

Vorwort des Präsidenten

Die letzten Wochen haben uns gezeigt, dass für die Meisten unter uns die Zeit gekommen ist, wo unsere Fahrzeuge wieder für längere Zeit im Trockenen stehen und im Frühling auf Ihre Wiederbelebung warten.

Auch dieses Jahr haben wir vom Vorstand Anfangs Dezember die Möglichkeit wahrgenommen, um die beiden Märkte in Roggwil und Langenthal zu besuchen. Der Markt in Roggwil ist nun in die neuere Halle unter der Kartbahn umgezogen, wo es einem nicht mehr so um die Ohren zieht und die Hände je nach Temperatur fast einfrieren.

Was mir und auch anderen Gesprächspartnern an den Märkten in den letzten Jahren immer mehr auffällt, dass an unseren Oldtimermärkten das Angebot an Fahrzeugmodellen, Kinderspielzeugen, Kleidern, Accessoires und Büchern neueren Datums ständig zunimmt. Ich vermisse bei uns immer mehr die mit allen möglichen Teilen angereisten Händler, wo das Durchstöbern der Kisten zum Erlebnis wird und vielleicht sogar jedes Mal ein Scheunenfund lauern könnte.

Die Zeitschriften wurden in den letzten Wochen von erschreckenden Szenarien gefüllt, dass Oldtimer auch in der Schweiz aus den Städten verbannt werden sollen. Dagegen müssen wir uns wehren, denn nur gemeinsam sind wir stark. Im Namen vom Verein haben wir bereits interveniert.

Bitte reserviert Euch den 2. + 3. Juli 2011 in Eurer Agenda. Dann findet endlich das 12. Schweizer Tatra Treffen Emmental mit unserer GV statt. Mäni Stöcklin und Gusti Kaldarar sind bereits mit der Organisation beschäftigt und rechnen mit unserer Teilnahme.

Aber was wäre eine Tatra – Revue ohne Stoff zum abdrucken? Inzwischen treffen langsam Berichte zum Veröffentlichen ein. Wir zählen weiterhin auf Euren Bericht, denn sicher hat jeder von Euch eine interessante Geschichte zu unserem Hobby zu erzählen.

Ich wünsche Euch allen im bereits angefangenen, neuen Jahr nur das Beste und im Frühjahr einen guten Start in die Oldtimer-Saison 2011.

Euer Präsident



Silvano Rothenfluh

11. Jahrestreffen des Tatra Register Schweiz in Murten und Studen bei Biel vom 4. Juli 2010

Bericht von Ernst Meier

Das diesjährige Treffen wurde in verdankenswerter Weise von Alain Grossrieder organisiert und durchgeführt. Der Treffpunkt war mitten in der historischen Altstadt des wunderschön gelegenen Städtchens Murten. Murten liegt am Murtensee und ist Hauptort des Seebezirks im Kanton Freiburg. Das mittelalterliche Städtchen mit einer Ringmauer aus dem 13. Jahrhundert ging vor allem mit der Schlacht bei Murten, welche zwischen den Truppen der alten Eidgenossenschaft und den Truppen des Herzogs Karl dem Kühnen im Rahmen der Burgunderkriege ausgetragen wurde, in die Geschichte ein.

Heute bildet Murten das regionale Kultur- und Wirtschaftszentrum des nördlichen Kantonsteils

Pünktlich, wie gewohnt haben sich alle angemeldeten Teams zur vorgegebenen Zeit um ca. 9.15 Uhr hier eingefunden. Alain Grossrieder konnte bei schönstem Wetter über 30 Aktiv- und Passivmitglieder, sowie eine Anzahl weiterer Besucher bei Kaffee und Gipfeli willkommen heissen und gab noch ein paar Informationen zum bevorstehenden Tagesprogramm bekannt.



Rechts der erstmals an einem Treffen teilnehmende, toprestaurierte Tatra 52 Taxi, von Alain Grossrieder neben dem Tatra 57b von Xaver Hürlimann

Karin Gurtner beim Anbringen des Rally-Schildes an ihrem schönen Skoda 100 S. Daneben der Tatra 603-3 von Tomas Porubcan



Tatra 57 Sport von Helmut Hoffmann neben dem roten Tatra 57 Cabriolet von Mäni Stöcklin



Der Organisator, Alain Grossrieder (rechts) in angeregtem Gespräch mit Daniel Jakob



Begrüßungsapero mit Kaffee und Gipfeli in der Murtener Altstadt mit einem Teil der Fahrzeugpalette



3 Frauen der Neuheimer Tatra-Freunde bewundern die schöne Aussicht auf den Murtensee. (v.l.n.r. Ruth Stucki, Imelda Meier, Elisabeth Landert)



Stau bei der Wegfahrt aus der historischen Altstadt von Murten



Helmut Hoffmann und Co-Pilot Stefan Schmid auf Tatra 57 Sport

Kurz nach 10 Uhr wurden die Tatra's wieder gestartet um über Nebenstrassen und durch malerische Dörfer im schönen Berner Seeland nach Dotzigen zu gelangen. Hier wurden wir um 11 Uhr zur Besichtigung der Oldtimerwerkstatt Ackermann G.m.b.H von den Herren Marcel Ackermann (Seniorchef) und Christian Ackermann (Juniorchef) erwartet.

