

50 Jahre „Modellbahn`65“ Stuttgart

Die Gründung

Im Jahre 1965 haben die Herren BOR Seifert (Dez MS Obl Süd) und BR Mayer (Dez 25a) die Bildung der BSW-Modellbahngruppe Stuttgart angeregt. Herr Mayer war seit 06. April diesen Jahres Bezirksbeauftragter. Nach dessen Versetzung zum Maschinenamt (MA) Ludwigshafen wurde Herr Seifert sein Nachfolger. Am 24.05.1965 wurde eine erste Zusammenkunft abgehalten.

Die Gründungsversammlung fand daraufhin am 05.07.1965 im Sitzungszimmer 103 der Oberbetriebsleitung (Obl) Süd statt und umfasste 13 Mitglieder:

Herr Robers wurde auf dieser Versammlung zum Vorsitzenden der Gruppe gewählt. Nach kurzer Zeit waren u.a. viele damalige Starkstrombedienstete von Bundesbahndirektion (BD), MA und Fahrleitungsmeisterei (Flm) Mitglieder geworden.

Als Clubraum stand ein Raum im Hauptbahnhof Stuttgart am Gleis 16, Eingang 13 im Untergeschoss (ehemals „Volksbad“) zur Verfügung. Nach zähem Ringen wurde von einer Märklin-Anlage abgesehen und man hat sich mit einer Stimme Mehrheit für das Zweileiter-Gleichstrom-System entschieden. Die Ausstattung der Räume und deren Unterteilung wurden durch Hochbaubahnmeisterei (Hbm) und Flm erledigt; anfangs war über der Heizung noch eine Schauluke für die benachbarte Fotogruppe vorhanden. Den Anlagenunterbau und die Holz-/ Hartfaserplatten wurden von der Hbm geliefert, Werkzeug erhielten wir u.a. aus dem damals aufgelösten Ausbesserungswerk (AW) Esslingen und gebrauchte Schränke von der BD.

Der Clubbeitrag betrug lange Jahre 1.- DM monatlich, da auch entsprechende BSW-Zuschüsse flossen. Im Übrigen muss man die damals niedrigen Preise berücksichtigen und die Mietgliederzahl entwickelte sich schnell und war bald auf etwa 100 angewachsen.

Am 03.06.1975 feierten wir das 10-jährige Jubiläum in der Bahnhofsgaststätte beim „Atz“ in Bad Cannstatt, an dem die Herren Mayer und Seifert zu Ehrenmitgliedern ernannt wurden.



Hauptbahnhof und „Stadt“ der alten Anlage

Die Clubanlage

Die alte Anlage unter Gleis 16

Die erste Anlage mit ihrer Gleistrassenführung wurde in einer Blitzaktion erstellt und befriedigte schon damals nicht.

Die Gleisrampen liefen teilweise wie Rolltreppen neben-einander auf und nieder. Das ganze war ein aus mehreren Windungen bestehender, zweigleisiger Kreis auf einer Ebene.

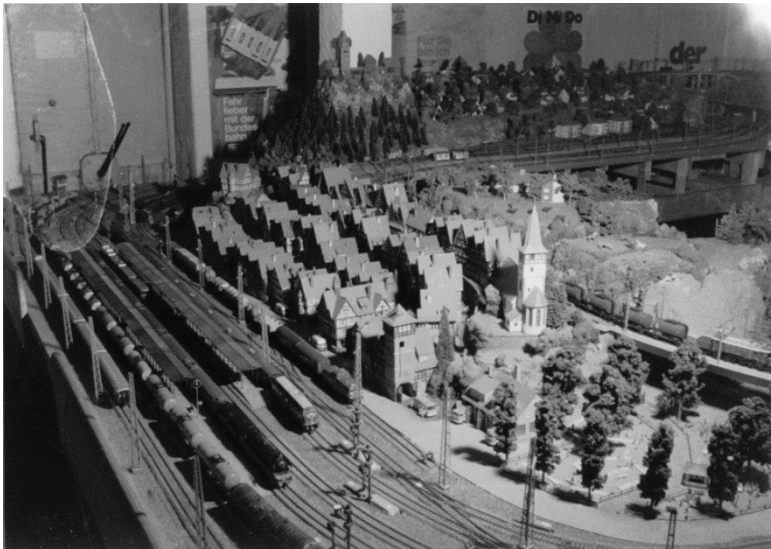
Gefahren wurde mit Z-Schaltung (jede Gruppe auf jeden Trafo zuschaltbar) und später mit einem Drucktasten-Stellwerk. In der ersten Ausbaustufe kam recht bald auch eine Oberleitung der Firma Sommerfeldt dazu.

