



75 Jahre MCB

Modelleisenbahnclub Basel

Elsässerstrasse 2a, 4056 Basel www.mcb-bs.ch
Tram 11 bis St. Johannis-Tor

Basel und die Eisenbahn

Am 15. Juni 1844 wurde in Basel die erste auf Schweizerboden gelegene Eisenbahnstrecke eröffnet, als letztes Teilstück der Linie Strassburg-Basel. Nachdem 1847 die Spanisch-Brötli-Bahn zwischen Zürich und Baden den Betrieb aufgenommen hatte, wurde die dritte Schweizer Eisenbahnlinie am 19. Dezember 1854 wiederum in Basel eröffnet: die erste Strecke der Schweizerischen Centralbahn mit dem Teilstück Basel-Liestal. Zwei Monate später, am 20. Februar 1855 nahm die Badische Bahn in Basel ihren Verkehr auf mit dem letzten Stück der rechtsufrigen Rheinlinie, die schon 1851 Haltingen vor den Toren Basels erreicht hatte. 1856 dampfte die Badische Bahn dann bis Waldshut. Am 10. Mai 1862, dem Geburtstag Johann Peter Hebels, dampfte die erste Lokomotive auf der Wiesentalbahn Basel-Schopfheim. 1873 schliesslich kam die Basler Verbindungsbahn vom Badischen Bahnhof zum heutigen Bundesbahnhof in Betrieb. In Basel trafen sich also in der Frühzeit der Eisenbahn französische (elsässische), deutsche (badische) und an schweizerischen Eisenbahnen die Linien der Nordostbahn, der Centralbahn und der Jura-Simplon-Bahn, lange bevor es die SBB gab.

So gab es in Basel für Eisenbahn-Interessierte immer etwas zu sehen. Da war es naheliegend, dass sich diese Eisenbahn-Amateure in einem Verein zusammenschlossen.

Der 4. Februar 1935 und seine Folgen.

In den Club-Nachrichten aus dem Jahr 1941 schilderte der erste Club-Präsident Rudolf Pfannenschmid zum 5-jährigen Vereinsjubiläum die Entstehung unseres Clubs. Er schrieb, dass am Anfang einmal nichts gewesen sei. Doch man ahnte, dass es im Geheimen doch etwas geben musste. Ein gewisser „Rugelisutter“ ergriff die Initiative und gab an einem Mittwoch im Herbst 1934 ein Inserat im „Baslerstab“ auf:

Freunde der Modelleisenbahn treffen sich am Freitagabend um 8 Uhr im Rest. zur Metzger
--

Diesem Inserat war ein Erfolg beschieden. Zwar hatte der spätere Präsident das kleine Inserat nicht beachtet, aber sein Freund Dölf Schneider sei eines Abends wie ein Besessener mit diesem Baslerstab unter dem Arm angesaust gekommen und habe ihm triumphierend seine Entdeckung gezeigt. Sie standen vor der Entscheidung: „Göhn-mer oder göhn-mer nit?“ – „Nadyrlig göhn-mer, aber mer dien nit drglyche, ass-mer au bäschele, mer göhn nur go schnuppere, was das isch, und denn haue-mer’s wieder.“ So ihre Parole. Es kam natürlich anders.

Die zwei rückten absichtlich erst nach Ablauf der akademischen Viertelstunde an. Die Serviertochter wies sie in eine Ecke, wo 14 stumme Herren sassen. Offenbar wollte keiner zugeben, dass er noch mit einer Eisenbahn spielte. Durch Dölf's Aeusserung: „Ruedi, froog emool die Gselle, weele das Inserat uffgäh haig, no lauft emool ebbis, nundedieh!“ fiel die Mauer des Schweigens und es entstand eine lebhaftige Diskussion. Ein Ausschuss bereitete die Gründung eines Modelleisenbahnclubs vor. Am 4. Februar 1935 war dann der grosse Tag. Die Gründungsversammlung des „Modellbau-Clubs Basel“ fand wieder im Rest. zur Metzgern statt. Ein Organigramm wurde erstellt mit den verschiedenen Arbeitsgruppen.

Die Mitglieder setzten sich aus allen Bevölkerungs-Schichten und Berufen zusammen, wie es auch heute noch ist. Schon bald war ein enger Kontakt zum zwei Jahre älteren SEAK Zürich gebildet. Nach einigen Monaten Suchen nach einem geeigneten Lokal konnten Räume in der Speiseanstalt des Güterbahnhofs Basel-Wolf gemietet werden. Der Abschluss einer Versicherung bot einige Schwierigkeiten, denn keine Versicherungs-Gesellschaft hatte bis dahin ein Clublokal für Modellbahnspinner versichert.