Marcel Ackermann ist kein Unbekannter in der Oldtimerszene, hat er sich doch schon von jeher mit der Reparatur und Restauration von klassischen Fahrzeugen der verschiedensten Marken befasst und sich so ein breites Fachwissen angeeignet. Auch die Marke Tatra war und ist für ihn heute noch ein Begriff. Marcel Ackermann ist aber auch ein versierter Ersatzteil- Kenner und ist jeweils an Oldtimermessen mit einem grossen Verkaufsstand mit den verschiedensten Oldtimerteilen anzutreffen.

Christian Ackermann hat den Oldtimervirus ebenfalls von seinem Vater geerbt. Seine Vorliebe gilt jedoch der amerikanischen Marke Packard und er ist sogar Präsident des Schweizerischen Packard-Clubs.

Nebst ihrer Leidenschaft für die Oldtimer-Fahrzeuge betreiben die Herren Ackermann auch noch die Renault Garage Ackermann AG ebenfalls in Dotzigen. Nach einer kurzen, aber herzlichen Begrüssungsansprache von Christian Ackermann durften wir die Restaurations- und Ausstellungshalle betreten.

Beim Anblick der wunderschönen Fahrzeuge, mehrheitlich der Marke Packard, kam man aus dem Staunen nicht mehr heraus. Hier standen zum Teil ganz seltene Packard-Exemplare, welche die meisten Besucher noch nie gesehen haben, in Reih und Glied in der hervorragend aufgeräumten Halle. Marcel Ackermann erklärte auf kurzweilige Art und Weise die technischen Detail's der einzelnen Fahrzeuge, und weiss auch über deren Geschichte viel Interessantes zu erzählen.

Einige der schönen Fahrzeuge sind im Besitz der Familie Ackermann, doch die meisten werden für Unterhalt- und Servicearbeiten oder sogar für eine Totalrestauration hierher gebracht, wobei sich der Kundenstamm über die ganze Schweiz und bis ins Ausland erstreckt.

Gegen Ende der Besichtigung verwöhnte uns die Familie Ackermann noch mit einem grosszügigen Apero. Nur allzusehnell verging die Zeit. Gerne hätten wir noch länger den interessanten Ausführungen von Marcel Ackermann zugehört und mussten uns nur ungern verabschieden, da wir um 12.15 Uhr im Hotel-Restaurant Florida in Studen BE zum Mittagessen angemeldet waren. An dieser Stelle möchten wir uns nochmals bei der Familie Ackermann für die grosse Gastfreundschaft und die interessante Führung ganz herzlich bedanken.



*Blickfang vor der Oldtimerhalle der Firma Ackermann G.m.b.H.
2 Mal Ford, im Vordergrund eine Ford V8 Limousine, Baujahr 1938*



Marcel Ackermann und Xaver Hürlimann im Gespräch



Begrüßungsansprache von Christian Ackermann. Rechts von ihm unser Präsident, Silvano Rothenfluh



Stimmungsbild aus der Ausstellungshalle beim Apero

Nach einer kurzen Fahrt, auch wieder über schöne Nebenstrassen, erreichten wir bereits nach einer Viertelstunde unseren eigentlichen Tagunsort, das Hotel-Restaurant Florida in Studen BE. Studen ist auch der Wohnort von unseren beiden Gründungsmitgliedern, Heidi und Beat Weibel.

Nachdem die Fahrzeuge, fast militärisch exakt in Reih und Glied parkiert waren, freuten sich alle auf das bevorstehende Mittagessen. Leider war jedoch die Küche des Hotels masslos überlastet, da wir an diesem wunderschönen Sonntag bei weitem nicht die einzigen Gäste waren. Aber

dies brachte der guten Stimmung in der Tatra-Familie keinen Abbruch, hatte man sich doch gegenseitig so viel zu erzählen....., und so kurz nach dem Aperó waren wir ja auch nicht am verhungern.

Nach der Vor- und Hauptspeise war ein Unterbruch eingeplant, da sich die Vereinsmitglieder um 14.30 Uhr in ein Sitzungszimmer zurückzogen, wo die ordentliche Generalversammlung abgehalten wurde. Für die restlichen Besucher hätte die Möglichkeit bestanden, sich im angrenzenden, sehr interessanten Erlebnispark umzusehen. Von diesem Angebot machten jedoch nur ganz wenige Gebrauch. Die meisten zogen es vor, im Restaurant zu bleiben und die Kollegialität zu pflegen. Nach der Generalversammlung vereinigten sich dann alle wieder zum Dessert.

