen. Der Personalaufwand für Auf- und Abbau sowie Aufsicht an der Anlage darf nicht unterschätzt werden, will man nicht in Schwierigkeiten geraten. Kommt dazu, dass der aktuelle Betrieb der Anlage den «Programmer» echt herausfordert. Sogar das kurzfristige «Austreten» kann mit Risiken verbunden sein, wie wir auch erfahren mussten. So standen die Modellfreunde einmal mehrere Minuten vor den überall stehenden Zügen, und keiner getraute sich, ohne das Okay vom «ausgetretenen Programmer» in die Steuerung einzugreifen. Die zahlreichen wartenden Besucheraugen richteten sich dann auf die Herumstehenden. Daraus entwickelten sich Bemerkungen, die uns aufgrund der Länge des Torsos fast Angst um die Zukunft des Projektes einzuflössen vermochten. Der Unterschied zu einer Heimanlage, wo man nicht dauernd von «Modellbahnspezialisten» beäugt wird, ist ein weiterer Punkt, der den Betrieb und die Präsentation einer Ausstellungsanlage sehr anspruchsvoll, aber auch reizvoll macht.

Das Thema Modelleisenbahnausstellung bewegt alle Interessierten ungemein, ob Aussteller oder Besucher. Die damit verbundenen Kontakte, Einblicke, Erfahrungen usw. sind doch die schönen und wertvollen Möglichkeiten, die uns das geliebte



Inmitten historischer Fahrzeuge zeigt das MBT seine grosse Modulanlage 2001 im Verkehrshaus.

Hobby bereithält und vermittelt. Gerade daraus schöpft man Kraft, Motivation und den Willen, sich darin auch selbst mal zu versuchen. So gesehen hatten sich die Lokführer damals gefunden und gemeinsam eine bisher noch nie umgesetzte Idee in Angriff genommen. Die Befriedigung aus dem eigenen Tun und Schaffen im Sinne einer Freizeitbeschäftigung möchte heute keiner missen. So stand das MBT mit seinem Torso 2004 wieder im Verkehrshaus und baute die Anlage mitten unter Originallokomotiven in der Schienenhalle auf. Im Gegensatz zu einer Modellbahnausstellung versuchte es hier, dem mehrfachen Wunsch vieler Modellbahner zu entsprechen, live vor Publikum an der Anlage weiterzubauen und Red und Antwort gegenüber Fragen aller Art zu stehen. Der mehrmonatige Aufenthalt fand somit eine gute Resonanz. Sogar die Möglichkeit, an bestimmten Vorfahrtagen mit eigenem, systemkompatiblem Rollmaterial teilzunehmen, wurde rege genutzt. Schliesslich wollte man mal seine massstabsgetreuen Fahrzeuge auf einer authentischen Modellbahnstrecke im Einsatz sehen und fotografieren können.

Wenn der Erfolg abreisst

Albtraum jeder Zweckgemeinschaft ist der plötzliche Verlust eines wichtigen Teamplayers. Davon waren die Mitglieder vom MBT betroffen. Nach einer längeren Bauphase für die Vorbereitungen auf die nächste Ausstellung mussten sie den Tod des «Programmers» Peter Angele zur Kenntnis nehmen. Solche menschlichen Ereignisse sind nicht im Kalkül einer verschworenen Einheit, oder man verdrängt solche Gedanken, weil das Projekt einen in Bann zieht. Noch in fast euphorischen Gedanken beim Projekt, beim Vorbild und beim Modell, wird einem bewusst gemacht, was Leben und Tod bedeuten. Sicher kennen viele Leser dieser Zeilen ähnliche Geschichten aus ihrem Alltag und ihrem Vereinswesen. Plötzlich treten Fakten, Augenblicke, Erinnerungen in den Vordergrund und zeigen uns auf, dass die Endlichkeit vor keinem haltmacht. Mit diesen Tatsachen konfrontiert, werden Träume plötzlich zu Schäumen oder im Fall des MBT der aufgebaute Traum zum Albtraum. Die Neuorientierung in einem kleinen Team oder in einer kleineren Gemeinschaft wird zum Prüfstein für alle

Hinterbliebenen. Zuerst war der Schock, dann der Stillstand, sodann die offene Frage «Wie weiter?». Zerfallsgedanken sind dann oft näher als der Glaube an eine Fortsetzung. Dann hört und sieht man längere Zeit nichts mehr. Die Pessimisten – solche gibt es auch bei den Modelleisenbahnern – hatten ihr Urteil über ein verwegenes ambitioniertes Grossprojekt so schnell mal gesprochen. Man sah insgeheim das Unheil kommen, wie es doch die Vergangenheit des Öfters schon anderweitig bestätigt hatte.

Und plötzlich ist alles anders

Was der Modellanlage in der Planung einen festen Platz in Rothenburg hätte beschern sollen, wurde durch die Verkleinerung des MBT und die Pause aufgrund der teilweisen Neuausrichtung in beruflicher Hinsicht zu einem weiteren Prüfstein. Die Zukunft des Modellbahnhofes Rothenburg stand lange im Zeichen der Hoffnung, bei der Eröffnung der IKEA-Filiale ganz in der Nähe des Vorbildbahnhofes als stationäre Publikumsanlage einen festen Platz zu bekommen. Ein halbes Jahr vor der Eröffnung kam dann ein negativer Entscheid aus dem Hause IKEA Schweiz. Das wiederum führte dazu, dass die Gemeindebehörde sich vom Besitz der Anlage trennen wollte. Der Albtraum hätte zum absoluten Desaster werden können, wenn nicht...

