

Modelleisenbahnclub

Münster e.V.

Heft 80

mec-muenster.de

Die Online-Zeitschrift des Vereins

Modell-Legende beim MEC

Die V 80 von Ortwein

Modell

Die zwei Heftpaten
der Baureihe 80



Münster

Der Westfälische Bahnhof in
Münster von 1848



Vorbild

Bahnübergänge
EBÜT 80





Hallo liebe Clubmitglieder und Modellbahnfreunde,

seit dem Erscheinen der vorherigen Ausgabe unseres Online-Clubheftes mec-muenster.de ist eine gefühlte Ewigkeit vergangen. Viele werden sich fragen, woran das gelegen hat. Eines ist sicher: Es lag nicht an mangelnder Motivation der Redaktion oder an zu wenigen Ideen für Heftbeiträge. Vielmehr musste sich Michael Stach, zusammen mit der Gruppenleitung, vorrangig um die Organisation der Vereinsgründung kümmern. Das ist eine unglaublich aufwändige und zeitraubende Arbeit. Eine rechtssichere Satzung musste aufgesetzt werden, damit der MEC im Vereinsregister eingetragen werden kann. Noch viel wichtiger ist es jedoch, dass der MEC e.V. auch als gemeinnütziger Verein anerkannt wird. Nur so können wir für Spenden auch Quittungen ausstellen, die unsere Unterstützer dann steuerlich geltend machen können. Als reine BSW-Kulturgruppe ist das für uns nicht möglich. Dafür waren (und sind immer noch) eine ganze Reihe von Absprachen mit dem Finanzamt notwendig. Wir sind jedoch bereits einen wichtigen Schritt weiter: Seit der offiziellen Gründungsversammlung am 18. Oktober 2023 ist der MEC jetzt ein Verein "in Gründung". Wir werden euch über die weiteren Entwicklungen auf dem Laufenden halten, selbstverständlich auch hier, in unserem "Organ", dem Online-Clubheft mec-muenster.de.



Ein wichtiger Punkt im Hinblick auf die Gemeinnützigkeit des Vereins ist es, dass der MEC seine Aktivitäten zukünftig noch stärker nach außen richtet. Die Allgemeinheit soll von uns profitieren. Ein Baustein dabei ist unser Clubheft. In der Vereinsatzung steht ausdrücklich, dass der MEC "regelmäßig" eine Vereinszeitschrift herausbringt. Diese Ausgabe 80 ist ein erstes Beispiel für die entsprechende Neuausrichtung des mec-muenster.de. Natürlich werden wir auch weiterhin über vereinsinterne Themen berichten. Schwerpunkte sollen jedoch die Bereiche Modellbahn, Vorbild-Eisenbahn und Eisenbahn in Münster sein. Besonders mit dem letzten Punkt haben wir uns quasi selbst den Auftrag gegeben, Münsters Eisenbahn-Geschichte noch tiefer und detaillierter zu erforschen. Diesem hohen Anspruch wollen wir gerecht werden.

Doch keine Sorge: die Clubheft-Redaktion nimmt weiterhin gerne die Beiträge von allen Clubmitgliedern an. Welche Themen bewegen euch? Worüber möchtet ihr berichten? Habt ihr schöne und interessante Bahn-Fotos aus Münster und Umgebung? Dann gebt eure Ideen und Wünsche gerne an die Redaktion weiter. Es müssen auch nicht sofort druckreif formulierte Textbeiträge sein. Gebt uns einfach ein Thema und ein paar Stichworte zu den Inhalten, die euch wichtig sind. Daraus basteln wir dann gemeinsam einen schönen Bericht. Versprochen.

Die Clubheft-Redaktion wünscht euch nun viel Freude mit der Ausgabe 80 und Gutes Gelingen bei all euren Projekten rund um die Eisenbahn in Vorbild und Modell.

Holger Brößkamp

Holger Brößkamp

In dieser Ausgabe

Jugendgruppe	3
Unsere Jugendgruppe	
Heftpatenschaft 1	4
Die Dampflokomotive der Baureihe 80	
Heftpatenschaft 2	5
Modell-Legende V 80 von Ortwein	
Münster Geschichte	6
Der Westfälische Bahnhof in Münster von 1848	
Vorbild	14
Bahnübergänge EBÜT 80	
Internet-Tipps	16
fernbahn.de	
Neues im Archiv	17
Neue Literatur	
Impressum	17
Termine	



Lokwechsel bei voller Fahrt

Thorsten König berichtet von der Jugendgruppe



Die letzten Neuigkeiten aus unserer Jugendgruppe sind schon sehr lange her. Zugegeben, länger als ich gedacht habe. Aber was soll's - dann gibt es jetzt halt etwas mehr Infos.

Ein kleiner Rückblick:

Während des letzten Berichts aus der Jugendgruppe waren wir dabei zwei kleine, 60cm breite, Module zu bauen. Diese sind schon einige Zeit fertig gestellt. Auf einem Modul befindet sich ein alter, verlassener Schuppen den wir entsprechend verwittert haben. Das zweite Motiv auf diesem Modul ist ein Wanderweg mit einem Imbisswagen an dem sich die Preiserleins stärken und von den langen Wanderungen erholen können.

Auf dem zweiten Modul ist eine Brücke über einen Fluss entstanden. Auf dem Fluss ist gerade eine feucht fröhliche Gesellschaft mit ihrem Floß auf einem Ausflug.

Die beiden Module haben wir extra etwas schmaler gebaut als unser

Standardmaß von 100cm Breite da wir die Module als „Füllstücke“ nutzen möchten, wenn wir noch ein klein wenig Platz in einem Anlagekasten haben. Auch ein Einsatz als Stopfstelle vor Einfahrsignalen unserer Bahnhöfe Fischingen oder Hiltrup wäre gut möglich, da die Loks dann nicht so weit vor den Signalen stehen würden.

Zurück ins Jetzt:

Bei unserem letzten Treffen konnten wir bereits unser nächstes Projekt abschließen. (Wie eingangs erwähnt ist der letzte Bericht länger her als gedacht.)