Die Generalversammlung führte unser Präsident in der gewohnten speditiven Weise durch die statutarischen Traktanden, auf welche ich in diesem Bericht bis auf ein paar wenige Punkte nicht ins Detail eintreten werde. Da ich meine Demission als Aktuar per Ende des Vereinsjahres angemeldet habe, hat sich erfreulicherweise Sandra Blöchliger bereit erklärt, dieses Amt zu übernehmen und wurde von der Versammlung einstimmig und mit grossem Applaus gewählt. Spontan haben sich auch zwei Besucher um die Mitgliedschaft in unserem Verein beworben und wurden gleich eben so spontan von der Versammlung einstimmig willkommen geheissen. Es sind dies die beiden Tatrafahrer Helmut Hoffmann aus Österreich und Tomas Porubcan, wohnhaft in Binningen BL.

Leider mussten an der diesjährigen GV erstmals zwei Mitglieder, wegen Nichtbezahlens des Jahresbeitrages vom Verein ausgeschlossen werden.

Langsam aber sicher ging nun das von Alain hervorragend organisierte, schöne und interessante Jahrestreffen seinem Ende entgegen. Nach der offiziellen Verabschiedung durch unseren Präsidenten, verbunden mit einem herzlichen Dank an den Organisator, haben nach und nach die einzelnen Team's frohgelaut die Heimfahrt unter die Räder genommen. Wir alle freuen uns schon auf das Jahrestreffen 2011, für welches sich Mäni Stöcklin und Gusti Kaldarar als Organisatoren bereit erklärt haben.



*Ein Teil der Tatra Karavane auf dem Parkplatz des Hotel-Restaurant Florida
Im Vordergrund Xaver Hürlimann und Peter Schuler im Gespräch*



*Die Tatra Familie in voller Erwartung des noch bevorstehenden Mittagessens,
an den im Moment noch leeren Tischen....., aber das Warten hat sich gelohnt,
das Essen war ausgezeichnet und für die Überbelastung des Personals hatten
wir volles Verständnis.*



Generalversammlung im Sitzungszimmer

(Panoramafoto Heinz Schmid)



*am Vorstandstisch v.l.n.r. E. Meier, S. Rothenfluh, X. Hürlimann
ganz rechts, stehend: Alain Grossrieder bei einer Wortmeldung*

*Die neugewählte Aktuarin:
Sandra Blöchli*

Bilder: H. Schmid & E. Meier



Ingenieur Josef Ganz (1899 – 1967)

Ergänzung zum Bericht von René Berger in der Club-Revue 2009 / 1

Die Quellen für den nachfolgenden Bericht stammen aus dem „Tages Anzeiger“ Zürich, aus dem Rollermobilclub Schweiz, aus dem Magazin „Technology Review“ und aus Wikipedia.

Sämtliche Berichte hat mir René Berger freundlicherweise zugesandt.

Eine wortgetreue Wiedergabe sämtlicher Artikel würde den Rahmen dieser Revue sprengen. Ich werde deshalb das wichtigste in einer stark gekürzten Zusammenfassung publizieren.

Wer hat den VW –Käfer wirklich erfunden ? Diese Frage steht heute noch immer im Raum und wurde bis jetzt noch von niemandem glaubwürdig beantwortet. Tatsache ist jedoch, dass der deutsche Ingenieur und Automobil-Konstrukteur, jüdischer Herkunft, Josef Ganz den Grundstein gelegt hat für den späteren Bau des VW Käfers. Es existieren zahlreiche Belege dafür, dass Ganz, bereits Jahre vor Ferdinand Porsche, Autos mit wesentlichen Merkmalen des späteren VW Käfers baute. Sogar den Namen „Volkswagen“ und die Bezeichnung „Maikäfer“ verwendete er für die von ihm entworfenen Fahrzeuge. Nachdem Adolf Hitler anfangs der Dreissiger-Jahre einen Wettbewerb für den Bau eines „Volkswagens“ mit einer Preisvorgabe von rund 1000 Reichsmark ausgeschrieben hatte, suchte Josef Ganz einen geeigneten Partner, um seine Pläne zu verwirklichen. Zusammen mit der Ludwigsburger Standard-Fahrzeugfabrik baute Ganz 1931 einen offenen zweiplätzigem Prototypen mit vielen tatratypischen Merkmalen, wie z.B. Zentralrohrrahmen, Heckmotor, Luftkühlung,

Einzelradaufhängung und hintere Pendelachsen.

Dieses Auto wurde der Öffentlichkeit unter dem Namen „Maikäfer“ vorgestellt. Bereits ein Jahr später bewarb sich Ganz an Hitler's Wettbewerb mit einem überarbeiteten 4-plätzigem Fahrzeug, dem „Standard-Superior“ und bezeichnete ihn gleich als „Volkswagen“. Dieser dem späteren VW-Käfer in seinem Erscheinungsbild nicht unähnliche Wagen hatte eine leichte Karosserie mit einem mit Kunstleder überzogenen Holzgerippe und wurde mit einem 400 ccm Zweitakt-Motor angetrieben.