Als erste Triebfahrzeuge wurden eine Liliput P8 (Baureihe 38) und eine Trix V100 angeschafft. Die E-Loks erhielten Märklin Stromabnehmer damit an der Oberleitung betriebssicher gefahren werden konnte. Letzteres währte – aus praktischen Erkenntnissen – jedoch nur kurze Zeit.

Bald konnten wir über unseren Bezirksbeauftragten und Einkäufer Herrn Seifert eine größere Fahrzeugsammlung anlegen. Manche Wagentypen wurden dabei gleich im 5-er Pack gekauft. Die Anlage machte noch zwei große Umbauten durch bis sie ihre letzte Gestalt erreichte. Der erste Umbau brachte schlankere Kurven, der Zweite die Erweiterung um einen Höhenbahnhof. Dabei wurde erstmals nach Plan gebaut. Ein ganzes Jahr mussten wir pausieren als neue Heizungsrohre an der Decke entlang durch unseren Clubraum geführt wurden – die übrigen Insassen der Büros über uns wollten schließlich auch eine warme Stube. Während dieser Zeit war die Anlage mit Folie abgedeckt und wurde dennoch durch die Bauarbeiten stark beschädigt.

Die Landschaft bestand anfänglich aus Pappmaché, später wurde mit Styropor und Drahtpapier gebaut. Als Streumaterial fanden damals noch eingefärbte Sägespäne Verwendung.

Die ersten Gleise wurden mit kurzen Fleischmannschienen verlegt mit den entsprechend engen Radien. Daraus ergab sich ein Gleisviereck mit runden Ecken. Doch nach dem ersten Umbau war das Übel beseitigt und dank der o.g. Schaltung samt Stellwerk konnten wir einen 8-Zug-Betrieb abwickeln, der halbautomatisch mittels Reedkontakten geschaltet wurde.



Hauptbahnhof der alten Anlage

Die durch die Umbauten überzähligen Gebäude etc. sowie die nicht mehr zeitgemäßen Fahrzeuge wurden auf Tauschmärkten und Bahnhofsfesten verkauft.

Leider verkam in der Folgezeit die Relaischaltung immer mehr und sie musste demontiert werden. Die letzte vereinfachte Schaltung hat die alte Anlage noch etwas am Leben erhalten bis 1984 der große Umbruch

Die neue Anlage unter der Kronenpassage

Planung

Irgendwann im Jahr 1984 war klar, dass man die Räume auf Ebene –2 unter der Kronenpassage beziehen kann und somit eine neue Anlage gebaut werden wird.

Nun war guter Rat teuer und es wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben.

Mehrere Clubmitglieder lieferten einen groben Plan dessen ab, was später eine Modellbahnanlage in H0 werden sollte. Letzten Endes setzte sich aber der Entwurf von Rudi Haubrich durch. Ihm war es gelungen, eine Landschaft ins Modell umzusetzen. Eine Anlage, die sowohl den funktionellen als auch modelltechnisch hohen Ansprüchen genügte.



unser Clubwagen zum 25jährigen 1990

Entwurf am Küchentisch

Der Plan für die Anlage entstand zu Hause auf einem großen Küchentisch. In wochenlanger akribischer Kleinarbeit wurden Gleise, Weichen und Signale gezeichnet, radiert und wieder gezeichnet, bis der eigentliche Plan endgültig feststand.

