



Modelleisenbahnclub Münster

seit 1949



STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH



mec-muenster.de

Auf ein Wort

Liebe MEC-Mitglieder,

die Pandemie hat uns alle weiter fest im Griff. Schon viel zu lange müssen die geliebten Clubabende ausfallen. Unser Hobby ist leider etwas "zum Anfassen" und daher nur schwer virtuell zu betreiben. Eine ganze Reihe von Mitgliedern ist für den Gedanken-, Meinungs- und Wissensaustausch bereits auf WhatsApp ausgewichen.

Doch nicht alle Mitglieder sind auf Social Media eingestellt. Daher soll auch unsere Clubzeitung weiterhin dem Zusammenhalt im MEC dienen. Besser als auf WhatsApp können und wollen wir in den Artikeln jeweils ein Thema genauer und umfangreicher darstellen. Die Heftpatenschaft, Kurzmeldungen und einzelne Fotos ergänzen jeweils eine Ausgabe des mec-muenster.de.



Wir hoffen, dieses Konzept kommt bei euch an. Feedback ist immer erwünscht!
Eure Redaktion



Die Heftpatenschaft

Unter den Fans der Baureihe 01.10 heißt sie nur kurz "die 66". Gemeint ist die stolze Schnellzugdampflok 01 1066. In ihren letzten Einsatzjahren bei der DB hieß sie computergerecht "012 066-7". Und das beste ist: Die 66 kann auch heute noch bewundert werden. In den letzten Jahren hat sie zahlreiche Sonderzüge im Münsterland bespannt. Bei einer dieser Sonderfahrten entstand auch das obige Bild vom Führerhaus der Lok. Die Beschilderung mit der EDV-gerechten Nummer 012 066-7 entspricht dem letzten Einsatzzustand bei der DB bis 1975.

Als Modell ist die Baureihe im Club mehrfach vertreten, auf dem Bild seht ihr Michaels Roco-"66", im Einsatz vor einem F-Zug auf der MEC-Anlage. Das Modell trägt die ursprüngliche Nummer 01 1066.

Die göttliche Deutsche



Konzipiert für hohe Geschwindigkeiten muss sie unglaublich leistungsfähig gewesen sein, und beliebt bei den Lokpersonalen. In Verbindung mit der herausragenden Gestaltung bekam die französische Dampflokomotive 232 U 1 ihren Spitznamen: „La Divine – die Göttliche“.

Eine göttliche Lok wollte Max Baumberg auch haben! Baumberg war Leiter der Versuchs- und Entwicklungsstelle für Maschinenwirtschaft VES-M der Deutschen Reichsbahn Ost in Halle/Saale und brauchte Anfang der 60er Jahre eine Schnellfahrlokomotive, um neue Reisezugwagen für den Export im oberen Geschwindigkeitsbereich testen zu können. Aus der 61 002, Teilen weiterer Loks und einem neuen Kessel bastelte er eine neue Pazifik-Schleppentenderlokomotive zusammen – die 18 201.

Baumberg war ganz offenbar auch Fan des französischen Lokbaus. Und so hat er bei der Gestaltung „seiner“ 18 201 ziemlich deutlich bei der göttlichen 232 U 1 aus dem Jahre 1949 abgekupfert: Die grüne Lackierung (ungewöhnlich für die deutsche Reichsbahn), der Verlauf des weißen Zierstreifens, die Verkleidung der Frontpartie, die angepasste Form der Windleitbleche – alles ist auffallend ähnlich!

Allerdings: Ich persönlich finde die deutsche 18 201 optisch sogar noch besser gelungen als ihr französisches Vorbild. Hier schlägt mal tatsächlich das vielbelächelte „Weltniveau“ der DDR den weltberühmten Pariser Chic. Die unaufgeregt dynamische Verkleidung der 18 201 und die Weiterführung des Zierstreifens am Tender lassen die Lok sehr elegant erscheinen. Sie strahlt förmlich Geschwindigkeit aus und wirkt viel filigraner als die Französin. Die hoch aufgehängten Außenzyylinder des Vierzylindertriebwerks, der merkwürdige Trittkasten und das überdimensionale Nummernschild über der Pufferbohle versauen der 232 U 1 das Gesicht. Die aufgetürmte Frontpartie und der nach hinten abfallende, voll verkleidete Kessel lassen sie zu kopflastig wirken. Die Außenrahmen der Drehgestelle (Achsfolge 2'D 2') sind auch nicht unbedingt schön. Dagegen sind doch die Räder der 18 201 insgesamt ein echter Hingucker.