*Der sehr gefällige offene
Zweisitzer von Josef Ganz
Prototyp, Baujahr 1931
genannt „Maikäfer“*



Der Standard Superior, für welchen unten bereits Werbung gemacht wurde.

Platz genug für uns vier

im schnellsten und billigsten

deutschen Volkswagen
STANDARD „SUPERIOR“

Nur noch **RM. 1590.-** ab Werk

Im Frühjahr 1933 präsentierte Josef Ganz den neu konstruierten Standard Superior an der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin. Nebst seiner Haupttätigkeit als Automobil-Ingenieur bei verschiedenen Automobilherstellern, war Ganz vor dem zweiten Weltkrieg auch noch Chefredaktor des Fachmagazins „Motor-Kritik“. In dieser Eigenschaft galt Ganz als sehr unbequemer Zeitgenosse, welcher seine Meinung zur damals herrschenden politischen Lage nur allzu offen darlegte. Und so kam es, wie es kommen musste. Nur kurze Zeit nach der

erwähnten Ausstellung bekam Ganz ernsthafte Probleme mit dem Nazi-Regime. Die Gestapo verhaftete ihn am 17. Mai 1933 auf dem Berliner Alexanderplatz, um ihn mehrere Tage zu verhören. Gleichzeitig wurde sein Büro in Frankfurt durchsucht, wobei gemäss Ganz zahlreiche Dokumente beschlagnahmt worden seien. Zwar wurde Ganz anfangs Juni wieder freigelassen, wurde aber gleichzeitig als Chefredaktor derr „Motor-Kritik“ abgesetzt. Auch wurde ihm untersagt, die Bezeichnung „Volkswagen“ für seinen Standard Superior zu verwenden. Obwohl Adolf Hitler, welcher persönlich an der Automobilausstellung in Berlin anwesend war und das Potential des von Jos. Ganz konstruierten Wagens erkannt habe, bekam dann der „Entwicklungsauftrag“, wie Hitler den Auftrag zum Bau eines Volkswagens nannte, der Österreicher Ferdinand Porsche. Nachdem die Firma Standard auch noch mit den **Tatra Werken in Nesselndorf** Streit bekam, da diese in der Chassiskonstruktion des Superiors eine Verletzung ihrer patentrechtlich geschützten Bauart sahen, wurde dieser Ganz-Wagen nicht mehr weitergebaut.

Infolge der zunehmenden Macht der Nationalsozialisten im Hitlerdeutschland flüchtete Josef Ganz im März 1934 ins Fürstentum Lichtenstein. Dort richtete er zusammen mit einigen Weggefährten ein kleines Konstruktionsbüro ein und beschäftigte sich dort mit dem Bau eines für die reduzierten Bedürfnisse der Nachkriegszeit zugeschnittenen Kleinwagens. Es entstand der Prototyp eines offenen Zweisitzers mit einer geschwungenen Stahlblechkarosserie, Das Fahrgestell entsprach baugleich denjenigen der früher von Ganz konstruierten Fahrzeugen. Für den Antrieb sorgte ein 300 ccm grosser, luftgekühlter Einzylinder Zweitakt Motor.

Nachdem sich Josef Ganz bereits im Exil in Lichtenstein aufhielt, ging bei der Firma Bungartz & Co, in München eines von ihm konstruiertes Auto in Produktion. Dabei hat es sich um eine fast baugleiche Konstruktion wie beim früheren Prototypen, des „Maikäfers“ gehandelt. Der „Butz“, wie das von Bungartz gebaute Fahrzeug benannt wurde, konnte ab Werk mit einem dazu passenden Gepäckanhänger geliefert werden.

Wie viele dieser Fahrzeuge, resp. Kompositionen während der kurzen Bauzeit von 1934 bis 1936 das Werk verlassen haben, ist leider nicht bekannt. Anschliessend baute dann die Firma Bungartz ausschliesslich noch Bodenfräsen, welche dann mit den gleichen DKW Zweitaktmotoren bestückt wurden, wie der vorher gebaute „Butz“.