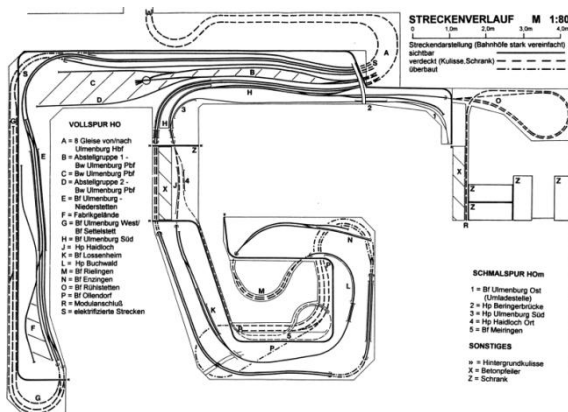
Nach diesem Plan ist die Anlage in mehrere Bereiche unterteilt.

Auffälligstes Merkmal ist der sich in einem Nebenraum befindliche Hauptbahnhof, der es ermöglicht sämtliche für den Betrieb der Anlage notwendigen Funktionen zu erfüllen.

Eine zweigleisige Hauptstrecke welche nur von Dampf- bzw. Dieselfahrzeugen befahrbar ist und eine ebenfalls zweigleisige elektrifizierte Strecke die als Paradedstrecken den Zuschauer faszinieren sollen.

Eine Nebenbahn, die realitätsnahen Spielbetrieb mit Fahrplan und Rangieren ermöglicht, sich aber ebenso wie die Hauptstrecken vorbildgetreu in die Landschaft fügt.

Und – last but not least – eine Schmalspurbahn, die an die Nebenbahn anschließt.



Öffentliche Zuschaueranlage eingeteilt in verschiedene Betrachterbereiche



vordere Ecke Dampf/Dieselstrecke

Wesentlich sind auch die von Anfang an namentlich feststehenden Bahnhöfe und Haltepunkte. Somit hat sich ein völlig neues Konzept im Anlagenbau verwirklichen lassen, welches einerseits dem Zuschauer stetig neue Bereiche der Anlage präsentiert, als auch den Clubmitgliedern die Möglichkeit gibt, an - besser gesagt - mit – der Anlage zu spielen.

Der Hauptbahnhof

Ursprünglich war eine Anlage nach konventionellem Konzept im Gespräch. Einen großen Bahnhof von dem aus zwei Schleifen ins Gelände führen. Doch solche Anlagen findet man fast überall. Aufgrund der Räume bot sich dann aber eine nahezu geniale Lösung an.

In einem dem Zuschauer nicht zugänglichen Raum, sollte ein Bahnhof entstehen der sämtliche Funktionen eines Hauptbahnhofes erfüllt. Man hätte durch ein Loch in der Wand direkt in den Bahnhof fahren können. Da aber weder die Wandstärke noch die Baustatik diese Version machbar erscheinen ließen, musste man mit all den Gleisen durch den einzig vorhandenen Durchgang. Um eine

Mindestbreite einhalten zu können, mussten die Gleise in mehreren Ebenen übereinander in den Nebenraum geführt werden. Dies führte zu dem Plan, den Bahnhof ebenfalls in verschiedenen Ebenen auszuführen und eröffnete dadurch völlig neue und für den Betrieb einmalige Möglichkeiten. Da hinter dem Bahnhof noch Platz für eine Werkstatt vorgesehen war, pochte unser Mitglied H. Pfeiffer darauf, den Weg zu dieser Werkstatt so zu gestalten, dass es jederzeit größere Möbelstücke dort transportiert werden könnten. Dies führte zu einer eigenwilligen Konstruktion die fortan den Namen *Heinrich-Pfeiffer-Gedächtniskurve* erhielt.



Markus bedient die Betriebsanlage, von hier wird der gesamte öffentliche Zuschauerbereich bedient.