Hierbei handelt es sich um die Überarbeitung des Moduls „Brauerei“ welches aus drei Segmenten besteht und einen Gleisanschluss ins Brauereigelände hat, besser gesagt hatte. Wir haben aus der Brauerei eine „Kulturbrauerei“ gemacht. Ein Ort für Veranstaltungen aller Art drinnen und draußen. Das alte Anschlussgleis liegt noch verrostet und or-

dentlich zugewachsen in der Landschaft, selbst die ausgebauten Weichen verwittern neben den Streckengleisen vor sich hin. Auf dem Gelände der Kulturbrauerei findet ein kleines Festival statt. Natürlich mit allem, was dazu gehört. Buden gegen den Hunger, Buden gegen den Durst, Sitzmöglichkeiten zum Verzehr und, wie es sich für ein Festival gehört, natürlich mit einer Bühne, auf der so einige Bands das Publikum begeistern.

Die Module sind nicht wiederzuerkennen. Da haben unsere Jungs wirklich ganze Arbeit geleistet! Das Ergebnis wurde stolz den Eltern präsentiert. Natürlich mussten Eike und ich am nächsten Clubabend auch noch etwas angeben und haben das Modul den Mitgliedern präsentiert. Auch hier gab es viel Lob für die Arbeit unserer Jugendlichen. Prämie wird die Kulturbrauerei bei unserer nächsten Ausstellung haben - da freuen sich nicht nur die Jugendlichen drauf...

Kurz in eigener Sache:

Nach etwa 25 Jahren als Jugendgruppenleiter kann ich behaupten die ein oder andere Generation junger Modelleisenbahner begleitet zu haben. Da ich aber auch der Modulwart (Zuständig für Wartung und Pflege der vorhandenen Module) beim MEC bin und mir die Jugendarbeit, insbesondere die Jugendgruppe (hier habe ich schließlich selbst 1993 angefangen), sehr am Herzen liegt, bin ich froh nun einen engagierten Nachfolger gefunden zu haben. Eben kurz erwähnter Eike ist unser neuer Jugendgruppenleiter. Natürlich verabschiede ich mich nicht aus dem aktiven Geschehen und werde die Jugendgruppe aber auch die Teilnehmer bei unseren Bastelveranstaltungen im Rahmen der Hits für Kids weiterhin betreuen und mit Tipps und reichlich Tricks versorgen.

Wer im passenden Alter (ca.10 – 17 Jahre) ist und jetzt Lust bekommen hat bei uns in der Jugendgruppe mitzumachen, ist zu unseren Bastelnachmittagen an jedem ersten Samstag im Monat herzlich willkommen.





Liebe Leser unserer Clubzeitung. Es ist bereits eine liebgewonnene Tradition, dass wir zu jeder Ausgabe unserer Zeitung eine Lokbaureihe als Patin finden möchten. Hin und wieder ist es schwierig, eine Patenschaft mit der passenden Ausgabennummer zu finden. Nicht zu jeder Ausgabe gibt es eine entsprechende Baureihe. Dies ist nun die Ausgabe 80 - und hier hatten wir sogar die Qual der Wahl: Eine Baureihe 80 ist sowohl bei den Dampfloks als auch bei den Dieselloks (V 80, siehe Artikel in diesem Heft) zu finden. Sogar eine E-Lok gibt es, die auf E 80 hört.

Wir betrachten mal die Dampfloks der Baureihe 80: Die Baureihennummer in den 80ern lässt schon auf

den Einsatzbereich schließen: Die Lok wurde entwickelt für den Rangierdienst. Mit den vielen vorhandenen Länderbahnreihen war ein wirtschaftlicher Rangierbetrieb immer schwieriger. In den Jahren 1927-1929 wurden insgesamt 39 Loks dieser Einheitsbaureihe von verschiedenen Herstellern produziert und vor dem Krieg in Leipzig und Köln eingesetzt. Bei einer Leistung von ca. 570 PS erreichten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 45km/h. Alle Loks haben den Krieg überlebt und wurden bei der DB (17) und auch in der DR (21) eingesetzt. Die Beheimatungen blieben zunächst wie vor dem Krieg. Später wurden die Loks dann auch auf andere Dienststellen verteilt, im Westen vor allem nach Süddeutsch-

land. Für münsteraner Modellbahner, die sich auf das Sammeln von Loks aus der Umgebung spezialisiert haben, ist die Lok also nicht so interessant. Auch Sammler von DB-Fahrzeugen der von Epoche IV haben Pech: Die letzten 80er wurden bereits 1965 ausgemustert, im Osten jedoch erst 1977. Sowohl im Westen als auch im Osten sind einige Loks nach der Ausmusterung an Unternehmen, Privatpersonen oder Vereine verkauft worden und konnten so dem Schneidbrenner entgehen, zumindest vorerst. Aktuell existieren noch einige Fahrzeuge bei Museumseisenbahnen. Betriebsfähig ist nach unseren Recherchen im Netz aktuell keine Lok. Sollte jemand andere Informationen haben, lassen wir uns gerne eines Besseren belehren. Freuen würde es uns jedenfalls. Noch im Jahr 2004 erreichte die 80 039 der Hammer Eisenbahnfreunde mit einem Sonderzug den WLE-Bahnhof Münster Ost. Damit hat Münster also doch einen gewissen Bezug zu dieser Baureihe.

Modelle der Lok gibt es in vielen Spurweiten und Varianten. Viele Hersteller, darunter auch Märklin, Fleischmann, Trix und Roco, haben Modelle auf dem Markt gebracht. Im aktuellen Katalog ist die Lok im Maßstab H0 lediglich bei Roco zu finden. Märklin hat sogar in ihrer früheren Version als RAG-Lok D727 genau die 80 039 aufgelegt. Damit ist dieses Modell für uns münsteraner Sammler noch am interessantesten.



Oben:

Unter der Artikelnummer 3404 hatte Märklin mal die Lok RAG D727 im Programm. Vor ihrer Zeit bei der Ruhrkohle AG hieß die Original-Lok 80 039. Sie blieb als Museumslok erhalten und wurde bei einer Aufarbeitung von den Hammer Eisenbahnfreunden wieder mit der ursprünglichen Nummer beschildert.

Links:

In dieser Ausführung erreichte die Lok auch mehrere Male mit Sonderzügen den WLE-Bahnhof Münster Ost.



Modell-Legende V 80 von Ortwein

Heftpatenschaft 2



Eine weitere Heftpatin für unsere Ausgabe 80 des MEC-Clubheftes ist die Baureihe V 80. Über das Vorbild ist schon viel geschrieben worden, daher geht es hier um ein ganz besonderes Modell dieser Lokbaureihe.