Ende 1943 übersiedelte Josef Ganz mit den Plänen seines in Lichtenstein entworfenen Fahrzeuges in die Schweiz. Mit der Firma „Rapid“, Motormäher- und Kleintraktorenfabrik in Dietikon, fand Ganz einen Partner, welcher gewillt war, sein Projekt zu verwirklichen. Ganz hatte grosse Pläne und rechnete mit einer Serienproduktion von mindestens 1000 Einheiten. Doch auch diesmal ging die Rechnung nicht auf. Bei den ersten Prototypen bemerkte man, dass der kraftmässig knapp bemessene Einzylinder-Zweitaktmotor den Anforderungen nicht genügte. Dieser wurde dann durch einen Zweizylinder Viertaktgegenkolbenmotor von der Firma Motosacoche ersetzt. Trotz dieser Verbesserung kam dann anfangs 1947 das endgültige Aus, da infolge der sich schnell erholenden Konjunktur bei den Käufern nur noch grössere Autos gefragt waren. Immerhin konnten noch sämtliche „Rapid“ verkauft werden und nur Dank **René Berger**, welcher zufälligerweise auf einem Autoabbruch auf ein noch komplettes Exemplar gestossen ist und vor dem Verschrotten gerettet hat, können wir heute noch ein solches Fahrzeug im Verkehrshaus Luzern bewundern. (Siehe Bericht i. d. Clubrevue 2009 / 1)

„Butz“ mit Gepäckanhänger
Bauzeit: 1934 -1936



„Rapid“ Kleinwagen
Bauzeit: 1945 – 1947
Stückzahlen: 36
Verkaufspreis: Fr.3'600.—

16. Jahrestreffen des Tatra-Register-Deutschland In Wemding (Bayern) vom 22. bis 25. Juli 2010

Bericht von Ernst Meier

Seit unserer unglücklichen Anfahrt zum Treffen 2004 in der Lüneburger Heide, nahmen wir dieses Jahr wieder das erste Mal, mit dem gleichen Team (E. und I. Meier / M und L. Landert) an einem Jahrestreffen des Tatra-Register-Deutschland teil. Genau wie damals waren wir auch dieses Jahr wieder die einzigen Teilnehmer aus der Schweiz. Erfreulicherweise waren aber doch zwei Mitglieder des Tatra-Register Schweiz mit von der Partie, nämlich Roland Henkel aus Frankfurt und der sehr aktive Helmut Hoffmann aus Eferding (Österreich), welchem wir dieses Jahr schon zum dritten Mal an einem Tatra Jahrestreffen begegnet sind.

Diesmal verlief die Anfahrt mit unserem weissen Tatra 603 absolut ohne Probleme. Bei idealem Reisewetter (leicht bewölkt und kühl) erreichten wir auf einer landschaftlich abwechslungsreichen Fahrt durch das Allgäu, bereits am frühen Nachmittag unser Ziel im bayerischen Wemding, wo wir vom Veranstalter-Ehepaar Schöfer herzlich empfangen wurden. Unser Quartier war das Hotel „Gut Wildbad“ und gleich daneben war eine Wiese, welche den 40 angereisten Tatra's als Parkplatz zur Verfügung stand. Den Donnerstagabend verbrachten wir vor allem, nebst dem Nachtessen, mit interessanten Gesprächen mit den schon länger nicht mehr gesehenen Mitgliedern des TRD.

Am Samstagmorgen, um 8.30 Uhr wurde bereits zur Ausfahrt gestartet. Das erste Ziel war die nahe gelegene Stadt Wemding, wo wir zu einer Stadtbegehung erwartet wurden, bei welcher wir viel interessantes erfahren haben:

Die Stadt Wemding liegt am östlichen Rand des „Nördlinger Ries“, einer tellerförmigen Landschaft, mit einem Durchmesser von 24 Kilometer. Die Ursache für diese Geländeform, war ein vor ca. 15 Millionen Jahren stattgefundenener Meteoriteneinschlag. Heute gehört diese Tellerlandschaft zur Ferienregion „Donau – Ries“ und zum nahegelegenen „Naturpark Altmühltal“. Die heutige Tourismusstadt Wemding mit 5700 Einwohnern, wurde urkundlich erstmals erwähnt im Jahre 793 unter dem Namen „Wembodinga“ und erhielt im Jahr 1348 das Stadtrecht. Die historische Altstadt, welche glücklicherweise von den Bombardementen des zweiten Weltkrieges verschont blieb, ist ein Sehenswürdigkeit für jeden Besucher.

Wemding wird aber auch „Fuchsienstadt“ genannt, da das Geburtshaus des berühmten Botaniker und Arztes, Leonhart Fuchs (1501 – 1566) am Marktplatz in der Altstadt von Wemding steht.

Leonhart Fuchs verfasste eine grosse Anzahl Kräuterbücher, welche ihm zu grossem Ruhm verhalfen. Ihm zu Ehren wurde dann die uns allen bekannte Blume „Fuchsie“ benannt.

Kurz nach 10 Uhr wurde zur Weiterfahrt gestartet und wir fuhren, alles auf zum Teil schmalen Nebenstrassen, kreuz und quer durch die schöne Landschaft und durch kleine malerische Ortschaften im Ries. Dank dem perfekt ausgearbeiteten Routenbuch erreichten wir unser nächstes Etappenziel, das „Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen“ ohne Probleme.