Ulmenburg, die Stadt im Gäu

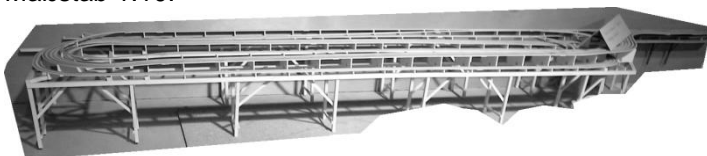
Ulmenburg ist eine Kreisstadt irgendwo Malerisch an dem Flüsschen Hauber eines urzeitlichen Bachlaufes. Im eines Umlaufberges auf, dessen bildet. Ulmenburg besitzt einen Betriebswerk sowie einen Nebenbahn verbindet die Dörfer Rielingen miteinander und endet in gelegenen *Enzingen*.



im südwestdeutschen Raum. gelegen liegt sie in der Senke Süden ragen die Überreste höchster Punkt der *Feltenstein* Hauptbahnhof, ein Nebenbahnanschluss. Diese Haidloch, Lossenheim, dem auf der *Tieringer Höhe*

Anlagenbau

Nachdem der Plan feststand, fertigte Rudi Haubrich für jedes Teil der Unterkonstruktion eine Zeichnung. Nach diesen Zeichnungen erbaute Rainer Kufuss eine „Kleinstkontrollanlage“ (KKA) im Maßstab 1:10.



Nachdem durch diese Vorgehensweise alle Fehler ausgemerzt waren, wurde Holz beschafft und nach den Plänen die Unterkonstruktion für den Hauptbahnhof gebaut. Für große Anlagen eine empfehlenswerte, weil Kosten sparende Methode.

Nach dem gleichen Prinzip (aber ohne KKA) wurde dann auch die Anlage im Vorführraum aufgebaut. Auch hier wurde vorab exakt geplant, um den Raum so perfekt wie möglich zu nutzen.

Nach dem Bau der Unterkonstruktion wurden die Trassen verlegt. Hierbei musste stets auf maximalen

Fahrkomfort geachtet werden, um spätere Probleme beim Zugbetrieb so gering wie möglich zu halten. Zwischen Trassenbrett und Gleis kommen Korkplatten zum Einsatz, die letzte Unebenheiten vollends ausgleichen. Zu guter letzt wurde darauf das Gleismaterial verlegt. Sämtliche Antriebe für Weichen und Signale sowie für die Bahnschranke stammen aus eigener Fertigung (meist ausgemusterte Post-Relais).

Landschaft

Bretter die die Welt bedeuten? Nicht so bei einer Modellbahn. Die benötigt eine Landschaft. Aber auch hier wurde nichts dem Zufall überlassen. Wie anfangs erwähnt ist die Anlage in mehrere Betrachterbereiche unterteilt. Dieser Umstand erlaubt es auf sehr engem Raum verschiedenste Bebauung vom Industriegebiet bis zur ländlichen Idylle darzustellen. Es wurde aber bewusst darauf verzichtet ein riesiges Häusermeer aufzubauen, stattdessen deutet eine detailreich gestaltete Häuserzeile den Rand der großen Stadt an.

Die süddeutsche Gäulandschaft besteht im Allgemeinen aus einer Mischung von weiträumigen Fluren, Streuobstwiesen und Wäldern, die sich meist über sanfte Hügel legt. So auch auf unserer Anlage; denn durch die einzelnen Betrachtungsbereiche ist es möglich, all die oben genannten Formen zu verwirklichen, da jeder Bereich seine eigene Landschaft hat. Hierfür wurden in unzähligen Stunden alle Bäume und Sträucher selbst angefertigt und „gepflanzt“. Um wortwörtlich das gelungene Bild vollends abzurunden, wurden auch die Tunnelportale nach originalen Bundesbahnzeichnungen handgefertigt.