Das H0-Exemplar befand sich einst im Fahrzeugbestand des MEC, als dieser noch in den Kellerräumen im Bahnhof wohnte und eine große stationäre Anlage unterhielt. Bei einer Aufräumaktion sollte die Lok jedoch auf einmal "weg". Dabei war es ein damals hochwertiges, weitgehend maßstäbliches Modell des früheren Herstellers Ortwein.

Meinhard nutzte damals die Gelegenheit und übernahm das Modell für seine Sammlung. Er wollte nämlich die Entwicklungsgeschichte der deutschen Dieselloks in H0 darstellen. Die V 80 als erste große Streckendiesellok der jungen Deutschen Bundesbahn war dabei natürlich ein Muss. Als reines Schaustück musste

das Lokmodell für Meinhard sogar nicht unbedingt fahren können. Trotzdem sind die Fahreigenschaften des betagten Modells sogar recht passabel, wovon sich die Clubmitglieder von heute überzeugen konnten. Mit ihrer besonderen Geschichte genießt die Ortwein-V 80 beim MEC einen gewissen Legendenstatus.

Ein großer Dank geht daher an Meinhard, dass er das alte Schätzchen für uns wieder hervorgeholt hat. Die jüngeren Clubmitglieder kannten das Modell gar nicht. Nach langer Zeit in der Schachtel drehte die Lok einige Runden über die Clubanlage und stand für das "Cover-Shooting" zur Verfügung.





Der Westfälische Bahnhof zu Münster

Münsteraner Eisenbahn-Geschichte



Der Westfälische Bahnhof in einer zeitgenössischen Darstellung aus dem Jahr 1860. Der Blick geht vom Servatiiplatz aus in Richtung des Empfangsgebäudes. Auf der linken Seite ist der markante Wasserturm zu sehen, rechts daneben das sogenannte Abortgebäude.
Quelle: Stadtarchiv Münster, Slg-FS-47, Nr. 8291

Die Kohlengruben in Westfalen konnten bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Produkte nur mit Lastkähnen auf der Ruhr und dem Rhein über eine größere Entfernung hinweg transportieren. Nach Norden, in Richtung der deutschen Seehäfen, fehlte eine leistungsfähige Transportmöglichkeit. Zumindest die Weser sollte daher mit der damals neuen Eisenbahn erreicht werden. Der 3. Westfälische Landtag, welcher von Dezember 1830 bis Januar 1831 in Münster stattfand, plädierte zunächst für den Bau einer Eisenbahn von Münster nach Lippstadt. Die preußische Regierung lehnte diesen Vorschlag jedoch ab, da sie keine Notwendigkeit für eine solche Verbindung sah. Es waren ausreichend gute Chausseen als "Communications-Wege" in dieser Richtung vorhanden. Der König Friedrich Wilhelm IV entschied letztlich, eine Bahnstrecke vom Ruhrgebiet über Hamm, Gütersloh und Bielefeld zu bauen, in Richtung Minden an der Weser. Die berühmte Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft baute also diese Strecke von Köln über Duisburg, Oberhausen, Dortmund und Hamm nach Bielefeld. Der Betrieb auf diesem Abschnitt konnte am 15. Oktober 1847 aufgenommen werden.

Zur gleichen Zeit war die Königlich-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft dabei, eine Bahnstrecke quer durch das westfälische Kernland zu bauen. Der nördlichste Abschnitt sollte von Hamm nach Münster und weiter nach Rheine führen. Nach langen Verhandlungen konnte am 25. Mai 1848 die Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft ihre neue, 36 Kilometer lange Strecke von Hamm nach Münster mit einer großen Fest-

fahrt für den Personenverkehr eröffnen. Im Juni 1848 konnte die Strecke dann auch für den Güterverkehr freigegeben werden. Damit begann auch für die Provinzialhauptstadt Münster das Eisenbahnzeitalter. Aus diesem ersten Bahnhof sollte in den nächsten Jahrzehnten ein bedeutender Knotenpunkt werden.

Der erste Fahrplan der Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft aus dem Jahre 1848

Bekanntmachungen. Münster-Hammer Eisenbahn.



Fahrplan

vom 26. Mai 1848 bis auf weitere Bekanntmachung.

In der Richtung von **Münster**
nach **Hamm**.

I. Zug	Abfahrt Morgens 6 Uhr.
II. "	" " 11 "
III. "	" " Nachmitt. 2 "
IV. "	" " Abends 6 "

In der Richtung von **Hamm**
nach **Münster**.

I. Zug	Abfahrt Morgens 7 Uhr 40 Min.
II. "	" " Mittags 12 " 40 "
III. "	" " Nachm 3 " 45 "
IV. "	" " Abends 7 " 30 "

Reisende welche von Dickeweid in der Richtung nach Hamm und von Gremelunghoff in der Richtung nach Münster die Bahn benutzen wollen, haben den Billetwerth der entsprechenden Wagenklasse von Münster resp Hamm aus durch die Schaffner von den Zugführern zu lösen.

Die näheren Bestimmungen enthält das auf allen Stationen aufgehängte Betriebs-Reglement.

(1848)

Die Direction.



links
Stadtplan Münster von 1864. Kirchen und öffentliche Gebäude sind rot eingezeichnet, so auch die Bauten des Westfälischen Bahnhofs. Die Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft ist bereits verstaatlicht und die Weiterführung der Strecke nach Rheine in Betrieb. Die Gleise verlassen den Bahnhof nach Norden entlang der heutigen Piusallee. Das Bahnhofsgebäude liegt noch frei auf den Feldern östlich der Stadt, die rot gezeichneten Straßen markieren den "projectierten neuen Stadttheil".
Quelle: Stadtarchiv Münster, Slg-KUP, Nr. A54

Es gab jedoch anfangs noch keinen direkten Weg aus der Stadt zum Bahnhof. Die Reisenden mussten sich hinter dem Servatii-Tor am Wasserturm nach Süden wenden, ein Stück entlang der Gleise. Wohl deshalb wurde das Stationsgebäude auch L-förmig angelegt mit einem offenen Hof. Die Fahrgäste sollten zumindest vom westlichen Querbau einigermaßen repräsentativ empfangen werden. Die bekannte zeitgenössische Darstellung von 1860, zu sehen am Anfang des Berichtes, veranschaulicht genau diese Situation.