Das „Bayerische Eisenbahnmuseum“ befindet sich auf einem stillgelegten Teil des Bahnhofes Nördlingen. Nördlingen war bereits im 19. Jahrhundert ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt mit Werkstätten für die Instandhaltung von Lokomotiven und Eisenbahnwagen. Viele Dampf-lokomotiven waren sogar in Nördlingen beheimatet und in speziellen Schuppen eingestellt. Die Lokomotiven erreichten die strahlenförmig angelegten Einstellschuppen über eine Drehscheibe, welche heute noch benutzt werden kann. Während dem 2. Weltkrieg wurde das Betriebswerk Nördlingen in den Jahren 1944 und 1945 bei Luftangriffen weitgehend zerstört. Der Wiederaufbau und die Modernisierung der Anlage dauerte bis in das Jahr 1949. Doch bereits im Jahr 1966 verlor dieses wichtige Betriebswerk langsam an Bedeutung. Gewisse Abteilungen wurden mit grösseren Werken zusammengelegt und unrentable Bahnnebenstrecken wurden stillgelegt. Als dann auch noch die letzte Dampflokomotive ausgemustert wurde, kam 1982 die endgültige Schliessung des Betriebswerkes Nördlingen und so konnte im Herbst 1985 das Museum sämtliche Gebäulichkeiten und einen Teil der überflüssig gewordenen Gleisanlagen übernehmen.

Das heutige Museum ist für jeden Eisenbahn Fan eine Augenweide. Vor allem für ältere Besucher, werden beim Anblick der riesigen Dampflokotiven Erinnerungen an die „gute, alte Zeit“ wach. Zum Beispiel, ich selber bin direkt neben der Bahnlinie Zürich – Schaffhausen und Winterthur – Basel aufgewachsen und mag mich natürlich noch gut an das zischende Geräusch der Dampflokotiven erinnern.....

Im Museum Nördlingen stehen neben einer grossen Anzahl Dampflokotiven in unterschiedlichen Grössen, von der kleinen Rangierlok bis zur grössten Schnellzuglokomotive auch eine Anzahl Diesellok's und ältere modelle von elektrischen Lokomotiven,. Die letzteren stehen noch alle unter freiem Himmel und warten auf eine spätere Restauration. Es ist leider nicht möglich, im Rahmen dieses Berichtes auf nähere Detail's der ausgestellten Lok's einzugehen, da dies allein ein ganzes Heft füllen würde.

*Gasthaus "Gut Wildbad"
und Parkplatz*



Altstadt mit Ammerbacher Tor



Führung in der Innenstadt von Wemding



*Oben: Marienbrunnen auf dem
Marktplatz*



Links: Blumentrog mit Fuchsien

*Tatra 87
von F. Kanamüller
neben
Tatra 603
von Uwe Engberts*



*Imposanter Anblick
einer Schnellzugs-
Dampflokomotive*



*Überreste einer Dampflokomotive nach einem Volltreffer bei einem Luftangriff
im zweiten Weltkrieg.*

Ich kann jedoch jedem Eisenbahnliebhaber wärmstens empfehlen, dieses Museum einmal persönlich zu besuchen . Der Weg nach Nördlingen lohnt sich auf jeden Fall !

Nach einer interessanten Führung und dem Mittagessen in einem nostalgischen Speisewagen hatten wir den Rest des Nachmittages zur freien Verfügung. Unser Team fuhr gemütlich und gemäss der im Routen- buch aufgeführten Strecke nach Wemding zurück, um dort in der heimeligen Altstadt noch einen Einkaufsbummel zu machen. Eine auf 17 Uhr angesagte Sonderprüfung, welche auf der Wiese beim Hotel hätte stattfinden sollen, fiel im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser. Kurz vor der angesagten Zeit war ein schweres Gewitter im Anzug, welches sich in unserer Gegend mit wolkenbruchartigem Regen entladen hat. Nach dem Durchzug des Gewitters regnete es die ganze Nacht weiter, so dass sich mancher fragte, wie wir wohl am nächsten Morgen unsere Tatra's aus der total durchnässten und vermutlich aufgeweichten Wiese herausholen werden. Doch dies hatte auf die gute Stimmung keinen Einfluss und so dauerten die Benzingespräche wie gewohnt bis weit in die Nacht hinein.

Beim Start am Samstagmorgen regnete es immer noch und nun zeigten sich die wahren Qualitäten unserer Tatra's. Ausnahmslos, und ohne nur den geringsten Landschaden anzurichten, fuhren sämtliche Teilnehmer aus der Wiese, sogar noch über eien kleine Böschung zum Startplatz. Die Vormittagsausfahrt beinhaltete wiederum eine schöne Rundreise auf romantischen Strassen im „Ries“. Unterwegs stiessen wir auch noch auf zwei Sonderprüfungen bei denen unser technisches Wissen und das Erinnerungs-Vermögen an die erhaltenen Informationen bei der Stadt-Führung in Wemding vom Vortag geprüft wurden. Ein bestimmter Streckenabschnitt sollten wir möglichst genau mit einer vorgegebenen Geschwindigkeit befahren, doch die Messung mit der Laserpistole fiel leider auch noch ins Wasser.....aber nein, diesmal wir nicht der immer noch anhaltende Regen schuld, sondern weil ein paar Fahrer den dazu nötigen Abstand zum vorderen Fahrzeug nicht eingehalten haben.