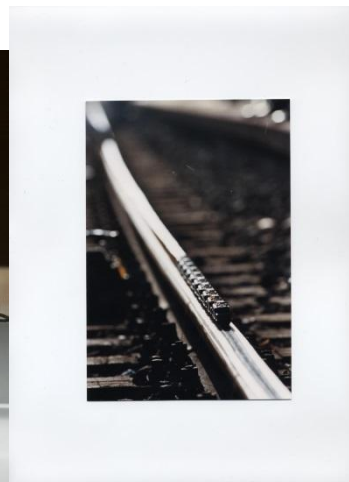
1993 Guinness-Rekord, „längster Modellbahnzug der Welt“

MEC Stuttgart und BSW Modellbahnguppe Stuttgart – unterstützt von der Fa. Märklin – gemeinsam beim Guinness-Rekord, „längster Modellbahnzug der Welt“

Auf einem Schienenkopf von Gleis 1 im Stuttgarter Hauptbahnhof wurden 310 m H0-Gleis verlegt. Beim 3. Versuch klappte der Rekord, 10 Lok's der BR 194 (alter Rekord 14 Lok's) zogen 2108 Waggons (alter Rekord 1527) über 35,14 m (alter Rekord 8,37 m). Den Rekord im Hbf Stuttgart, während der Messe Killesberg, haben ca. 8000 Besucher miterlebt. Lok's und Wagen des Weltrekord-zuges wurden auf der Messe für wohltätige Zwecke versteigert.



Weltrekordwagen



Gleis 1 Schienenkopf

1993 auf der JHV wurde wieder der Vorschlag zur Einführung einer Satzung gemacht. Die 1984 gemachten Ausführungen waren plötzlich wieder aktuell. Zu einer Entscheidung kam es nicht, da der Klub in zwei gegensätzliche Lager gespalten war. Im März 1999 wurde nun endlich eine Clubsatzung verabschiedet.

Im Buch „Modellbahn Träume“ aus dem Trans Press Verlag ('99), und in zwei Heften der Modellbahnzeitschrift „Modell Eisenbahner“ ('99) wurde unsere Anlage vorgestellt.

Im Juni 2000 wurden die Räume in der Kronenpassage Ebene -1 bis -4 nach einem Feuersalarm versiegelt. Zu diesem Zeitpunkt waren verschiedene Freizeitgruppen der Stiftung BSW in den Räumen untergebracht. Außer uns noch eine Computergruppe, Fotogruppe, Filmgruppe, Wappenkundler und ein Tonstudio.

Im Juni 2001 wurde uns die Nutzungsuntersagung für unsere Räumlichkeiten ausgehändigt. Grundlage hierzu war ein Brandschutzgutachten für alle S-Bahn Stationen. Nun gab es folgende Möglichkeiten:

1. Auflösung der Gruppe
2. Neue Räume suchen
3. Sicherheitstreppe

Nach einer Begehung im Jahr 2003 mit dem Architekten des Eigentümers, dem Sachverständigen Brandschutz, dem Vertreter von DB Immobilien, dem Bezirksleiter der Stiftung, dem Baurechtsamt der Stadt Stuttgart und dem Leiter der Modellbahn `65 machte der Architekt den Vorschlag im Nebenraum (Betriebsbahnhof) durch die Decke in die Kronenpassage einen Ausgang zu machen. Die Baugenehmigung wurde am 11.08.04 erteilt.

Am 29.06.05 konnten wir gerade rechtzeitig zum 40-jährigen Jubiläum am 05.07.05 nach der Bauabnahme, des Flucht/Rettungsweges, das Richtfest im Kreis von ca. 40 Gästen feiern. Unsere Jubiläumsvorführung am 09./10. Juli 2005 wurde von ca. 250 Zuschauern besucht. Ab sofort können wir wieder unsere Vorführungen am letzten Oktober-, am zweiten November- und am ersten Dezemberwochenende durchführen.:



Richtfest Flucht/Rettungsweg



unser Clubwagen zum 40jährigen 2005

Unter dem Motto: „Gemeinschaft erleben „

Wir müssen in unserem Freizeitbereich die weitere Öffentlichkeit (national und international) suchen. Hier sind Aktivitäten auf Bezirksebene notwendig. Öffentlichkeit schaffen bedeutet Interesse zu wecken und dem Tun und Handeln einen anderen Stellenwert zu geben.