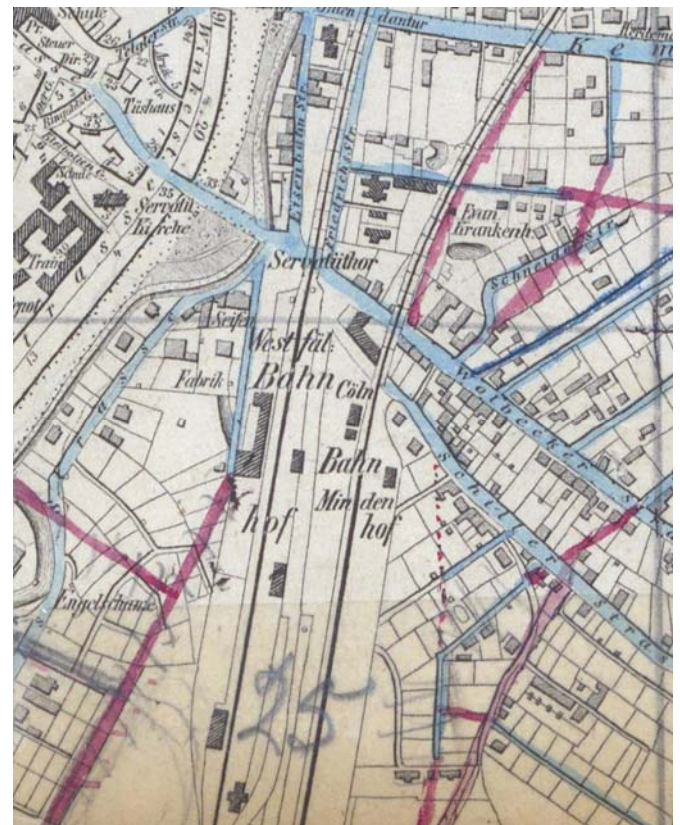
Ab dem Jahr 1871 betrieb die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die sogenannte Hamburg-Venloer-Bahn auf dem Teilstück Wanne - Münster - Osnabrück. Die Gleise für dieses wirklich überregionale Eisenbahnprojekt verlegte die CME in Münster östlich des Westfälischen Bahnhofes, ohne eigenes Stationsgebäude. In Münster gab es ja schließlich schon ein Empfangsgebäude. Mit der Eröffnung der Verbindung nach Gronau/Enschede wurde der Westfälische Bahnhof 1875 zum Ausgangspunkt einer weiteren Bahnstrecke.

Laut Konzessionsvertrag hatte die Gesellschaft die Auflage, auch die Strecke bis nach Rheine herzustellen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen war den Betreibern jedoch zu gering, so dass Münster zunächst nur über die Stichbahn von Hamm aus erreicht werden konnte. Erst mit der Verstaatlichung der Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1855 wurden die Voraussetzungen geschaffen, die Strecke bis nach Rheine zu verlängern. Damit war Münster nach Norden in Rheine mit der Hannoverschen Westbahn (Löhne- Rheine- Emden) und nach Süden in Hamm mit der Köln-Mindener Eisenbahn verbunden. Auch die Westfälische Eisenbahn hatte mittlerweile ihre Strecke auf ganzer Länge fertiggestellt und betrieb die Verbindung Warburg - Altenbeken - Hamm - Münster - Rheine als zusammenhängende Bahnstrecke. Übrigens ist das bis heute an der Streckenkilometrierung abzulesen - eigentlich unglaublich.

Für die Eisenbahn wurde in Münster auf den Feldern östlich der Stadt ein Bahnhof errichtet. Die Gleisanlagen waren bereits recht umfangreich. Weil ja schon beim Bau eine Verlän-

gerung der Strecke nach Rheine vorgesehen war (siehe oben), wurde das Empfangsgebäude auch in Seitenlage zu den Gleisen gebaut, und nicht als Kopfbahnhof, wie damals für Endbahnhöfe üblich.

rechts
Stadtplan Münster von 1873. In nicht einmal 10 Jahren hat sich bei der Eisenbahn in Münster eine Menge getan: Die neuen Gleisanlagen der Hamburg-Venloer Bahn sind östlich des ersten Bahnhofs zu erkennen. Nach Wanne wurde die Strecke 1870, Richtung Osnabrück 1871 eröffnet. Damit ergab sich für die Bewohner des neuen östlichen Stadtteils ein Problem: Gleich zwei Bahntrassen kreuzten die Wolbecker Straße. Auch wegen der Rangierfahrten in nördlicher Richtung mussten die Schranken oft und lange geschlossen bleiben.
Quelle: Stadtarchiv Münster, Stadtregistrierung, Fach 129, Nr. 11_02



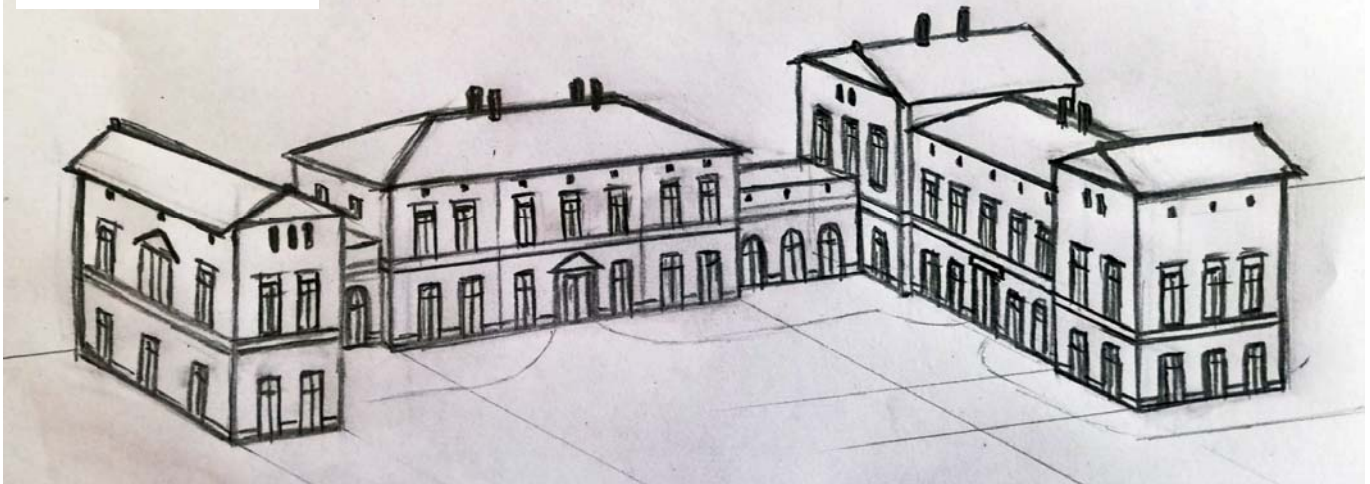
Von dem ersten Stationsgebäude in Münster kennen wir nur den Grundriss, eine einzige Ansicht aus dem Jahr 1860 (Bild auf Seite 6) und einen kleinen erhaltenen Gebäudeteil von Fotos. Mit diesen Informationen und dem Vergleich mit anderen klassi-