Zur Mittagszeit gelangten wir zum Gasthof zur Wallfahrt, welcher auf einer Anhöhe , dem sogenannten „Tellerrand“ , etwas oberhalb der Stadt Wemding liegt. Von hier hätte man bei schönem Wetter eine wunderbare Aussicht über weite Teile des „Ries“. Doch leider, obwohl der Regen langsam nachgelassen hat, war immer noch alles mit Wolken und Nebel verhangen.

Nach der Mittagspause starteten wir zu einer „Bildersuch-Fahrt“ wiederum im Riesbecken und gelangten nach ca. 30 km zu unserem nächsten

Etappenziel, dem Bauernmuseum in Maihingen. Dieses Museum befindet sich in den Räumen des Brauhauses und des Ökonomiegebäudes eines ehemaligen Klosters, welches im Jahr 1472 gegründet wurde. Das Kloster wurde bis zu seiner Aufhebung vom Franziskanerorden geführt.

1973 wurde der Verein „Rieser Bauernmuseum“ gegründet und im Jahr 1978 konnte der Verein die genannten Gebäude käuflich erwerben. Nach einer jahrelangen Sanierungs- und Umbauzeit konnte das Museum mit einer Ausstellungsfläche von 2400 m² eröffnet werden. Die Ausstellung beinhaltet die verschiedensten landwirtschaftlichen Einrichtungen und Gerätschaften der letzten 200 Jahre und ist eine Augenweide, vorallem für die Besucher bäuerlicher Abstammung.

Und schon ist die Zeit wieder soweit vorgerückt, dass wir zum Hotel zurückkehren und unsere Fahrzeuge für die Abreise vom Sonntag bereitmachen müssen.

Doch vorerst stand noch das Gala-Abendessen mit anschliessender Preisverteilung auf dem Programm. Gesamtsieger wurde Vaclav Studlar aus Pilsen auf Tatraplan. Jeder Besucher erhielt noch einen Blumentopf mit einer eingepflanzten Fuchsie, einem Andenken aus der Fuchsienstadt.

So ging ein, trotz Regen, gutorganisiertes und gemütliches Treffen seinem Ende entgegen. Mit einem grossen Dankeschön an die sympatischen Veranstalter und mit der Hoffnung auf eine Wiedersehen im nächsten Jahr, haben sich die Tatrafreunde gegenseitig verabschiedet.

Am Sonntag sind wir nach einer Fahr bei schönstem Wetter, über Lindau, Sargans, Walensee wieder wohlbehalten an unserem Wohnort in der Schweiz angekommen.

*Bilder du Text:
Ernst Meier*



Landwirtschaftliche Fahrzeuge aus der guten, alten Zeit

OLDTIMER RALLYE TATRY 2010

Bericht von Mäni Stöcklin

Die hohe Tatra ist der höchste Teil der Karpaten, bis 2655 m über Meer, 2/3 sind auf slowakischem, 1/3 auf polnischem Boden, und ist in beiden Ländern Nationalpark. Obwohl der Hauptkamm nur 27 km lang ist, bietet die hohe Tatra viele Naturschönheiten mit Bär und Wolf und ist ideal für Wanderer, Skitourenfahrer und Kurgäste. Der grösste Ort ist Zakopane (Polen), wo schon viele FIS und nordische Skimeisterschaften ausgetragen wurden.

.Gusti Kaldarar und ich sind am 18. August mit dem Tatraplan im Autozug von Feldkirch nach Wien gereist, Nach etwa 1 1/2 Std erreicht man Bratislava, von hier aus fährt es sich locker über die gute Autobahn nach NO, an Piestany, dem Badeort aus der KK-Zeit, vorbei. Nach 200 km erreicht man Zilina, dann kommen noch 80 km auf guter Strasse nach Osten bis man im netten Provinzstädtchen Liptovsky Mikulas, unserem Rallye-Stützpunkt, ankommt. Wir waren in einem guten Mittelklassehotel am Stadtzentrum untergebracht. Am Donnerstag, 19. August um 9 Uhr fand die Eröffnung des Rallye's mit diversen Ansprachen, Präsentation der 55 Teilnehmer und dem Gottes Segen für eine unfallfreie Fahrt statt, was auch der Fall war. Die meisten Kollegen kamen aus der Slowakei, Tschechien, einzelne aus Ostdeutschland, Österreich, Polen.

Der Fahrzeugpark war bunt und spannend: die zwanziger Jahre waren vertreten mit einem Buick Phaeton, einem Laurin und Klement 110, Tatra 12, und einem Hispano Suiza H6c. Aus den dreissiger Jahren ein bunter Haufen: Tatra 57 und 87, knatternde Aero-Roadster, Bugatti 49, Chrysler Airflow, Ford V8-Cabi, BMW 326, Skoda Popular. Nach dem Krieg: Skoda Octavia, Wartburg Cabi, BMW 340, Alfa Romeo 1756 GTV, div. Triumph und MG, BMW Barockengel, Tatra 603, eine CZ 150 C und eine Jawa 250, bis zum Facel Vega HK 500.

Die Organisation war perfekt, Verpflegung immer gut und fürsorglich dank mobilem Bier -und Mineralka - Wagen ! Bei meist schönem Wetter sind wir stressfrei zwischen der niedrigen (S) und hohen (N) Tatra gefahren. Es wurden praktisch nur Gleichmässigkeitsprüfungen professionell durchgeführt, zweimal auf einem stillgelegten Flugplatz.

Der erste Tag (Donnerstag) führte uns mit gutem Roadbook durch die weitere Umgebung von Liptovsky Mikulas, währschaftes Mittagessen neben einem zur Sommerodelbahn umfunktionierten Skilift, später gab es im Badeort Lucky Folkloredarbietungen und Nachtessen.

Am Freitag folgte die grosse Tour, zuerst Apero im Grand Castle Hotel, welches an die alte Burgruine in Liptovsky Hradok angebaut ist, dann erreichten wir die Südhänge der hohen Tatra, wo die schönen Wälder immer noch schwere Sturmschäden zeigen. Stry Smokovec ist ein Kurort mit noch zahlreichen alten Kurhäusern. Hier gab es wie weiland in Davos Tuberkulose-Sanatorien. Auf guter Strasse ging es am Osthang bis zum höchsten Punkt, Javorina. Herrliche Aussicht auf die höchsten

umwölkten Gipfel beim Mittagessen. Dann ging es bergab, über die polnische Grenze und nach knapper Stunde rollten wir im betriebsamen Zakopane ein. Zimmerbezug im neuen 4 Sternhotel Nasalowy Dwor, dann ging es quer durch die Stadt zum Warenmarkt und zum grossen „Budämäret“, wo wir von einer eindrücklichen Geräuschkulisse empfangen wurden. Trotz Jubel und Trubel gab es keine Probleme. Am Abend folgten Ansprachen polnischer Honoratioren, dann zeigte sich die polnische Gastfreundschaft bei Zigeunermusik und reichlich Speis und Trank von ihrer besten Seite.

Am Samstag ging es dann im lebhaften Verkehr nordwärts nach Nowy Targ, dem regionalen Markort. Natürlich wurden wir auf dem Marktplatz in grossem Trubel vorgestellt, wir haben uns dann zum Mittagessen an einen ruhigeren Ort verzogen, bevor wir dann die wiederum landschaftlich reizvolle Rückreise nach SW antraten. Nachdem wir die slowakische Grenze passierten, besuchten wir in Zuberec, das slowakische Ballenberg, sehr hübsch in die Landschaft eingebettet. Zurück in Liptovsky Mikulas ging das grosse Abendprogramm mit Musik, Zauberer, bekanntem Operetten-Tenor und einer recht kecken Tanzdarbietung über die Bühne, Essen reichlich, pivo, vino, nealko gratis! Am Sonntag führen wir gemütlich um den schönen künstlichen See, erfrischten uns im Hippo-Club Lipt. Sielnica, dann gingen wir im sonntäglichen Trubel im grossen Thermalpark Besenova beinahe verloren, dank währschafter Schnitzelfütterung haben wir überlebt. So gestärkt haben wir nachmittags am Concours d'Elegance teilgenommen, gegen die Kollegen in witziger, zeitgenössischer Kleidung hatten wir keine Chance, unser Freund Janko Hornak startete in Frack und Zylinder sein Hupmobile 1909 mit einem Kurbeldreh! Es folgte in der warmen Nachmittagssonne die ausführliche Preisverleihung und zugleich galt es, Abschied zu nehmen von vielen freundlichen Oldtimerkollegen.

Zurückblickend bleiben uns nur schöne Erinnerungen an ein geruhsames Ralley in einer reizvollen Gegend, die den meisten von uns unbekannt ist. Die gute Organisation, das vielseitige Programm und last but not least der günstige Preis von 300.-Euro, alles Inclusive lässt uns gerne an eine Wiederholung denken.

Bilder von Mäni Stöcklin



Die Mischung machts aus!



Ein witziger Ort für ein währsches
Schnitzel mit Bier



Amercan style of life



Am Heldendenkmal schmeckt das Bier köstlich.



Auf nach Zakopane !



603 auf der Überholspur.....