Die Finanzen des jungen Clubs waren immer knapp. So liest man in alten Protokollen, dass jeweils an den Vorstands-Sitzungen ein Hut herumgereicht wurde, um ein paar Batzen zu sammeln für die laufenden Unkosten. Der Monatsbeitrag für Aktive betrug am Anfang Fr. 1.--!
1945 änderte der Clubname von Modellbau-Club Basel in Modelleisenbahnclub Basel.
Heute zählt der MCB 138 Aktiv-, Passivmitglieder und Gönner.

Das alte Clublokal im Güterbahnhof Wolf

Nach intensivem Suchen konnte 1936 ein Raum in der Speiseanstalt im Güterbahnhof Wolf für den Aufbau einer Club-Anlage gemietet werden. Sofort begann die Arbeit in den Spuren 00, 0 und 1. Der 2. Weltkrieg beeinträchtigte auch das Clubleben des MCB. Viele Abwesenheiten wegen Aktivdienst und einschränkende Vorschriften des Militäreisenbahndienstes hinsichtlich Betreten der Bahnanlagen oder Fotografieren wirkten bremsend auf das Clubleben. Der Luftangriff über dem Gundeldinger-Quartier am 4. März 1945 durch amerikanische Bomber liess eine Stabbombe durch das Dach der „Spysi“ fallen, das Gerüst des Bergmassivs durchbohren und den Holzboden entzünden. Die sofort angerückte Betriebsfeuerwehr SBB sprengte die Tür auf und rückte dem Brand mit Sand und Wasser zu Leibe. Ihr ist es zu verdanken, dass unsere Anlage nicht vernichtet wurde. Als später plötzlich Rauch aus dem Dach quoll, stieg ein Mann aufs Dach und hob die Ziegel ab. Mit gezieltem Wasserstrahl machte er dem neu ausgebrochenen Brandherd im Dachgebälk den Garaus. Der Wasserschaden war nur gering, der MCB hatte grosses Glück im Unglück.

Nach Aufhebung der Speiseanstalt konnte 1956 ein zweiter grosser Raum dazugemietet werden. So wurde die Spur 1 wesentlich vergrössert und mit einem Dampf-Depot erweitert. Ein weiterer angrenzender Raum diente fortan als heimelige Clubbeiz.
Nun musste der Unterhalt des Gebäudes vom Club übernommen werden. So wurde 1977 die Westfassade mit Dachpappe abgedichtet, 1980 eine Dachreparatur und der Ersatz der Dachkänel vorgenommen.

Was sich schon seit den Sechziger Jahren abzeichnete und die Verantwortlichen unentwegt nach einem neuen Lokal Ausschau halten liess, wurde 1985 Wirklichkeit: das Ende der alten Speiseanstalt. Die SBB kündigte das Mietverhältnis per 30. April 1985. So fanden am 12./13. und 26./27. Januar 1985 die allerletzten öffentlichen Vorführungen im Wolf statt, mit einem wahrhaften Besucher-Rekord!

Nach diesen letzten Vorführungen wurde mit der Demontage der noch brauchbaren Anlagen-teile begonnen, das Material wurde eingelagert. Die Bibliothek fand vorübergehend Unterschlupf beim N-Bahn-Club beider Basel.

Die restlichen Anlagenteile blieben im Bauschutt des im Frühling abgebrochenen Gebäudes.
Heute steht an dieser Stelle das Unterhaltszentrum der SBB.

Das neue Clubheim im St. Johann

Die schon einige Zeit vor dem 30. April 1985 eingesetzte „Kommission neues Clublokal“ ging jedem Hinweis auf ein mögliches neues Clublokal nach. Bei der Zentralen Liegenschafts-Verwaltung Baselstadt wurde man schliesslich fündig: das alte Werkstattgebäude der Stadt-Gärtnerei, ursprünglich zum Abriss für den zu gestaltenden St. Johanns-Park vorgesehen, könnte übernommen werden. Nach harten Verhandlungen mit den verschiedensten Instanzen kam ein Vorvertrag zustande, der glauben liess, dass das neue Clublokal am 1. April 1987 bezogen werden konnte. Sorgfältig wurden die notwendigen Sanierungsarbeiten analysiert, um sie der Generalversammlung zu präsentieren. Diese sprach die Kredite und erteilte dem Vorstand die nötigen Kompetenzen. Was folgte, war ein Trauerspiel erster Güte. Uneinigkeit von Kantonsbaumeister, Regierungs-Räten und Departementen führten zu immer neuen Verzögerungen. Das Areal wurde von „Kulturaktivisten“ und Chaoten besetzt, im Werkstattgebäude wurden alle Wasserleitungen herausgerissen und zur Verbarrikadierung von Fenstern und Türen verwendet, die sanitären Anlagen demoliert, elektrische Installationen waren unbrauchbar.