zistischen Bahnhofsbauten aus dieser Zeit haben wir eine Rekonstruktion des Gebäudes gewagt. So wie auf den Zeichnungen könnte der Bahnhof ausgesehen haben. Wir wissen: Das ist wissenschaftlich eher bedenklich, hilft uns Hobby-

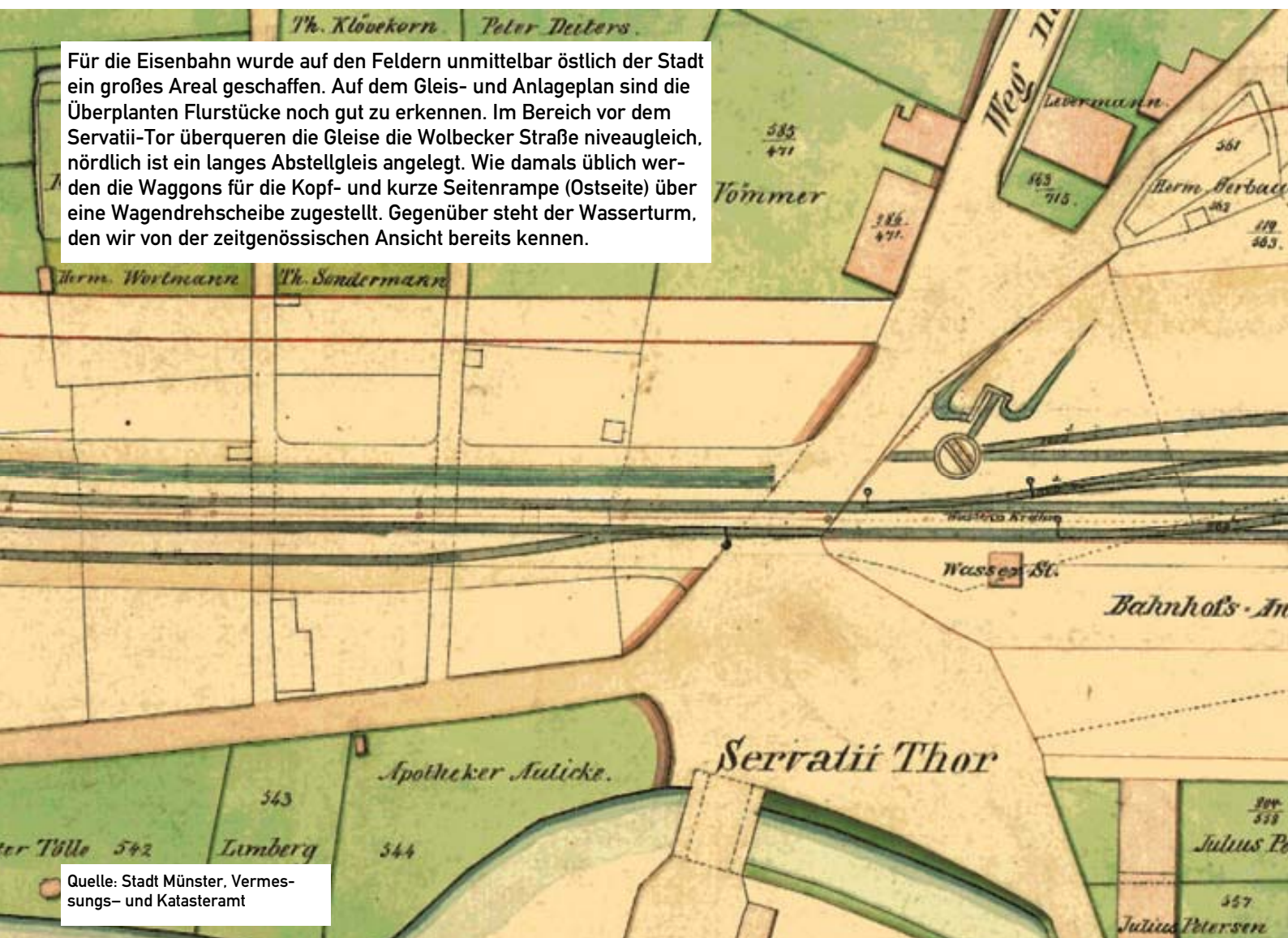
Historikern aber sehr, eine Vorstellung von diesem wichtigen Eisenbahn-Gebäude unserer Heimatstadt zu gewinnen.

Unten sehen wir die Stadtseite, auf Seite 9 die Gleisseite.

Zeichnung: Holger Bröbkamp



Für die Eisenbahn wurde auf den Feldern unmittelbar östlich der Stadt ein großes Areal geschaffen. Auf dem Gleis- und Anlageplan sind die überplanten Flurstücke noch gut zu erkennen. Im Bereich vor dem Servatii-Tor überqueren die Gleise die Wolbecker Straße niveaugleich, nördlich ist ein langes Abstellgleis angelegt. Wie damals üblich werden die Waggons für die Kopf- und kurze Seitenrampe (Ostseite) über eine Wagendrehscheibe zugestellt. Gegenüber steht der Wasserturm, den wir von der zeitgenössischen Ansicht bereits kennen.

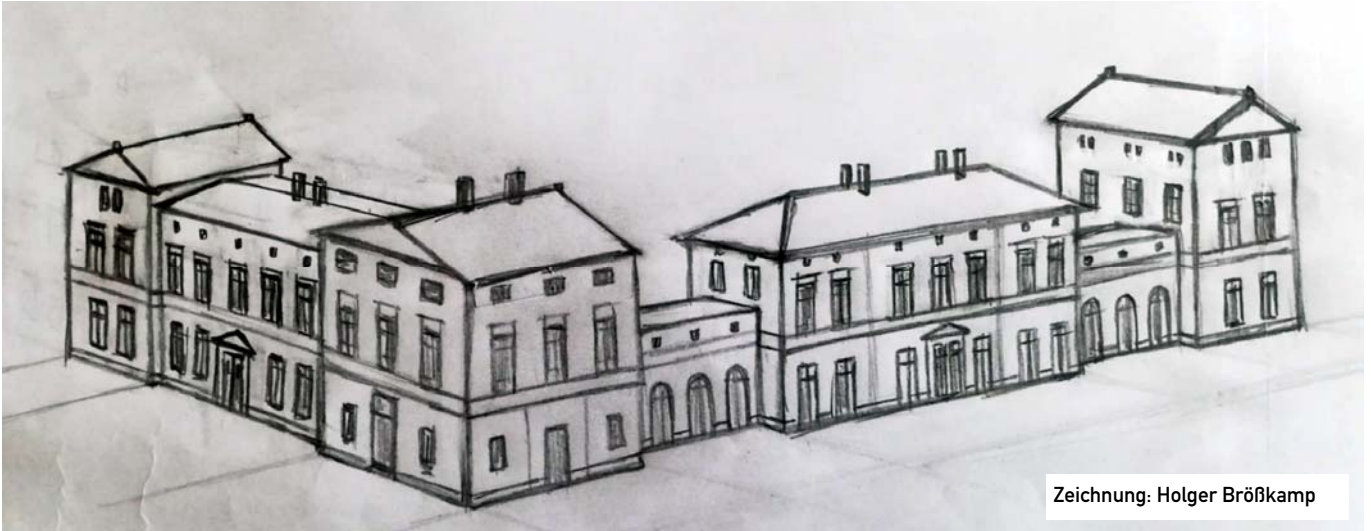


Quelle: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt

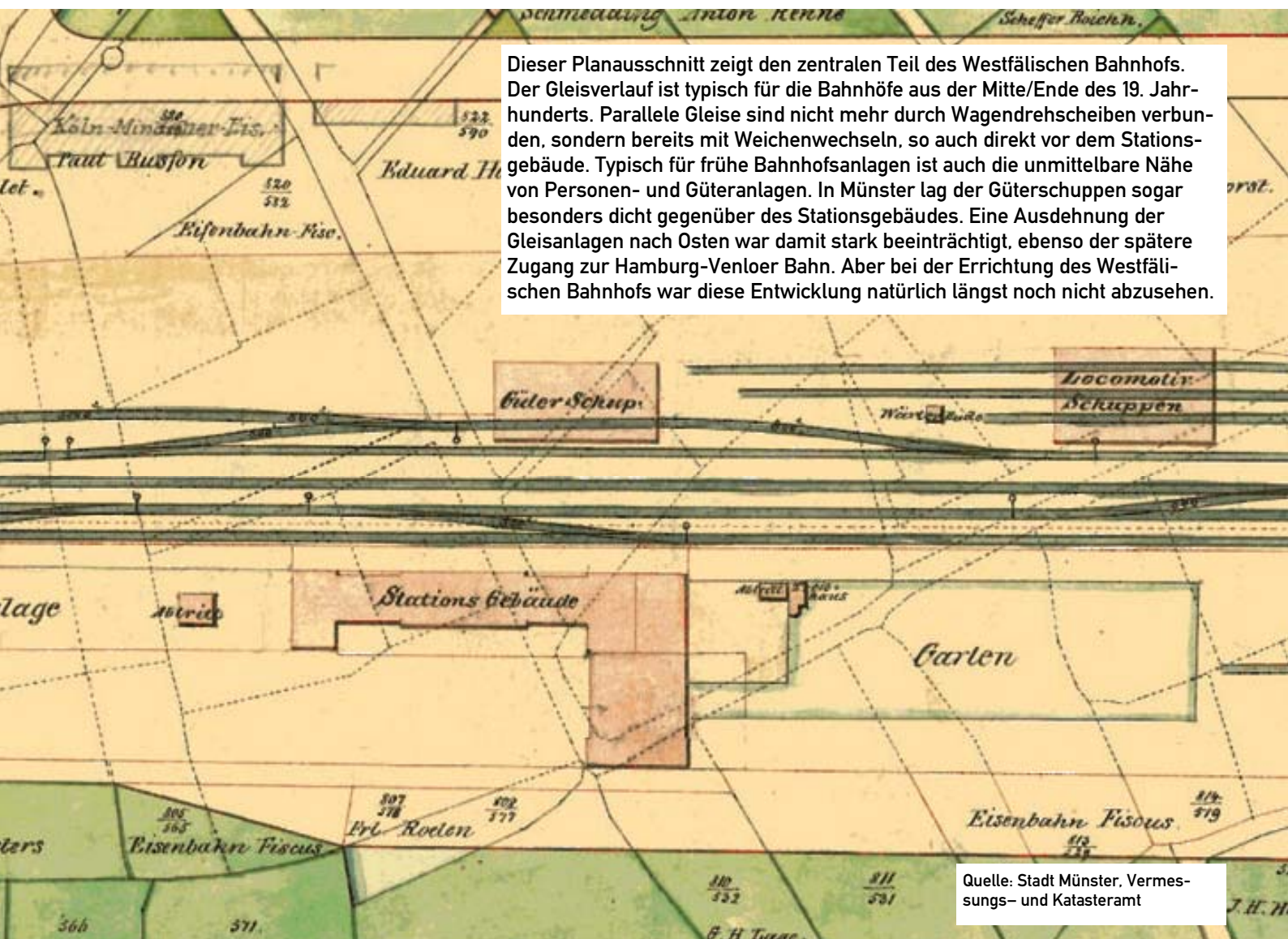
Der Gleisplan ist derart detailliert gezeichnet, dass er vermutlich die Situation darstellt, wie sie tatsächlich ausgeführt war und nicht nur geplant. Allerdings ist am ganz linken oberen Rand dieses Segments ein

geplantes Gebäude eingezeichnet, das offenbar als Empfangsgebäude der Köln(bereits mit K)-Mindener Eisenbahngesellschaft vorgesehen war, in dieser Lage jedoch später nicht belegt ist.

Damals plante und baute jede Eisenbahngesellschaft ihren eigenen Bahnhof in einer Stadt. Eine mögliche Erweiterung der Gleisanlagen zur Aufnahme weiterer Strecken war in Münster nicht vorgesehen.



Zeichnung: Holger Brößkamp



Dieser Planausschnitt zeigt den zentralen Teil des Westfälischen Bahnhofs. Der Gleisverlauf ist typisch für die Bahnhöfe aus der Mitte/Ende des 19. Jahrhunderts. Parallele Gleise sind nicht mehr durch Wagendrehscheiben verbunden, sondern bereits mit Weichenwechseln, so auch direkt vor dem Stationsgebäude. Typisch für frühe Bahnhofsanlagen ist auch die unmittelbare Nähe von Personen- und Güteranlagen. In Münster lag der Güterschuppen sogar besonders dicht gegenüber des Stationsgebäudes. Eine Ausdehnung der Gleisanlagen nach Osten war damit stark beeinträchtigt, ebenso der spätere Zugang zur Hamburg-Venloer Bahn. Aber bei der Errichtung des Westfälischen Bahnhofs war diese Entwicklung natürlich längst noch nicht abzusehen.



Slg. Günter Krause

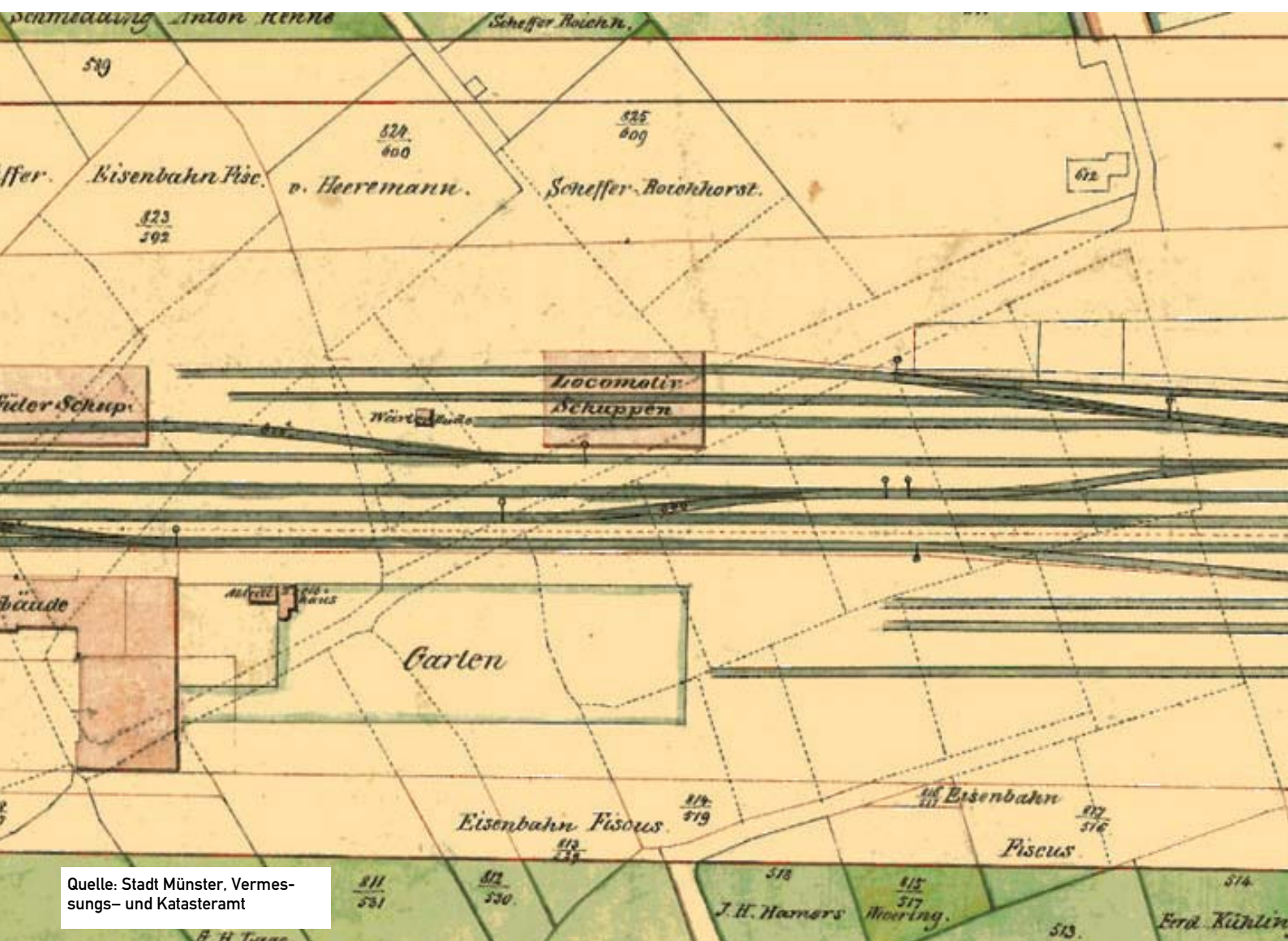
Links:

Unter der Loknummer 196 führte die Hannoverische Direktion der Königlich Westfälischen Eisenbahn eine 1B-Personenzuglok, die mit der Fabriknummer 1401 von der Hannoverischen Maschinenbau AG (HANOMAG) vorm. Georg Egestorf, Hannover-Linden gebaut und 1878 in Dienst gestellt wurde. 1895 erhielt die Münsteraner Direktion diese Maschine und führte sie unter der Bezeichnung "Münster 134", bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 1908.

Eine preußische P 2 ist leider nicht mehr in den dreigleisigen Lokschuppen auf der Ostseite des Westfälischen Bahnhofs eingefahren.

Die Anlagen zur Lokbehandlung sind recht umfangreich. Darüber hinaus bemerkenswert sind auch der Güterschuppen mit überdachtem Lade-

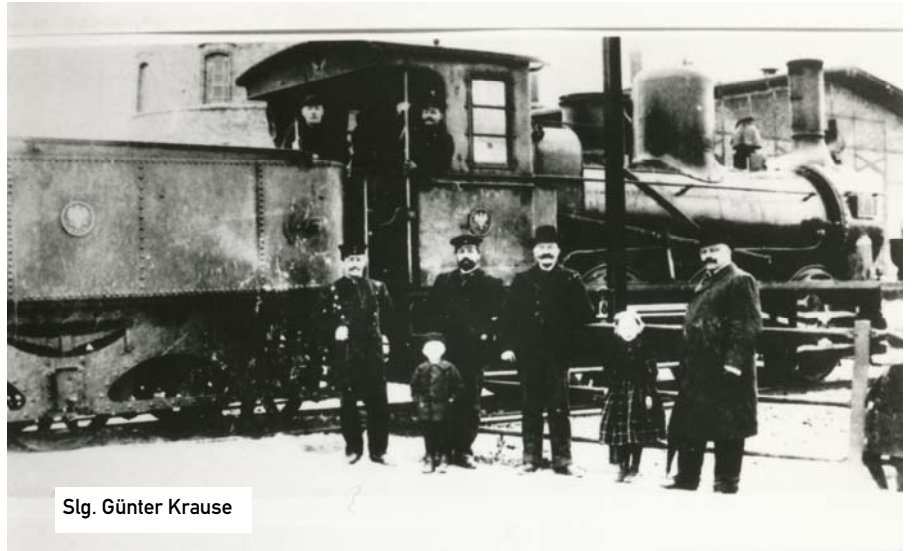
gleis (übrigens weit verbreitet in Frankreich) und der große Garten (mit Treibhaus!) am südlichen Quertrakt des Stationsgebäudes.



Quelle: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt

Rechts:

1872 lieferte die Firma F. Wöhlert in Berlin, bekannt für den Bau von leistungsstarken Lokomotiven, diesen C-Kuppler mit der Fabriknummer 364. Von der Hannoveraner Direktion ging die Lok 1895 an die Münsteraner Direktion. Hier leistete sie dann für ein paar Jahre ihren Dienst als Güterzuglokomotive zwischen Hamm und Rheine. Von der Münsteraner Direktion wurde sie dann bereits 1901 außer Dienst gestellt.

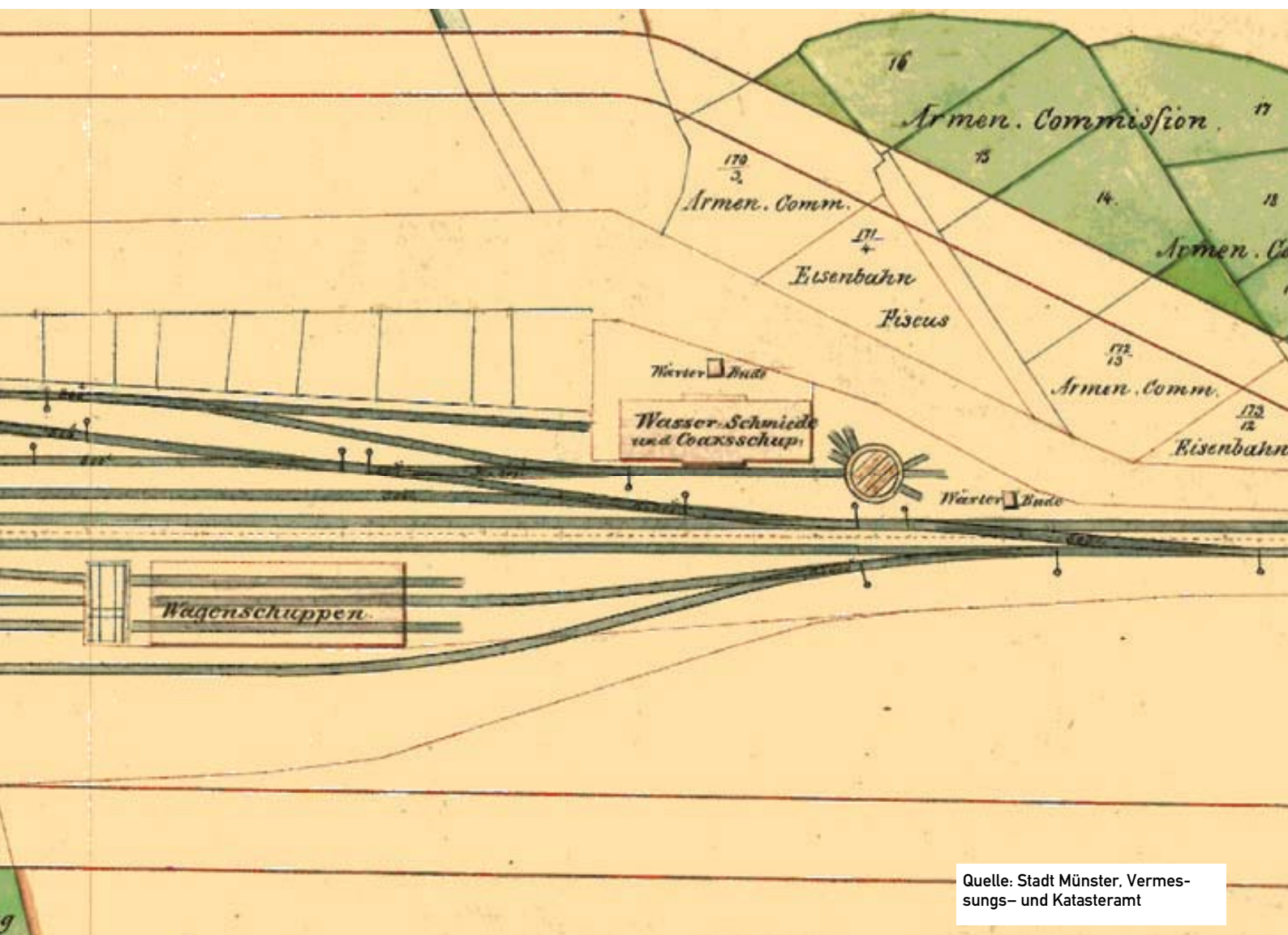


Slg. Günter Krause

Im südlichen Bereich des Bahnhofs lagen weitere Betriebsanlagen. Wir erkennen eine Lok-Schmiede mit Koks-Schuppen, die obligatorische

Drehscheibe und auf der Stadtseite einen dreigleisigen Wagenschuppen mit Schiebebühne. Sehr schön sind auf der Ostseite wiederum die genau

eingeteilten Lagerplätze an der Ladestraße zu sehen. Die Flächen konnten von den Güterkunden der Bahn angemietet werden.



Quelle: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt

