

50 Jahre Miniaturbahn-Club "Stellwerk"

STIFTUNG
BSW



Schutzgebühr 4,00 €

Chronik
1957 - 2007





Diese abgebildete Postkarte stammt aus den 1950er Jahren; herausgegeben wurde sie vom damaligen Bundesbahn-Werbeamte. In unserem Gründungsjahr 1957 wurden das Frankfurter Zentralstellwerk „Fpf“ (inkl. Fernsteuerbereich „Fzf“) und auch der TEE-Triebzug der Baureihe VT 11.5 in Betrieb genommen. Diese Postkarte diente wohl als Vorlage für unser Club-Logo, da die wesentlichen Elemente übernommen wurden, sogar die Uhrzeit auf dem Stellwerk stimmt überein.

Von der Uhrzeit her könnte es sich um den TEE 77/78 „Helvetia“ handeln, der Zug hielt 1957 auf seinem Weg von Zürich nach Hamburg von 12.28 bis 12.33 Uhr in Frankfurt Hbf. Mit dem VT 11.5 setzte die noch junge Bundesbahn ein markantes Zeichen in puncto Dynamik und Luxus. Das Design des von MAN in Nürnberg gebauten Maschinenwagens stammt von Klaus Flesche; der auch der bislang schwersten westdeutschen Diesellok – der V 320 001 – ihre markante Kopfform gab. Der Triebzug bestand aus zwei Maschinenwagen und fünf komfortablen Mittelwagen. Der siebenteilige

Zug bot 122 Plätze der ersten Wagenklasse und 47 Plätze in den Speiseräumen.

In ihrer Einsatzzeit als TEE fuhren die Triebzüge bis zum Winterfahrplan 1971/72 über 3 Mio. Laufkilometer. Anschließend wurden die Züge noch einige Jahre im InterCity-Dienst und nach 1979 als Alpen-See Express eingesetzt.

Das Stellwerk blieb wesentlich länger in Betrieb. Das in einem Nebenraum des Frankfurter Stellwerks untergebrachte Stellwerk „Fzf“ für den Fernsteuerbereich Frankfurt/M wurde Ende der 90er Jahre als elektronisches Stellwerk (ESTW) in die Betriebszentrale im Frankfurter Gallusviertel verlegt, es steuert jedoch noch heute die alten an den Frankfurter Zulaufstrecken gelegenen Stellwerke fern. Der Stellbereich des Stellwerks „Fpf“ (Frankfurt Hbf) erhielt dagegen eine komplett neue Stelltechnik und Bedienoberfläche. Seit Ende 2005 werden auch die Züge im Frankfurter Hauptbahnhof in ESTW-Technik aus der Frankfurter Betriebszentrale „gelenkt“.

Vorwort

Liebe Modellbahnfreunde, Freunde unseres Clubs, liebe Stellwerker und Stellwerkerinnen,

wenn ich Freitag abends aus diesem Club komme, frage ich mich oft auf dem Weg nach Hause „was war das heute für ein Abend, sind wir heute weiter gekommen?“ – Selten kann ich diese Fragen mit „ja“ beantworten. Denn vor allem im Modellbahnbereich gibt es selten „Meilensteine“ und bahnbrechende Dinge, die einen immens weiter bringen. Modellbahner kennen dieses unbefriedigende Gefühl und wissen, wovon ich rede: Eine kleine Bahn fährt kurze Strecken, eine kleine Bahn macht eben nur kleine Fortschritte – viele kleine Schritte geben aber auch hier Kilometer, die man erst erkennt, wenn man zurückschaut. Worauf wir als Stellwerker zurückblicken, sind nicht einfach nur ein paar Meter, es sind eine Vielzahl kleiner Schritte über die vergangenen 50 Jahre. Und das ergibt schon eine beachtliche Strecke. Wir schauen demnach auf viele Kilometer zurück und das sogar nur im Maßstab 1 zu 87!

50 Jahre „Stellwerk“ Offenbach/M, das steht für 50 Jahre Modellbahn, 50 Jahre begeisterndes Hobby in einer aktiven Gemeinschaft. Keinesfalls ist dies ein Rückblick auf 50 Jahre im dunklen Keller vor sich hin basteln oder 50 mal an Heilig Abend die Eisenbahn unter dem Tannenbaum fahren lassen. 50 Jahre „Stellwerk“ stehen für eine Gruppe von Enthusiasten, die sich nicht einfach bei der ersten größeren Diskussion in das berühmte Bockshorn haben jagen lassen; sogar die Kündigung der Clubräume schweißte diese Gemeinschaft noch stärker zusammen. Dieser Miniaturbahn-Club hat bereits mehrfach seinen starken Willen bewiesen (im Fußball

würde man sagen „über den Kampf zum Spiel gefunden“). Jedes Jahr gilt dieser Wille auch dem Ziel: „Wir wollen uns mit einer Ausstellung präsentieren; wir wollen wieder etwas neues zeigen“.



*Martin Bläß
Gruppenleiter der BSW-Freizeitgruppe
Miniaturbahn-Club „Stellwerk“ Offen-
bach/Main und Bezirksbeauftragter Mo-
dellbahn für den BSW-Bezirk Frank-
furt/Main*

Seit fast 20 Jahren stellen wir mittlerweile mehrmals im Jahr unsere Anlage einem z. T. auch sehr kritischen Publikum vor und jedes Mal darf das geschulte Auge viele kleine Änderungen und Fortschritte entdecken. Diese Mischung aus „Kundenorientierung“ und Veränderungswillen bringt uns oft genug das berühmt berüchtigte „Dezemberfieber“ („jetzt muss das aber noch schnell zur Ausstellung fertig werden“). Andererseits möchte sich aber auch niemand

fragen lassen, was sich seit dem letzten Besuch eigentlich verändert hat – erst recht nicht von unseren Club-Frauen. Und die sind meist unsere kritischsten Beobachter: Irgendwas besonderes müssen diese mit der Eisenbahn spielenden Männer in ihrer Freizeit ja geleistet haben – oder?

Als Modellbahner freut mich der Ehrgeiz jedes einzelnen, etwas Gutes noch besser zu machen, die Liebe zum Detail und die Bereitschaft, gesammelte Erfahrungen weiterzugeben. Als BSW-Spender freue ich mich, dass die „Stellwerker“ nie müde werden, immer wieder in der Presse als „Freizeitgruppe der Stiftung BSW“ aufzutreten. Nach außen wird gerade dadurch die große „Eisenbahnerfamilie“ repräsentiert! Dies demonstrieren wir nicht nur alleine, sondern auch mit unseren Partnergruppen im Bezirk Frankfurt/M und auch mit den Freunden der Freizeitgruppe „Elbflorenz“ in Dresden, mit denen uns seit der Wiedervereinigung eine gelebte Freundschaft verbindet.

Ich bin stolz darauf, Gruppenleiter dieser Freizeitgruppe zu sein, dieser Gemeinschaft vorstehen zu dürfen! Diese Gruppe hatte bislang nur wenige Gruppenleiter; sie ist auch in diesem Punkt sehr beständig und ausgeglichen, was wiederum für Solidität steht.

Als Bezirksbeauftragter der Stiftung Bahn-Sozialwerk für den Freizeitbereich Modellbahn im Bezirk Frankfurt/M gibt es kaum etwas Schöneres, als einer Freizeitgruppe für 50 Jahre Faszination, Engagement und einer gewissen Prise „Verrücktheit“ zu gratulieren. Modellbahner sind verrückt, aber nur, weil es noch mehr „Verrückte“ gibt, die sich immer wieder an diesem Hobby satt sehen können und wollen. Und von diesem Publikum „leben“ wir.

Daher gilt mein Dank all unseren treuen Freunden und Mitgliedern für ihre

eingebraachte Erfahrung, ihren Ehrgeiz und ihr Engagement in den letzten 50 Jahren.

Mein Dank gilt auch jenen, die uns jahrelang unterstützten und immer wieder neu motivierten; danken will ich aber auch allen, die heute nicht mehr bei uns sind. Schauen wir gemeinsam und mit Freude zurück auf die geleistete Arbeit! Meinen Dank auch allen, die sich wöchentlich mit Rat und Tat einbringen, damit nicht nur Kinderaugen leuchten und unser Hobby auch weiterhin uns und ein hoffentlich großes Publikum fasziniert.

Offenbach am Main, im März 2007



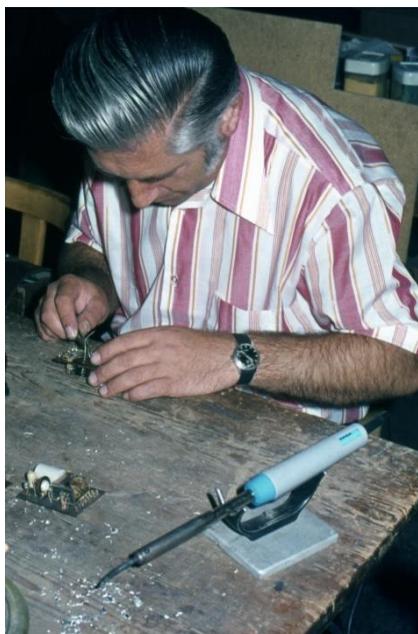
(Martin Bläß)

Inhalt:

Grußworte	1
Stiftung Bahn-Sozialwerk.....	5
50 Jahre Miba-Club „Stellwerk“ 7	
Drei Anlagen in 50 Jahren.....	17
Club-Zeitung	30
Pressearbeit.....	32
Die Club-Frauen	49
Steckbriefe	53
Kultur.....	59
Beruf Eisenbahner	61
Zur Eisenbahngeschichte Offen-	
bachs.....	65
Publikationen zur Eisenbahnge-	
schichte Offenbachs.....	66
Zeittafel	66
Impressum	68

Rechts oben:
Albert Bayer 1981 vor eine E94 in Re-
gensburg.

Rechts unten:
Helmut Klein verdrahtet eine elektroni-
sche Gleisbesetzmeldung in den 1960
Jahren.



Grußworte

Stiftung BSW

Dieter Koschmann,
Stiftung BSW - Hauptbeauftragter
Eisenbahnerbe/Modellbahn (EBE/MEB)

Von ganzem Herzen bedanke ich mich für die Einladung zum Jubiläum der BSW-Freizeitgruppe Miniaturbahn-Club „Stellwerk“ in Offenbach am Main.

Doch leider kann ich nicht bei Eurer Feier anwesend sein und Euch zu diesem Jubiläum persönlich gratulieren, da ich zu dieser Zeit in Paris den Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modellbahn als Präsident der technischen Kommission der FISAIC (internationaler Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner) vertritt.

Jahrestage zu begehen haben Tradition und ihre Berechtigung. Sich an vergangene Jahre zu erinnern heißt aber auch, die Geschichte in den letzten fünf Jahrzehnten sachlich-kritisch zu betrachten und zu werten. Die Rückblende auf freiwilliges Engagement – das kann man nicht genug loben!

Diese BSW-Freizeitgruppe hat sich der kleinen Welt auf Schienen verschrieben. Sie hält damit das Erbe der deutschen Eisenbahnen für die Nachwelt hoch. Nichts kann mehr die Vergangenheit und die Entwicklung der Eisenbahn so anschaulich dokumentieren wie es eine Modelleisenbahnanlage vermag.

In der jetzigen stürmischen Zeit, die Solidargemeinschaft BSW bleibt davon nicht verschont, sind alle Freizeitgruppen im Freizeitbereich gut beraten, wenn der Zusammenhalt auch über Bezirksgrenzen hinweg gepflegt wird und der örtlichen Geschichte Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Allen Mitgliedern, Freunden und den dazugehörigen Angehörigen Dank und Anerkennung.

Der Freizeitbereich ist die Klammer einer Interessengemeinschaft von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern sowie Mitstreitern, die mit dem Herzen und dem Verstand das System Eisenbahn schätzen und auch lieben.

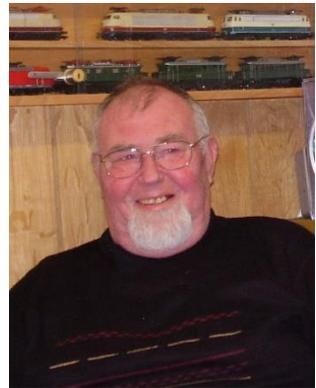
Die Arbeit in der Gruppe ist die praktische Hinwendung zur Bewahrung deutscher und internationaler Eisenbahngeschichte. Unser Freizeitbereich trägt mit dazu bei, deutsche Technikkultur am Beispiel des Eisenbahnwesens zu erhalten.

Das bleibt unsere Herausforderung!

Alles erdenklich Gute für die Gruppe am Main!

Modellbahnclub „MCM 70“ Mainz

Liebe Modellbahnfreunde und Gleichgesinnte,



Engelbert Schneider

alles Gute zu Eurem Jubiläum 50 Jahre Freizeitgruppe „Stellwerk“ Offenbach/M wünscht Euch der Modellbahn Club Mainz (MCM 70).

Wir verbinden diesen Glückwunsch auch mit einem „Danke“, denn der

Miniaturbahn – Club hat die ersten Schritte zu unserer Gründung erleichtert. Im Sommer 1970 hat ein Informationsbesuch in Offenbach stattgefunden. Bei dieser Gelegenheit wurden Details zur Gründung unseres Clubs besprochen und die bestehende Satzung des Miniaturbahn-Clubs für den „MCM 70“ mit leichten Änderungen übernommen.

Wir wünschen aus Mainz für die nächsten 50 Jahre „Allzeit gute Fahrt“.

Engelbert Schneider

Engelbert Schneider,
Gruppenleiter MEC 70 Mainz

Modelleisenbahnclub MEC „Dill“ Herborn

„Stellwerk Offenbach“ – Ein Plus für die Stiftung BSW und die Freizeitgestaltung

Niemand sollte dem Zeitgeist unterliegen und glauben, mit den modernen Kommunikationsmitteln wie Handy, E-Mail und besonders durch das Einstellen von Clubdaten in das Internet sei die „persönliche“ Verbindung der Modelleisenbahner untereinander erschöpft. Die Freizeitgruppe „Stellwerk Offenbach“ und der MEC-Dill aus Herborn vertreten schon seit vielen Jahren die Devise, auf Grund vieler Gemeinsamkeiten, die Kontaktpflege als einen wichtigen Baustein des Clublebens zu betrachten. U.a. legen Patenschaften der BSW-Modellbahngruppen im Bezirk Frankfurt/M hiervon beredtes Zeugnis ab.

Eine weitere positive Seite ist „den Offenbachern“ zu eigen: In einem schwierigen Umfeld hat sich unsere Eisenbahn zu bewähren und sich auf zukünftige Aufgaben einzustellen. Zweifelsfrei leisten auch die Modelleisenbahner ihren Beitrag, die Bedeutung des Vorbildes

stärker im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu verankern. Den Offenbachern ist es jedenfalls unerlässlich, ihr entsprechendes Handeln als Freunde der Eisenbahn hiernach einzurichten.

Der MEC-Dill freut sich sehr, die Jubilarin als eine Nachbarin zu haben, deren verdienstvolle Aktivitäten nunmehr 50 Jahre währen. Unser Wunsch ist, dass die Ergebnisse Eurer sinnvollen Freizeitgestaltung auch in den nächsten Jahrzehnten für die Allgemeinheit von Interesse sind.



Günter Staudt

So wünschen wir der BSW-Modellbahngruppe „Stellwerk Offenbach“ erlebnisreiche Tage, interessante Veranstaltungen, einen guten Erfahrungsaustausch, neue Kontakte und weitere Motivation für unser interessantes Steckenpferd.

Ihr
Günter Staudt
Gruppenleiter „MEC-Dill“ Herborn

MEC Elbflorenz / BSW Dresden

Freunde gratulieren zum 50. Clubjubiläum. Der MEC Elbflorenz vom

Bahnsozialwerk Dresden grüßt die Freunde des Miba-Clubs "Stellwerk" Ofenbach auf das herzlichste und gratuliert zum 50. Jahrestag der Clubgründung. Wir können sehr gut ermessen, welche unendlich langwierige, aufreibende, aber letztlich erfolgreiche und freudenspendende Arbeit hinter Euch liegt.

Wir danken euch auch für das Interesse an unserer Arbeit und der Entwicklung im Osten Deutschlands allgemein, für Eure Treue und die interessanten und schönen Stunden, die wir mit Euch gemeinsam erleben konnten. Aus einem privaten Besuch von Klaus Rein im August 1989 in Dresden, initiiert von dem ehemaligen AG-Leiter Hans Schumann, entstand nach und nach eine feste Freundschaft zwischen unseren beiden Clubs.

Eurer Initiative ist es zu verdanken, dass nach dem Fall der innerdeutschen Grenze schon im Oktober 1990 ein erster "offizieller" Besuch in unserem damaligen Domizil in der Dresdner Poststraße stattfand. Der von Euch damals überreichte Henschel-Wegmann-Zug hat bis heute einen Ehrenplatz in unserer Vitrine und kommt auch bei Ausstellungen gelegentlich zum Einsatz.

Gegenseitige Besuche und Erfahrungsaustausch fanden seitdem immer wieder statt. So konnten wir den Frankfurter Flughafen und das Feldbahnmuseum besuchen. Oder mit Euch gemeinsam per Schiff und Dampfzug durch die Sächsische Schweiz fahren. Unvergessen sind auch ein Treffen im Vogtland anlässlich des 150. Jubiläums der Göltzschtalbrücke im Juni 2001 und das gemeinsame Erleben der Weihe der Dresdner Frauenkirche im Oktober 2005. Aus den Clubtreffen sind herzliche Freundschaften entstanden und sogar wunder-schöne gemeinsame Urlaubserlebnisse hat es gegeben.

Gemeinsam ist uns auch die Sorge um die Erhaltung und Entwicklung unserer Clubs sowohl in technischer, personeller und vor allem materieller Sicht in Zeiten knapper Kassen.

So wird uns der Stoff für Problemdiskussionen noch lange nicht ausgehen.

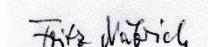
Wünschen wir uns also, dass das Interesse an der Eisenbahn im Großen wie im Kleinen nicht nachlässt!

Euch nochmals herzlichen Glückwunsch, Gesundheit und Schaffenskraft für alle Freunde und deren Familien sowie einen erfolgreichen Start in das sechste Club-Jahrzehnt!

Im Namen der Freizeitgruppe "MEC Elbflorenz" des BSW Dresden



Manfred Eichhorn

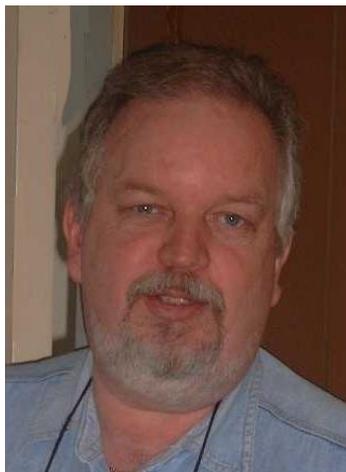


Fritz Näbrich

EM „Flügelrad 79“ / BSW Paderborn

Liebe Modellbahnfreunde,

50 Jahre Beschäftigung mit dem Hobby Modelleisenbahn ist schon ein Grund zum Feiern. In der heutigen, schnelllebigen Zeit, ist es wirklich etwas Besonderes, wenn eine Gruppierung oder ein Verein auf eine 50 jährige Vereinsgeschichte zurückblicken kann.



Karl Wecker

Als die Gruppe Miniaturbahn Club „Stellwerk“ Offenbach 1957 gegründet wurde, haben viele von uns nicht im Entferntesten daran gedacht, sich mit der Modelleisenbahn zu beschäftigen.

Zur damaligen Zeit war es sicherlich ein Novum, sich mit dem Thema Modelleisenbahn zu beschäftigen und einen Modellbahnclub zu gründen. War es doch über viele Jahre, teilweise noch heute, als „Spielen mit der Eisenbahn“ verpönt und dem Hobby wurde im heimatischen Keller nachgegangen. Umso mehr gebührt den Mitgliedern unser aller Anerkennung, nicht nur vor 50 Jahren eine Freizeitgruppe des BSW gegründet zu

haben, sondern, dass diese auch bis zum heutigen Tag mit Erfolg weiter geführt worden ist.

Eine Modellanlage benötigt im Laufe der Zeit immer mehr Platz, da sie ja nicht „fertig“ werden darf und immer mal wieder umgebaut und erweitert werden soll. Durch die Zugehörigkeit zur Stiftung Bahn-Sozialwerk und deren Förderung von Freizeitgruppen sind die Aussichten auf eine weitere lange Zukunft des Miniaturbahnclubs „Stellwerk“ Offenbach sicherlich nicht schlecht.

Ich wünsche allen Mitgliedern des Miniaturbahnclubs „Stellwerk“ Offenbach alles Gute für die Zukunft, weiterhin viel Spaß bei der Beschäftigung mit dem Hobby und gutes Gelingen für die Veranstaltungen anlässlich des Jubiläums.

(Karl Wecker)

Gruppenleiter der BSW-Freizeitgruppe Eisenbahn Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ Paderborn und Bezirksbeauftragter für den BSW-Bezirk Essen

Stiftung Bahn-Sozialwerk

Familienoberhaupt, Geldgeber oder Dachverband?

Als sich 1956/57 einige Offenbacher Modellbahnfreunde Gedanken darüber machten, wie man sich als „richtiger Verein“ zusammenschließt, wurde wohl kaum darüber nachgedacht, welche Vereinsform dafür die beste ist. Eingetragene Vereine gab es für fast jedes Hobby und die Deutschen lieben ihre Vereine nun mal – ein eingetragener Verein lag also nahe.

Zwei Gründe waren wohl maßgeblich, dass man sich seinerzeit entschied, einen Modellbahnverein als „Freizeitgruppe“ innerhalb des Bundesbahn-Sozialwerks (BSW) zu gründen: Zum einen waren ausreichend modellbahnverrückte Eisenbahner in dieser Gruppe und zum anderen wollte man das Stellwerk „Om“ als Domizil in Anspruch nehmen.

Das BSW war als betriebliche Sozialeinrichtung der damaligen Deutschen Bundesbahn verantwortlich für die Betreuung der aktiven und pensionierten Eisenbahner und Eisenbahnerinnen. Im BSW wurde die Eisenbahner-Familie also auch im Ruhestand zusammengehalten; es gab Seniorengruppen, die sich in der Tradition der früheren Eisenbahner-Vereine nicht nur um die Pensionäre, sondern auch um die Hinterbliebenen kümmerten. Gemeinsame Veranstaltungen wie beispielsweise Ausflüge, Wanderungen, Seniorennachmittage sowie Theater-, Chor- und Adventsveranstaltungen sorgten dafür, dass man regelmäßige Treffen für Groß und Klein innerhalb der „Familie“ nutzen konnte, um Kontakt zu halten.

Da sich „Betreuung“ nicht zentral organisieren lässt, wurden auf Direktionsebene die Bezirke und darunter die Ortsstellen, die für mehrere Dienststellen an

einem Ort zuständig waren, eingerichtet. Die Betreuung war also unmittelbar vor Ort möglich und es gab zahlreiche Kultur- und Freizeitgruppen in einer Ortsstelle, so dass man als Eisenbahner auch das Hobby innerhalb der „Familie“ ausüben konnte.

Um diesen Zusammenhalt entsprechend zu ermöglichen und zu fördern, war es allgemein üblich, Räumlichkeiten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen oder gemeinsam zu nutzen. Daneben wurden die Freizeitaktivitäten bezuschusst, weil öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen auch immer wieder einen Nutzen für die Deutsche Bundesbahn (Nachwuchswerbung) erbrachten: An den zahlreichen Tagen der offenen Tür in Werken und Bahnhöfen sangen Eisenbahner-Chöre und spielten Eisenbahn-Kapellen, Traditionsgruppen zeigten alte Uniformen und Modellbahngruppen stellten die „kleine Bahn“ vor.

Es lag also nahe, wenn man ein altes Stellwerk nutzen möchte, dass man eine BSW-Freizeitgruppe gründet, um überhaupt an eine Vorbild-Immobilie zu gelangen, die dann auch noch weitgehend kostenfrei zur Verfügung gestellt wird.

Dieser Schritt wurde am 19. Februar 1957 vollzogen, weshalb wir diesen Termin als offiziellen Geburtstag unserer Freizeitgruppe ansehen.

Was bedeutet es nun, eine BSW-Freizeitgruppe zu sein?

Eine Frage, die in den ersten Jahrzehnten wahrscheinlich weniger beachtet wurde. Es waren stets genügend Mitglieder gleichzeitig Eisenbahner, wir zahlten keine Miete und bekamen regelmäßig finanzielle Zuschüsse zum Weiterbau der Anlage. Unsere damaligen Satzungen kannten die Begriffe 1. Vorsitzender, Vorstand und eingetragener Verein (1. Satzung).

Ab den achtziger Jahren wandelte sich dies ein wenig: Das BSW verlangte eine

ordnungsgemäße Buchführung über die eingesetzten Mittel und auch die Zusammensetzung der Freizeitgruppen sowie der Gruppenleitung unterlag nun bestimmten Auflagen. Das waren seinerzeit für uns noch keine brennenden Themen, denn über Eisenbahner verfügte unsere Gruppe ja noch ausreichend. Doch mit der Zusammenführung und Reduzierung von Dienststellen und dem damit verbundenen Personalabbau bei der Bundesbahn wurde es auch für uns zu einem gewissen Problem, ausreichend modellbahnverrückten Eisenbahner-Nachwuchs zu finden, der sich unserer Gruppe anschließen mochte. In der Gruppenleitung („Vorstand“) waren nur noch zwei Eisenbahner vertreten, da viele Eisenbahner zu der Gruppe der passiven Mitglieder gehörten, die uns überwiegend finanziell und weniger durch die Gruppenarbeit helfen mochten.

Als wir dann Anfang der 90er-Jahre die Kündigung für unsere Club-Räume erhielten, wurde die BSW-Zugehörigkeit in einem anderen Licht gesehen. Zwar suchte man vorrangig nach alternativen Bahn-Räumen, aber die anstehenden Renovierungskosten dieser wenigen und kaum brauchbaren Angebote hätten auch unseren Anteil gefordert – und den hätten wir mit unseren doch recht geringen Mitgliedsbeiträgen kaum leisten können. Man kam sich dann trotz BSW-Zugehörigkeit doch relativ verlassen vor und Ernüchterung machte sich breit. Wie wahrscheinlich in vielen anderen Freizeitgruppen auch, verfügten wir zwar über ein ausgeglichenes Spenderverhältnis, aber die „Eisenbahner“ waren nicht gerade unter den „Aktiven“ zu finden, die jeden Freitag an der Anlage bastelten. So wurde dann auch diskutiert, ob die Loslösung vom BSW und Gründung eines eingetragenen Vereins, dann keinen

„Zugangsbeschränkungen“ mehr unterliegt, eine mögliche Alternative sein könnte. Der Schritt wäre wohl nicht leicht gefallen, die Konsequenz, dann völlig ohne „Vermögen“ zu sein, weil alles de facto dem BSW gehörte, wurde abgewogen – jetzt ging es mehr um das Hobby, den Fortbestand einer Gruppe von Modelleisenbahnern, schlicht „um das Überleben“ – aber letztlich verworfen.

Denn es kam dann wieder mal anders, als man dachte: Der Bebauungsplan für das Gelände des Güterbahnhofs wurde auf Eis gelegt und unser Gebäude wurde der Bahn-Landwirtschaft (einer weiteren Sozialeinrichtung) übertragen. Wir durften bleiben und das auch weiterhin ohne Miete zu zahlen. In wenigen Jahren bauten wir unsere neue Anlage auf und erhielten neben zahlreichem Lob auch umfassende „Bauzuschüsse“ vom BSW.

Mitte der Neunziger wurde dann aus dem Bundesbahn-Sozialwerk die „Stiftung Bahn-Sozialwerk“ und die Kultur- und Freizeitarbeit wurde in ehrenamtlich geführten „Freizeitbereichen“ zusammengefasst. Eine bedeutende Erkenntnis daraus war dann, dass man nicht alleine auf der Welt war: Neben unseren „Nachbarn“ im Bezirk Frankfurt/M (die Gruppen in Herborn, Darmstadt und Mainz) und unserer Partnergruppe „Elbflorenz“ in Dresden kannte man die Probleme um Nachwuchs, Finanzen und Räumlichkeiten eigentlich in fast jeder der bundesweit knapp 70 Modellbahngruppen. Durch den damit verbundenen Meinungsaustausch auf Bezirks- und Bundesebene konnten wir gemeinsam so manches Problem gezielter angehen. Auch das vom Freizeitbereich „Historische Bahn & Modellbahn“ durchgeführte Modellbau-Seminar, an dem einige unserer Club-Kollegen mehrfach teilnahmen, brachte zahlreiche neue Erkenntnisse und Freundschaften.

Da wir als Modelleisenbahner mehr oder minder ortsgebunden sind, können wir im Gegensatz zu Chören und Kapellen kaum auf Tournee gehen, um weitere Mitglieder zu gewinnen. In Offenbach sind auch keine Bahn-Niederlassungen mehr angesiedelt, um dort Nachwuchs zu gewinnen. Das Hobby selbst ist auf Grund gestiegener Preise und der zunehmenden „Konkurrenz“ im Bereich Unterhaltungselektronik für Jugendliche nicht mehr „sexy“. Fast jeder Modellbahner hat sich mal in der Jugend zwischen Modellbahn und Motorrad bzw. Freundin entscheiden müssen. Und der Lokführer als Traumberuf ist zwischenzeitlich durch den IT-Spezialisten oder den Top-Manager abgelöst worden.

Und gerade deshalb bieten sich unter einem Dachverband zahlreiche Möglichkeiten und Ideen, um mehr „nach außen“ wirksam zu sein. Eine große und breite Öffentlichkeit hält auch den einen oder anderen Modellbahnverrückten und/oder Eisenbahner parat und der „Familientradition“ folgend, helfen Kontakte zu anderen BSW-Freizeitbereichen (z.B. Fotografie und Lokführer-Stammtische) sich auszutauschen und den Fortbestand der Modellbahngruppen zu sichern.

(MB) 

50 Jahre Miba-Club „Stellwerk“

Wie alles begann - und dies nicht erst im Keller der Güterabfertigung

50 Jahre Miniaturbahnclub „Stellwerk“, schon eine bedeutende Zeit! 50 Jahre, in denen sich Männer (und leider ist es immer noch eine Domäne des männlichen Geschlechts!) ihrem Hobby gewidmet haben. Vereint hat sie alle der Bau und der Betrieb einer Modelleisenbahnanlage im Maßstab 1:87, als 2-Leiter-Gleichstrombahn. Fünf Jahrzehnte, in denen in Offenbach, beim großen

Vorbild Bahn und bei der Modellbahn, insgesamt viel geschehen ist. Vieles, was man 1957 sich noch gar nicht vorstellen konnte. Und doch: Es bleibt ja nichts so, wie es ist. Im Großen und im Kleinen gilt der Satz.

Wenn wir heute auf 50 Jahre Miniaturbahnclub „Stellwerk“ zurückblicken, so stellen wir fest, dass die Anfänge unseres Clubs noch weiter zurückreichen. Wir haben als „Geburtsdatum“ den 19. Februar 1957 angenommen, weil an diesem Tag Gustav Rothärmel per Brief um Aufnahme des Clubs als Freizeitgruppe in das damalige Bundesbahnsozialwerk (BSW) bat. Gustav Rothärmel betont in seinem Schreiben, dass man eine Gruppe von Eisenbahnern sei, die sich mit dem Bau und dem Betrieb einer Modellbahn befassen würde.

Nun war am 19. Februar 1957 das Jahr erst wenige Wochen alt; eine zu kurze Zeit, um anzunehmen, es hätten sich innerhalb von sechs Wochen bastelfreudige Eisenbahner zusammengefunden, um einen Club zu gründen. Der Entschluss zum Aufbau eines Clubs ist früher gefallen. Unsere älteren Mitglieder wissen auch von einigen Anfangsaktivitäten zu berichten:

So weiß Karl Hartmann, dass es eine Gruppe von Modellbahnern gegeben hat, die sich im ehemaligen Parkhotel in der Offenbacher Bahnhofstraße trafen und eine MÄRKLIN-Anlage erstellten. Gustav Rothärmel, so bestätigt es auch Robert Röder, war damals schon dabei. Auch Willi Döbert, der später dem Club als Kassierer zur Verfügung stand, soll sich an dieser Gruppe beteiligt haben. Es ist hier Robert Röder zu verdanken, dass wir über diese frühen Aktivitäten noch mehr wissen und berichten können. In der Tat bauten mehrere Modellbahner im Keller des Parkhotels eine MÄRKLIN-Anlage auf.

Otto Gerlach, der von Robert Röder als 1. Vorsitzender benannt wurde, hat im Gespräch mit dem Autor folgendes erläutert: Die MÄRKLIN-Anlage wurde im ehemaligen Kegelraum des Parkhotels gebaut. Der Raum musste aber zuvor noch hergerichtet werden, denn er war für seine spätere Verwendung so noch nicht verwendbar. Als Bastelabend hatte man den Mittwoch gewählt. Die Länge der Anlage gibt er mit circa 10 m an. Keine geringe Leistung haben die Modellbahner da vollbracht, zumal sie manches selbst bauen mussten, um einerseits Geld zu sparen und andererseits nicht auf ein solch ausgefeiltes Angebot wie heute zurückgreifen konnten. Nach Aussage Otto Gerlachs war Ludwig Wilbert, Angestellter der Firma Eisen-Schneider und dort für die Modellbahn verantwortlich, der Initiator des Clubs. Er sei auch zeitweilig der 1. Vorsitzende gewesen. Im Herbst habe man dann die Anlage vorgeführt und auch gute Erfolge verzeichnet. Robert Röder erwähnt 2.000 Besucher! Über dem großen Eingangstor des Parkhotels hatte die Gruppe ein Schild mit dem Namen des Clubs aufgehängt und an einem alten Fahnenmast am ehemaligen Lokalbahn-hof einen Hinweispfeil zur Modellbahn-anlage. Somit war der Ausstellungsraum gut zu finden. Leider auch für ungeliebte Gäste: Die Gruppe blieb von Einbrechern nicht verschont und einiges Material wurde entwendet.

Der Club war kein eingetragener Verein, sondern eher eine Vereinigung von Eisenbahnenthusiasten. Und darin mag – es ist freilich nur Spekulation! – auch der Grund für manche Querelen gelegen haben. Man baute zwar gemeinsam, aber vielleicht wurden Absprachen nicht getroffen oder nicht immer eingehalten. Warum es letztendlich zum Abbau der Anlage kam, konnte Otto Gerlach nicht

sagen. Er erklärte, dass er als leitender Angestellter einer großen Versicherung mehr und mehr beruflich engagiert war und deshalb immer weniger Zeit für die Vereinsarbeit erübrigen konnte. Er vermutet, dass die Anlage dann in Teilen von Clubmitgliedern aufgekauft wurde, da die Schulden gedeckt werden mussten. Die Eintrittskarten für die Ausstellungen besorgte man über die Stadtverwaltung und musste dafür Steuern in Höhe der verkauften Karten abführen. Auch wenn er sich nicht mehr an alle Mitglieder erinnern kann, so nannte er doch die Zahl von circa 20 Mitstreitern, die dem Club angehörten. Auch der Inhaber von Zigarren-Cromé sei Mitglied gewesen und dessen private Anlage habe man gewartet. Einige waren dann auch im Güterbahnhof mit am Aufbau der neuen Anlage beteiligt. Als in späteren Jahren – und schon in den Kellerräumen der Güterabfertigung – eine MÄRKLIN-Anlage der Clubmitglieder Otto und Willi Döbert gezeigt wurde, kann man annehmen, dass diese Anlage von ihrem Ursprung her aus der Anlage im Parkhotel hervorgegangen ist. Otto Gerlach meint, die Clubmitglieder hätten sich den Namen „Modelleisenbahnclub Offenbach“ gegeben. Dies wird durch einen kürzlich aufgefundenen Gleisplan auch bestätigt.

Zu Anfang des Jahres 1957 kam die Gruppe in unruhiges Fahrwasser.

Alles schon wieder vorbei?

In einem Taschenkalender des Jahres 1957 notierte Robert Röder: „Herr Döbert erscheint, ohne Mitglied zu sein, wieder im Parkhotel Offenbach. Er kritisiert die seitherige Art und Weise, wie der Verein geführt wird, den Anlagenbau und die Bereitschaft zur Mit- und Zusammenarbeit. Daraus resultiert seine Meinung: Mit dem Club wird es nichts mehr, am besten - auflösen - . Er sagt ganz

einfach: „Ja wir lösen den Club auf“ ohne selbst Mitglied zu sein.“

Starker Tobak! Aber auch Gustav Rothärmel verlangt plötzlich, dass der Club ihm Material wieder zur Verfügung stellen oder den Gegenwert von 200,00 DM erstatten solle.

Die Lage des Clubs war wohl auch durch Schulden angespannt. Robert Röder erwähnt Ausstellungen, die wahrscheinlich in der Weihnachts- oder Vorweihnachtszeit 1956 stattgefunden haben müssen und nicht so viel Geld einbrachten, wie man sich erhoffte. Doch der Eintrittspreis betrug ja nur 30 Pfennige! Nach Abzug von Miete und Steuern blieben noch 300,00 DM als Fehlbetrag übrig. Durch den Verkauf der Anlagenteile wollte man die Schulden tilgen. Robert Röder erwähnt, dass der Abbau der Anlage am 13. Januar 1957 (Sonntag) begonnen wurde. Es sah nach einer Auflösung des Clubs aus, denn es muss einigen Unmut gegeben haben. Montags darauf trafen die Mitglieder zur Abstimmung zusammen. 11 Modellbahner kamen und sie beschlossen einen Monatsbeitrag von 2,00 DM und 5,00 DM Aufnahmegebühr einzuführen. Damit die Zusammenarbeit und das Miteinander besser geregelt werden könnten, wollte man eine Satzung vereinbaren und im Turnus von vier Wochen Zusammenkünfte zur Beratung abhalten. Die von Willi Döbert so forsch geforderte Auflösung war vom Tisch, denn man wollte weitermachen.

Neubeginn in neuen Räumen – aber mit dem Stellwerk wurde es nichts!



Ursprünglich wollten die Clubmitglieder im Keller des Parkhotels bleiben, doch dann wurde das angestammte Domizil als nicht mehr nötig angesehen, da das Stellwerk Offenbach Mitte kostenfrei zur Verfügung zu stehen schien. So dachte man zunächst. Doch die Bundesbahn lehnte die Nutzung ab, weil durch die bevorstehende Elektrifizierung und den geringen Abstand zur Oberleitung die Sicherheit der Modellbahner nicht gewährleistet sei. Man befürchtete wohl, es könne auf Grund der Nähe zu der stromführenden Oberleitung zu ernsthaften Verletzungen kommen. Alternativ wurde der Kohlenkeller im Güterbahnhof angeboten. Die Mitglieder sprachen sich für die Raumnutzung im Güterbahnhof aus, denn eine andere Alternative wurde dem jungen Club nicht vorgeschlagen.

Gustav Rothärmel war – wie es Robert Röder beschreibt – am 30. Januar aus dem Verein ausgetreten, weil er mit 3,00 DM Miet- und Stromkostenbeitrag nicht einverstanden war. Er muss aber seinen Entschluss revidiert haben, denn der damalige 1. Vorsitzende Otto Gerlach konnte ihn wieder für eine Mitarbeit gewinnen. Wahrscheinlich wurde Gustav Rothärmel auch deshalb um ein Verbleiben im Club angesprochen, da er Eisenbahner war und über entsprechende Kontakte verfügte.

Gustav Rothärmel war demnach – anders als wir es bisher sahen – nicht der große Initiator einer Clubgründung. Er hatte 1957 die Gunst der Stunde genutzt und fortgeführt, was andere vor ihm schon in die Wege geleitet hatten. Namen von damaligen Mitgliedern, die Robert Röder in seinen Aufzeichnungen nennt, sind zum Teil in den späteren Mitgliederlisten nicht mehr enthalten. Es muss wohl nach den Vorgängen im Parkhotel einen Umbruch gegeben haben, so dass mancher, der noch im Parkhotel mit von der Partie war, sich später nicht mehr engagieren wollte. Zum Teil wurde dies durch berufliche Belastung oder Wegzug aus Offenbach erklärt. Ein Mitstreiter, dessen Mittun vom damaligen ersten Vorsitzenden Gerlach als problematisch angesehen wurde – sein Erscheinen war mit Unruhe und Auseinandersetzungen verbunden und den er unmissverständlich bat, sich nicht mehr am Vereinsleben zu beteiligen – war später im Vorstand vertreten.

Das Wissen um die etwas unglücklichen Anfänge der ersten Zeit hatte sich tief ins Gedächtnis der späteren Clubmitglieder eingegraben, denn noch viele Jahre später sagte man, man wolle keinesfalls etwas auf Kredit kaufen, um nicht noch einmal in eine ähnliche Lage zu kommen: 300,00 DM Schulden - 1957 für manchen Arbeitnehmer fast ein Monatslohn!

Renovierung des Clubraumes und Treffen in der „Eule“

Nun gut, die prekäre Situation war bereinigt, ein neuer Raum war gefunden: 1957 stand jedoch nur der Anlagenraum zur Verfügung. Das Kasino, der Raum, der uns heute zum gemeinsamen Essen oder für unsere Versammlungen dient, wurde als Duschaum noch durch die

Bahn genutzt. Die Werkstatt – sie dient uns heute als Raum für den Flohmarkt – kam erst sehr viel später in unseren Besitz. Auch eine Toilette gab es damals noch nicht. Aber das hat die Altvorderen wohl kaum gestört. Alle Räume mussten gründlich renoviert werden, um ihrem späteren Zweck zu dienen. Die Mitglieder haben das auch sehr schnell umgesetzt.

Mit dem neuen Raum war man hochzufrieden; nach einem anderen Quartier hat man nie gesucht und die Lage war wohl auch damals schon als ein echter Glücksfall anzusehen. Da man weder Miete noch Strom bezahlen musste, war die damalige Entscheidung – auch aus heutiger Sicht – völlig gerechtfertigt.

Es ist uns bekannt, dass die Mitglieder sich montags in der Gaststätte „Zur Eule“ trafen und donnerstags den Raum renovierten. Man sah sich zahlreiche Farbfilme der Bundesbahn gemeinsam an. Die Wirtsleute der „Eule“ hatten für ihre beiden Söhne eine Modellbahnanlage erstellt, die – wie Robert Röder berichtet – in einem Nebenraum des Lokals aufgebaut war und an der Wand hochgeklappt werden konnte, falls der Raum für den Schankbetrieb benötigt wurde. Unklar ist, ob der Club am Bau dieser Anlage mitgewirkt hat. Es ist jedoch sicher, dass der Club diese Anlage nicht übernahm. Sie verblieb im Privatbesitz der Familie. Nachdem der Anlagenraum zur Verfügung stand, dürften auch die Treffen in der „Eule“ ihr Ende gefunden haben.

Und was unternahmen die Mitglieder noch?

Bekannt ist, dass die Clubmitglieder im Jahr 1958 die Privatanlage des Offenbacher Hoteliers Hasslinger wieder aufarbeiteten: Der Hotelier, Eigentümer des

Hotels „Kaiserhof“ in der Kaiserstraße, hatte sich mit seiner MÄRKLIN-Modellbahnanlage einen Jugendtraum erfüllt. Die älteren Clubmitglieder erwähnten sogar eine Badewanne, die als See in die Anlage integriert worden war. Über die Jahre war die ganze Anlage renovierungsbedürftig geworden und das ungestüme Spiel der Söhne des Hoteliers hatte dem Ganzen wohl auch nicht gerade gut getan. Mit Eifer waren die späteren Clubgründer bei der Sache und brachten das ganze Werk wieder auf Vordermann. Die Arbeit hatte Erfolg und die Anlage konnte wieder vorgeführt werden, wie es auch ein Artikel der „Offenbach-Post“ erwähnt. Nach Abschluss der Renovierungsarbeiten an dieser Privatanlage gab es keine weiteren Kontakte mehr zu dem Hotelier und seiner Anlage. Möglicherweise hatte der Eigentümer seine Anlage aber auch den falschen Leuten gezeigt, denn durch gezielte Diebstähle verschwand ein Teil des heute hochgeschätzten rollenden Materials ...

In direkter Nachbarschaft zum Hotel „Kaiserhof“ war damals das Elektrofachgeschäft „Hilser“. Obwohl dieses Unternehmen eher auf den Verkauf von Lampen und Elektroartikeln spezialisiert war, verkaufte man auch MÄRKLIN-Modellbahnen und die Modellautos des Herstellers WIKING. Karl Hartmann sagte, dass er die Modelle von MÄRKLIN im Laden bewundert hätte. Freilich nur bewundert, denn vom Preis her waren diese heute gesuchten Sammlerstücke für ihn (und manch anderen) damals unerschwinglich ...

Erste Ausstellungen und der Beginn der Arbeiten an einer eigenen Anlage

Wenn auch die Renovierungsarbeiten die Clubmitglieder einige Zeit beschäftigt haben dürften, so konnte man doch

erste Ausstellungen veranstalten. Diese Ausstellungen geschahen mit Hilfe der Clubmitglieder, die ihre Anlagen zur Verfügung stellten. Albert Bayer, Otto und Willi Döbert oder auch Heinz Schneider waren die Pioniere, die ihre Modellbahnanlagen vorführten. Von einer Digitalsteuerung und anderen elektronischen Errungenschaften der heutigen Modellbahn konnten die frühen Modellbahner nur träumen – oder richtiger: Sie hätten sich dies gar nicht vorstellen können. Doch sicher hat man seinen Spaß gehabt und die Zeitungsartikel aus jenen Jahren beweisen es auch eingehend, dass die Zuschauer mit Freude und Begeisterung an diesen Ausstellungen teilnahmen...

Als man ab 1961 mit dem Aufbau einer eigenen Anlage begann, hatte man aus Profileisen einen soliden Rahmen zusammengeschweißt. Auf diesem Rahmen verlegte Pressspanplatten bildeten das Grundgerüst der Anlage. Eine Modulbauweise, egal nach welcher Norm, war damals noch unbekannt. Es wäre sicher gut gewesen, eine solche Anlage nach einem Modulkonzept (teilbar) aufzubauen. Aber die Gründerväter hatten sich über einen Wechsel der Clubräume nie Gedanken gemacht. Eine Aussage mag die Haltung der damaligen Clubgründer verdeutlichen: Viele Jahre später erzählte ein Clubmitglied, man habe in den späten 50er Jahren das Bw Offenbach besichtigt und auch den Wasserturm bestiegen. Auf die Frage, ob man denn auch fotografiert hätte, zu einer Zeit, als die Dampflok in Offenbach noch zum alltäglichen Bild gehörten, sagten die Clubgründer, dies hätten sie nicht getan. Man hätte sich nicht vorstellen können, dass sich dies jemals ändern würde ...

Jahre des Planens und Bauens gingen ins Land. Wer den Entwurf zur späteren

ersten Clubanlage lieferte, ist nicht bekannt. Wohl schreibt die „Offenbach-Post“ in einem Artikel, die Planung der Anlage sei auf Grundlage eines Preisausschreibens erfolgt; aber es ist nicht klar, wer einen Preis zugesprochen bekam und welche Entwürfe sonst noch existierten. Robert Röder meint, die Anlage sei nach und nach weiterentwickelt worden und an der Umsetzung von Vorstellungen seien viele Clubmitglieder beteiligt gewesen. Eine Entscheidung war wohl schnell getroffen: Man baute in H0 im internationalen Zweileiter-Gleichstromsystem. Warum man nicht das MÄRKLIN-System bevorzugte? Robert Röder, Augenzeuge und frühes Clubmitglied formuliert es so: **„Man wollte wohl kein Gleis mit Mittelschiene haben. Es war irgendwie keine Frage.“** Ein anderes Clubmitglied, Hans-Henning Bretz, brachte eines Tages RÖWA-Containerwagen mit. Und die waren für 2-Leiter-Gleichstrom ausgelegt. Und damit war die Frage entschieden.

Interessanterweise existiert noch ein Anlagenentwurf – eine sauber ausgearbeitete Zeichnung der Anlage mit Kopfbahnhof, Schiebebühne und Güterabfertigung. Robert Röder und Georg-Dietrich Bücking zeichneten für den Entwurf verantwortlich. Umgesetzt wurde die Planung in dieser Form aber nicht.

Wieder eine Ausstellung – aber diesmal mit einer Privatanlage

Viele Jahre lang sollte es keine Ausstellung mehr geben. 1969 zeigte Hans-Henning Bretz zwar eine Anlage, die durch ihren Ablaufberg und den Rangierbetrieb für Furore sorgte. Hans-Henning Bretz, Bundesbahner und engagierter Tüftler, hatte für die damalige Zeit eine vielbeachtete Steuerung entwickelt. Wie sie genau funktionierte, offenbarte er aber nicht. Eine Kombination aus Relais-

und Transistorsteuerung muss das Geheimnis gewesen sein. Der Zeitungsartikel der Offenbach-Post erwähnt zwar die 100 Seiten umfassende Dokumentation der Schaltpläne, aber das Geheimnis der Steuerung selbst lüftete auch er nicht.

Die Jahre des Bauens vergingen, ohne dass an eine Ausstellung auch nur zu denken war. Zwar wurden Kabel gezogen und Relais angeschlossen, Landschaft modelliert und Häuser gebaut, das 12-ständige Bw samt Ringlokschuppen erstellt und der Güterbahnhof eingerichtet, aber dennoch kam die Sache nicht so recht voran: Es war, als ob jemand mit beiden Füßen fest auf der Bremse gestanden hätte... Vielfach war das Wort von der Bewahrung des Althergebrachten zu hören, das auf keinen Fall verändert werden dürfe. Jede (notwendige) Modifizierung löste dann bei einigen Clubmitgliedern schärfste Reaktionen und größtes Unbehagen aus.

Zum Jubiläum eine Ausstellung

Erst 1982 gab es wieder eine Ausstellung. Und das hatte auch einen guten Grund: Der Club beging sein 25-jähriges Jubiläum und das wollte man auch gebührend feiern. Die akademische Feier hatte man nach Bürgel verlegt. Im Raum über der Turnhalle fand man einen geeigneten Ort. Harald Knoth hatte den Kontakt zu einem Mandolinenorchester vermittelt. Dieses Orchester umrahmte dann den akademischen Teil der Feier; eine Drei-Mann-Combo sorgte am restlichen Teil des Abends für Unterhaltung. Ironie des Schicksals: Die Räumlichkeit im alten Ostbahnhof, um die man sich zwischenzeitlich auch kümmerte, konnte der Club nicht mehr nutzen. Damit begründete sich die gute Tradition der jährlichen Ausstellungen, die nur durch die Demontage der alten Anlage

und den Neubau der heutigen Anlage unterbrochen wurde.

In der Zeit von 1982 bis 1990 wurde an der Anlage weiter gebaut. Es wurde immer so gebaut, dass eine Ausstellung durchgeführt werden konnte. So standen das Auffrischen von Anlagenteilen, das Erweitern der Steuerung oder Detailverbesserungen auf dem Plan.

Die alte Anlage muss demontiert werden

Ausgelöst durch die Kündigung der Clubräume seitens der DB wurde die alte Anlage komplett demontiert. Es wurde erwartet, die alten Räume aufzugeben und in neue Räume umzuziehen. Die DB wollte das komplette Gelände des Güterbahnhofes neu nutzen: Stahlbau Lavis sollte hier seine neue Bleibe finden, ein Frachtzentrum sollte gebaut werden und auch Wohnhäuser wollte man errichten.

Aus alledem wurde nichts. Ein Umzug in die ehemalige Expressgutabfertigung am Hauptbahnhof mit Nutzung der Tunnel unter den Bahnsteigen unterblieb auf Grund der hohen Renovierungskosten. Eine Verlagerung der Clubräume nach Bieber in den ehemaligen, damals schon maroden Güterschuppen ebenso. Glück für uns! Die Renovierungskosten dort wären sicher noch viel höher ausgefallen! Es blieb – wenigstens von den Räumen her gesehen – alles beim Alten. Nur die Anlage war passé. Erstaunlich schnell war alles demontiert. Karl-Heinz Steine, langjähriger „Technischer Leiter“, klagte damals: **„Beim Abbau sind sie alle da. Nur beim Wiederaufbau nicht!“**

Um den Aufbau der neuen Anlage und um das richtige Konzept wurde lange gerungen und gestritten. Dass es wieder eine Anlage in der Nenngröße H0 sein sollte, war ohne jede Frage klar. Ebenso

stand das 2-Leiter-Gleichstromsystem fest. Eingedenk der Erfahrungen, die alte Anlage nicht retten zu können, sollte es eine modulartige Anlage werden, aber man wollte sich keinem System oder gar der FREMO-Norm unterordnen. Zudem sollten Steigungen vermieden werden.

Das Aussehen der neuen Anlage war lange Zeit unklar. Nach einem konkreten Vorbild wollte man nicht bauen, ein entsprechender Vorschlag dazu fand keine Mehrheit. Dann war der neue Gleisplan vorhanden und die konkrete Arbeit begann. Man hatte sich an den Gegebenheiten in Offenbach Hbf orientiert, ohne jedoch das Vorbild in allen Einzelheiten zu kopieren.

Manches wurde nun anders: Modulkästen statt starrer Rahmen; die Kästen – in handlicher Größe gefertigt – konnte man leicht in ein Haltegestell einspannen und dann bequem im Sitzen verdrahten. Welch ein Fortschritt! Wer immer „über Kopf“ unter seiner Anlage gewerkelt und gelötet hat, der weiß, welch ungeheuerlicher Vorteil eine solche Arbeitsweise mit sich bringt. Die einzelnen handlichen Stücke ließen sich leicht demontieren und in einen anderen Raum bringen, wenn man an der Landschaft oder an den Gleisen etwas verändern wollte. Zuvor gab es ein fahrbares Stahlgestell, unten mit Schienen beschwert, oben mit einer alten Matratze abgepolstert, auf dem ein Unglücklicher liegen und Arbeiten ausführen musste, wenn man von vorne nicht mehr an die betreffende Stelle kam. Wahrlich keine angenehme Art des Arbeitens!

Dominierten bei der alten Anlage noch FLEISCHMANN Messinggleise, so wurden bei der Neukonstruktion Neusilberschienen und Weichen von ROCO verbaut. Auf Grund der Möglichkeit, nun Styroplast-Bettungen verwenden zu

können, sieht das Gesamtbild des Gleises auch viel gefälliger aus als bei der alten Anlage, bei der das Einschottern Probleme bereitet hatte: Mäuse hatten die schmackhaften Naturmaterialien (Mohn) aus dem Gleis herausgeholt und aufgefressen.

(MH) 

Der Club und seine Vorsitzenden

Erstaunlich wenige 1. Vorsitzende hat es in 50 Jahren gegeben. Unsere Geschichte begann im Parkhotel, doch eher noch chaotisch was die Vereinsführung betraf, aber durchaus erfolgreich in Bezug auf eine fahrbereite Anlage. Als damaliger 1. Vorsitzender wird Otto Gerlach benannt. Er hat die alte Anlage mit-erbaut und vorgeführt. Im Güterbahnhof hat er aber dann keine Rolle mehr gespielt, denn nach dem Umzug trat Gustav Rothärmel als 1. Vorsitzender und Gruppenleiter auf den Plan. Mit ihm und seiner Person verbindet sich der Neubeginn in neuen Räumen, die ersten Ausstellungen und die Planungen für eine (zweite) Clubanlage. Viele ältere Clubmitglieder schildern ihn als eine dynamische Persönlichkeit: Durch seine Kontakte zu Eisenbahnern hat er manches Clubmitglied gewonnen und den Weg in den Keller der Güterabfertigung geebnet. Doch die ersten Ausstellungen der Neuzeit und das 25-jährige Jubiläum hat er nicht mehr erlebt. Aufgrund beruflicher Unstimmigkeiten übte er sein Amt als 1. Vorsitzender nicht mehr aus. So rückte 1977 Manfred Fiedler, der zuvor als Jugendbetreuer fungiert hatte, an seine Stelle. Private Gründe veranlassten Gustav Rothärmel später, sich aus dem Club zurückzuziehen.

Eine kurze Amtszeit war Manfred Fiedler beschieden. Er war bestrebt, die Arbeit im Club voranzubringen und so den Weg zu einer Ausstellung zu ebnen. Es war

aber auch ihm nicht vergönnt, dieses Ziel zu erreichen. Erhebliche Meinungsverschiedenheiten, die den Fortgang der Arbeiten an den Räumen und der Anlage betrafen, veranlassten ihn, sein Amt niederzulegen und aus dem Club auszuscheiden.

1979 trat Helmut Klein die Nachfolge an und führte den Club zu neuen Zielen: Die ersten Ausstellungen sind unter seiner Ägide zustande gekommen. Das 25-jährige Jubiläum mit einer akademischen Feier fiel in seine Amtsperiode. Ebenso wie viele Drei-Tagesfahrten mit den Zielen München, Luzern, Hamburg, Freiburg, Lübeck, Bremen, Friedrichshafen, Bodenmais oder Dresden. Wandertage oder Besichtigungen, der Frauennachmittag, Spielabende oder Sylvesterfeiern – die Liste ist sicher noch nicht einmal vollständig.

Nun ist es keinesfalls so, dass unter Gustav Rothärmel nicht gefeiert worden wäre. Auch damals hatte das Gesellige einen hohen Stellenwert. Doch eine geglückte Symbiose aus Arbeit und Feiern, aus Ausstellungen mit der clubeigenen Anlage und anregenden und schönen Veranstaltungen war in Helmut Kleins Amtszeit kennzeichnend. Helmut war ganz sicher ein ausgleichender Mensch, dessen vorsichtig abwägende Haltung dem einen oder anderen Clubmitglied bisweilen zu zögerlich erschienen sein mag. Doch er charakterisiert einen Vorsitzenden, der stets bemüht war - und dies auch erreichte! - dass der Club zusammenhielt und jeder zu seinem Recht kam. Dies ist ihm sicher nicht immer leicht gefallen, denn er schreibt anlässlich seines Rücktritts, er habe viele schöne Stunden im Club erlebt, sei aber auch manchmal verzweifelt gewesen. Keine leichte Aufgabe, einen Club zu führen!

2002 gab Helmut – gesundheitlich bereits angeschlagen – sein Amt ab. In den Monaten davor hatte er bereits zahlreiche Verantwortungsbereiche an die einzelnen Vorstandsmitglieder übertragen und auch seinen möglichen Nachfolger in das Amt und seine Zwänge eingewiesen.

Der Vorstand übertrug daraufhin die kommissarische Leitung der Gruppe an den Beisitzer Martin Bläß und beschloss, Helmut für sein langjähriges Wirken zum ersten Ehrenvorsitzenden in unserer Clubgeschichte zu ernennen. Beide Beschlüsse wurden 2003 durch die Mitgliederversammlung mit großer Mehrheit bestätigt. Im Rahmen einer schönen Feierstunde wurde Helmut für sein langjähriges Wirken zusätzlich durch den damaligen BSW-Bezirksbeauftragten Günter Staudt geehrt.

Helmut verstarb 2005 wenige Wochen vor Vollendung seines 70. Lebensjahres.

Seit 2002 ist Martin Bläß als 1. Vorsitzender und Gruppenleiter tätig. Ihm obliegt es jetzt, den Club in die anbrechenden nächsten 50 Jahre zu führen und für den Fortgang der Arbeiten zu sorgen. In seiner Amtszeit entstand eine neue Satzung, die wichtige Belange des Zusammenlebens regelt. Er konnte auch die Geschicke des Clubs innerhalb eines umstrukturierten Bahn-Sozialwerks gut meistern. Wenn auch die Anlage schon in weiten Teilen fertig gestellt ist, so gibt es noch mannigfaltige Aufgaben, deren Umsetzung er in den nächsten Jahren anregen wird – damit der Club auch weiterhin zur Freude seiner Besucher und Mitglieder in Offenbach tätig sein kann.

(MH) 

Unser Logo

Wer sich das Logo unseres Clubs ansieht wird erstaunt sein: Es zeigt das 1957 in Betrieb genommene Zentralstellwerk „Fpf“ im Frankfurter Hauptbahnhof und davor die Silhouette des VT 11.5 (später als Baureihe VT 601 bezeichnet), des damals modernsten Zuges der Deutschen Bundesbahn. Der Zug war als Dieseltriebzug universell einsetzbar und nicht durch die unterschiedlichen Stromsysteme der verschiedenen Bahngesellschaften an einer Weiterfahrt über die Grenzen gehindert. Der ICE heutiger Bauart kann – mit einigen ergänzenden Einrichtungen – problemlos in die Schweiz oder in Österreich fahren, da beide Länder das gleiche Stromsystem verwenden wie die Deutsche Bahn. Aber schon nach Frankreich oder in die Niederlande kann die Fahrt nicht ohne weiteres erfolgen, denn dort verwendet man andere Stromsysteme.

Als der Dieseltriebzug als TEE (Trans-Europ-Express) 1957 zusammen mit dem Zentralstellwerk zu unserem Logo wurde, waren beide Einrichtungen synonym für die moderne Bahn. Auch wenn wahrscheinlich nur wenige Clubmitglieder jemals den VT 601 benutzt haben, so stand er doch für eine große Modernität der Bahn und für einen bequemen und komfortablen Reiseverkehr ins europäische Ausland.

Das Frankfurter Zentralstellwerk existiert zwar noch als leer stehendes Gebäude, doch die Bedienplätze sind vor zwei Jahren in die Betriebszentrale im Frankfurter Galluspark verlegt worden. Und der einstige Stolz der jungen Bundesbahn ist von den Schienen verschwunden. Der ICE ist der heutige Spitzenzug der Deutschen Bahn.

Vielleicht wäre es somit an der Zeit, dass Logo zu ändern und ein Offenbacher

Bahngebäude als Logo auszusuchen, möglicherweise zusammen mit einem ICE?

Wenn man bedenkt, wie oft Frankfurt seine Interessen gegen Offenbach ins Feld geführt hat, so wäre es sogar angebracht. Andererseits haben sich Besucher und Freunde des Clubs an das Logo gewöhnt.

Und da wir alle im Jahr 1957 quasi das Licht der Welt erblickten, bleibt es wohl beim alten Abbild.

(MH/MB/VO) 

Satzungen regeln das Club-Leben

Es wurde bereits angedeutet: Die ersten Anfänge des Clubs im Parkhotel müssen mehr oder minder zufällig gewesen sein. Damit ist nicht gemeint, dass es drunter und drüber ging, sondern dass man sich eher auf das Bauen als auf verbindliche Absprachen und Festlegungen konzentrierte. Erst im Februar 1957 gibt der Club sich eine Satzung, die wichtige Fragen des Zusammenlebens erörtert und verbindlich zu regeln versucht. Wichtige Weichenstellungen – um in der Sprache der Eisenbahn zu bleiben – wurden damals getroffen:

- Der Club hatte sich den Namen „Miniaturbahn-Club Stellwerk“ gegeben.
- Der Anschluss an das BSW wurde beschlossen.
- Man erklärte die Teilnahme an der ordentlichen Hauptversammlung (oder an darüber hinaus stattfindenden Versammlungen) zur Pflicht der Clubmitglieder.
- Die aktive Teilnahme an den Clubabenden wurde ausdrücklich gewünscht.

Ein Eintrag ins Vereinsregister wurde aber – anders als es in der Satzung aufgeführt ist – nie vollzogen.

Der Vorstand bestand nur aus zwei Personen: Dem 1. Vorsitzenden, dem auch die Kassenverwaltung oblag und dem Technischen Leiter, der auch den Schriftverkehr zu erledigen hatte. Die beiden Vorstände waren jedes Jahr neu zu wählen. Es wurde keine Verpflichtung zu Vorstandssitzungen erwähnt.

Die Satzung verlor aber kein Wort zur Frage einer möglichen Auflösung des Clubs und dem entsprechenden Verbleib des Clubvermögens.

1968 trat die zweite Satzung in Kraft. Da der Club dem BSW angeschlossen war, entfiel der entsprechende Passus (einen e.V. zu gründen) aus der alten Satzung. Neu war:

- Der Vorstand hatte eine erhebliche Erweiterung erfahren: Neben dem 1. Vorsitzenden gab es das Amt des 2. Vorsitzenden, Kassiers und Technischen Leiters. Jeder hatte getrennte Aufgabenbereiche und es gab einen Beisitzer für die passiven Mitglieder sowie zeitweilig einen Jugendsprecher.
- Die Amtszeit des Vorstandes wurde auf drei Jahre verlängert und es gab die Verpflichtung zu regelmäßigen Vorstandssitzungen.

2002 gab sich der Club auf der Grundlage der entsprechenden BSW-Richtlinien die dritte Satzung.

- Die neue Satzung regelt umfassend das Innen- und Außenverhältnis unseres Clubs, insbesondere zu den Punkten Organisation, Vorstand, Wirtschaftsführung und Vermögen.
- Neu ist auch die Regelung zur Auflösung des Clubs; hier wurde durch eine entsprechende Passage Klarheit über den Verbleib des Clubvermögens geschaffen.

- Zusätzlich haben die Mitglieder das Recht Vorstandssitzungen zu beantragen.
- Neu ist weiterhin die Möglichkeit, einen Ehrenvorsitzenden oder ein Ehrenmitglied zu ernennen.

(MH) 

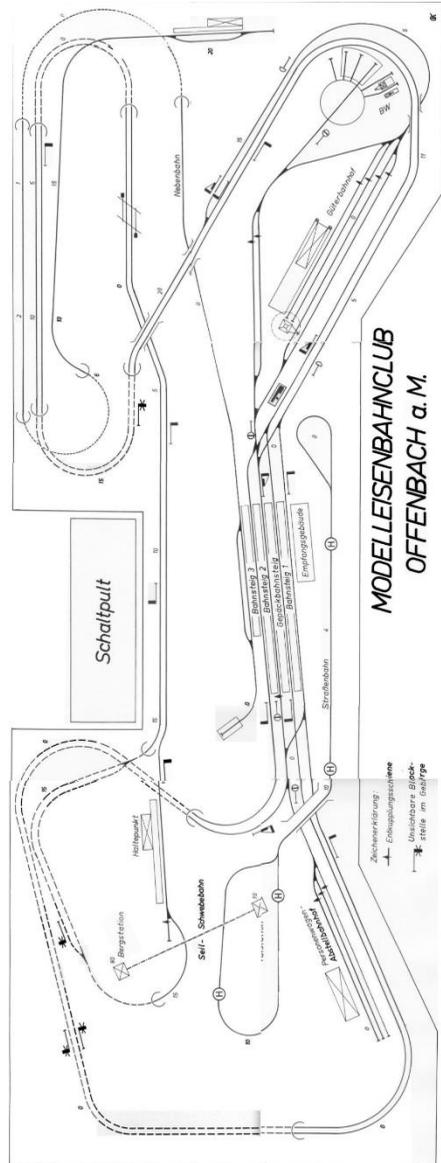
Drei Anlagen in 50 Jahren

Es begann mit einer Märklin-Anlage

MÄRKLIN-Anlage der Vorgängergemeinschaft in der Kegelbahn des Parkhotels

Bei den Recherchen zu dieser Chronik kam ein Gespräch mit Herrn Kosanke bei unserer Januar-Ausstellung zustande. Dabei wurden alte Pläne aus unserem Archiv begutachtet. Der eine Plan ist mit GK gekennzeichnet, Claus Kosanke. Der Plan stellt die MÄRKLIN-Anlage in der Kegelbahn im Parkhotel dar. Nach Angaben von Robert Röder war die Anlage ca. 5-6 Meter lang und ca. 1,5-2 Meter tief. Der hintere Teil stand direkt an der Wand und hatte eine Aussparung für das Stellpult. Im Mittelpunkt stand der Hauptbahnhof mit abzweigender Nebenstrecke. Nach links anschließend war ein kleiner Güterbahnhof angeordnet. Auf der rechten Seite befand sich eine Aufstellgruppe für Personenzüge. Ob die im Plan eingezeichnete Straßenbahn je gebaut wurde, konnte nicht mehr geklärt werden. Alles in allem eine für die damalige Zeit recht respektable Anlage. Geradezu untypisch bei damaligen Modellbahnanlagen ist auch die vorbildgerechte Anordnung der Betriebsgruppen. Gelungen ist der ange deutete Trennungsbahnhof. Zeitgenössische Heimanlagen bestanden in der Regel aus einem großen doppelten Kreis. Die eine Seite des Kreises wurde bereits als Hundeknochen ausgelegt.

Die Radien sind der Zeit entsprechend klein ausgeführt.



Plan der Märklin-Anlage (1956) von Claus Kosanke

Die erste Anlage entsteht

Erste Anlage im Keller der Güterabfertigung

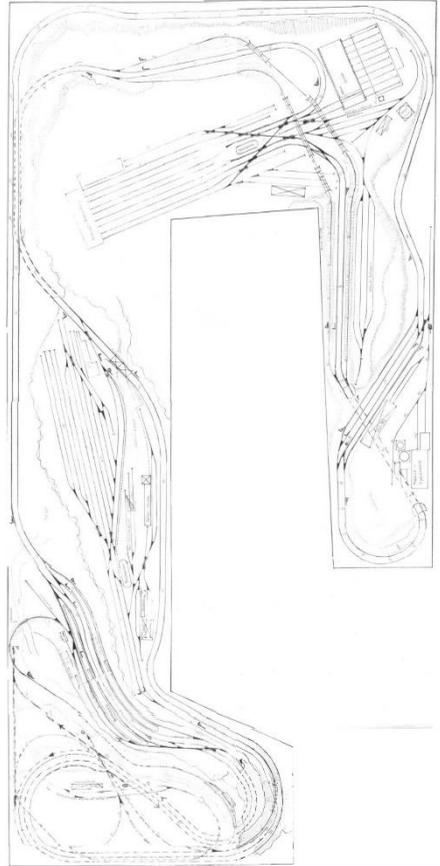
Nachdem der Kohlenkeller in der Güterabfertigung hergerichtet war, wurde mit der Planung einer stationären Anlage begonnen. Aus der Anfangszeit ist ein Planentwurf erhalten geblieben. Der Entwurf wurde so nie realisiert, jedoch zeigt er recht gut die Grundform. Diese wurde für den Bau der Anlage in U-Form übernommen. Andere Gegebenheiten wie den Kopfbahnhof und das Bergmassiv wurden nicht umgesetzt. Wegen der Zugangstür ist der eine Schenkel des U kürzer ausgeführt als der andere.

Dem Club stand in dieser Zeit lediglich der heutige Anlagenraum zur Verfügung. Die geplante Anlage füllte drei Seiten des Raumes, lediglich links von der Eingangstür war ein Werkplatz ausgespart. Wann und durch wen beschlossen wurde, den hier beschriebenen Plan umzusetzen, ist nicht bekannt. Anhand von alten Bildern ist aber gut zu erkennen, dass die Anlage in mehreren Bauabschnitten erstellt wurde.

Die Anlage wurde sehr solide, auf ein vor Ort geschweißtes Metallgestell gebaut. Die Tragkonstruktion für Gleise und Gelände wurde aus den damals neuen Spanplatten gefertigt. Neben dem Plan hatte man sich inzwischen auf das 2-Leiter-Gleichstrom-System geeinigt (anstelle des 3-Leiter-Wechselstrom-Systems von Märklin). Ob das filigrane Gleis oder die einfache Steuerung der Züge mittels Transistoren der ausschlaggebende Grund war, konnte nicht erschöpfend geklärt werden.

Als der 2. Bauabschnitt an der Längsseite des Raumes angefangen wurde, wich man vom Plan ab. In der

Zwischenzeit waren neue Räume hinzugekommen.



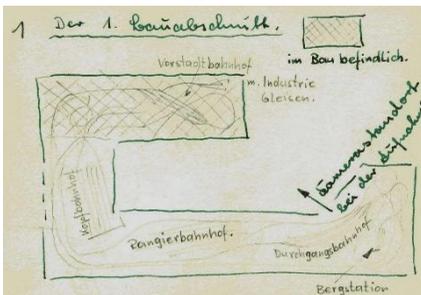
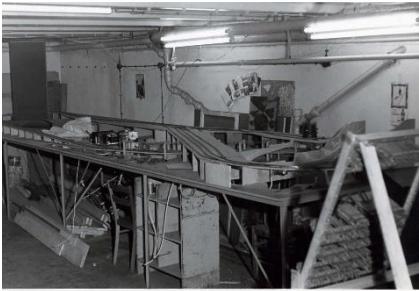
Planentwurf von Robert Röder und Georg-Dietrich Bücking (1958)

Im links an den Anlagenraum anschließenden Raum wurde der Schattenbahnhof gebaut. Die Längsseite der Anlage wurde schmal ausgeführt. Anstelle der geplanten zwei „kleinen“ Bahnhöfe wurde ein großzügiger Bahnhof errichtet. Im Querteil der Anlage wurde der Güterbahnhof bereits mit Ablaufberg

und anschließender Gleisharfe angelegt. Es ist anzunehmen, das die automatisch gesteuerte Anlage von Hans-Henning Bretz als Vorbild diente.

Auf der kurzen Längsseite waren ein Bahnhof, das Dampf-Bw mit Ringlokschuppen und Gleisvorfeld und eine Bergwerksbahn.

Die Grundzüge der Anlage waren fixiert. An dieser prinzipiellen Aufteilung ändert sich fast 30 Jahre nichts. Zwar wurden einzelne Anlagenteile mehrfach um- und angebaut, nie aber völlig verändert. Der Güterbahnhof blieb über Jahrzehnte eine Baustelle. Im Gegenzug dazu wurde der Bahnhof **Bonn**, vorher Bahnhof **Baden-Baden**, mehrfach neu gestaltet bzw. durch aktuelle Materialien immer wieder aufgefrischt.



Doch nun die Veränderungen der Reihe nach.

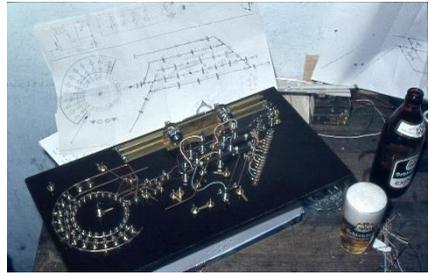
Zunächst gab es einige grundsätzliche Festlegungen was die Steuerung der Modellbahn betrifft. Wie bereits beschrieben, wurde die stationäre Anlage von Anfang an als 2-Leiter-Gleichstrom-Anlage geplant. Dazu notwendige Schaltungen wurden auf Pertinax-Platten aufgebaut. In leeren Zigarrenkisten montierte man die Schaltungen unter der Anlage. Die heute verwendete Technik des Ätzens von kupferbeschichteten Platinen war in den 1960iger Jahren noch nicht verbreitet. Die Transistoren waren in Glas gefasst, das vor dem Einbau noch in schwarze Farbe getaucht werden musste. Die Besetztmeldebau- steine, die in den frühen 1960 Jahren gebaut wurden, waren 30 Jahre im Einsatz!



Nachdem die Deutsche Bundespost in den 1970iger Jahren schrittweise die mechanischen Vermittlungsstellen austauschte, gelangten einige der ausrangierten Relaischränke in den Club. Die vorhandene Schaltung wurde aus den Zigarrenschachteln ausgebaut und in vorbereitete Relaischränke eingebaut; hiervon wurden drei unter der Anlage montiert. Von den Lötleisten und Tannenbaumverteilern wurden die Kabel in die Relaischränke umrangierte. Zwischen den drei Schränken wurden gebrauchte 150-200adrige Fernmeldeleitungen aus DB-Beständen verlegt. Die Gruppe um Helmut Klein, Dieter Eli und Karlheinz Steine war Wochen mit dem Auflegen der Leitungen beschäftigt. Danach konnten alle Schaltungen sowohl platinenseitig als auch kableseitig abgeschlossen und eingestellt werden.



Zu dieser Zeit wurde auch ein großes Stellpult nach System „Conrad“ durch Willi Döbert finanziert. Das Pult war ca. zwei Meter breit; angelehnt an den damals aktuellen Siemens-Stelltisch mit viereckigen Frontblenden. Doch leider zeigte das Pult einige betriebliche Mängel. Die eingeschraubten Lämpchen erhitzen sich in den viereckigen Waben sehr stark. Dabei lösten sie sich immer wieder aus den Schraubfassungen. Da das immer wieder passierte, war der dauerhafte Einsatz nicht möglich. Anfang der 1980iger Jahre gab man das Pult in dieser Form auf.



Für das Bw wurde ebenfalls ein Stellpult gebaut, welches auf Teleskopschienen unter die Anlage geschoben werden konnte. Bei diesem Stellpult wurde nicht das modular aufgebaute Conrad-System eingesetzt. Die Bedienplatte war aus Pertinax. Für die Weichenstraßen waren Start- und Zieltaster vorgesehen. Die Ausleuchtung erfolgte durch kleine 3-5mm Lämpchen. Ob die Standard-Komponenten aufgrund der schlechten Erfahrung beim großen Stellpult verwendet wurden, ist nicht bekannt. Das erste Stellpult des Bw war über 20 Jahre fertiggestellt ohne das eine Lokomotive im Bw bewegt werden konnte. Die Steuerung der Lokomotiven sollte über einen Schiebemechanismus bedient werden. Die elektrische Ausführung konnte nie realisiert werden.



Erst nachdem in den 1990iger Jahren eine neue Drehscheibe angeschafft und ein neues Pult gebaut wurde, konnte der Fahrbetrieb aufgenommen werden. Bei

den letzten Ausstellungen mit der Anlage konnte im Bw ein Fahrbetrieb gezeigt werden.

Anfang der 1980iger Jahre wurde die Verdrahtung der Anlage zum dritten und letzten Male komplett umgebaut. Bei einer Drei-Tagesfahrt nach Freiburg wurde der dortige Modellbahnverein besucht. Hier war die gesamte Anlagensteuerung zentral zu einem Punkt gezogen: Alle Bauteile konnten an einer Stelle miteinander verknüpft werden. Es musste nicht an drei Stellen unter der Anlage gesucht werden, welcher Baustein gestört ist. Gesehen, gesagt, nur das „getan“ hat länger gedauert.

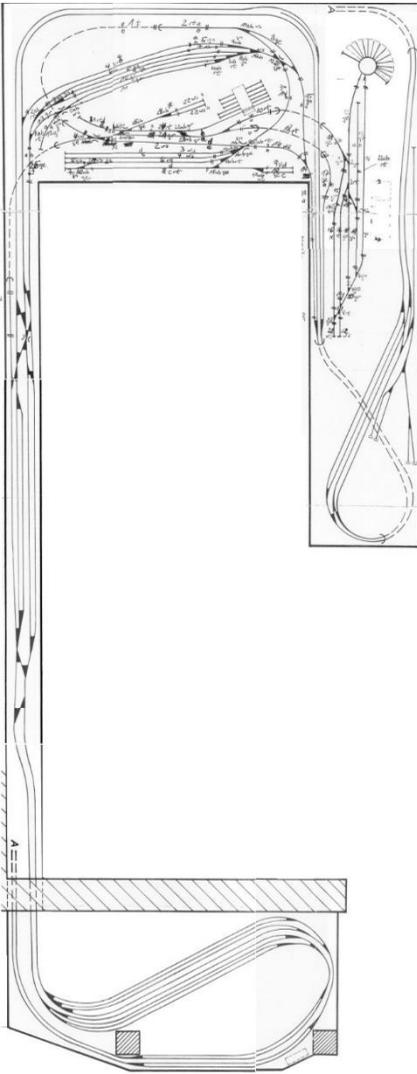
Die drei Relaisschränke aus Postzeiten werden aufgegeben. Von verschiedenen Punkten der Anlage wurden dicke vieladrige Leitungen in den Schattenbahnhofsraum gezogen. Hier wurden Winkelleisten angebracht. Zwischen diesen wurden die Relaisträger verschraubt. Da die Winkelleisten von der Decke bis zum Boden reichten, konnten die wichtigsten Karten und Relais auf Augenhöhe montiert werden. Die Stromversorgung mit den großen schweren Trafos wurden unten eingebaut. Das lästige Fehlersuchen unter der Anlage entfiel fast vollständig. Nur bei Kabelschäden wurde noch unter der Anlage gelötet.

In dieses Konzept wurde von Anfang an wieder ein Stellpult eingeplant. Hierzu wurden mehrere hundert Kabel über Steckverbinder gezogen. Das alte Pult wurde „entkernt“ und neu aufgebaut. In eine dunkle Kunststoffplatte bohrte man ca. 700 Löcher. In die Bohrungen wurden ca. 600 3 mm Leuchtdioden und 100 Taster eingebaut. Die roten und grünen Leuchtdioden dienten der Ausleuchtung der Fahrstraßen. Die einzelnen

Leuchtdioden wurden in 4er Reihen auf Streifenrasterplatten gelötet.



Ein Traum! Mit einem Pult die komplette Anlage zu steuern. Das heißt Bhf **Bonn**, Bhf **Steinheim** und den Schattenbahnhof mit nunmehr 12 Gleisen. Da der Schattenbahnhof nicht vom Stellpult aus einsehbar war, wurde eine Überwachung mit einer SW-Kamera und ein Monitor installiert. Über Signaltaster und Signalgruppentaster wurden die Fahrstraßen eingeleitet. Die Weichen und Signale wurden danach automatisch gestellt. Durch die zentrale Anordnung der Schaltungen war es nun ein geringer Aufwand zusätzliche Besonderheiten einzubauen. So wurden bei den Bahnhöfen Bonn und Steinheim Anfahr- / Bremsbausteine installiert. Die Züge hielten danach langsam an und fuhrten auch langsam wieder los. Bedingt durch unterschiedliche Motoren und Anfahrspannungen der Lokomotiven hielten einige Züge fast so abrupt wie früher; andere wiederum schafften es nicht mehr bis vor das Halt zeigende Signal. Ein Problem, das trotz geänderter Schaltung bis heute besteht.



Plan der alten Anlage

Eine kleine schaltungstechnische Sensation war es, als Karlheinz Steine die Durchfahrt durch den Güterbahnhof in beiden Richtungen realisierte. Der Vorteil für den Fahrdienstleiter bestand

darin, dass zwei Züge „versteckt“ werden konnten. Für die Zuschauer stellte sich die Doppelausfahrt grandios dar. Zwei Züge schlängelten sich durch das Gleisvorfeld, unter der Straßenbrücke hindurch und passierten das Reiterstellwerk. Kurz bevor die Strecke wieder zweigleisig wurde, verließ der eine Zug die Stammstrecke und passierte den Güterbahnhof. Einfach schön anzusehen!

Im Bahnhof „Steinheim“ wurde eine Pendelstrecke eingerichtet. Ein Schienenbus fuhr von einem Nebengleis parallel zur Strecke in Richtung BW. Hier endete das Gleis hinter der Landschaft. Der Zug fuhr nur ungefähr einen Meter, der dabei erzielte Effekt schindete deutlich mehr Eindruck. Die damalig Pendelzugsteuerung leistet heute als Aufzugsteuerung noch gute Dienste.



Bereits recht früh wurde ein Teil der Anlage automatisch betrieben. Oberhalb des Bw war eine Bergwerksbahn eingebaut. Hier wechselten sich ein voller und ein leerer Zug ab. Ein voller Zug fuhr in das Verladeterminale, um kurze Zeit später mit leerem Zug wieder aus dem Terminal herauszukommen. Gesteuert wurden die beiden Züge über Lichtschranken. Einfach, aber wirkungsvoll! Die beiden Züge fuhren dabei auf getrennten Kreisen, doch gerade Kinder waren immer wieder begeistert.

Selbstbauen ist angesagt

Kreativität und Eigeninitiative waren aber nicht nur bei der Steuerung gefragt. Bereits in der Anfangszeit wurden Modellhäuser nach regionalem Vorbild erstellt. So wurde ein Ensemble aus Fachwerkhäusern als Altstadt kern in Steinheim integriert. Dass bei uns das Modell „Rathaus von Froschhausen“ im Herzen von Steinheim stand, ist fast nebensächlich. Eine vor 25 Jahren aus Großseriensignalen erstellte mechanische Signalbrücke ist ein weiteres Beispiel der Fertigkeiten der Clubmitglieder.



Als Weichenantriebe wurden alte Postrelais umgebaut. Hiezu wurden Biegelehren und Bohrschablonen angefertigt. Die umgebauten Postrelais wurden unter die Platte geschraubt. Über einen Umlenkhebel wurde die kurze Bewegung des Ankers durch einen Bronze-Federdraht auf die Stellschwelle der Weiche übertragen. Aus heutiger Sicht zwar eine Heidenarbeit, aber Zeit war vor 30 Jahren wohl mehr vorhanden als Geld. Die damaligen Weichenantriebe waren unsichtbar, leise und billig. Eine recht gute Alternative zu den sonst üblichen Doppelspulenantrieben aus der Großserienfertigung.

Die Oberleitung

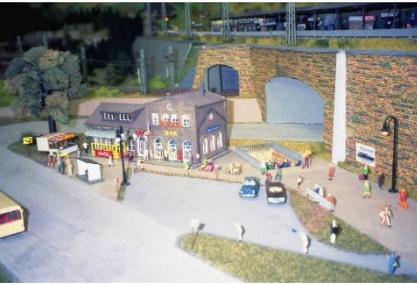
In den 1980iger Jahren wurde beschlossen, die Anlage zu elektrifizieren. Da es

kaum ein Mitglied gab, das eine Anlage dieser Größe mit Oberleitung versehen hat, konnte man auf keine Erfahrungen zurückgreifen. Neue Ideen wurden mit neuen Materialien eingesetzt, zumindest war es bei uns im Club damals so!



Als Oberleitung kamen die Kunststoffmasten der Firma Vollmer zum Einsatz. Teilweise wurden die Masten nicht geschraubt, sondern einfach mit Heißkleber auf die Anlage geklebt. Durch die großen Temperaturschwankungen in unserem Anlagenraum war die Oberleitung genau wie die Gleise einer großen Wärmedehnung ausgesetzt. Bei den Gleisen behalf man sich bereits seit Jahren mit geteilten (halbgefeilten) Schienenstücken als Ausgleichsstücke aus, um die Spannung auf dem Unterbau zu reduzieren. Bei der Oberleitung wurden solche Vorsichtsmaßnahmen nicht berücksichtigt. Die Folge waren reihenweise abgebrochene Maste. Als Gegenmaßnahme wurden Spritzenkanülen als Längenausgleich in die Tragwerke eingebaut. Nach ein paar Jahren musste die Vollmer Oberleitung komplett demontiert und durch solide Metallmasten und Tragwerke der Firma Sommerfeldt ersetzt werden. Hans-Peter Reichert nahm sich des Themas an. Die neu aufgebaute Oberleitung war nun robust und vielfältig. Auf der Strecke wurden Abspannstrecken eingebaut, an kniffligen Stellen wurden Turmausleger aufgestellt. Die benötigten Quertragwerke

wurden individuell gebogen und gelötet, schon ein gewaltiger Unterschied zu der bisherigen Massenware. Ab da sah die Oberleitung nicht nur filigran und vorbildgerecht aus, sondern der Betrieb lief ohne Störungen. Einige Ausstellungen führen wir mit dem Stromabnehmer an der Oberleitung. Die Fahrzeuge hatten fast alle noch Scherenstromabnehmer, die problemlos funktionierten. Bei den modernen Einholmstromabnehmern kommt es immer wieder zu Störungen. Hier stellt sich das Schleifstück senkrecht und dann ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis der Stromabnehmer irgendwo hängen bleibt.



Es wurde noch viel dazu- und angebaut. Wir konnten immer weiterbauen.



Der Güterbahnhof wurde im vorderen Bereich überarbeitet und eine Kleingartensiedlung davor errichtet. Die Einfahrtkurve von Steinheim wurde großzügiger gestaltet.

Und dann: Die Kündigung der Räume durch die DB. Warum weiterbauen, wenn sowieso alles weg muss?

Aus der Not geboren

Nach dem Schock der Kündigung und einer Zeit der Rezession wurde neuer Mut geschöpft. Das kann nicht das Ende sein! Es gibt nichts Schlimmeres als in einen Verein zu gehen, der keine Zukunft vor sich hat. Angeregt durch Hans Schumann wurde der Gedanke einer neuen Anlage nach dem Prinzip der Modulbauweise planerisch in Angriff genommen. Eine Kündigung würde uns dann weniger hart treffen, wenn die Module ohne Zerstörung innerhalb weniger Stunden/Tage abgebaut werden können.



Aufbauend auf den Erfahrungen, die Hans Schumann bei der AG Elbflorenz in Dresden gesammelt hatte, wurde das Modulprinzip zunächst an einem Rahmen ausprobiert. Bei der folgenden Anlagenplanung sollten die Unzulänglichkeiten wie Steigungen in den Kurven und zu enge Radien, die bei der alten Anlage gemacht wurden, vermieden werden. Daraus ist der Gleisplan entstanden, der dann auch realisiert wurde.

Am bisherigen Grundriss der Anlage änderte sich nichts. Durch den niveaugleichen Verlauf der Gleise war nun Platz für einen imposanten Hauptbahnhof. Aus

dem alten Hbf Steinheim wurde der Bhf St. Martin. Der neue Hauptbahnhof ist deutlich größer als der alte an gleicher Stelle.

Zunächst mussten 30 Rahmen gebaut werden. Alle Rahmen erhielten eine elektrische Grundausrüstung (Ringleitung). Auf jedem Modul wurden Signale vorgesehen.

Und dann musste die alte Anlage abgerissen werden. Alle waren Feuer und Flamme. Keine zwei Freitage dauerte es, bis der letzte Rahmen durch geflext und entsorgt war. Alleine für die 30 Modulrahmen wurden mehrere Monate (ein Tag die Woche) benötigt. Und das war erst der Anfang.



Zwei Jahre nach dem Abriss präsentierten wir unsere neue Anlage dem Publikum; an einigen Stellen allerdings noch als Rohbau. Der Bahnhof wurde mit Schaltern und Tasten gesteuert. Aber das Publikum gab uns Recht: wir waren auf dem richtigen Weg. Der Bahnhof Kleinreinstein, benannt nach dem damaligen 1. Vorsitzenden, 2. Vorsitzenden und dem technischen Leiter, wurde von Anfang an mit der bereits bekannten Sommerfeldt-Oberleitung ausgestattet.



Die Landschaftsmodule wurden nach und nach bearbeitet. Dann kam das BW-Modul und die Fabrik. Für die Steuerung erarbeitete man ein neues Konzept. Eine feste ortsgebundene Lösung wie bisher war nicht mehr machbar. Auch die Besetztmeldebausteine, mittlerweile gut 30

Jahre alt, konnten so nicht übernommen werden. Bereits bei der Planung wurde auch über den Einsatz von Digital-Komponenten nachgedacht. Zum damaligen Zeitpunkt gab es weder die Auswahl noch das heutige Preis- / Leistungsverhältnis. Nach reiflicher Überlegung wurde doch wieder eine konventionelle analoge Steuerung aufgebaut. Diesmal allerdings in Form von Steckkarten in 19"-Magazinen. Im Falle einer defekten Baugruppe kann diese gegen eine Reservekarte getauscht werden. Bei der Ansteuerung der Hardware konnten die jüngeren Mitglieder die Bedenken der Altvorderen zerstreuen. Dem Einsatz des PC zur Steuerung des Bahnhofs „Kleinreinstein“ stand danach nichts mehr im Wege. Neben den sonstigen Einsteckkarten zum Halten, Schalten und Melden wurde eine Einsteckkarte für den PC entwickelt. Hiermit können 96 Ein- oder Ausgänge unabhängig geschaltet werden.

Der Bahnhof Kleinreinstein wird durch ein PC-Programm gesteuert. Die Gleisbesetzmeldungen werden am Gleis detektiert und an den PC übertragen. Signale, Weichen und weitere Schaltungen können vom PC aus ein- und ausgeschaltet werden. Zugfahrten werden durch einen Nummern-Code eingegeben. Der PC überwacht nun die eingehenden Besetzmeldungen, die durch den fahrenden Zug ausgelöst werden. Weichen und Signale werden passend zur Fahrstraße geschaltet. Durch im Programm hinterlegte Abhängigkeiten wird erreicht, dass es zu keinen Kollisionen kommen kann. Weichen werden auch im möglichen Bremsweg gestellt und verriegelt. Durch das Programm wird ein sehr betriebsnaher Ablauf im Bahnhof simuliert: Über ein rot zeigendes Signal kann ein Zug bei uns nicht fahren, da der Halteabschnitt stromlos geschaltet ist.



Die Strecke zwischen den Bahnhöfen (freie Strecke und der Schattenbahnhof) wurde seit 2000 mit Selbstblockbausteinen ausgerüstet. Alleine im Schattenbahnhof sorgen 36 Selbstblockkarten für einen störungsfreien Betrieb. Alle Schaltungen wurden selbst entwickelt und selbst gebaut. Die meisten Schaltungen stammen von Karlheinz Steine.

Der Schattenbahnhof wurde 1993 als einfache Gleisharfe mit 4 Gleisen gebaut. Da wir nicht den nötigen Platz für einen großen Schattenbahnhof hatten, kamen wir auf die Idee mit der doppelten Gleiswendel. Zunächst wurde der Wendel mit drei Ebenen gebaut. Da die Steuerung noch nicht fertig gestellt war, musste hier mit einer einfachen Tastensteuerung gefahren werden. Das war gar nicht so einfach bei einem Doppelwendel. Man wusste nie genau, ob ein fahrender Zug mit einem stehenden Zug zusammenstößt oder nicht. Denn immerhin laufen bei unserem Wendel zwei zweigleisige Hauptstrecken nebeneinander. Somit können vier Züge gleichzeitig und unabhängig auf einer Ebene fahren, ohne, dass es zu Zusammenstößen kommt. Das ist für den Zuschauer kaum zu erkennen. Mit dem heutigen Ausbau auf fünf Ebenen ist eine Handsteuerung unmöglich.



Bei der ersten Ausstellung waren noch nicht alle Module hergerichtet. An einigen Stellen waren noch die rohen Holzplatten sichtbar. Mit der Zeit änderte sich das; die Lücken wurden geschlossen.



Da bereits das erste Modul mit einer Straße versehen wurde, bot es sich an, das vorhandene Faller-Car-System wieder einzusetzen. Die Straßenanbindung erfolgte über eine Brücke zum Rest der Anlage. Die notwendigen Wendeschleifen wurden einerseits durch einen Berg und andererseits durch das Kloster

verdeckt. Lediglich die Buslinie passiert den Klosterhügel und fährt weiter in das Neubaugebiet. Die zum Einsatz kommenden Busse fahren zum Bahnhof St. Martin, die anderen Fahrzeuge bleiben auf der Hauptstraße.

Nicht von Anfang an geplant war die Straßenbahnlinie zwischen der Stadt und dem Bahnhof St. Martin. Da der öffentliche Personennahverkehr bei uns Vorrang genießt, hält die Straßenbahn wie der Linienbus im Neubaugebiet. Eine Situation, die es im Vorbild wohl nicht geben würde. Zur Zeit fährt ein Triebwagen zwischen beiden Endhaltestellen. Künftig sollen hier drei Fahr-

Rahmen oder Modul?

Unter einem Modul versteht man normalerweise ein Anlagenteil, das über einen genormten Übergang mit einem anderen Modul gleicher Norm verbunden werden kann. Bei uns ist dieser genormte Übergang großteils durch Bauwerke eingeschränkt. Zum Beispiel verbindet eine Straßenbrücke zwei Module verkehrstechnisch miteinander; bei einem Eckmodul verläuft neben der Hauptstrecke noch ein Straßenbahngleis auf einem separaten Damm. Technisch können viele Streckenmodule gegeneinander ausgetauscht werden. Doch dann ist die Landschaft entstellt.

Daher sprechen wir lieber von einer Segmentanlage, die auf normierten Rahmen aufgebaut ist.

(MR) 

zeuge zum Einsatz kommen, um etwas Abwechslung in den Betrieb zu bringen.

Wie auf der alten Anlage sollten auch auf der neuen Anlage ein paar Besonderheiten eingebaut werden. Stand früher der Selbstbau von Häusern nach original

Vorbildern im Vordergrund, so werde heute Funktionsmodelle gefertigt. Aus einem ausrangierten Antrieb eine Blaulicht wurde der Antrieb unseres Aufzugs. Anstelle des Blaulicht-Motors wurde ein Motor aus einem Videorecorder verbaut. Der Aufzug selbst ist aus Messing-Profilen gelötet und in der aktuellen blauen Farbe lackiert. Es muss nicht extra erwähnt werden, dass der Aufzug mit einer funktionierenden Beleuchtung versehen ist.

Im Bw versorgt ein Wasserkran die Dampflokomotiven. Allerdings ist unser Wasserkran hohl gebohrt und wird per Servo-Antrieb geschwenkt. Über eine kleine Pumpe fließt nun echtes Wasser durch den Wasserkran in die bereit gestellt Dampflok. Leider wird unser Tender nie voll!

Die Summe dieser nicht aus dem Katalog bestellbaren Modelle bereichert unsere Anlage ungemein.

Eine neue Verdrahtung muss her

Es ist wohl wieder einmal so weit! Die bisherige Steuerung mit Rechner und analogen Schaltungen ist nicht mehr zeitgemäß. Warum das so ist? Die Entwicklungen der letzten drei Jahre zeigten, dass die seit Jahrzehnten bewährte analoge Technik nicht mehr mit der digitalen mithalten kann. Wir haben nach wie vor Probleme Anfahr- und Bremsbausteine so zu justieren, dass alle Lokomotiven einheitlich fahren. Fehlende Leitungsverbindungen zwischen dem Bahnhof und den Streckenmodulen lassen sich kaum in die vorhandene Verkabelung einarbeiten. Versäumnisse, an die zur Bauzeit keiner dachte. Hier sind über einen Systembus verbundene Digitalsysteme eindeutig im Vorteil. Jederzeit können neue Komponenten an den Bus angeschlossen werden, solange

das durch das Bussystem unterstützt wird. Bei der analogen Technik müssen dazu immer neue Leitungen von A nach B verlegt werden.

War es vor einigen Jahren kaum vorstellbar, eine Anlage unserer Größe mit digitalen Komponenten zu steuern, so ist das heute kein Problem mehr. Die Auswahl an unterschiedlichen Komponenten ist nahezu unbegrenzt. Daneben gibt es eine Vielzahl von Systemen, die je nach Anforderungen Vor- und Nachteile besitzen. Es gibt alleine zum Fahren vier unterschiedliche Systeme (MM, DCC, mfx und SX). Hier entwickelte sich in den letzten Jahren der Modellbahnmarkt in einer Form weiter, die so nicht vorhersehbar war.

Heute stellt sich vielmehr die Frage: Welche der Komponenten und Systeme sollen bei uns zum Einsatz kommen? Zunächst muss das Protokoll zum Fahren geklärt werden. Die Systeme MM und SX (SelecTrix) gelten nicht mehr als erste Wahl (MM und SX sind recht alte Protokolle), da sie nur beschränkte Zusatzfunktionen bereitstellen. Mfx wird exklusiv durch Märklin vertrieben. Hier kann man nicht auf einen Sekundärmarkt an Komponenten zurückgreifen. Bleibt nur DCC nach der NMRA-Norm. Keine schlechte Wahl, denn DCC ist ein modernes Protokoll, das unterschiedliche Fahrstufenanzahlen verarbeiten kann, viele Sonderfunktionen unterstützt und auch eine Soundschnittstelle bedient. Mit über 1000 Lokomotivadressen sollten wir auf der sicheren Seite sein! Das verwendete Protokoll ist im übertragenen Sinne die Sprache, mit der die Zentrale die Lokomotiven anspricht. Theoretisch kann man auch mehrere Sprachen (Protokolle) über eine Leitung schicken; davon wird in der Literatur jedoch abgeraten.

Beim Schalten und Melden trennt sich nun die Spreu vom Weizen. Fast jede im

Handel erhältliche Zentrale hat einen Rückmeldebus, mit den Meldungen von der Anlage zur Zentrale übertragen werden können. Auch hier muss wieder eine Systementscheidung getroffen werden. Eine Normung, wie bei dem Signal, das zum Fahren verwendet wird, gibt es nicht. Hier hat jeder Hersteller einen eigenen „Standard“ geschaffen. Lenz bietet den RS-Bus an, Uhlenbrock und Digitrax das LocoNet, Roco hat einen eigenen Rückmeldebus, Märklin bietet den S88-Rückmeldebus an, der auch von Uhlenbrock (Intellibox) und anderen unterstützt wird. Trix, Müt und Rautenhaus bieten für ihre Systeme den SX-Bus an. Hier fällt die Entscheidung deutlich schwerer als beim Fahren! Meine Präferenz liegt beim SX-Bus, der genau wie das LocoNet bidirektional betrieben werden kann. Diese beiden Busse bieten also die Möglichkeit Rückmelde- und Schaltaufgaben gleichzeitig über ein Bussystem abzuwickeln. Ein weiterer Vorteil ist die vollständige Trennung zwischen Fahren und Schalten/Melden. Ist durch einen Kurzschluss ein Teil der Anlage fahrstromtechnisch lahm gelegt, werden trotzdem alle Schaltbefehle zum Rest der Anlage übertragen. LocoNet-Komponenten unterliegen einer engen Lizenzpolitik, die zur Zeit lediglich von einem Hersteller unterstützt wird. Die SX-Komponenten sind momentan von drei verschiedenen Herstellern verfügbar und untereinander kompatibel. Die Übertragungsgeschwindigkeit ist ein weiteres Argument für den SX-Bus. Hier werden alle 76 ms ALLE Systeminformationen von der Anlage zur Zentrale übertragen. Ein komplettes Bild der Anlage liegt also 13-mal pro Sekunde vor. Ob die Geschwindigkeit des LocoNet-Systems hier mithalten kann, weiß ich nicht. Nachdem nun auf die Sprachen zum Fahren und Schalten/Melden eingegangen wurde, bleibt die dritte Komponente übrig. Das Programm, mit dem die

Anlage gesteuert werden kann. Bisher wurde lediglich der Bahnhof mit einer selbstgeschriebenen Software gesteuert. Dabei wurden alle Schaltimpulse von und zur Anlage über parallele Schnittstellenbausteine übertragen. Heutige Betriebssysteme bieten diese Möglichkeiten nicht mehr. Der Rechner wird über eine Schnittstelle mit dem Digitalssystem verbunden. Entweder kommt hier eine serielle Schnittstelle oder eine moderne USB-Schnittstelle zum Einsatz. Der Rechner kann so Befehle an das Digitalsystem übertragen. Die unterschiedlichen Befehle werden heute von einer Reihe von Programmen unterstützt. Das Programm stellt die Brücke zwischen den Digitalsystemen her. Die Rückmeldung der Anlage erfolgt über System A und das Fahren erfolgt über System B. Eine Meldung im Block X im System A löst eine Zugfahrt für Lok Y in System B aus. Die Verwaltung übernimmt das Programm. Bisher haben wir uns nur Railroad & Co. näher angesehen. Aber auch hier gibt es eine Reihe von Programmen, die einen ähnlichen Funktionsumfang besitzen. Die endgültige Entscheidung ist hier noch nicht gefallen.

Digitale Testanlage

Einem Bericht der MIBA-Digital folgend, wurde eine digitale Testanlage nach dem Vorbild des MEC Waiblingen gebaut. Obwohl die Strecke nur aus einem einfachen Kreis besteht, kann man fast alle Aspekte einer großen Digitalanlage nachstellen. In der Kombination Fahren, Schalten und Melden werden alle Informationen durch das Programm verarbeitet. Mittlerweile fährt ein Pendelzug fahrlangesteuert vom Bahnhof in den Schattenbahnhof. Ein Streckenblock wird im Selbstblockmodus befahren. Ein Zug fährt automatisch weiter, solange kein weiterer Zug im nächsten Block

steht. Die Züge im Schattenbahnhof werden automatisch in die freien Gleise verteilt. Seit einigen Tagen halten Güterzüge direkt vor dem Halt zeigendem Signal, wogegen die Personenzüge mittig am Bahnsteig halten!

Doch auch hier erledigt sich die Arbeit nicht von alleine. Nach der ersten Euphorie - das Programm kann alles - folgte die Ernüchterung, dass einfach geglaubte Abläufe gar nicht zu realisieren sind. Die Realität zeigt: Auch dem digitalen Bereich sind Grenzen gesetzt. Und wenn es nur am Menschen liegt, der die Abläufe mit der eingesetzten Software umsetzen muss.

Die „Lötarbeiten“ werden in Zukunft eher mit der Tastatur als mit dem Lötkolben erfolgen.

Erste Schritte

Um nicht gleich die ganze Anlage umbauen zu müssen, ist vorgesehen, zunächst die vorhandenen Inselstrecken zu digitalisieren; das sind die Bergwerksbahn und die Straßenbahn. Beide werden zur Zeit automatisch betrieben. Durch dieses „Kennenlernprogramm“ kann man im realen Betrieb erste Erfahrungen sammeln.

Vorteile:

- keine Berührung zur Hauptstrecke der Anlage
- lediglich fünf Fahrzeuge müssen umgebaut werden
- die Busarchitektur kann nach und nach unter den Modulen eingebaut werden
- alle für den Betrieb notwendigen Systemkomponenten kommen zum Einsatz
- das Programm muss zeigen, dass es sich im Automatikbetrieb bewährt

Diese Erfahrungen werden wichtige Bausteine sein, um die weitere

Digitalisierung der Gesamtanlage voranzubringen.

(MR) 

Club-Zeitung

Jedes neue Gebiet der Technik bringt irgendwann auch seine eigenen Publikationen hervor. Die Eisenbahn wird von Beginn an nicht ohne Druckschriften ausgekommen sein, die zunächst dem internen Dienstgebrauch vorbehalten waren. Nach und nach nahmen sich dann begeisterte Eisenbahnfreunde dieses Themas an und publizierten populärwissenschaftlich für ein breites, nicht unbedingt im Eisenbahnberuf stehendes Publikum. Von Seiten des Vorbildes mag man da an Karl-Ernst Maedel denken, dem der größte Wunsch, im eisenbahnmusealen Bereich zu arbeiten, immer verwehrt blieb. Hinterlassen hat er eine Vielzahl von Büchern und Zeitschriftenaufsätze.

Aber auch im Bereich der Modellbahn gab es immer wieder Publikationen: Sicher kamen die großen Hersteller nicht ohne Kataloge aus; die Zeichnungen auf den Titelseiten waren zum Teil wahre Kunstwerke. Nach dem Krieg, ab 1949, trat Werner-Walter Weinstötter mit seiner MIBA auf den Markt und schuf den Typus der Modelleisenbahnzeitschrift. Viele taten es ihm in der Folgezeit gleich. Heute kann man zwischen einer Vielzahl von Publikationen wählen, die sich zum Teil nur mit der Eisenbahn oder nur mit der Modellbahn oder auch mit beiden Themengebieten befassen. Abgerundet wird das Bild durch eine große Zahl von Broschüren und Büchern, die sich speziellen Aspekten der Bahn – des großen Vorbildes – und auch der Modellbahn widmen. Und der Club?

Nun, er ist ein kleines Spiegelbild des großen Pressegeschehens. Ganz ohne schriftliche Dokumentationen kam er nie aus. Protokolle und Briefwechsel sind erhalten geblieben; aus der Frühzeit

vielleicht manchmal in einer zu geringen Anzahl. Aber auch der Gedanke, es müsse oder solle eine spezielle „Clubzeitschrift“ geben, kam immer wieder auf. Die ersten Ausgaben aus den 1970er Jahren waren dünn – kaum mehr als ein gefaltetes DIN A3-Blatt. Dass die Technik zur Vervielfältigung noch nicht so gut entwickelt war, sieht man diesen ersten Druckschriften deutlich an. Teilweise wurden die Blättchen kopiert, teilweise auf Umdrucker vervielfältigt, teilweise fotokopiert und später auch per Tintenstrahldrucker in Serie gedruckt.

Diese schriftlichen Dokumente des Clublebens und des Geschehens bei der großen Eisenbahn erschienen unregelmäßig. Immer wieder gab es den Versuch, diese Ausgaben erneut aufleben zu lassen. Man betrachtete sie zum Teil als gar nicht notwendig, da es doch genügend gute Zeitschriften gab (und gibt). Nur haben sie alle einen Nachteil: Sie berichten nur selten von und über unseren Club!

Man darf freilich auch nicht übersehen, dass es zur Zeit der Schreibmaschine schon mühselig war, einen Text zu verfassen und beim Auftreten eines Fehlers die komplette Seite wieder abschreiben zu müssen. Da ist uns die heutige PC-Technik sehr viel geneigter: Eine notwendige Änderung ist schnell vollzogen und der Drucker arbeitet auch ohne unser Zutun!

In Verbindung mit moderner Digitalfototechnik ist die Einbindung von Fotos eine Kleinigkeit. Bildbearbeitungsprogramme machen die Nachbearbeitung von Aufnahmen leicht.

Was war Gegenstand von Berichten in diesen Clubzeitschriften?

Nun, es sollte über Dinge berichtet werden, die man eben nicht schon mehrfach gelesen hatte. So wurde das Protokoll der Jahreshauptversammlung wiedergegeben, es konnte über ein besonderes Ereignis im Club berichtet werden, es

gab Buchtipps oder Hinweise auf Produkte der Modellbahn, die man selbst benutzte und für gut befand, Helmut Klein versuchte sich in einer Einführung in die Elektronik, eine Reihe befasste sich mit den Clubmitgliedern selbst, denn „Im Gespräch mit“ sollten nach und nach alle Clubmitglieder zu Wort kommen. Aber auch Berichte über kleinere Bahnen waren Gegenstand dieser Ausgaben; ein Bericht erläuterte eine Fahrt auf einer schweren Güterzugsdampflok BR 44 ...

Eine Clubzeitung, zuletzt Chronik benannt, gibt es nicht mehr. Ob es zu einer Wiederauflage kommt, ist ungewiss.

Worin lagen die Gründe für das Scheitern? War es die geringe Resonanz der Clubmitglieder? War es der verhältnismäßig große redaktionelle Aufwand? Oder ein als zu kritisch empfundener Beitrag? Was auch immer den Ausschlag für ein Einstellen dieser Arbeit gegeben hat – es ist schade! So vieles entschwindet unserem Gedächtnis. So manches lässt sich im Abstand von Jahren nicht mehr rekonstruieren und diejenigen, die es noch erlebt haben, sind entweder nicht mehr am Leben oder wissen es auch nicht mehr so genau ...

Der Club ist nicht der Nabel der Welt; es gibt Wichtigeres. Aber: Es ist schön, im Abstand von Jahren einmal etwas lesen zu können, was schon lange her ist. Erinnerungen wieder aufzufrischen, die sonst unweigerlich verloren gegangen wären. Und es gibt auch hoffentlich die, die den Club einmal weiterführen werden, wenn mancher Mitstreiter längst nicht mehr dabei ist. Auch für sie sollte Geschichte – und sei es nur die unserer kleinen Gemeinschaft – bewahrt werden. Insofern wäre es schön, wenn dieses Bewahren den gleichen Stellenwert haben könnte wie eine neue Lok, zwei Meter Gleis oder fünf neue Platinen.

(MH) 

Internetseite seit 1996

In der heutigen Zeit gibt es durchaus Möglichkeiten, das Leben des Clubs zu dokumentieren. War es früher die Clubzeitung, so werden heute Informationen im weltweiten Datennetz verteilt. Hier muss man nicht auf eine bestimmte Seitenzahl kommen, um eine lohnenswerte Auflagengröße zu erhalten.

Bereits seit 1996 hat der Club eine eigene Homepage. Am Anfang waren gerade mal fünf oder sechs Seiten im Internet zu sehen. Die Seite war als private Homepage bei T-Online angelegt. Solange das alles noch in einem Teststadium war, sollte die Seite nichts kosten. Erst mit den Jahren wurde eine eigene Domäne, der Name mit dem man im Internet zu finden ist, eingerichtet. In der Zwischenzeit stehen fast 150 einzelne Seiten über unsere Aktivitäten im Internet. Jedes Mitglied kann Berichte schreiben und diese auf der Seite veröffentlichen lassen. Hier schließt sich der Bogen zur Clubzeitung: die meisten Berichte kommen von wenigen Mitgliedern. Über einen Zugriff in den internen Bereich können die Mitglieder auf Listen, Protokolle und andere Dokumente zugreifen, die anderen Nutzern verwehrt sind. Auch hier liegen die Vorteile des neuen Mediums.

Ein Forum und ein Gästebuch runden unseren Internetauftritt ab. An den Besucherzahlen, gerade vor und nach Ausstellungen, sieht man den Stellenwert, den das Internet heute einnimmt.

(MR) 

Pressearbeit

Von Anfang an begleitete die Presse unseren Club. In diesen 50 Jahren Miba-Club "Stellwerk" veränderte sich die Pressearbeit: Wo in den 1950er Jahren bis weit in die 1980er Jahre der Redakteur und der Reporter noch die Objekte

selbst besichtigten und darüber berichteten, geht das heute einen anderen Weg. Davon später mehr.

Der Fotograf damals schoss die Aufnahmen auf Geheiß des Redakteurs, es waren also meist zwei Leute nötig für einen Bericht. Später brachte der Reporter seine eigene Kamera mit und mit seinen Bildern entstand sein Bericht. Nur die Nachlese zu einer Ausstellung oder einem Ereignis erledigte damals wie heute ein Fotograf selbst, wie z. B. Bernd Georg, der als freier Mitarbeiter für die Offenbach Post tätig ist.

Die ersten Berichte in der Tagespresse

Die ersten Berichte in der Tagespresse datieren von 1958 aus Anlass einer Modellbahnausstellung. Wenn man bedenkt, dass der Club offiziell erst 1957 gegründet wurde, war diese Ausstellung mit einer nicht clubeigenen Anlage etwas Besonderes.



Diese erste Publikation vom 10. Oktober 1958 in der Frankfurter Presse unter der Rubrik „Rad und Schiene“ zeigt auf einem großformatigen Foto Albert Bayer als "Fahrdienstleiter" vor seiner Modellbahnanlage in unserem Clubraum. Im Hintergrund stauende Kinder und Väter in der typischen Kleidung der 1950er Jahre.

Die Pressearbeit damals wie heute fällt unter den Oberbegriff "Werbung". Schon bei den ersten Ausstellungen wurde mit Handzetteln gearbeitet; aber der größte effektivste und preiswerteste Werbeträger ist und bleibt die örtliche Tageszeitung. Eine Anzeige zu schalten würde den finanziellen Rahmen des Clubs sprengen. Am Anfang spielte die Frankfurter Neue Presse eine große Rolle, aber schon 1959 übernahm die Offenbacher Post diese Rolle. Auch in Firmenzeitungen und Zeitungen für Eisenbahner erschienen in dieser Zeit Berichte von Aktivitäten unseres Clubs.

Als Nachlese zur Oktober-Ausstellung erschien mit dem nachstehenden Titel der nächste Artikel:

Weichenstellung gegen Managerkrankheit

Die Eisenbahn im Keller

Miniatur-Stellwerk" eröffnet Clubraum

Am Sonntagmorgen wurde im Verwaltungsgebäude des Offenbacher Güterbahnhofs ein in einjähriger Arbeit von Modellbahnfreunden ausgebauter und hübsch installierter Keller als Clubraum des Offenbacher Miniaturbahn-Clubs „Stellwerk" eröffnet. Zur Clubraumpremiere waren Vertreter der Bahn, an ihrer Spitze der Offenbacher Hauptbahnhofs-vorsteher Lenger, gekommen.

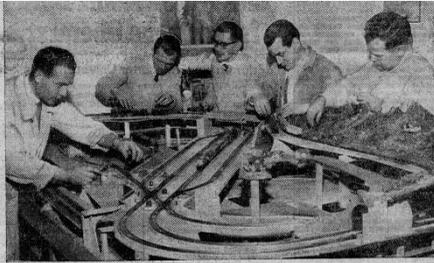
Um was es den Eisenbahnbastlern und Miniaturbahnfreunden geht? Das berichtete uns der Vorsitzende des 1956 gegründeten Clubs, Herr Gustav Rothärmel, der Bediensteter bei der Bundesbahn ist: Man will die Freude am Spielen mit der Eisenbahn, die so alt wie die Einführung der Bahn selbst ist, wach halten und zugleich auch bei Vielen die Verbindung zwischen Beruf und Freizeitgestaltung auf spielerische Art pflegen. Es geht hier um das „Weichenstellen gegen die Managerkrankheit . . .".

Eine beachtlich gut gelungene und über Berg und Tal, vorbei an Dörfern und Bahnhöfen führende Miniatureisenbahnanlage zielt bereits den geräumigen Clubraum. Diese Bahnanlage gehört einem der Clubmitglieder. Sie wurde zur Clubraumpremiere gleich in Betrieb gesetzt. In den nächsten Monaten wollen die Stellwerk-Mitglieder gemeinsam eine große Eisenbahnanlage mit den modernsten Schikanen bauen. Sie haben zur Eröffnung ihrer Räume auch kleine Wagen und Gleise ausgestellt, Bastelwerkzeuge und Bauanleitungen.

Etwa ein Jahr lang wurde am Ausbau dieses Clubkellers gebaut, denn die Männer kamen einmal pro Woche hier zusammen. Obwohl sie alle, die hier geholfen haben, keine Handwerker sind, gestalteten sie ihren Clubkeller gemütlich und hell. Einige Wände wurden mit lockenden Reiseplakaten der Bundesbahn verziert. Es weht „Bahnhofsatmosphäre" im Raum.

Das Sozialwerk der Bundesbahn unterstützte maßgeblich den Miniaturbahn-Club.

Übrigens gehören keineswegs nur Bundesbahnbedienstete dem „Stellwerk" an. Laut Satzung dürfen 50 Prozent der Mitglieder „berufsfremd" sein. Und auf den Kopf genau, ist auch die Hälfte der Mitglieder Nichteisenbahner. Das ist überhaupt eine Feststellung, die man machen kann: Außenstehende haben oft noch mehr Interesse am Spielen mit Miniatur-Eisenbahnanlagen als die Männer, die den ganzen Tag im Bahnberuf stehen! Aber jene Eisenbahner, die auch in ihrer Freizeit der Bundesbahn und ihrem interessanten Reich treu bleiben, bereuen es nicht. Ihr Hobby macht viel Freude. (gk)



Das Kind im Manne: Sie basteln und spielen mit Miniatur-Eisenbahnen. Von links nach rechts: Albert Bayer, Erster Vorsitzender Gustav Reithamel, Otto und Willi Döbert und Robert Röder. Fotos: Lotze

Das waren die Anfänge. Gleich 1959 ging es Schlag auf Schlag weiter; Fotos und Berichte erschienen in der Offenbach Post und in der Frankfurter Neuen Presse. In der Regel in der Vorweihnachtszeit, der klassischen Zeit für die Modelleisenbahn.

Durch Albert Bayer initiiert erschien in den Werksnachrichten der Roland Offsetmaschinenfabrik "Mensch und Werk" im Dezember-Heft 1959 ein Artikel "Modelleisenbahn als Hobby". Albert war selbst langjähriger Mitarbeiter der Firma Roland Offset.

Auch die Offenbach Post ging auf die Wünsche der Modellbahner ein und brachte einen halbseitigen Bericht mit dem Titel:

F-Züge rattern im Keller
Besuch beim Offenbacher Miniatur-Bahn-Club - Alle Offenbacher sind zur Besichtigung eingeladen

Besonders interessant in diesem Artikel sind die Bemerkungen unseres Mitgliedes Robert Röder über die technischen Finessen, die schon damals angewandt wurden. Robert Röder, der heute noch als aktives Mitglied im Club tätig ist, sagte im ersten Absatz folgendes:

„Passt mal auf, ich versuche jetzt einmal den Außenleiter der Schiene unter

Strom zu setzen, damit der Zug auch beleuchtet ist, wenn er im Bahnhof steht.“ Als wir Elektroingenieur Robert Röder nach Einzelheiten seines Experimentes fragten, meinte er verschmitzt: „Abwarten, so einfach ist das nämlich nicht ...“ - Und noch mehr Dinge sind recht verzwickelt, die in der Bastelwerkstatt des Miniatur-Bahn-Klubs (in einem großen Keller-raum der Güterabfertigung) geschehen. Dort kommen die Hobby-Eisenbahner jeden Donnerstag hin und basteln bis in die tiefe Nacht. Und jetzt vor Weihnachten werden sogar die „Zwangspausen“ aufgehoben. Alle der durchschnittlich 35jährigen Modelleisenbahner sind zu Gehilfen des Weihnachtsmannes geworden.

1960 erschienen in der Vorweihnachtszeit mehrere Berichte in der Offenbach Post. Am 6. Dezember hieß es:

An den Adventstagen wieder Modellbahn-Ausstellung

Aber dann zwei Jahre Pause - Club hat Großes vor

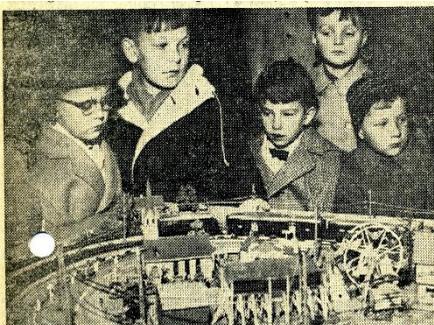
Vor einem Kreis geladener Gäste - Eisenbahnern und anderen Bürgern, die am Eisenbahn-Miniatur-Verkehr interessiert sind - eröffnete der Offenbacher Bahnhofsvorstand, Bundesbahnoberinspektor Lenger, am Donnerstagabend die Modell-Eisenbahn-Ausstellung des Offenbacher Miniaturbahnclubs „Stellwerk“. Sie wird morgen wie an den beiden noch folgenden Adventssonntagen der Öffentlichkeit gezeigt: Jeweils von 10 bis 12 und von 14 bis 17 Uhr, und zwar im Clubraum des Vereins im Dienstgebäude der Güterabfertigung in der Grenzstraße. Dies ist die zweite Ausstellung: Voriges Jahr hat sie schon viele Erwachsene erfreut, die ihren Kindern eine elektrische Eisenbahn zum Geschenk machen wollten, und Buben, die mit dieser technischen Spielerei mit dem

großen ernsten Hintergrund bereits beglückt wurden.

Der Miniatur-Eisenbahnclub ist eine Untergruppe des Bundesbahnsozialwerkes und Oberinspektor Lenger gewissermaßen Protektor der Schau, die drei Modellbahnanlagen zeigt. Im nächsten Jahr wird "Stellwerk" solch eine Ausstellung nicht zeigen, denn der Club hat Großes vor: Er will eine Großanlage bauen, für die die jetzt vorhandenen Räumlichkeiten nicht ausreichen. Auch erfordert die Großanlage allein zwei Jahre Bauzeit. Wer den Fleiß und die Emsigkeit der Mitglieder kennt, der kann jetzt schon ermessen, was ihm nach zwei Jahren gezeigt werden wird: die ganze Eisenbahnerwelt mit allen Schikanen und Finessen.

Aber auch das, was jetzt geboten wird, ist reichlich interessant. Da schlägt das Herz eines jeden Buben höher und das des Vaters auch, man wird's morgen erleben...

hh.



Am Juxplatz vorbei führen Schienenstränge, und ein Kirchturm reckt sich empor: Ganz wirklichkeitsgetreu sind die Anlagen aufgebaut, die in der Ausstellung des Offenbacher Miniaturbahn-Clubs „Stellwerk“ zu sehen sind. Viele Kinder waren unter den ersten Besuchern am ersten Advent. Sie stannien nur und konnten sich kaum trennen. An den nächsten beiden Adventssonntagen kann die Ausstellung nochmals besichtigt werden. Fotos (2): Letzke

Am 6. Dezember folgte ein zweiter großer Bericht:

Die ganze Welt am Schienenstrang

Dieser Bericht löste einen Andrang in den Ausstellungsräumen aus, dass man sich entschloss, an den beiden Weihnachtsfeiertagen zusätzlich zwei Ausstellungen einzulegen. Die Offenbach Post schreibt:

Eisenbahn-Ausstellung weiter geöffnet

Auch am vierten Advent herrschte starker Andrang in der Modell-Eisenbahnausstellung, die der Offenbacher Miniatureisenbahnclub „Stellwerk“ im Keller des Güterabfertigungsgebäudes in der Feldstraße zeigt. Die Schau, die einmalig in ganz Deutschland ist, wird wegen des starken Interesses, das sie bisher fand, auch an den beiden Weihnachtsfeiertagen zu sehen sein. Ja, der Club zeigt sie in der ganzen Woche nach dem Fest bis einschließlich Freitag. Sie ist an jedem dieser Tage von 14 bis 18 Uhr geöffnet. Eintrittsgeld wird nicht erhoben, doch erinnern die Modellbauer daran, dass keine Lok „ohne Kohlen“ fahren könne, das heißt: Man ist für jede kleine Spende dankbar.

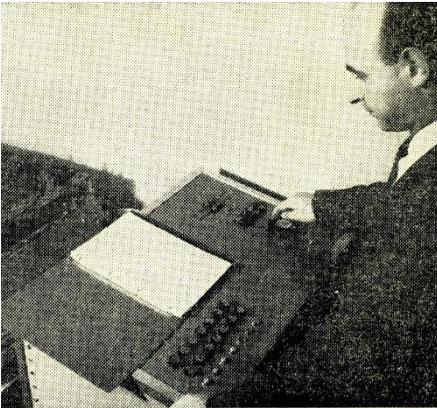
Aus diesen angekündigten zwei Jahren wurde eine viel längere Zeit, nämlich 9 Jahre. Erst am 16. Dezember 1969 findet sich wieder ein Bericht in der Offenbach Post über bevorstehende Ausstellungstage. Berichtet wird nicht über eine eigene Anlage, sondern über die N-Anlage von Hans-Hennig Bretz und seinem Assistenten Karlheinz Steine. Der Redakteur (km) von der Offenbach Post informiert, dass diese Privatanlage schon bei einer Ausstellung in Brüssel Aufsehen erregte.

Hier einige gekürzte Ausschnitte:

„Wir betreiben eine Art Hobby gegen die Managerkrankheit.“ Mit diesen Worten umreißt Gustav Rothärmel, der Erste

Vorsitzende des Miniaturbahnclubs „Stellwerk“ in Offenbach, eine Freizeitbeschäftigung, der sich ungefähr 50 Männer im Alter von 18 bis 48 Jahren verschrieben haben. Wie ihr Hobby aussieht, kann man in diesen Tagen in einem Souterrainraum des Offenbacher Güterbahnhofs erfahren. Dort nämlich steht Deutschlands modernste Modelleisenbahn aufgebaut — in einer Ausstellung, die am Wochenende eröffnet wurde und die am 20., 21. und 27. Dezember erneut ihre Tore öffnen wird.

Das Hobby gegen die Managerkrankheit hat kurioserweise ein anders gelagertes Management im Gefolge. Die Clous der Ausstellung, laut Prospekt: „Elektronische Gleisfreimeldeanlage“, „Vollautomatisches Rangieren“ und „Elektronisches Wagengattungs-Lesegerät“, verlangen nämlich die hochspezialisierten Fähigkeiten, Elektronik zu managen. Die auf einem Tisch von 5,80 Meter aufgebaute Ausstellungsanlage arbeitet mit drei Gehirnen.



Was sich auf den 60 Metern Gleiswerk (Spur N, neun Millimeter) mit rund 30 Weichen und 40 Signalen abspielt, hat weit mehr zum Inhalt als die 14 Züge, die mit insgesamt 150 Wagen durch eine

malerische Landschaft rollen. Dieser rollende Einsatz wird durch ein Elektronengehirn möglich. Indessen sind noch zwei weitere Denkmachines erforderlich: der Kopf des Erbauers Hans-Henning Bretz und seines Assistenten Karlheinz Steine. Außer ihnen beiden kann niemand mit der Anlage umgehen...

Soweit die kurzen Auszüge aus diesem Zeitungsartikel von 1969.

Die Modellbahnfreunde mussten sich noch bis zum Frühjahr 1980 gedulden, bis die "Stellwerker" wieder an die Öffentlichkeit gingen. Mit der Überschrift:

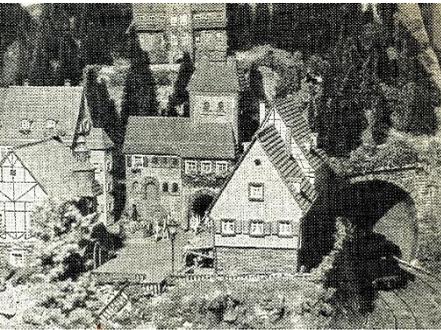
Mini-Eisenbahnen sausen durch "echte" Landschaften

Die Tüftler vom "Modelleisenbahnclub Stellwerk" arbeiten mit Begeisterung in ihrem Domizil an der Grenzstraße - Besucher sind willkommen

beschreibt am 21. März 1980 ein Bericht von Gabriele Weyers von der Offenbach Post den Miba-Club. Umrahmt wird der Artikel von zwei großen Fotos der Clubanlage, das erste zeigt einen Ausschnitt der Stadt mit folgender Unterschrift: Die fast perfekte Illusion einer "echten" Landschaft und anheimelnd dazu. Unser Bild zeigt einen Ausschnitt der Eisenbahn-Anlage mit den ältesten Gebäuden: Das Froschhausener Rathaus links mit dem Türmchen, den Torbogen aus Rothenburg ob der Tauber in der Mitte und rechts die alte Schmiede in Seligenstadt. Weiter heißt es:

„Selbst Napoleon hatte eine Modelleisenbahn“, froztelten die Mitglieder des „Modellbahnclubs Stellwerk“ an einem ihrer Bastelabende. Jeden Freitag kommen sie im Kellerraum der Güterabfertigung an der Grenzstraße unter der Schirmherrschaft des

Bundessozialwerks zusammen, wo sie bis vor kurzem noch ihr handwerkliches Geschick für Renovierungsarbeiten einsetzen mussten. Umso stärker ist der „Voll dampf“, mit dem in neu gestrichenen Räumen der Rückstand bei den Modellbahnen und elektrischen Anlagen aufgeholt wird. Die einzige Frau versorgt die trockenen Kehlen aus einem winzigen Casino, dem die Holzverkleidung, Marke Eigenbau, einen gemütlichen Charakter gibt. Vorbei an einer im Bau befindlichen Vitrine für Lokomotivmodelle kommt der Neugierige in Werkzeugräume und eine kleine Bibliothek, von einem wirklichen Bibliothekar betreut. Fahrmaterial, ausschließlich für Gleichstrom, ist in einem Schrank untergebracht, der wohl den größten Schatz des Clubs enthält. Jedes Vierteljahr erscheint eine Clubzeitung, mit Liebe zum Detail gemacht und mit Tipps für Heimwerker.



Lieblings-Spielzeug für jung und alt

Ein Jahr später kam der Miba-Club in einer Wochenendausgabe vom 5./6. Dezember 1981 groß heraus. Eine ganze Titelseite in dieser Ausgabe war dem Club gewidmet und Harald Knoth, unserem damaligen Besitzer und Superbastler und gelerntem Zahntechniker. Alexander Polaschek beschreibt sehr

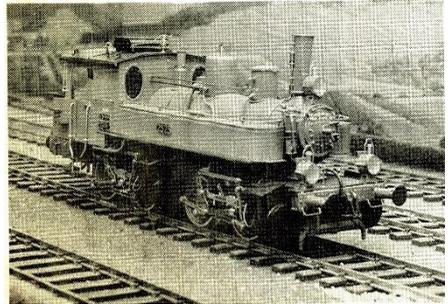
liebevoll, wie sich unterschiedliche Begabungen der Clubmitglieder auf den Club und seine Zielsetzung auswirken.

Als Beispiel nannte er Harald Knoth, der sich der Spur 1 verschrieben hatte und schon mehrere selbst gebaute Modelle im Maßstab 1:32 sein Eigen nannte. Hier ein Ausschnitt:

Handwerkliche Begabungen finden beim Miniaturbahnclub Stellwerk vielerlei Ausdruck. So baut sich der Offenbacher Zahntechniker Harald Knoth seine Lokomotiven am liebsten komplett selbst. Die hier abgebildete (rechts das Original, links das Modell) Lokalbahnlok der Baureihe 98.7 wird von Eisenbahnfreunden liebevoll „Zuckersusi“ genannt, da das einzige erhaltene Exemplar zuletzt bei der Südzucker AG in Regensburg eingesetzt war. Heute steht es in einem privaten Museum in Darmstadt-Kranichstein.



Für den Dienst auf Nebenbahnen mit kleinen Gleisradien hatte die Münchner Firma Maffei die kleine Tenderlokomotive mit 380 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern entwickelt und von 1899 bis 1908 an die Bayerische Staatsbahn geliefert. Die meisten dieser Maschinen der Gattung BB II wurden Anfang der dreißiger Jahre von der Deutschen Reichsbahn ausgemustert. Nach 1940 waren nur noch drei Exemplare vorhanden, darunter auch die abgebildete 98 727.



Rund 1000 Stunden werkete Harald Knoth an seinem 32 Zentimeter langen Modell im Maßstab 1:32, bis er es auf seiner Spur-1-Anlage in Betrieb nehmen konnte. Mit Ausnahme der Räder und Motoren hat der 54jährige sämtliche Teile hauptsächlich aus Messingblech selbst angefertigt. Als Vorlage dienten alte Fotografien.

Das 1970 in Regensburg aufgenommene Bild der Original-Zuckersusi stammt aus dem Archiv des Frankfurter Eisenbahnfans Günther Schablin, der eine umfangreiche Sammlung von Fotos von Lokomotiven und Zügen zusammengetragen hat. Unterschiede zwischen der echten und der Nachgebauten Lok rühren daher, dass die Maschinen innerhalb der Baujahre in Details geändert wurden.

Ein gelungener Bericht, der zeigt, wie weit der Miniaturbahn-Club "Stellwerk" in die Herzen der Offenbacher Modellbahnfreunde eingedrungen ist.

Aber von einer Ausstellung der beschriebenen Anlage war nach diesen langen Jahren noch immer nicht im Bericht die Rede.



Die Offenbacher Anlage ist tausendfach Beispiel für liebevolle Tüftelarbeit im Kleinen.

Zum Jubiläum eine Ausstellung

Zum 25jährigen Jubiläum war es dann so weit: Mit zwei Berichten würdigte die Offenbach Post im Mai 1982 dieses Ereignis. Mit dem Titel:

"Eine Miniatur-Eisenbahn ist mehr als ein Kinderspiel"



Bei der Feier zu seinem 25jährigen Bestehen konnte der Miniaturbahn-Club „Stellwerk“ Offenbach zwei Mitglieder auszeichnen, die von Anfang an dabei sind: Johannes Hebelka und Horst Lenger, links vom 2. Vorsitzenden Dieter Eli und rechts vom 1. Vorsitzenden Helmut Klein flankiert.

Foto: Wilhelm

berichtete man ausführlich über die Jubiläumsfeier und die Tätigkeit der Modellbauer des "Stellwerks".

Die Feier mit dem Mandolinenorchester Wörth und Ehrungen fand in der TSG-Gaststätte in Bürgel statt. Erklärtes Ziel des gastgebenden Vereins: Für die Zukunft bleibt zu hoffen, dass das Clubleben weiterhin eine gute Entwicklung nimmt und unser Hobby zu einer Beschäftigung wird, die allen Freude

bereitet und ein echter Ausgleich zur beruflichen Tätigkeit werden kann."



E-Lok im Wohnzimmer

Andreas Meyer-Feist berichtet über ein teures Hobby für Bastler mit viel Geduld

"Die Bundesbahn erlebt einen neuen Aufschwung - wenigstens im Maßstab 1 zu 87. Unablässig ziehen Schnellzüge, TEE-Triebwagen und Nahverkehrsbahnen gleich rudelweise über die Gleise, als habe es eine Krise des Schienenverkehrs niemals gegeben. Vorbei an leicht gewellten Landschaften aus Kunstgras, drapiert mit Büschen, gefertigt aus irischem Moos und Stecktanzen aus Drahtgeflecht. Vorbei an rostigen Gaskesseln, Hydrierwerken, Güterhallen, verbeulten Nissenhütten. Vorbei am Mauerwerk einer abbruchreifen Brauerei, die Schauplatz einer Mordgeschichte sein könnte. Vorbei am Bauerngehöft „Sonnenhof“: Schweinestall mit Einzelboxen, Tenne und Gebälk, Ziehbrunnen, Misthaufen und Hahn, sogar eine Jauchepumpe und ein Entenhaus verbreiten stilbewusst die Aura ländlichen Geschehens.

Vorbildgetreue Details, nur wenige Millimeter hoch - Modellspielzeug, für Kinderhände freilich viel zu schade. Weniger Spielzeug als vielmehr Modell, das sich an der Vollkommenheit großer Vorbilder orientiert. Das seltsame Begriffspaar will eigentlich nicht recht zueinander passen.

Trotz Pillenknick erlebt die Modelleisenbahn in diesem Jahr eine Renaissance. Der Ruf eines technischen Kinderspielzeugs ist längst abgetan. Nicht mehr nur die Kleinen lassen die Züge flitzen, wie während des Kinder-Booms

der sechziger Jahre. Vor allem Erwachsene stellen die Signale für ihren „Rheingold“, für Schlepptender-Dampfloks der Baureihe 012, Schnellzug-Traktionen und beschauliche Schienenbusse auf Grün. Im Wohnzimmer oder im Hobbykeller schickt man die feingliedrigen Fahrzeuge aufs Gleis - nach Oberbaumbach, Riedlingen und Mooshausen, nach Emswald oder Zindelstein."

Soweit der Anfang dieses Artikels aus der Weihnachtsausgabe der OP. Eine Seite, dazu noch farbig, das war schon was! Zwei große Bilder und zwei etwas kleinere Bilder, ein Blickfang auf dieser Seite. Das Bild mit dem Traktor, der einen vollbeladenen Holzanhänger den steilen Weg herunter zieht und im Hintergrund der rot/beige Nebenbahn-Triebzug der Deutschen Reichsbahn. Da spielte es keine Rolle, dass die Namensbeschriftung von den Offenbacher Modellbahnern falsch geschrieben war. Natürlich hatten sich Karlheinz Steine, Michael Reichert und Jörg Schieferstein schon ein wenig geärgert.

Trotzdem wiederum ein schöner Erfolg für die "Stellwerker", mit so einem Bericht in der Weihnachtsausgabe Anerkennung zu finden.

Weiter schreibt der Verfasser: "Selbst verfängliche Szenen lassen sich inszenieren: Die Firma "Preiser" bietet ein eng umschlungenes Liebespärchen an, das man hinter einen Baum kleben und dann nicht weiter beobachten sollte. Im Detail liegt die Präzision, die Schönheit aber wirkt nur im Ganzen: Eine Maxime, die sich auch die Modellbahner des Bundesbahnsozialwerks zu Eigen gemacht haben".

Anzumerken wäre noch, dass sich heute, 22 Jahre später, Herr Meyer-Feist wundern würde, was so alles auf der Ladentheke steht!



Die Offenbacher Modellbauer Helmut Klein, Karlheinz Steine, Michael Reichert und Jörg Schieferstein



Panorama einer Großstadt in Baugröße H0.



Dampf-Nostalgie auf der Modellbahn

Fertig wird die Anlage nie sein

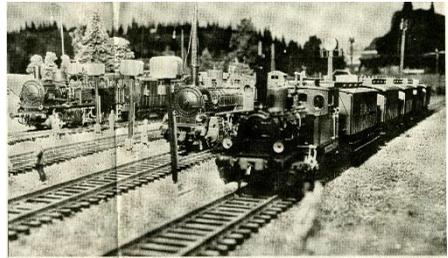
Beim Miniaturbahnclub "Stellwerk" sind 60 Eisenbahn-Enthusiasten am Werk

Wieder an Weihnachten (Dezember 1987) erschien ein ganzseitiger Bericht über die Modellbahn allgemein und über die "Stellwerker" und ihre Anlage. Diesen Artikel schreibt Frank Präse (heute stellvertretender Chefredakteur bei der Offenbach Post) und fügt drei große Schwarz-Weiß-Fotos ein.

Helmut Klein wird in diesem Bericht zitiert. Drei Absätze dieser nennenswerten Weihnachtsseite folgen nachstehend. Die drei Bilder zu diesem Bericht sind mit den originalen Untertiteln versehen.

"Freitag: 20 Uhr, Baustellenatmosphäre im Keller des Offenbacher Güterbahnhofs in der Grenzstraße, seit 1957 Domizil des Miniaturbahnclubs „Stellwerk“. An diesem Abend greifen etwa 20 Aktive des Vereins zu Schraubendreher, Bohrer, Zange oder Lötkolben, zu Leimtopf, Farbe und Pinsel. Es gilt letzte Hand anzulegen für die Modellbahnausstellung des Clubs. Wie der 1. Vorsitzende Helmut Klein versichert, gibt es keinen Freitagstreff, an dem nicht gebastelt wird. Weder akribisch gestaltete Landschaften noch technische Details seien vor dem Verbesserungsdrang der Mitglieder sicher, und gerade dies mache den Reiz der Sache aus. Die Anlage werde nie fertig werden, meint Klein.

Das Schmuckstück des Vereins ist in U-Form aufgebaut, etwa 15 Meter lang und misst an der breitesten Stelle etwa 1,50 Meter breit. 252 Meter Schienen der Spurweite HO, 103 Weichen und Kreuzungen, 14 Dehnungsgleise und 38 Lichtsignale wurden eingebaut. Besonders stolz sind die Mitglieder auf ihr neues, mit rund 500 Leuchtdioden bestücktes Stellpult. 18 Züge sind so gleichzeitig auf einer Strecke hintereinander zu steuern.

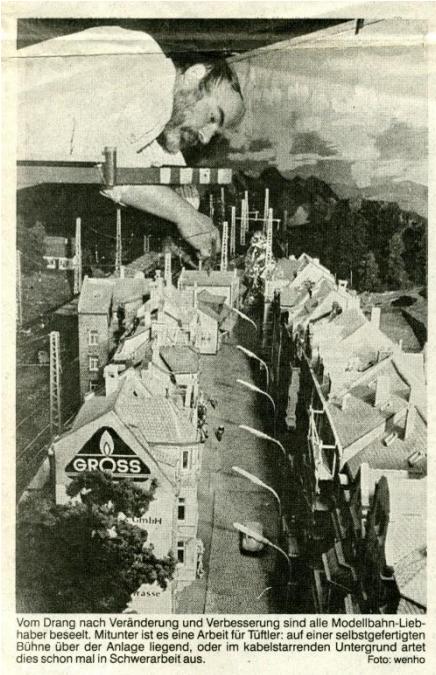


Viel Liebe zum Detail lassen die Modellbahn-Anlagen der Vereine erkennen. Deren Züge werden über das sogenannte Zweileiter-Gleichstrom-System angetrieben, das international weit verbreitet ist.

Anlage Nebenbahn mit der Unterschrift: Viel Liebe zum Detail lassen die Modellbahn-Anlage des Vereins erkennen. Deren Züge werden über das so genannte Zweileiter-Gleichstrom-System angetrieben, das international weit verbreitet ist. Foto: Sammlung Miba-Club

Dies scheint nur auf den ersten Blick wenig. Der Verein bedient sich jedoch vorerst noch nicht der von den Herstellern seit einigen Jahren angebotenen Digitaltechnik und wird dies laut Klein auch auf absehbare Zeit nicht tun. Der Grund: Nur zwei der 60 Mitglieder haben Erfahrung mit Digitaltechnik. Bei Störungen - Klein: „Man sieht ja nichts mehr.“ - müsste man darauf hoffen, dass gerade diese zwei Spezialisten anwesend seien. Wie Klein meint, wird sicher auch mit dem Generationswechsel im Verein der Trend hin zur Digitalisierung stärker werden.

Vom Drang nach Veränderung und Verbesserung sind alle Modellbahn-Liebhaber beseelt. Mitunter ist es eine Arbeit für Tüftler: auf einer selbstgefertigten Bühne über der Anlage liegend, oder im kabelstarrenden Untergrund artet dies schon mal in Schwerstarbeit aus.



Vom Drang nach Veränderung und Verbesserung sind alle Modellbahn-Liebhaber besesselt. Mitunter ist es eine Arbeit für Töfler, auf einer selbstgefertigten Bühne über der Anlage liegend, oder im kabelstarrenden Untergrund artet dies schon mal in Schwerarbeit aus. Foto: wenho

Beherrzte Mitglieder

Diese Ausstellungen der Jahre 1987 und 1988 kamen nur zustande, weil zwei oder drei beherrzte Clubmitglieder mit Kreide einen Termin an die Wand schrieben. Dies wirkte wie eine Mahnung und setzte ungeahnte Kräfte frei, allen Unkenrufen zum Trotz. Auch das Zusammenspiel Club und Presse wurde durch einen "Pressewart" verbessert, anfangs durch verstärkte telefonische Kontakte mit der Offenbach Post. Maßgebliche Hilfe leistete dabei unser leider viel zu früh verstorbenes Mitglied Hans-Peter Reichert, der diese Kontakte herstellte. Das war auch die Zeit, wo der Autor dieses Artikels maßgeblich in die Pressearbeit einstieg; nebenbei bemerkt; er macht diese noch heute.



Bei großen wie kleinen Eisenbahnfreunden fand die Ausstellung des Miniaturbahn-Clubs „Stellwerk“ lebhaftes Interesse. Am nächsten Sonntag gibt's noch einmal offene Türen im Domizil am Güterbahnhof. Foto: Wilhelm

Im November 1988 hieß es:

"Elektronische Bauteile helfen den Zugverkehr zu kontrollieren"

Die Clubmitglieder bereicherten diese Vorführungen mit Sonderausstellungen. Erstmals wurde eine Abhandlung mit Bildern und Dokumenten der Offenbacher Lokalbahn gezeigt. Das war der Grundstock für ein, einige Jahre später erschienenenes Buch über die Eisenbahnen in Offenbach von Michael Hofmann. Oder man zeigte einen Ausschnitt einer Spur 1 Anlage mit Lokschuppen und verschiedenen Loks und Wagen im Maßstab 1:32.

Die Wende

In dieser Zeit fanden im November/Dezember und Januar regelmäßig Ausstellungen statt. Die Pressearbeit funktionierte bestens, dank eines jungen Lokal-Redakteurs bei der Offenbach Post; Bernhard Pelka war stets ein kompetenter Ansprechpartner. An digitale Bilder war damals noch nicht zu denken; meist wurden Schwarz-Weiß-Bilder veröffentlicht.

Schon 1989 hatte Klaus Rein Kontakte zur Dresdner Modellbahn-Gruppe „Elbflorenz“ aufgenommen. So lag es nah,

am 3. und 4. Oktober 1990 eine Fahrt nach Dresden zu unternehmen und die dortige AG (Arbeitsgemeinschaft) zu besuchen. Am 17. Oktober 1990. erschien der Bericht in der Offenbach Post mit dem Titel:

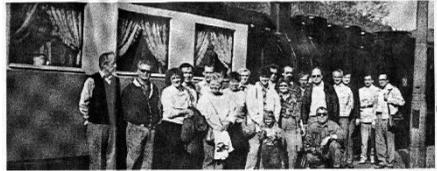
**Ein Henschel-Wegmann-Zug als kleines Gastgeschenk
Offenbacher Eisenbahnfreunde unterwegs in Sachsen**

Hier nun Auszüge dieser Reisebeschreibung mit den veröffentlichten Bildern:
"Offenbach (op) - Als vor rund drei Jahren Hans Schuhmann von Dresden nach Mühlheim umsiedelte, war es für ihn klar, sich auch in der neuen Heimat einem Eisenbahnclub anzuschließen. Erleichtert wurde ihm das durch langjährige briefliche Kontakte mit Mitgliedern des Offenbacher Miba-Club Stellwerk. Als ehemaliger Vorstand der Arbeitsgemeinschaft "Elbflorenz" in Dresden, rissen natürlich die alten Bande nicht ab. Es entstand nicht nur ein reger "Handel" mit Modellbahnartikeln. Klaus Rein, Vorstandsmitglied bei "Stellwerk", nutzte die Verbindungen, und bei mehreren Reisen nach Sachsen konnte er sich auch über die Arbeit der Dresdner Eisenbahnfreunde überzeugen....

...Die Rückfahrt durch eine herbstlich bunt gefärbte Landschaft endete für die Gruppe im Rabenauer Grund. Die Rückwanderung durch das Tal der Weißeritz nach Hainsberg dauerte eine dreiviertel Stunde. Als Abschluss des Tages unternahm die Gruppe noch einen Bummel durch das abendliche Dresden, ehe es am nächsten Tag wieder nach Offenbach ging."



In den Räumen der Arbeitsgemeinschaft hatten die Offenbacher Gelegenheit, die große Modul-Anlage zu besichtigen. Diese Anlage besteht aus 32 Modulen. Foto: P



Treffpunkt Bahnhof Freital-Hainsberg: Mit dem P14281 in wieder aufgearbeiteten Salonwagen mit einer Dampflok der BR 96 ging es in Richtung Kurort Kipsdorf. Diese 212 Kilometer lange Strecke wurde als Teilstrecke am 1. November 1982 eröffnet, die Gesamtstrecke am 5. September 1983. Die notwendigen Zugleistungen die Güter-Motivverkehrsarbeiten für ihre Offenbacher Gäste organisieren. Foto: P

Zu dieser Fahrt von Freital-Hainsberg zum Kurort Kipsdorf noch eine Anmerkung: Seit dem verheerenden Hochwasser im August 2002 kann diese Strecke nicht mehr bzw. nur teilweise befahren werden. Die Fluten der Weißeritz vernichteten einen Großteil der Gleisanlagen, Brücken und Dämme. Erst in diesen Tagen (Frühjahr 2007) fangen die Bauarbeiten nach langjährigem Druck von Eisenbahnvereinen und aus der Bevölkerung an.

Einige Tage vor dieser Fahrt erschien im Lokalteil der Offenbach Post der Kolumne "Schon gehört" ein Hinweis auf unsere Reise nach Dresden.

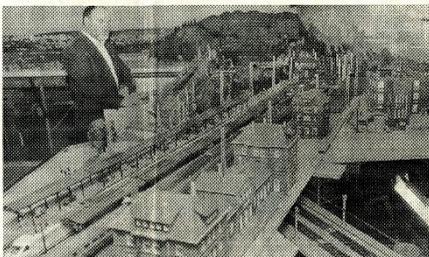
Schon gehört?

"Seit sich die Vereinigung der beiden deutschen Staaten abzeichnete, haben immer mehr Offenbacher Vereine im ehemaligen DDR-Staat enge Freunde gefunden. So auch der Miniaturbahnclub Stellwerk. Schon vor dem Fall der Mauer hatte der Vorstand zurückhaltend Kontakte geknüpft zur Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Elbflorenz in Dresden. Bis zum Tag der

Einheit ist aus schüchterner Annäherung feste Bindung geworden. Ausdruck findet das unter anderem in gegenseitigen Besuchen. Von Freitag bis Sonntag wird eine Delegation der Offenbacher Modelleisenbahner um Vorstandsmitglied Klaus Rein in Dresden sein. Zum Programm dort gehört die Fahrt mit der Schmalspurbahn von Freital/Hainsberg nach Kipsdorf im Erzgebirge. Als Geschenk haben sich die Offenbacher etwas Besonderes einfallen lassen: Sie überreichen den Gastgebern die Nachbildung eines Henschel-Wegmann-Zuges, der im Original in den 30er Jahren zwischen Berlin und Dresden pendelte"

Im Herbst 1991 dann der Hammer: Die Kündigung unseres Mietvertrages. In der Offenbach Post berichtete Bernhard Pelka am 12. November 1991 darüber:

**Modellbahn auf dem Abstellgleis:
Verein wurden Räume gekündigt
Beim Umzug wird filigrane "Stellwerk" - Anlage unwiederbringlich zerstört**



Traurige Gelechter gibt es derzeit beim Miniaturbahnclub Stellwerk. Der Verein muß umziehen, da ihm die Räume gekündigt worden sind. Verbunden damit ist der Abbau der in mehr als 30 Jahren entstandenen Modellbahn. Das filigrane Bastelwerk ist unwiederbringlich verloren. Foto: Pelka

Offenbach (bp) - Nach dreißig Jahren geduldiger Tüftelei an ihrer Modelleisenbahn müssen die rund 20 aktiven Mitglieder des Miniaturbahnclubs Stellwerk ihr filigranes Werk abbauen. Die Vereinsräume am Güterbahnhof sind zum 31. Dezember gekündigt worden, die

Eisenbahnfreunde müssen bis spätestens März 1992 umgezogen sein. Dabei wird die von ihnen mühevoll zusammengestellte Bahnlandschaft unwiederbringlich zerstört. Nicht nur für Besitzer Klaus Rein und den technischen Leiter Karlheinz Steine ist das „eine Katastrophe“. Auch den anderen Mitgliedern „blutet das Herz“, klagten die beiden Hobbymodellbauer.

Sie wollen diese Worte nicht verstanden wissen als herbe Kritik an der Deutschen Bundesbahn. Zum einen haben diese Ersatzräume in der ehemaligen Expressgutabfertigung im Hauptbahnhof angeboten. Zum anderen solle eben nun mal am Güterbahnhof ein neues Frachtzentrum entstehen, „und das Haus mit unseren Räumen wird abgerissen“. Dennoch können Steine und Rein noch überhaupt nicht begreifen, dass es jetzt vorübergehend zunächst einmal ohne Modelleisenbahn gehen soll. In den vergangenen 30 Jahren hatten die Mitglieder des Clubs mehr als 250 Meter Gleise, 80 Weichen, acht Doppelkreuzungsweichen, 30 Lichtsignale und vieles mehr in einer herrlichen Strecke mit wunderbarer Szenerie verbaut. Besonders traurig für die Modellbauer: Erst jüngst war die Bahn vergrößert worden, um einen günstigeren Schienenradius zu erhalten.

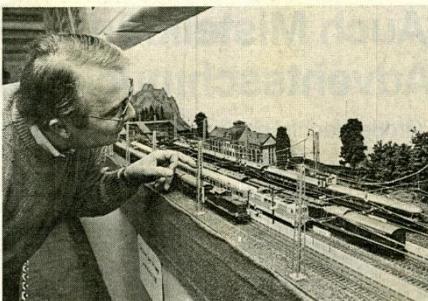
„Das ist alles verloren, das Steuerpult, die Elektrik“, klagt Rein. „Mindestens fünf Jahre“, so schätzt er, werde es dauern, bis im neuen Domizil im Hauptbahnhof ähnlich Beeindruckendes präsentiert werden könne wie bisher. Das trifft den seit 33 Jahren bestehenden Verein schwer. Schließlich waren die Ausstellungstage, zu denen Zuschauer gegen Eintritt die herrliche Eisenbahn bewundern konnten, die tragende Einnahmequelle der Freizeitbastler. Die letzten Ausstellungen des Modellbahnclubs in den alten Räumen an der Unteren Grenzstraße 12 im Keller der DB-

Güterabfertigung auf dem Güterbahnhof sind am Samstag, 23. November von 14 bis 18 Uhr, Sonntag, 24. November, 10 bis 18 Uhr, Sonntag, 8. Dezember, 10 bis 18 Uhr und Sonntag, 19. Januar 1992, 10 bis 18 Uhr.

Erwachsene zahlen vier, Kinder zwei Mark Eintritt. Fachmännische Beratung in Modellbahnfragen wird angeboten, der Flohmarkt ist geöffnet, Kaffee und Kuchen stehen bereit.

Herr Pelka hatte als Lokalredakteur am Thema "Güterabfertigung" besonderes Interesse. Im November 1992 erschien der nächste Bericht von unserer Kündigung mit dem gleichen Inhalt wie 1991 jedoch mit dem Untertitel "Seit einem Jahr sind die Raumprobleme von "Stellwerk" nicht gelöst".

Die Ungewissheit bescherte uns an jedem Ausstellungstag ein volles Haus!



Der Miniaturbahnclub „Stellwerk“ veranstaltet auch in diesem Jahr wieder eine vorweihnachtliche Ausstellung in seinen Vereinsräumen, die sich im Keller der Abfertigungshalle am Güterbahnhof befinden. Die Besucher können dort die in einigen Bereichen erweiterte Modellbahnanlage in Betrieb erleben (unser Bild zeigt einen Ausschnitt), sich Ratschläge für die eigene Anlage holen und zudem auf einem Clubflohmarkt Ausschau halten nach günstigen Angeboten. Die Ausstellung ist heute von 10 bis 18 Uhr und am morgigen Sonntag von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Eine weitere Gelegenheit, dem Miniaturbahnclub einen Besuch abzustatten, besteht am Sonntag, 4. Dezember, von 10 bis 17 Uhr. ew / Foto: Wilhelm

Einige Tage später, am 3. Dezember 1992, nahm sich Bernhard Pelka dem Thema Güterabfertigung in einem mehrseitigen Artikel an. Bei der Stadt Offenbach lagen konkrete Bebauungspläne vor, man hatte auch schon mit möglichen Nutzern und Investoren

gesprachen. Es sollte ein großes Dienstleistungszentrum gebaut werden. Selbst Pläne und Modelle zu diesen Vorstellungen gab es schon. Aus all dem wurde nichts!

Nach der Ausstellung im Januar 1993 erfolgte der Abriss unserer alten Anlage.



Die Offenbacher Modellbahnfreunde vom Miba-Club „Stellwerk“ besuchten ihre Modellbahnanlagen vom Club „Elbflorenz“ in Dresden. Foto: p

Zwischen 1993 und 1995 erfolgte nicht nur der Neuaufbau der Anlage sondern die Dresdener Eisenbahnfreunde kamen nach Offenbach. Unter anderem besichtigten wir gemeinsam das Frankfurter Feldbahnmuseum und den Frankfurter Flughafen. Auch darüber erschien ein Bericht in der Offenbach Post. Im Oktober 1995 weilten wir wieder in Dresden und dampften durch die sächsische Schweiz bis nach Sebnitz und Bautzen.

Die neue Anlage war im November 1995 soweit fertig, dass wieder Ausstellungen durchgeführt werden konnten.

Mit dem Titel:

Stellwerk darf Miniaturbahn wieder zeigen

begann für uns wieder die Ausstellungszeit.



Die aktuellen Zugformationen stellt der Miniaturbahnclub „Stellwerk“ den Interessenten auf dem Gelände des Offenbacher Güterbahnhofes vor. Die Ausstellung list auch heute noch zu sehen. Gezeigt werden die neuesten Modelle. Die Modellbauer können bei einem Flohmarkt etliche „Schmälchen“ ergattern. Sie haben die Möglichkeit, ihre eigenen Anlagen und Sammlungen zu vervollständigen oder sich einfach zu informieren. Foto: Bernd Georg

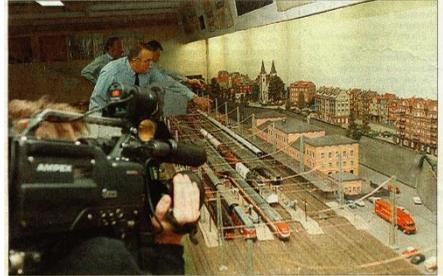
1997 feierten wir unseren 40. Geburtstag. In dem Artikel war auch unser Jubiläumswagen abgebildet.

Modellbauer feiern ihren 40. Geburtstag



Nur 200 Mal gibt es diesen Jubiläumswagen des Club „Stellwerk“. Zu Feiern seines 40-jährigen Bestehens hat „Stellwerk“ am 1. und 2. März seinen 40. Geburtstag gefeiert. Die Anlage in der oben abgebildeten Unterabteilung der Grenzstraße. Foto: ussm

Im Januar 1998 wurde RTL-Regional auf uns aufmerksam. Aus drei Stunden Dreharbeit entstanden drei Minuten Sendezeit, zu sehen über Kabel in der Region Frankfurt. Manfred Fuhr meisterte hervorragend sein erstes Fernsehinterview. Für uns war dieser Fernsehauftritt ein großer Erfolg!



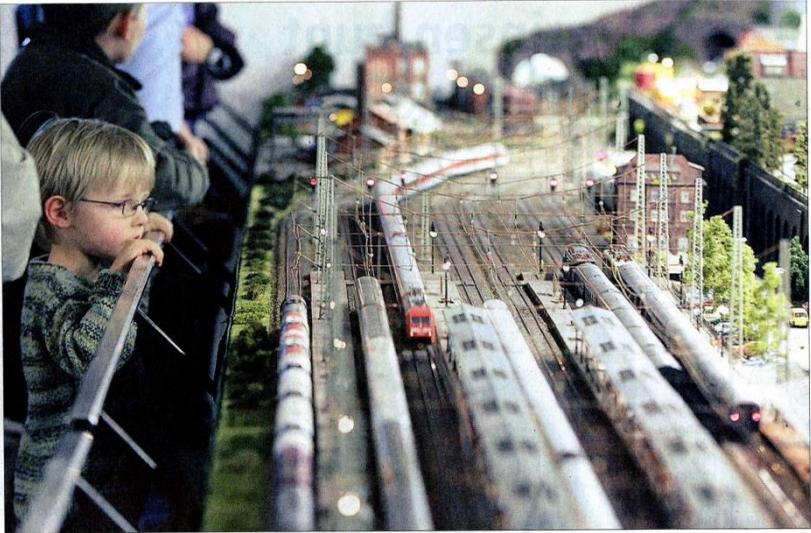
Zu Fernseh-Ehren kommt der Miniaturbahnclub Stellwerk. RTL filmte die Modellbahnanlage der Eisenbahnfreunde für ein Regionalmagazin. Nach dem großen Ausstellungserfolg vom Dezember zeigt der Club seine Anlage nochmals an diesem Wochenende. Ausstellungsort sind die Kellerräume in der ehemaligen Abfertigung am Güterbahnhof, Untere Grenzstraße 12. Heute und morgen sausen die Modellzüge dort von 10 bis 17 Uhr über die Gleise. Parkmöglichkeiten sind vorhanden, auch mit S-Bahn und Bussen (Haltestation Offenbach-Ost) ist der Güterbahnhof gut zu erreichen. Foto: Sylvia Jaschke

Auch im Hessentext von HR 3 konnten wir uns etablieren. Die viel gelesenen Seiten "Märkte und Feste" brachten einen zusätzlichen Schub an Zuschauern. Seit 1997 sind wir unter www.stellwerk-offenbach.de im Internet; auch die Offenbach Post berichtete darüber im November.

Die Frankfurter Rundschau (Frank-Thomas Wenzel) schrieb am 30. November 1998:

bewegliche Wasserkrän mit echt fließen-

NICHT NUR Kinderaugen glänzten am Wochenende. Der Modelleisenbahnclub „Stellwerk“, eine Gruppe im Bundesbahnsoszialwerk, hatte im Keller der Güterabfertigung am Ostbahnhof seine Jahresausstellung veranstaltet. Die Besucher der großen Anlage konnten auch den Ebbelwoiexpress bewundern, den die Stellwerker für ihre Anlage gebaut hatten. Damit fährt nun auch in Offenbach wieder eine Straßenbahn.
Foto: Georg



In Klein-Rein-Stein ist die Miniaturbahnwelt noch in Ordnung
Der Modelleisenbahnclub Stellwerk macht im Keller des Offenbacher Güterbahnhofs Kinderträume wahr

dem Wasser.

Auch die Nachlese der Ausstellungen in der Offenbach Post oder der Stadtpost war und ist für uns Modellbauer ein



Kinder- und Erwachsenenmengen glänzen. Der Modelleisenbahnclub Stellwerk zeigte am Wochenende seine Anlage im Offenbacher Güterbahnhof. Für die kleinen Weichen zu Hause verkauften Vereinsmitglieder Hülsen, Waggons und Loks. (PH-G&Z, Wiener)

Die Pressemitteilungen gestalteten sich durch die elektronische Post einfacher. Selbstverständlich mussten die angekündigten Besonderheiten unserer Modelleisenbahn immer wieder andere sein: Einmal war es unser selbstgebauter Aufzug, ein anderes Mal der



GEBANNT Blicke richten sich auf die Eisenbahnwelt im Raum des Miniaturbahnclubs Stellwerk. Der Offenbacher Verein feiert in diesem Jahr 50. Geburtstag. Am Wochenende war die Ausstellung zu bestaunen..
Foto: Georg

kleines Dankeschön für die geleistete Arbeit. Besonders die strahlenden Kinderaugen auf den Fotos von Bernd Georg, ein zentrales Thema seiner Schnappschüsse, erfreuen uns immer wieder aufs Neue.

2006 ein Highlight zum bevorstehenden 50. Jubiläum

Vorankündigung im November Heft der MIBA.

Der bekannte Modellbauer, Fotograf und Modellbahnredakteur, Horst Meier, von der Modellbahn Fachzeitschrift MIBA besuchte uns im Februar 2006. Heraus kam ein sechsseitiger Bericht im November und ein zweiter vierseitiger Beitrag in der Dezemberausgabe der MIBA. Zum ersten Mal in der Clubgeschichte wurden wir bundesweit publiziert.



Horst Meier bei der Arbeit im Februar 2006. Und das Ergebnis seiner Arbeit als



Eines aber dürfen wir nicht vergessen: von selbst kommt die Presse nicht zu uns. Die Aufmerksamkeit bedarf sorgfältiger Pflege und reger Kontakte mit den zuständigen Redakteuren.

(KR) 

Die Club-Frauen

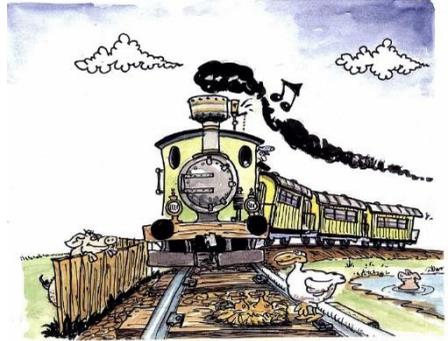
Beim ersten Durchlesen der Chronik, fiel mir auf: Ein Rückblick, von Männern für Männer geschrieben! Aber halt, wo bleiben wir, Eure Frauen und Freundinnen?

Als ich - ich glaube es war in Ingolstadt - das erste Mal eine große Lok in Natur sah, bestaunte ich sie pflichtschuldig, aber mehr war es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Es können etliche Jahre später gewesen sein, dass mir auffiel, dass wir in Urlaub immer irgendwohin fahren, wo rein „zufällig“ eine Dampflok mit Sonderzug fuhr. Es war natürlich selbstverständlich, dass wir dann mitfahren.

Fotohalt, Scheinausfahrt, Bahnhofsfest usw. wurden mir dann schon zur Selbstverständlichkeit. Eines Tages war mir dann schon geläufig, dass es Witte oder Wagner Leitbleche gibt, was ein Todmannknopf ist, Indusi usw.

Als dann die erste Lokparade hinzukam, war es dann schon lange keine „Pflicht“ mehr, es wurde mehr und mehr zum Vergnügen, einfach dabei zu sein. Meine Lieblingslok ist nach wie vor die BR 01 und die BR 38 (P8). Ich kann mich noch gut an eine Wanderung in der fränkischen Schweiz erinnern, wo wir nach einem Tagesmarsch von ca. 24 km todmüde in Behringersmühle einliefen, als plötzlich eine Lok piff. So schnell hätte ich nicht gedacht, dass ich noch laufen könnte. Irgendwann erwischt einen die Faszination Eisenbahn auch als Ehefrau. Apropos Ehefrau: Als das langjährige Kantinenehepaar Ria und Hans ihren Dienst im Club aufgaben, wer versorgte nun unsere armen Männer Freitagabend mit einem Essen? Wechselnd alle Frauen kochen für ca. 8 - 12 oder auch mehr Personen jeden Freitag, da das Clubessen schon eine lange

Tradition hat. Als dann vor Jahren wieder regelmäßig 2 Ausstellungen stattfanden, backten wir Kuchen und schenkten Kaffee aus, in den letzten Jahren kamen noch Würstchen und Brot dazu.



Ich finde, das ist in der Chronik schon ein paar Zeilen wert.

Helene
Baureihe 41

„Wie sag ich`s meiner Frau?“ dachte sich wohl mein Angetrauter mit Entdeckung seines Hobbys „Modelleisenbahn“ und „wie begründe ich die unabdingbare Anwesenheit am Freitagabend im Miba-Club?“ Da ich gerade mit unserem ersten Nachwuchs hochschwanger war, wurde mir zuerst einmal – „damit ich Freitagabend nicht so alleine zu Hause bin“ – ein kleiner Fernseher gebracht. Das fand ich nicht besonders einfallssreich – aber in Anbetracht der Tatsache, dass ich in der nächsten Zeit etwas unbeweglich sein würde, stimmte mich diese Geste dem neuen Hobby meines Mannes gegenüber recht milde.

So begann meine Bekanntschaft mit der Modelleisenbahn und dem Miba-Club. Dass ein Hobby nur richtig Freude bereitet, wenn man es auch zu Hause betreiben kann, ist ja wohl klar – folglich wurde

ein Bastelplatz und ein Lagerplatz für die stetig wachsende Schar von Wägelchen und Lokomotiven in unserer kleinen Wohnung gesucht. Zunächst eignete sich unser Wohnzimmertisch bestens zum Basteln; von Zeit zu Zeit hörte ich Volker fragen: „Schatz, das Fach mit den Schüsseln, brauchst du das denn überhaupt?“ Was dann kam, könnt Ihr Euch sicher denken.



Einen Vorteil hatte aber so ein hautnahes werkeln. Für mich – und später auch für unsere Kinder – gehörte dieses „Eisenbahn basteln“ einfach zu unserer Familienfreizeit dazu. Uns war der Umgang mit diesen kleinen Modellteilen vertraut und Begriffe wie Kurzkupplungskopf, epochereine Zuggarnitur, maßstäbliche Länge oder Phantasiebedruckung waren keine Fremdwörter mehr.

Und dann gab es natürlich noch die große Eisenbahn! Auch hier wurde manches zum Ritual; wie zum Beispiel am Ostermontag: kein Ostermontag ohne Dampflokfahrt mit der ganzen Familie von Kahl nach Schöllkrippen und zurück. Selbstverständlich wird ein Urlaub immer durch eine Bahnhofsbesichtigung, eine Zugfahrt oder einen Tag für „Eisenbahn-Fotos schießen“ erst zur vollkommenen Erholung. Wenn dann Volker mir aus dem Führerstand der durch den Bahnhof fahrenden Diesellok winkt (während ich auf dem Bahnsteig beim

Frappé sitze), weiß ich, dass unser Urlaubsglück jetzt vollkommen ist.

Was ich auf gar keinen Fall vergessen darf, ist der Miba-Club-Nikolaus. Er hatte einen sehr hohen Stellenwert bei Tobias und Monika. Für den Miba-Club-Nikolaus durfte es nicht das gelernte Kindergarten-Nikolausgedicht sein; nein, da wurde freiwillig ein neues einstudiert! Später wurde sogar freiwillig auf der Flöte oder Klarinette geübt!

Auch wenn die erste Clubfahrt von mir mit Skepsis angetreten wurde, war die Freude bei diesen gemeinsamen Fahrten fast immer ungetrübt. Auch mit den anderen Club-Männern und Club-Frauen konnte man gemeinsam die Nacht zum Tag machen!

Helga
Baureihe 50

Seitdem ich mit meinem jetzigen Mann und früheren Freund zusammen bin und das ist schon eine Weile her, ist das Wort „MIBA-Club“ ein feststehender Begriff. Von Anfang an war der Freitagabend heilig und wurde bei jeder Terminplanung mit berücksichtigt. Außer an Geburtstagen, da konnte man schon mal schweren Herzens eine Ausnahme machen. Im Urlaub ist es meistens „rein zufällig“, sei es das wir nach Frankreich oder Dänemark fahren, dass wir an einer Bahnstrecke lang fahren oder ein Bahnhofsbesuch unsausweichlich ist.

Einige Bilder von ausländischen Loks und Wagen werden auch immer geschossen. Sogar in Dänemark mussten wir einer Bahnlinie folgen und auf den Zug warten, um ihn dann fotografieren zu können. Oder im Frankreichurlaub den wir in der Ardèche gemacht haben, mussten wir feststellen, dass eine Dampflokfahrt in den Cevennen auch nicht gerade das Schlechteste ist. Sollte mal keine Eisenbahn im Urlaub

vorhanden sein, ist dies ebenfalls keine Tragik, aber meistens stellt sich heraus, dass zufällig doch eine vorhanden ist.

Bei meinem Mann ist das Eisenbahnfielber meistens Phasenweise. Momentan wird versucht im Club von analog auf digital umzustellen, was zur Folge hatte, dass ich meinen Mann und meine Kinder ihren Papa in den Weihnachtsferien nur minutenweise zu Gesicht bekamen. Er saß stundenlang im Keller und versuchte die Loks und Wagen digital von A nach B fahren zu lassen. Oder er fuhr auf verschiedene Messen um sich zu informieren. Alles nur im Interesse des MIBA-Clubs versteht sich!

Momentan ist er auch jetzt wieder damit beschäftigt, im Jubiläumsjahr eine Chronik mit Hilfe seiner Kollegen aus dem Club zu erstellen. Also man sieht, der Club ist allgegenwärtig.

Auch für uns Frauen ist er dies, nämlich alle 6-8 Wochen mit dem Küchendienst. Und immer wieder stellt sich die Frage, was wird gekocht und schmeckt es auch allen? Wie viele Portionen muss Mann / Frau kochen? Reicht es für alle oder will jemand noch einen Nachschlag? Bis jetzt kam immer nur positives bei mir an. Auch bei Ausstellungen sind wir Frauen gefordert, vor allem in der Frage, wer backt welchen Kuchen, wer hat wann und wie lange Kantinendienst. Bei uns ist das immer eine etwas schwierigere Sache wegen der Kinder, aber früher als noch keine Kinder da waren, hatte ich meistens von Samstagmorgen bis Sonntagabend Dienst. Ich habe das immer ganz gerne gemacht, weil die Leute immer zu einem kleinen Schwätzchen bereit waren.



Für mich ist die Eisenbahn nach wie vor ein gutes Fortbewegungsmittel und eine gute Alternative zum Auto. Ich finde es ebenfalls ganz schön, mal einen Ausflug mit einer Dampflok zu machen, aber die Lokomotiven werde ich nie unterscheiden können.

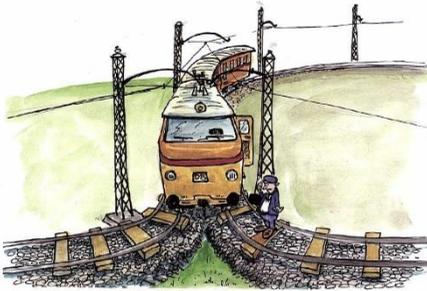
Susanne
Baureihe 68

Als ich Martin kennen lernte, wusste ich nicht was es bedeutet mit einem Eisenbahner-Freund zusammen zu sein. Das Hobby Eisenbahn hatte ich bisher als „eingestaubt“ und „einsam“ erlebt.sammeln, lagern, basteln allein in Wohnzimmern oder in abgelegenen Kammern und Kellern; An Weihnachten die „Märklin“ um den Baum bugsieren und andere Stereotype.

Doch was ich im Laufe der Jahre erlebte war nicht eingestaubt und einsam. Zu Beginn wurden mir alle möglichen Detailinformationen gelehrt und ich wusste schnell mit den Begriffen H0, N, 1:87 etc umzugehen.

Martin schloss sich dem Miniaturbahn-Club an, sodass der Austausch und das Philosophieren mit Gleichgesinnten reger wurde. Von nun an gehörte das wöchentliche Treffen zum Basteln, Philosophieren, Austauschen und

Eisenbahnbilder schauen zum festen Termin in der Woche



Aber nicht nur das Eisenbahnsammeln und -basteln ist das Hobby, sondern ebenso das Eisenbahnreisen. Für uns ist in dem Fall die Schweiz ein besonderes Ziel. So verbrachten wir gemeinsam Urlaube in dieser und Martin zeigte mir die Schönheit und den Reiz der Eisenbahn in echter Landschaft. Hierzu gehörte die genaue Begutachtung der Gotthardbahn, sowie die theoretische und historische Darstellung des Tunnelbauens in der Schweiz bis hin zur örtlichen Begehung und Befahrung entlang der Schiene an der wunderschönen touristischen Bernina Strecke in Graubünden. Eisenbahn Urlaub ist ein Teil unseres Jahresurlaubes. Der aktuelle Urlaub 2007 ist in Planung.

Aber nicht nur diese, sondern auch die erholsamen Tagesausflüge an Wochenenden, die zum Teil durch den Miniaturbahn-Club organisiert stattfinden, gehören zu unseren Aktivitäten. So haben wir Konstanz mit dem Dampfzug erreicht und haben das Arbeitsleben in den nun fast

schon historischen Postzügen kennen gelernt. Das nächste Ziel wird Regensburg sein.

Eisenbahn ist für mich nicht mehr nur ein Fortbewegungsmittel, es ist Sinnbild für schöne Stunden geworden, in denen

unter anderem der Urlaub bereits am heimischen Bahnhof beginnt.

Isabel
Baureihe 78

Als ich Martin B. kennen lernte, war eines der ersten Dinge, die er mir erzählte, dass alle seine Hobbys mit „B“ anfangen. Badminton, Bowling, Bahn – wobei Bahn wohl das größte Hobby von allen ist – ein Eisenbahner durch und durch. Nicht nur im Büro, sondern auch noch in der Freizeit. Er ist der Mann, der Freitags nie kann – denn da ist Miniaturbahn-Club angesagt. Treffen mit Freunden, zusammen weggehen, das ist am Freitag nicht drin.

Bei mir zu Hause wurde früher immer zu Weihnachten die Eisenbahn aufgebaut und ich stritt mich mit meinem Bruder darum, wer den großen Kreis fahren durfte. Die Eisenbahn gehörte in der Kindheit einfach zu Weihnachten dazu und es hat immer Spaß gemacht, damit zu spielen – aber als Erwachsener und jede Woche???

Irgendwann gab es (für mich) die erste Miniaturbahn-Ausstellung. „Schatz, am Wochenende ist Ausstellung. Ich bräuchte einen Kuchen und habe dich am Sonntag zum Dienst eingetragen.“ Da wurde gar nicht gefragt, es wurde vorausgesetzt, dass „Frau“ dabei war. Was tut man nicht alles für seinen Liebsten?! Ein bisschen Bammel hatte ich ja schon, dorthin zu gehen. Bisher kannte ich noch niemanden und die anderen waren sicher schon seit Jahren ein eingeschworenes Team. Und jetzt kam ich als „Neuzugang“ ...

Doch letztendlich war alles ganz locker – schon nach kurzer Zeit fühlte ich mich so, als wäre auch ich schon ewig mit dabei. Die Gruppe ist ein bunter Haufen – von alt bis jung – trotzdem verstehen

sich alle gut – die „Mädels“, wie die „Jungs“.

Das sind schon komische Kauze, diese Miniaturbahn-Verrückten, aber man muss sie einfach gern haben!



Und mit der Zeit ging es mir wie all den anderen Frauen/Freundinnen – es fing an, mir selbst Spaß zu machen. Ich freue mich immer, wenn es mal die Gelegenheit gibt, die anderen „Mädels“ zu sehen. Und wenn ich unterwegs bin, halte ich unbewusst Ausschau – nach allem, was mit Eisenbahn zu tun haben könnte.

Julia
Baureihe 79

Bilder aus „Eisenbahn“ von Ulrich Magin / Horst Wendland

Steckbriefe

Martin Bläß, 37

Clubmitglied seit August 1991
Wohnort: Frankfurt-Oberrad
Beruf: Eisenbahner
Hobby: Badminton, Bowling, Motorrad, Modellbahn.



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“? Ich hatte 1991 meinen praktischen Ausbildungsabschnitt im Ermittlungs- und Wagendienst in der Güterabfertigung. Das Büro lag direkt über dem Eingang zum Club. Durch Zufall erfuhr ich vom stellvertretenden Leiter, dass man sich hier immer freitags trifft. Also bin ich hin.

Sven Eiber, 26



Clubmitglied seit April 2000

Wohnort: Offenbach-Tempelsee
 Beruf: Gebäudereiniger
 Hobby: Modelleisenbahn, Fahrrad fahren
 Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
 Ich war ein Jahr vorher auf einer Club-Ausstellung, als in der Offenbach-Post ein Artikel über den Club erschien, dass man noch „junge Leute“ suche.

Manfred Fuhr, 65

Clubmitglied seit November 1995
 Wohnort: Offenbach/M
 Beruf: Pensionär
 Hobby: Motorrad fahren, Sportschießen, Modellbahn



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
 Ich war vorher in einem Modellbahn-Verein in Frankfurt und habe einen neuen Verein gesucht. Ich bin spontan mal vorbeigekommen und geblieben.

Karl Hartmann, 70

Clubmitglied der ersten Stunden!
 Wohnort: Frankfurt-Höchst
 Beruf: Renter
 Hobby: Eisenbahn im Modell und Original



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
 Weil ich mich schon seit Kindesbeinen an mit der Modellbahn beschäftige.

Norbert Hirth, 72

Clubmitglied seit Januar 2007
 Wohnort: Frankfurt-Fechenheim
 Beruf: Rentner, davor Berufskraftfahrer (gelernter Schiffsmotorenschlosser)
 Hobby: Modellbahn



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
 Ich war 25 Jahre Mitglied in einem Ravensburger Modellbahnverein. Nach Ruhestand und Umzug wollte ich wieder einem Modellbahn-Club beitreten. Im Internet fand ich dann diesen Club.

Michael Hofmann, 50

Clubmitglied seit Mai 1973

Wohnort: Lauterbach (Oberhessen)

Beruf: Lehrer

Hobby: Eisenbahn und Modellbahn, Lesen, Bücher schreiben (Eisenbahn) und Dichten



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Zusammen mit einem Freund habe ich 1974 den Güterbahnhof besichtigt und wir haben nach dem Club gefragt. Man hat uns auch gesagt, wo der Club sei und dass man sich Freitags treffe. Aber man warnte uns: "Viel schaffen die nicht!" Was ja heute längst nicht zutrifft. Und warum bin ich noch dabei? Vielleicht aus Nostalgie und dem Wunsch, doch noch irgendwie dazu zu gehören...

Rolf Hömberg, 50

Wohnort: Offenbach/M

Beruf: Archivar

Clubmitglied von 1976-1980 und nach Umzug seit 1992 wieder.

Hobby: Faller Car System, Feldbahnen, Modellbau



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Ich habe durch die Offenbach-Post von diesem Club erfahren und bin einfach mal hingegangen.

Siegfried Koch, 55

Clubmitglied seit April 1999

Wohnort: Offenbach/M

Beruf: Modellbauer, Künstler, Kirchenmusiker

Hobby: Ich habe mein Hobby zum Beruf gemacht.



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?

Ich hatte zwei Western-Dioramen gebaut, die der Käufer damals hier im Club ausstellte. Als ich die Club-Ausstellung besuchte und die Anlage sah, wollte ich sofort hier bleiben.

Volker Oster, 56

Clubmitglied seit Januar 1977

Wohnort: Karlstein-Dettingen

Beruf: Dipl.-Ingenieur

Hobby: Motorrad fahren, Modellbahn, Bahnpostwagen sammeln



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“? Ich wollte 1976 von Albert Dörflinger mehrere Jahrgänge MIBA kaufen; die „Übergabe“ erfolgte in diesem Club.

Michael Reichert, 39

Clubmitglied seit Januar 1983

Wohnort: Offenbach/M

Beruf: Gas- u. Wasserinstallateurmeister

Hobby: Modelleisenbahn und Tanzen



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“? Ich wurde von Matthias Rein mal in den Club mitgenommen. Mit ihm hatten wir damals einen „Pfiif-Club“ gegründet. Da es auch eine Jugendgruppe gab, blieb ich einfach

Klaus Rein, 66

Clubmitglied seit April 1986

Wohnort: Offenbach-Bürgel

Beruf: 43 Jahre lang Druckmaschinenbauer, jetzt Rentner und Facility-Manager



Hobby: Modelleisenbahn, fotografieren, Garten und ...

Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Ich bin durch meinen Nachbarn Albert Bayer in den Club gekommen, zudem ist die Modellbahn das gemeinsame Hobby mit meinem Sohn Mattias.

Matthias Rein, 39

Clubmitglied seit Oktober 1981
Wohnort: Offenbach-Bürgel
Beruf: Dipl.-Informatiker
Hobby: Meine Familie, Eisenbahn und Motorrad fahren



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Ich interessierte mich schon als kleiner Junge für die Eisenbahn. Mit 12 Jahren gründeten wir einen Pfiff-Club. Von unserem Nachbarn Albert Bayer wurde ich dann immer mit in den Club genommen, damit ich was für meine eigene Eisenbahn lernen würde.

Robert Röder, 79

Clubmitglied der ersten Stunden!
Wohnort: Offenbach-Bürgel
Beruf: Elektromeister u. -ingenieur
Hobby: Modelleisenbahn, Fotografieren & Filmen,



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Wir wollten einen Verein gründen, das haben wir gemacht. Mich interessierte am meisten der Geländebau, die Anlagenplanung und die Elektroausrüstung. Das war spannend und da wollte ich „dabei“ sein.

Jörg Schieferstein, 40

Clubmitglied seit
Wohnort: Offenbach-Bieber
Beruf: Kfz-Mechaniker
Hobby: VW-Busse, Camping, Modellbahn



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?

Weil meine Freunde in den Club gegangen sind, bin ich mitgegangen. Und so ist das heute noch.

Martin Söhngen, 32



Clubmitglied seit Januar 2002
Wohnort: Heusenstamm
Beruf: Dachdeckermeister
Hobby: Eisenbahn im Vorbild und Modell, Fotografie und Radsport

Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Ich habe von diesem Club aus der Offenbach-Post erfahren bin einfach mal vorbeigekommen und nicht mehr gegangen.

Klaus Steinbach, 36

Clubmitglied seit Januar 1999
Wohnort: Frankfurt/M
Beruf: Lokführer
Hobby: Fahrrad fahren, Briefmarken sammeln, Eisenbahn und Modellbahn



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Mein alter Verein hat sich aufgelöst, auf einer Ausstellung wurde ich dann von Helmut Klein angesprochen, ob ich hier nicht mitmachen wolle.

Stefan Steine, 32

Clubmitglied seit August 2005
Wohnort: Mühlheim/Main
Beruf: Modellbahn-Fachhändler
Hobby: Modellbahn, meine Kinder und Fotografieren



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?
Tradition – mein Vater war über 35 Jahre hier Mitglied und ich bin schon als Kind immer dabei gewesen.

Stefan Uhlig, 30

Clubmitglied seit Januar 2006

Wohnort: Bad Soden-Salmünster

Beruf: Energieelektroniker

Hobby: Modellbahn, Badminton, Bowling



Warum bin ich Mitglied im „Stellwerk“?

Ich war 2004 zum "Tag der Offenen Tür" da. Hatte mir auch in der Zeit davor schon einige Vereine angeschaut, mich aber erst hier richtig wohl gefühlt. Ab da bin dann ich dann freitags immer zu den Bastelabenden gegangen und habe es bis heute nicht bereut.

Kultur im Club**Autorenlesung****„Kultur extra“ im Miba-Club**

Jochen Kretschmann veröffentlichte ab 1981 im „Modelleisenbahner“ (die einzige Modellbahnzeitschrift der DDR) unter dem Titel „Feuer Wasser Kohle“ Erinnerungen aus seinem Lokomotivführerleben. Volker Oster stand seit 1982 in brieflichem und persönlichem Kontakt mit dem Ost-Berliner. Da Herr Kretschmann 1988 Rentner war, durfte er auch den „Westen“ besuchen. Im Frühjahr 1989 lud ihn der „Eisenbahn-Kurier“ nach Freiburg ein. Auf dem Weg dorthin besuchte er Volker in Karlstein.

Klar, dass dabei Herr Kretschmann auch den Miniaturbahn-Club „Stellwerk“ kennen lernte. Dass er dabei auch aus seinem Buch las war dagegen etwas besonderes!

Im Januar 1989 lauschten ca. 30 Besucher den Worten des Autors. Verdächtig viele Taschentücher wurden an diesem Abend benötigt!

Um Jochen Kretschmanns Stil zu empfinden, nachstehend einige Sätze aus einem Brief vom 22.11.86 an Volker. (Michael – Sohn von Herrn Kretschmann und auch Lokführer – hatte auf dem Berliner Südring einen Unfall und sein Vater fährt mit einer BR 52 den Hilfszug zur Unfallstelle.)

„... Der Kesselwärter ist ein alter Kämpe aus der Dampfzeit, ein Riese gegen mich, mit Händen wie Ruderblätter. Ächzend zieht er sich an den Handstangen empor. „Stimmt et, Jochen, dein Kleena ...?“ „Mach das Feuer lang, du Idiot!“

Ra 12, ran an den Hilfszug. Braunschwarz wirbelt der Qualm aus dem Schornstein. Puffer klirren. Druckluft zischt durch die Leitungen. Die Luftpumpe hämmert. „Man sollte ihn nicht

fahren lassen“ höre ich eine Stimme draußen – und sehe nur fremde Gesichter. – Maul halten! Ist mein Bengel, nicht eurer ... –

Abfahren. Die Kolben stampfen. Süßsalzig schmeckt der Qualm. Weichen klirren. Radreifen knurren im Gleisbogen. Auf dem Schieberkastenmanometer vibriert der Zeiger. Knirschend fährt die Schaufel in das mattschwarze Gestein. Die Kohle knistert auf dem Rost. Ich hypnotisiere die Tachometernadel. 40..50...70.... „Lauf doch, du alte Hitlerkrücke!“



J. Kretschmann bei der Lesung im Club (1989)

Die Rauchkammer verschlingt das Schwellenband. Der Fahrtwind zerrt am Gesicht. Die Sitzkissen beginnen zu wandern. Irgendwo klopft ein Lager ... –

Laß mich jetzt nicht im Stich, Alte, laß mich jetzt nicht im Stich. Durchfahrt! Die 52er rüttelt in den Weichen. 80 km/h zeigt der Tacho. Der Linksaußen hält sich am Einspritzer fest. – Du bringst sie um, möchte er sagen – und er meint die Maschine – und weiß doch, dass es um mehr geht.

Die Unfallstelle. Einfahrt auf Ersatzsignal. Güterwagen wie eine Harmonika quer durcheinander geschoben, halb auf der Seite liegend eine 120. Der Führerstand ... man ist zuviel Fachmann ... Schnellbremse, Zusatzbremse ...

„Halt die Karre fest“ schreie ich dem Linksaußen zu. Noch im Rollen bin ich vom Führerstand, fasse den Boden, stolpere über Schwellen, stürze, springe erneut auf, schreie ... Neben der Lok, am Graben, eine Menschengruppe, Eisenbahner, Polizisten. Sie umringen einen Menschen, den ich im Schlaf kenne. „Vadder!“

Der Uniformstoff ist rau und schmierig, stinkt nach Dieselöl und Fett. Wir sitzen beide am Grabenrand und ich spüre seine Hand auf meiner Schulter. Er habe „Halt“ gehabt, hätte vor dem Signal gestanden und als er sah, wie der andere auf ihn zukam, habe er versucht zurückzudrücken ...

„Dann habe ich alles so gemacht, wie du mir gesagt hast! Beide Hände am Türgriff – Augen zu – und gesprungen ... War doch richtig, wie?“

(VO)

Beruf Eisenbahner

Wann ich zum Eisenbahner wurde, weiß ich noch heute. – Warum ich zum Eisenbahner wurde, kann ich heute noch nicht genau sagen.

Als Kind einer Eisenbahnerfamilie „erblich“ vorbelastet, blieb mir wahrscheinlich, ohne es je zu wissen, wohl nie eine Chance, einen anderen Beruf zu wählen. Ausschlaggebend war mein Großvater, der nach dem Krieg bei der damals frisch gegründeten Deutschen Bundesbahn „ganz unten“ anfang. Von der Rottenaufsicht in den Verkehrsdienst und von dort nach bestandener Prüfung im Betriebsdienst der mittleren Laufbahn – er hatte alle Stationen durchlaufen, um als Bundesbahninspektor Bahnhofsvorsteher des kleinen Bahnhofs Bargtheide an der Strecke Lübeck – Hamburg zu werden. Damals gab es noch diese Vielzahl kleiner Dienststellen mit „gemeinsamen Dienst“, die meist rund 50 Mitarbeiter vom Fahrdienstleiter über den Schrankenwärter bis zum Schalterbeamten hatten. Bei diesen Bahnhöfen war es meist üblich, dass der Vorsteher eine Dienstwohnung im Bahnhofsgebäude selbst hatte. Da ich als kleiner Junge sehr oft meine Großeltern besuchte, war es nur eine Frage der Zeit, bis ich den ganzen Tag nicht nur Eisenbahn sah, sondern auch nur noch mit der Eisenbahn spielte. Der Garten der Dienstwohnung lag direkt am Durchfahrgleis nach Hamburg und jedes Mal, wenn eine der schweren Dieselloks der Baureihe V 200 laut wummernd ihren 6 Wagen-Wendezug beschleunigte, wurde das Spielen im Garten eingestellt. Abends wurde ich immer erst dann ins Bett gebracht, wenn der letzte Berufsverkehrszug aus Hamburg in sein Abstellgleis rangiert wurde und begeistert schaute ich aus dem Fenster in die dunkle Nacht und wartete, bis der Rangierer das Rangierhaltsignal mit der Laterne gab.

Ende einer Rangierfahrt - Ende eines kindlichen Tages.

Da die Bahn damals noch sehr viele handwerkliche Berufe angeboten hatte, die sehr zukunftssicher waren, war es kaum verwunderlich, dass mein Onkel erst Schlosser und dann Lokomotivführer lernte. Doch der Virus Eisenbahn wird nicht nur vom Vater zum Sohn weitergegeben. Meine Mutter entschied sich nach der Schule auch für die Bahn. Sie war Mitte der 60er Jahre eine der ersten Bundesbahnassistentinnen der Bundesbahndirektion Hamburg. Der Kreis schließt sich hier bereits vorzeitig, weil ich auf einer BSW-Veranstaltung 2004 in Schwerin frühere Beschäftigte der Ausbildungsdienststelle (Bahnhof Bad Schwartau) kennen lernte, die sich an diese Zeit „mit den ersten Mädchen“ noch erinnern.

Mein Vater hatte sich zu dieser Zeit bereits aus dem aktiven Eisenbahndienst beurlauben lassen. Nach der Jungwerker Ausbildung, Einsatz als Rangierer und Fahrdienstleiter, entschied er sich recht früh für die Arbeit als Gewerkschaftssekretär bei der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands.

Nach diversen Spielzeugeisenbahnen aus Holz erhielt ich meine erste Eisenbahnanlage Anfang der 80er Jahre: Eine Anlage in Nenngröße N auf einem Brett 2,50 x 1,20 m.

Mit dem berufsbedingten Umzug der Familie nach Frankfurt/M (Eisenbahner ziehen immer an Ihren Dienort) wurde dann der Platz der Eisenbahn durch ein Sofa in Anspruch genommen; somit verlor ich die Bahn ein wenig aus den Augen bis zu dem Tag, an dem ich mich für einen Beruf entscheiden musste.

Zu dieser Zeit gab es tausende von interessanten Berufen; mit Abitur hatte bei

uns kaum jemand daran gedacht zu einer Behörde zu gehen und dort „Beamter zu lernen“. Ich wollte ursprünglich mehr in den Bereich Werbung, eventuell über den Weg des Industriekaufmannes, um dann Werbefachwirt zu werden.

Na ja, das verwarf ich bereits nach 5 Absagen. Bis meine Mutter mal einfach so aus heiterem Himmel fragte „Junge, warum gehst Du eigentlich nicht in die Verwaltung?“ Gefragt, überlegt, interessiert. Polizist vielleicht? Das hätte mich gereizt, aber in Hessen musste man damals auch als Abiturient erst die mittlere Laufbahn-Ausbildung machen und in der Ausbildung war auch kein Studium enthalten. Beim Zoll, beim Bundesgrenzschutz oder bei Bahn und Post, ja selbst beim Wetterdienst war das nicht so. – Moment mal: „? Bahn ?“ Da war doch was? Ich hatte plötzlich wieder das Bild vor Augen, auf dem ein vierjähriger Junge mit seinem Opa auf einer Köf 2 durch den Bahnhof Aumühle fegte.

Genau so spontan, wie ich mich an diesem Tag im Februar 1989 für die Bahn entschied und bewarb, hatte ich meine Zusage und wurde am 01.09.1989 von meinem damaligen Dienststellenleiter, Bruno Reichl, beim Bahnhof Offenbach/M Hbf zum Bundesbahninspektor-Anwärter ernannt. Vier Wochen später begann der erste Studienabschnitt an der Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung in Köln. Nur Rechts- und Verwaltungsfächer, gerade mal 2 Stunden pro Woche zum Thema Bahn – und hier bildet die Bahn ihren Nachwuchs aus??? Die vielen „Eisenbahner-Kinder“ wussten zwar, dass die Bahn eine Behörde war, aber die meisten Eltern kamen aus den Bereichen, in denen es mehr auf den Eisenbahner und weniger auf den Verwaltungsbeamten ankam. Somit war uns allen bereits nach 6 Monaten klar geworden, dass eine Behörde nicht unternehmerisch handeln kann und ein Unternehmen nicht wie

eine Behörde geführt werden kann. Die Pläne der damals gegründeten „Regierungskommission Bahn“ für die Neuordnung und Privatisierung der Bundesbahn boten uns jeden nur erdenklichen Diskussionsstoff. Wir alle wollten dann mal dabei sein, wenn es heißt, „jetzt brauchen wir junge, frische Leute, die etwas bewegen wollen“.

Die Bahn AG kam dann knapp ein Jahr nach dem Ende unserer Ausbildung; ich war zu dieser Zeit bei meiner Ausbildungsdienststelle, dem Bahnhof Offenbach/M Hbf, beschäftigt. Meine Aufgabe bestand in der Unterstützung der Dienststellenleitung bei der „Überwachung“ und Durchführung des Betriebsdienstes. In den Sommermonaten übernahm ich dann häufig die Urlaubsvertretung als Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk „Of“ im Offenbacher Hauptbahnhof. Ein abwechslungsreicher und damit interessanter Job, der nie langweilig wurde und mich vor allem in alle Bereiche des Bahnbetriebes Einblicken ließ. Interessant war vor allem, wie ein Zahnrad ins nächste greift, damit so eine Verkehrsleistung überhaupt ablaufen kann.

Meine Arbeit bei der Bundesbahn endete mit einem schlichten Schreiben des Präsidenten der Bundesbahndirektion Frankfurt/M „Ab 01.01.1994 werden sie zur Deutschen Bahn AG, Niederlassung Netz Frankfurt/M übergeleitet.“ Drei schlichte Sätze, ein kurzer Dank maschinell erstellt und an alle über 400.000 Eisenbahner verschickt, keine Aufbruchstimmung, kein „Los jetzt, wir packen das!“ Nichts!

Ich musste genau am Gründungstag der Deutschen Bahn AG zum Grundwehrdienst einrücken. Eine behördlich geführte Bahn war ja schon mit täglichem Kopfschütteln verbunden. Aber wer je bei der Bundeswehr in einem Geschäftszimmer gearbeitet hat, weiß, dass dies

noch zu überbieten war. 12 Monate wartete ich darauf, nun endlich bei einem „Unternehmen (Zukunft)“ zu arbeiten.

Als ich 1995 wieder zur Bahn AG kam (die Bahnhöfe Hanau und Gelnhausen wurden in einem Betriebsbezirk Hanau zusammengefasst), wusste ich nicht, was schlimmer war, die Behördenbahn oder das Unternehmen. Es regierten nur noch Geschäftsbereiche und Kostenstellen.

An den entscheidenden Stellen weiter oben saßen die, die noch Monate vorher, die Fahne der Behörde hochhielten und nun auf Manager machten. Und es schien mir, als wenn das oberste Ziel lautete „Wie zerschlagen wir die große Eisenbahner-Familie in möglichst viele unüberschaubare Einheiten?“

Da haben sich alle meine Kollegen fast 40 Jahre lang angestrengt, aus einer Behörde ein anständiges Unternehmen zu machen und das Unternehmen brauchte noch nicht einmal 12 Monate, um eine perfekte Behörde zu werden. Keiner tat mehr auch nur einen Handschlag für einen früheren Kollegen, wenn dieser einem anderen Geschäftsbereich angehörte.

Ganz unten, dort, wo die Eisenbahn täglich „gemacht“ wird, behalf man sich mit Gegengeschäften und gutem Zureden. Einem Rangierer musste man glücklicherweise noch nicht sagen, wie viel Verspätung das Aussetzen eines Wagens aus einem InterCity für die Kunden bedeutet, auch wenn er eigentlich gerade Güterzüge zusammenkuppeln musste. Nie kam die Frage nach der Kostenstelle, ein „Danke“ genügte den Kollegen.

Zwei Jahre blieb ich noch im äußeren Betriebsdienst, als mich die nächste Organisationsstruktur als

Betriebsfachbearbeiter in den Betriebsstandort Frankfurt/M versetzte. Ein schickes Büro – aber ein Schreibtisch? Ich war Schotter und Stellwerke gewohnt, nachts aufschrecken und an das Bereitschaftstelefon hetzen, weil sich irgendwo wieder jemand aus lauter Verzweiflung vor einen Zug geworfen hatte oder plötzlicher Schneefall alle Weichen vereiste.

Und nun ein Schreibtisch und ein Fenster, an dem zum Glück noch alle 30 Minuten ein Zug vorbeifuhr, sonst hätte man meinen können, ich arbeite beim Finanzamt.

Örtliche Richtlinien habe ich dann aufstellen dürfen, für den Betriebsbezirk Giessen, den ich nicht kannte und die Kollegen draußen waren jedes Mal erstaunt, wenn ich anrief und sagte, dass ich mich von Frankfurt aus um diese Angelegenheiten kümmern würde. Wieder ein Stückchen weniger von der „Eisenbahn-Familie“ und ich war für die Kollegen draußen mittlerweile „einer von denen da oben“.

Nachdem es mein Kollege aus Hanauer Zeiten, der mit mir nach Frankfurt musste, erfolgreich schaffte, wieder nach „draußen“ zu kommen, war für mich klar, dass ich nicht als Paragrafen-Hengst fernab vom Betrieb weiterarbeiten wollte. Da sich keine Möglichkeit bot, dass sich dies mittelfristig bei diesem Geschäftsbereich ändern könnte oder dass gar der Geschäftsbereich selbst einsieht, dass man Synergien nicht erzwingen kann, war der Entschluss zum Wechsel und zurück zur Perspektive schnell getroffen.

Nach 14 Monaten wechselte ich im Februar '98 von der Niederlassung Netz Mitte zur Zentrale des Geschäftsbereiches Fernverkehr (der heutigen DB Fernverkehr AG). Dort gab es eine noch

sehr junge Abteilung, die sich um das bundesweite Störungsmanagement und die Ressourcensteuerung sowie das daraus resultierende Informationsmanagement für alle Stellen kümmert. Betriebsdienst wie ich ihn kannte, wenn auch wieder nur von der Ferne, aber doch unmittelbar für den Kunden. Telefonanrufe der Disponenten (Streckensperrung, Böschungsbrand etc.), Ersatzmaßnahmen, agieren statt zu reagieren mit dem Ziel, die dem Kunden versprochene Transportleistung mit allen möglichen Alternativen sicherzustellen.

Endlich wieder ein Job, bei dem man morgens nicht weiß, wie der Tag enden wird und bei dem es darauf ankommt, dass alle Zahnräder ineinander greifen.

Mein derzeitiger Job hat unterstützende Funktion für die Kollegen, die diese Maßnahmen entwickeln und umsetzen. Neben den Erfahrungen aus dem Betriebsdienst wurde eigentlich jemand gesucht, der sich um die EDV-Angelegenheiten kümmert, da unsere zentralen „Lotsen“ alle nur noch mit der EDV arbeiten. Ein Projekt, das 1996 entworfen wurde und seinen Abschluss darin finden wird, alle Kunden und beteiligten Mitarbeiter in kürzester Zeit und möglichst online von Abweichungen im Betriebsablauf zu informieren. Sehr ehrgeizig, wenn man bedenkt, wie „wir“ immer von der Presse und den Medien angefeindet werden, als ob früher alles immer reibungslos gelaufen wäre.

Künftig werden Kunden in Frankfurt/M bereits über das Internet wissen, dass Ihr Zug bei Augsburg eine Kuh überfahren hat und 30 min später kommt, so dass man noch auf andere Züge ausweichen kann.

Ich bin stolz darauf, dass ich mich hier einbringen kann und froh darüber, wieder etwas zu tun, das für Kollegen

notwendig ist, um ihren Job zu erledigen. Alle wissen um die Bedeutung und halten zusammen, wenn es darum geht, dem Kunden zu „dienen“. Und das ist für mich ein Job, der mir Spaß macht.

Somit wundert es wohl niemand und mich am wenigsten, dass ich auch weiterhin gerne „Eisenbahner“ bin. Und darauf bin ich auch sehr stolz.

(MB) 

Zur Eisenbahngeschichte Offenbachs

Die Eisenbahn hat Offenbach bereits 1848 erreicht – in Form einer Stichstrecke von Frankfurt her bis in die Stadtmitte Offenbachs. Mehr so schien es, war zunächst einmal nicht drin und die hochgespannten Pläne der Offenbacher ließen sich zunächst nicht umsetzen. 25 Jahre lang war es dann auch. 1873 kommt der nächste Schritt, denn Offenbach wird von Hanau her an Frankfurt angeschlossen. Die Frankfurt-Bebraer Bahn ist damit komplett. Der Personen- und der Güterbahnhof waren vis-a-vis realisiert und dies sollte sich in der Folge als keine glückliche Lösung erweisen. Doch ab 1916 schaffte man Abhilfe, in dem man den Güterbahnhof an seine heutige Stelle verlegte. Und heute? Die Stadt Offenbach hat ihre alten Pläne zur Bebauung des Güterbahnhofes nicht aufgegeben und es wird sich zeigen, was aus dem Areal (und auch aus unserem Clubdomizil) noch wird. Nach diesem Ausblick in die mögliche Zukunft zurück in die Vergangenheit: Schon bald merkte man, dass die ebenerdigen Gleisanlagen der Frankfurt-Bebraer Bahn den innerstädtischen Verkehr hemmten. Letztendlich lief alles auf eine Höherlegung der Bahn hinaus. Und wenn auch die ersten Arbeiten ab 1911 ihre Spuren hinterließen, so sollte es doch bis 1927 dauern, bis dieses große Vorhaben abgeschlossen war. Seitdem teilt der Bahndamm Offenbach in zwei Hälften. Die Unterführungen lassen an zahlreichen Stellen den Straßenverkehr ungehindert passieren.

Was blieb ein Wunschtraum: Eine direkte Verbindung mit Darmstadt, der Landeshauptstadt in jenen Tagen! Erst 1945 wurde nach Beschluss der amerikanischen Verwaltung Wiesbaden Landeshauptstadt, denn Wiesbaden war

wohl weniger stark zerstört als die alte Residenzstadt der hessischen Großherzöge.

Nur dem Güterverkehr diente die städtische Industriebahn in den Süden der Stadt; sie ist seit 1993 Vergangenheit, ihre Spuren sind bis auf einen Radweg getilgt. An einigen Stellen erinnern noch Schautafeln und andere Relikte an die einstige Bahnverbindung mit dem Güterbahnhof. Museumsbahnverkehr des Vereins Offenbacher Lokalbahn wurde auf der Industriebahn abgewickelt, zuerst mit einer alten Diesellok der Industriebahn und später auch zünftig mit einer kleinen Dampflok. Als der Verein sein Domizil im Schlachthof im Rahmen der Umgestaltung verlor, war auch mit dieser Attraktion endgültig Schluss. Die Museumsbahner gingen in die Rhön.

1901 wurde der Hafen eröffnet und damit auch die Hafenbahn. Aber auch ihre Spuren hat man zwischenzeitlich getilgt, denn der Hafen ist Geschichte und eine Hafenbahn wird nicht mehr gebraucht. Nun träumt wohl mancher Politiker von einer formidablen Entwicklung des Hafens als Wohn- und Dienstleistungszentrum. Mag sein, dass sich dieser Traum erfüllt.

Und damit war erst einmal die größte Ausdehnung erreicht. Für mehr als 50 Jahre sollte sich auch nichts mehr an dieser Tatsache ändern. Doch 1955 gab es einen ersten Einschnitt: Die Lokalbahn, die den ersten Eisenbahnanschluss Offenbachs hergestellt hatte, wurde am 1. Oktober 1955 eingestellt. Der endgültige Abbau der Anlagen erfolgte dann im Sommer 1956. Sicherlich hätte man mehr aus der alten Strecke machen können – und dies ohne großen technischen Aufwand. Aber eine Anbindung des Frankfurter Hauptbahnhofes an den Offenbacher Lokalbahnhof wollte niemand herstellen und so verkamen die Anlagen und die Städte waren froh, die ungeliebte Strecke loszuwerden.

Seit dem 28. Mai 1995 verbindet nun die S-Bahn von Hanau nach Frankfurt Offenbach via Citytrasse. Die Offenbacher wollten diese aufwändigere Lösung und haben sie auch durchgesetzt. Dies ging aber letzten Endes zu Lasten der Straßenbahnlinie 16, die man später einstellte und heute –so scheint es – ganz gerne wieder zurück hätte. Verkehrte Welt! Eine Straßenbahn in Offenbach wird es wohl nie mehr geben!

Und nun gibt es auch die S-Bahn in den Rodgau bis nach Ober-Roden und Dietzenbach. Der zweigleisige Ausbau sorgt für einen beschleunigten Verkehr. Lange hat es gedauert, bis man sie in Betrieb nahm. Schon in den 1960iger Jahren war von einer Schnellbahn in den Rodgau die Rede, aber andere Strecken im Rhein-Main-Gebiet waren wichtiger. Also mussten die Bewohner des Rodgaus zurückstecken. Und sie verloren ab 1982 sogar ihren Schienenpersonennahverkehr nach Dietzenbach, der erst durch die S-Bahn seine Wiederaufnahme fand.

(MH) 

Publikationen zur Eisenbahngeschichte Offenbachs

Der Club selbst hat sich in Bezug auf die Eisenbahngeschichte Offenbachs – mit Ausnahme einzelner Clubmitglieder - nie sehr interessiert gezeigt. Man betrachtete dies als nicht wichtig – obgleich man doch nicht ohne einen Bezug zum großen Vorbild agieren kann. Wohl gab es im Rahmen einer Ausstellung eine kleine Sonderschau zur Geschichte der Lokalbahn; als die Eisenbahn in Offenbach aber 150 Jahre Bestand hatte, mochte man keinerlei Aktivitäten entwickeln; es gab sogar kritische Stimmen, die bei einer entsprechenden Bearbeitung des Themas einen Nachteil für den Club sahen.

Nun ist Offenbach vom Literaturbetrieb nicht sehr oft wahrgenommen worden. Von Einzelaspekten (z. B. der Industrie- oder Hafenbahn) einmal abgesehen, finden sich in den Zeitschriften nur ganz selten Hinweise auf Offenbachs Bahngeschichte. Es sind im Wesentlichen drei Bücher (zur Geschichte der Offenbacher Lokalbahn, erschienen 1995, zur Eisenbahn im Rodgau, erschienen 2000 und zur Eisenbahngeschichte Offenbachs und des Rodgaus, erschienen 2003) die den Versuch unternahmen, hier etwas mehr Licht auf ein interessantes Kapitel der Stadtgeschichte zu werfen. Eine kleinere Broschüre befasste sich mit der Entstehung der S-Bahn in den Rodgau und nach Dietzenbach.

2006 erschien dann das Werk über die Dreieichbahn, die die Verbindung zwischen Ober-Roden und Sprendlingen darstellt. Im eigentlichen ist das kein Werk mehr, dass sich mit der Eisenbahngeschichte Offenbachs befasst; wenn man jedoch den Kreis Offenbach mit hinzunimmt, so stellt diese fundierte und gut gemachte Buch aber eine Abrundung der heimischen Eisenbahngeschichte dar. Die Dreieichbahn ist auch heute noch in Betrieb und stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen der Rodgaubahn und der von Frankfurt ausgehenden Strecke nach Süden dar. Dabei ist es der Verdienst kleinerer Verlage, sich dieser Themen angenommen zu haben. Die großen etablierten Häuser mochten sich des Themas „Offenbach“ nicht annehmen; man betrachtete dies als schlichtweg unverkäuflich.

(MH) 

Zeittafel

1955 Erste Anfänge des Clubs im ehemaligen Parkhotel „Degenhardt“ in der Offenbacher Bahnhofstraße
MÄRKLIN-Anlage, die im Winter dem Publikum vorgeführt wurde

- 1957** Januar: Die MÄRKLIN-Anlage wird abgebaut, die Zeichen stehen auf „Auflösung“
Schulden sollen durch Verkauf getilgt werden
- 1957** Die Mitglieder nehmen das Angebot eines Umzuges ins Stellwerk Offenbach-Mitte wahr.
Die Überlassung kommt nicht zustande; die Sicherheit ist nicht gewährleistet.
- 1957** Die Bahn bietet dem Club den Raum im Güterbahnhof (Keller) an.
Die Clubmitglieder beschließen den Umzug in die neuen Räume; die Renovierung beginnt
- 1958** Arbeiten an der privaten Anlage des Hoteliers Hasslinger (Hotel Kaiserhof)
Die MÄRKLIN-Anlage wird renoviert und kann wieder vorgeführt werden
- 1959** Im Club werden private Anlagen vorgeführt
Albert Bayer, Heinz Schneider und Otto und Willi Döbert zeigen ihre Anlagen
- 1960** Wie vor
Arbeit an privaten Anlagen
- 1961** Die Planungen zum Bau einer eigenen Clubanlage beginnen
Solider Anlagenunterbau aus Profileisen
- 1962** Festlegung des Bastelabends
Der Freitag wird zum Clubabend
- 1968** Erweiterung der Clubräume
Durchbruch zum Nebenraum und damit Möglichkeit zum Aufbau eines Schattenbahnhofs
- 1969** Ausstellung Privatanlage
Hans-Henning Bretz führt seine MINITRIX-Anlage vor (Ablaufberg und Rangierbetrieb)
- 1970** Ausbau Kasino
Das Kasino wird nach dem Entwurf von Harald Knoth ausgebaut
- 1975** Ausbau des ehemaligen Wartesaales im Empfangsgebäude des Ostbahnhofs
Entgegen anderer Absichten wird die Renovierung begonnen; die Nutzung dieses Raumes durch unseren Club blieb jedoch immer sehr gering.
- 1976** Einbau Toilette
Verbesserung der sanitären Anlagen
- 1977** Wechsel im Vorstand
Gustav Rothärmel tritt zurück
- 1979** Wechsel im Vorstand
Manfred Fiedler tritt zurück
Helmut Klein übernimmt den Vorsitz
- 1979** Telefonanschluss
Der Club ist nun auch telefonisch (und nicht nur über BASA) erreichbar
- 1980** Erstellung einer Vitrine
Eine Vitrine für unsere Fahrzeuge (heute: nicht genutzte Fahrzeuge) nach dem Entwurf von Harald Knoth entsteht
- 1982** 25-jähriges Clubjubiläum und erste Ausstellungen nach vielen Jahren
Beginn der alljährlichen Ausstellungsaktivitäten
- 1985** Gleisbildstellpult
Die Arbeiten am Gleisbildstellpult werden abgeschlossen; das vormalige Holzgestell kann verwendet werden; das Pult findet bei der neuen Anlage keine Verwendung mehr
- 1988** Kasinobewirtschaftung
Die Mitglieder übernehmen die Bewirtschaftung nun in eigene Hände und lösen damit Ria und Hans Hebelka ab, die die Bewirtschaftung 10 Jahre lang innehatten.
- 1991** Kündigung der Räume
Am 28. August 1991 erfolgt die
-

-
- Kündigung der Räume durch die DB
- 1993** Letzte Ausstellung mit der alten Anlage
Am 17. Januar ist definitiv die letzte Ausstellung mit der alten Anlage; danach beginnt der Abbau.
- 1995** Erste Ausstellung mit neuer Anlagen
Im November 1995 kann die neue Anlage vorgeführt werden; die Steuerung erfolgt noch provisorisch
- 1997** Arbeiten an der Elektronik
Besetzmeldekarten und das Programm zur Steuerung der Anlage wurden weiterentwickelt
- 1997** Schließung GA und Umwandlung BSW
Die Güterabfertigung wurde zum 1. Januar 1997 geschlossen; das BSW wurde ab demselben Datum eine Stiftung.
- 1999** Die Anlagenmodule sind rollbar
Alle Anlagenmodule können per Rollen leicht bewegt werden.
- 2001** Arbeiten am Bw
Das Dampflokbw wurde verdrahtet, ist aber noch nicht einsatzbereit.
- 2002** Baugrube mit Bagger
Funktionierender Bagger an einer Baugrube bei der Arbeit
- 2002** Vorstandswechsel
Helmut Klein legt aus gesundheitlichen Gründen sein Amt nieder; Martin Bläß übernimmt den Vorsitz.
- 2003** Abbau alter Schattenbahnhof
Der alte Schattenbahnhof wird nach der letzten Ausstellung entfernt und macht für den Neubau Platz.
- 2003** Umbau Bw
Gleise und Weichen werden aus dem alten Bw entfernt (unbrauchbar)
- 2003** Neufassung Satzung
Der Club gibt sich nach 34 Jahren eine neue Satzung
- 2004** Schwierige Weiterarbeit an der Elektronik
Nach dem plötzlichen Tod von Karlheinz Steine bereitet die Weiterarbeit an der Elektronik Schwierigkeiten, da nicht alle Arbeiten dokumentiert worden sind.
- 2004** Ehrenvorsitzender
Helmut Klein wird am 29. Februar 2004 für sein langjähriges Engagement mit dem Titel „Ehrenvorsitzender“ bedacht.
- 2004** Schattenbahnhof
Die Verdrahtung wurde fertig gestellt; 36 Züge können im Schattenbahnhof „zwischengespeichert“ werden.
- 2005** Tod des Ehrenvorsitzenden
Helmut Klein stirbt am 19. Oktober 2005 plötzlich und unerwartet.
- 2005** Umfangreiche Renovierungsarbeiten
An den Räumen wurden umfangreiche Arbeiten zur Verschönerung vorgenommen; ein Raum als Werkstatt neu in Betrieb genommen.
- 2006** Arbeiten für das Jubiläum beginnen
Umfangreiche Arbeiten für das 50-jährige Jubiläum haben begonnen: Club-Uhr, Transportkiste als Ladegut, Arbeiten an der Anlage und der Chronik.
- Impressum**
- Herausgeber:
Miniaturbahn-Club „Stellwerk“
Offenbach/M
info@stellwerk-offenbach.de
- Redaktion:
Martin Bläß,
Michael Hofmann,
-

Volker Oster,
Klaus Rein,
Matthias Rein

Julia Beckmann
Isabel Lotz
Helga Oster
Helene Rein
Susanne Rein

Bildarchiv:
Klaus Rein

Recherche:
Michael Hofmann

Lektorat:
Volker Oster
Susanne Rein

Layout:
Martin Bläß
Matthias Rein

Bilder:
Bilder sind generell ohne Nachweis.
Historische Bilder aus zur Verfügung gestellten Sammlungen: D. Jung, H. Knoth, K. Rein, R. Röder.
Aktuelle Bilder: MIBA, M. Söhngen, S. Steine

Druck:
HP-Color Laser Jet 2600N

© im Oktober 2007