Lange Jahre habe ich die 18 201 als meine „Lieblingslok“ bezeichnet. Vor lauter Begeisterung für die ungewöhnliche Maschine habe ich mir vor 25 Jahren ein Spur-0-Modell die Lok aus Pappe (!) selbst gebaut, als Dekoration für das Regal im Jugendzimmer. Zu dem H0-Modell von Roco hatte ich

es jedoch bislang nicht gebracht, obwohl ich damals sogar eine Anlage hatte, deren Vorbildbahnhof bei der Deutschen Reichsbahn Ost angesiedelt war und es Fotos von der 18 201 in Oberhof (Thür) gibt.

Aber jetzt: Wie ihr wisst, bin ich nämlich derzeit modellbahnmäßig auf einem Frankreich-Trip. Als Krönung meines neuen Bestandes an französischen H0-Dampflokomotiven habe ich mir neulich die 232 U 1 von Jouef aus der Bucht gefischt. Ein tolles Modell, das trotz seines Alters überraschend gut läuft. Mir dieser Lok kann ich gut die Star-Schnellzüge Nordfrankreichs über die eigene oder die Club-Anlage jagen. Dabei kam mir natürlich auch die 18 201 wieder in den Sinn. Und als in den Kleinanzeigen in Münster zufällig das passende Roco-Modell zu einem akzeptablen Preis auftauchte, musste ich einfach zuschlagen.

Bemerkenswert ist, dass es beide Maschinen im Original als Museumsloks noch gibt, die 18 201 bis vor kurzem sogar betriebsfähig als schnellste Dampflokomotive der Welt! Allerdings sind sich die beiden göttlichen Schwestern im Original natürlich nie begegnet. Zumindest im Modell ist das aber jetzt möglich – auf einer Anlage im Münsterland! Wer hätte das gedacht?



Oben: Ein Kopf-an-Kopf-Rennen um die Gunst des Betrachters: Für das deutsche Auge wirkt die 18 201 links deutlich gefälliger. Die Linienführung ist dynamisch und elegant, und doch eindeutig inspiriert von der göttlichen Französin.

Mitte: Die Front der 232 U 1 strahlt eher Modernität und technische Eleganz aus - ganz typisch für das Design französischer Eisenbahnfahrzeuge, mit Ecken und Kanten.

Rechts: Aus meinem Fotoalbum: Bilder vom Dresdner Dampflokkfest und aus dem Französischen Eisenbahn-Museum in Mulhouse.





Damals - vor 30 Jahren

Unser zentraler Bahnhof im Keller der Bundesbahndirektion. Das erste Ziel der Züge, nachdem sie den oberen Schattenbahnhof verlassen haben, war unser großer, sechsgleisiger Bahnhof.

Anschließend ging es oberirdisch auf große Tour über die ganze Anlage. Vorbei am Betriebswerk mit großem Rundlokschuppen,

vorbei am Containerbahnhof und verschwand schließlich am Stahlwerk in den Untergrund, um den unteren Schattenbahnhof zu erreichen. Von dort nahmen die

Züge dann den gleichen Weg zurück bis in den oberen Schattenbahnhof. Weitere damalige Streckendetails folgen in den nächsten Ausgaben.



Modelleisenbahnclub Münster

Clubräume:
Industrieweg 72, 48155 Münster

Fon: [nicht belegt]
Fax: [Haben wir nicht]
Mail: info@mec-muenster.de
Web: www.mec-muenster.de

Redaktionsanschrift:
Redaktion „mec-muenster.de“
c/o Michael Stach,
Augustastr. 24, 48153 Münster
eMail: michael@michael-stach.de

Bankverbindung:
Sparda Bank Münster (Westf)
Stiftung BSW - Kulturgruppe MEC
-Münster
Konto-Nr.: 188 03 57
BLZ: 400 605 60



Erscheinungsweise
Unregelmäßig.

Beiträge von
Holger Brößkamp, Michael Lott
Michael Stach, Detlef Weber

Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit
Einwilligung der Redaktion.

Auflösung des Suchbilds aus Nr. 65



Überhaupt nicht! Die Lore ist einfach nur hinter die Lok gestellt worden.