Jetzt und heute dürfen Sie zur Kenntnis nehmen, dass es eine echte Erneuerung des Projektes 1999 mit der Vision 2000 geben wird. Zu verdanken ist dies dem inzwischen in Pension stehenden Initianten Franz Oesch und Mitgliedern aus dem benachbarten Modelleisenbahnclub Luzern (EMBL), namentlich Christoph Hulliger und Thomas Kaufmann. Zusammen konnten der ursprünglich vorgesehene Abbruch und die besprochene Entsorgung der fast fertig gestalteten Modulanlage verhindert werden, indem durch die Vermittlung eines geeigneten Raumes in Ebikon eine neue Bleibe ins Auge gefasst wurde. Langjährige LOKI-Leser mögen sich an diverse Beiträge zum Bau des Modelles erinnern, wo später auch ein Aufruf zur Rettung dieses Torso 2011 für Aufsehen sorgte. Mit dem verlangten schnell zu vollziehenden Auszug aus Rothenburg mitten in den Sommerferien wurde der Kraftakt dann vollzogen. Seither ist die Anlage im «Asyl» bei der Garage Emil Frey AG in Ebikon eingemietet.



Die Anlage verlässt mit dem Untergrund der Chärnshalle Stück für Stück ihre angestammte Heimat.

Die Rettung war wirklich im letzten Moment erfolgt, löste aber auch gleich grosse Hoffnungen aus und weckte den Glauben daran, dass die Anlage eine neue Chance bekommen wird, die das Weiterbestehen und die Fertigstellung sichert. Geschichten dieser Art kommen immer wieder in unserem Hobby vor. Das mit viel Fleiss, Ehrgeiz und Engagement Erschaffene muss «Neuem» Platz machen. Immer wieder werden Modellbahnvereine vor solche Tatsachen und Herausforderungen gestellt. Immer wieder keimt die Hoffnung auf, dass ein Weiterbestehen möglich ist.

Mit dem ungewollten Umzug von Rothenburg im Sommer 2011 in das neue Domizil in Ebikon begann eine neue Geschichte. Die Frage «Wie weiter mit dem Torso?» sollte auf irgendeine Art und Weise konkrete Antworten hervorbringen. Eine an sich funktionierende und fast fertige Modellbahnanlage wieder in Schwung zu bringen, war der erste Gedanke. Die mittlerweile fortgeschrittene Entwicklung in der digitalen Modellbahnwelt wurde mit den damals eingebauten Komponenten verglichen und zeigte schnell, dass da schon wieder neue Herausforderungen auf neue Betreiber die-




Mit Unterstützung des VSDM konnte der Rothenburger Anlage wieder neues Leben eingehaucht werden.

ser anspruchsvollen Vorgabe warteten. Nur wer will und kann sich einer solchen Aufgabe annehmen? Unser verstorbener «Programmer» hat sehr viel Know-how mit ins Grab genommen und einen Ordner mit für den Laien nicht auf Anhieb erkennbarem Inhalt hinterlassen. Der Unterschied zwischen analogen und digitalen Steuerungen zeigte bereits auf, dass wieder versierte Köpfer sich der Sache annehmen müssten. Als mehrjähriges Mitglied beim Verein schweizerischer Digital-Modellbahner (VSDM) konnte der Autor mit einem weiteren Aufruf über die LOKI ein paar Kenner und Köpfer aus der Reserve locken. Sie fanden sich herausgefordert, herauszufinden, wie die Anlage aufgebaut und betrieben wird. In verdankenswerter Weise haben sie sich viele Stunden mit den vorhandenen Unterlagen auseinandergesetzt. Der Torso stand mit zwölf Segmenten im neuen Raum, und schon bald bewegten sich die ersten Weichenmotoren und Fahrzeuge, was natürlich sehr gerne zur Kenntnis genommen wurde: Eine mehrere Jahre stillgelegte Anlage gab erste Zeichen der Hoffnung an sich. Man erinnerte sich auch wieder an die zu Beginn mit dem gewagten Projekt 1999 verbundene Vision 2000. Ein Augenblick der Glückseligkeit machte sich bei den paar Rettern Peter Suter und Heinz Canellas breit. Dieser Freundschaftsdienst ist bemerkenswert, und die modellbahnbegeisterten Kollegen verdienen hohe Achtung. Mit diesen Aussichten und der Hoffnung auf einen Neubeginn ergab sich folgende interessante Geschichte.

Inspiration für die Zukunft

Ein erstmaliger Besuch im Miniaturwunderland in Hamburg wurde für den Schreibenden plötzlich Realität. Ein junger Berufskollege von der fahrenden Zunft zur Eisenbahn führte als Reiseprofis einen kleinen Kreis von Modellbahnern durch das Mekka der Modelleisenbahn in Hamburg. Ein zusätzlicher Abstecker zur Spur-1-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte öffnete dann unverhofft die Türe zum Glauben an eine erspriessliche Zukunft des Torsos vom Bahnhof Rothenburg. Im fernen Norddeutschland wurden die Weichen für die Zukunft gestellt, indem die Gründung eines Trägervereins für den neu belebten Modellbahntorso durch drei Reisetilnehmer und Modellbahner in Spe beschlossen wurde. Mit der Erinnerung an

dieses unerwartete und fast unglaublich anmutende Erlebnis und der eingespritzten Hoffnung auf eine gute Zukunft flogen die Teilnehmer zurück in die Schweiz. Ge-

schichten, die das Leben schreibt, sind immer wieder verblüffend. Die Geschichte des neuen Trägervereins folgt in der nächsten LOKI-Ausgabe. 



Drei Schweizer Modellbahner vor dem Eingang zum Miniaturwunderland in Hamburg.



Diese Männer sind die Mitbegründer des HMBR, hier im Museum für Hamburgische Geschichte.