Die Regierung war aus politischem Unvermögen heraus nicht in der Lage, das Gebäude räumen zu lassen.

Im März 1989 war es dann überstanden, das Clubhaus konnte bezogen werden. Jetzt folgte die Instandsetzung: Renovation der Aussenfassade, Ersatz defekter Ziegel und Entmoosung des Daches, Einbau neuer Fenster, neue sanitäre Anlagen und Wasserleitungen, Einbau von Oelöfen in jeder Etage mit zentralem Oeltank, neue Elektro-Installationen. Erst nach diesen enormen Anstrengungen konnte mit Planen und Aufbau der Club-Anlagen und der Club-Beiz begonnen werden.

Das Haus beherbergt im Parterre die Club-Beiz, eine Werkstatt-Ecke und den Versammlungsraum mit der Bibliothek. Im Keller ist die Spur 1 zuhause, mit elektrischem und Echtdampf-Betrieb. Die Spur 0 mit einer Schmalspurstrecke 0m und der Bergbahn in 0e befindet sich im 1. Stock. Im Estrich lagert Archiv-Material, hier ist auch eine Anlage in Spur 0 „Tin-Plate“ geplant. Zu diesem Zweck wird dieser Raum zur Zeit isoliert.

Im Sommer 2007 wurde eine neue Gasheizung installiert, die bisherigen Oelöfen verkauft und der Oeltank entsorgt. Damit wird im Clubhaus im Winter eine konstantere Wärme erreicht.

Der „Tin-Plate-Virus“

Eisenbahn-Modelle gab es schon früh. So ist bekannt, dass englische Verehrer von Johann Wolfgang Goethe (gestorben 1832) diesem ein Modell der ersten von Stephenson gebauten Lokomotive „Rocket“ schenkten, welche im Goethe-Haus zu Weimar aufbewahrt wird.

Mit der Einführung der Maschinen kam auch der Wunsch, diese in kleinem Masstab nachzubilden. Es entstanden perfekt funktionierende Dampflok-Modelle, meist als Verkaufsmuster der Lokomotiv-Fabriken, aber auch von talentierten Instrumentenbauern, Optikern und Uhrmachern.

Manufakturen boten schon bald erste Modelle an, noch als Bodenläufer, also ohne Schienen.

Hess, Issmayer und Lutz boten Spielbahnen an. Märklin zeigte 1891 an der Leipziger Frühjahrsmesse erstmals auf Geleisen, Weichen und Kreuzungen fahrende Züge in verschiedenen Spurweiten. Damit kam Ordnung in das bis dahin herrschende Spurweiten-Durcheinander. Vorherrschend war als Antriebsmittel die spiritusgefeuerte Dampflokomotive. Später kam nach Kinderkrankheiten der Uhrwerk-Antrieb dazu. 1895 schliesslich auch der elektrische Antrieb, anfänglich mit Starkstrom!

Die Blech-Eisenbahn mit ihren lithografierten oder handbemalten Modellen übt auch heute noch eine Faszination aus. Manch ein „Modellbauer“ besitzt noch solche Schätze aus seiner Jugendzeit, andere sind später von diesem Virus befallen worden.

Auch im MCB, wo am Anfang abschätzig über die „Blähhüffe“ geredet wurde, gibt es ein paar Anhänger dieser Spielzeug-Eisenbahn. Stefan Stöckli hat dieser Gruppe einen Namen gegeben: **Tin-Plate-Eisenbahn-Direction Basel**. Er hat im MCB ab 1993 schon einige Male in den Spuren 1, 0 und sogar H0 Blecheisenbahn-Anlagen aufgebaut.

An den 2. Basler Modelleisenbahn-Tagen 1997 in der Landihalle war der MCB neben einer Spur 1-Anlage auch mit einer grossen Tin-Plate-Anlage vertreten. Mit einer solchen warb der MCB sogar im Oktober 1998 an der Modellbau-Messe in Stuttgart für den Club. Im April 2010 war an den 3. Basler-Modelleisenbahn-Tagen wieder eine Tin-Plate-Anlage in Spur 0 in Betrieb, sie hat es sogar im Tele-Basel zu Fernseh-Ehren gebracht.