Wir, Modellbahn`65, machen dies seit wir unsere Räumlichkeiten in der Kronenpassage Ebene – 2 1984 bezogen haben. Davon ausgehend finden seit 1988 jeweils an drei Wochenenden jeweils 1x im November, 1x im Dezember und 1x im Januar unsere öffentlichen Vorführungen statt. Hierdurch wird Akzeptanz geschaffen die Motivation für die weitere Gestaltung ist. An unserer Anlage arbeiten wir jetzt schon 30 Jahre mit Open End ! Wir beteiligen uns schon 31 Jahre an der Modellbau Süd Messe Stuttgart.

Seit 21 Jahren nehmen wir an der Faszination Modellbahn Messe Sinsheim teil.

Seit 11 Jahren sind wir auch bei der Faszination Modellbau Messe Friedrichshafen dabei.

Seit 7 Jahren sind wir bei der „Langen Nacht der Museen“ in Stuttgart mit dabei.

Seit 7 Jahren jeweils eine Woche im November findet das Modellbahnbauseminar im BSW Hotel am Kurgarten in Baiersbronn statt. Jährlich finden auch unsere Clubausflüge ein reges Interesse. Dies führt uns immer wieder zur eins zu eins Eisenbahn, verschiedenen Vereinen, Museen, Ausstellungen und natürlich zu Modellbahnanlagen.

Was natürlich den Aktivitäten der Führungsspieler zu verdanken ist.

Daseinsberechtigung gründet sich nur auf Aktivitäten und nicht zum Selbstzweck.

Das ist seit ich Leiter der Gruppe bin meine Motivation um uns so lebendig zu halten, daß wir nicht mehr wegzudenken sind. Die Akzeptanz beim BSW wird durch Öffentlichkeit maßgeblich verbessert. Das stille Kämmerlein läßt keine Innovation zu.

Nach 33 Jahren Clubbestand haben wir das Produkt „Modellbahn`65“ geschaffen, das ist jetzt auch schon wieder 17 Jahre her. Zu diesem Zeitpunkt wurde ein klarer Schnitt gefordert und von mir seit 1998 als Leiter vorangetrieben.

Nach 46 Jahren halbautomatischem Analogbetrieb fahren wir nach einer Umbauzeit von zwei Jahren seit März 2013 Digital. Seit Dezember 2013 haben wir, durch den Einbau einer Heizungsanlage, eine Ganzjahresanlage. Ausreden wie zu kalt oder klebt nicht usw. gehören der Vergangenheit an.

Wir sind mit unserem Hobby schon innovativ und zukunftsorientiert unterwegs.

Auch eingefleischte H0 Epoche Verfechter lassen langsam, „die Zukunft sind unsere Kinder“, Zukunft zu. Wir müssen die Nachwuchsförderung noch aktiver betreiben.

Nur wer sich in besonderer Weise um seine zukünftigen Mitglieder kümmert, sorgt für den Erhalt der Kultur-und Freizeitgruppen. Ich bitte alle, die nächsten 50 Jahre mitzugestalten.

Es gibt kein Patentrezept für die Zukunft aber jeder muß sich aktiv und konstruktiv einmischen. Ich bin sicher, daß alle Kultur-und Freizeitgruppen in den neuen Strukturen langfristig erhalten bleiben. Wir müssen im Sinne des BSW für den Fortbestand und somit für Förderer und Unterstützer sorgen. Und immer im eigenen Umfeld beginnen.

**Frage nicht was die Gruppe für Dich tun kann,
sondern Frage was Du für die Gruppe tun kannst !**

(abgewandelt von J.F.Kennedy)



Unser letztes Mitglied Helmut Moser aus der Gründerversammlung im Kreise des Vorstandes der Modellbahn`65

v.li.n.re: Kevin Hauer; Thomas Stempfer; Gerhard Hammrich;
Helmut Moser; Romuald Krause, Hans-Peter Klein (Leiter)