In nächster Zeit, nach Abschluss der Isolation im Dachstock unseres Clubheims, wird dort auch eine Tin-Plate-Anlage aufgebaut als zusätzliche Attraktion für unsere Besucher. Neben alten Modellen werden dann auch neue zu sehen sein, denn Tin-Plate-Fahrzeuge werden heute wieder von verschiedenen Herstellern angeboten.

Technische Daten der Anlagen:

Spur 1:	Mst. 1:32, Spurweite 45 mm 2-Leiterbetrieb Analog und Digital, 20 Volt Gleichstrom Steuerung Motorola + DCC Gleislänge 250 m, 61 Weichen, 2 DKW Gleichzeitig können 4 elektrische und 2 Dampfzüge verkehren
Spur 0	Mst. 1:45, Spurweite 32 mm 2-Leiterbetrieb, Gleichstrom bis 16 Volt Steuerung Gahler & Ringstmeier Gleislänge 250 m, 69 Weichen, 5 DKW Gleichzeitig können 6-8 Züge verkehren
Spur 0m	Mst. 1:45, Spurweite 22,5 mm 2-Leiterbetrieb, Gleichstrom bis 16 Volt Steuerung Gahler & Ringstmeier Gleislänge 145 m, 42 Weichen Gleichzeitig können 5 Züge verkehren
Spur 0e	Mst. 1:48, Spurweite 16,5 mm 2-Leiter Oberleitungsbetrieb, Gleichstrom bis 12 Volt SPS-Steuerung Gleislänge 22 m, 10 Weichen, 1 DKW, 1 Sektor-Drehscheibe, 12 Signale Gleichzeitig können 3 Züge verkehren

in Planung:

Spur 0	Mst. 1:45, Spurweite 32 mm
Tin-Plate	3-Leiterbetrieb, Wechsel/Gleichstrom 20 Volt

Veröffentlichungen

1936 erschien ein erstes internes Normenblatt für den Eisenbahnmodellbau.

Ab 1. September 1936 kam ein clubeigenes Mitteilungsblatt heraus, zuerst als vom Sekretär auf der Schreibmaschine erstellte Durchschläge, ab der zweiten Folge hiess es MCB-Nachrichten, ab Januar 1937 MCB-Nachrichtenblatt. Ab Juli 1937 wurden die einzelnen Seiten auf Wachs-Matrizen geschrieben und vervielfältigt. Ab 1938 erhielt die Schrift ein gedrucktes Titelblatt von einem Cliché, zur Verfügung gestellt vom Verlag Birkhäuser (Bilder aus dem Lokomotivbuch von Alfred Moser, Mitglied im MCB) oder von den Schweizerischen Bundesbahnen. Aus Kostengründen wurde das gedruckte Titelblatt wieder fallen gelassen und ab 1943 durch ein auf einer Matritze gezeichnetes ersetzt.

Mitte 1947 erschien der erste „Eisenbahn-Amateur“ (EA) des neu gegründeten Schweizer Verbandes Eisenbahn-Amateur SVEA, damit war das MCB-Nachrichtenblatt hinfällig.

Zum 25-jährigen Jubiläum erschien für die Mitglieder eine vervielfältigte Schrift, verfasst vom damaligen Präsidenten Rudolf Pleuler, zum 60-jährigen Jubiläum wurde wieder eine Schrift aufgelegt, verfasst vom Bibliothekar Stefan Stöckli.

1990 verfasste Heini Sautter eine kleine gediegene Schrift über die alte Clubanlage im Wolf, die viele zum Teil seltene Aufnahmen der Spur 1 und Spur 0 zeigte. Das Büchlein ist auch heute noch erhältlich.

Die Clubanlagen wurden auch in verschiedenen Zeitschriften erwähnt, vor allem im Eisenbahn-Amateur (Nrn. 2+3/1948, 3/1955, 10/1960, 3/1973, 10/1978, 9/1979, 6/1981),

Modèles ferroviaires 1/1949, Die Woche 30/1951, Tip Jan. 1953, MIBA 1/1974.

Daneben gab es auch vereinzelte Beiträge in den Tageszeitungen: Basler Nachrichten 17.10.1960, Basler Zeitung 4.9.1981 und 24.1.1985.

Bruno Thommen, MCB

Quellen: Erwähnte Publikationen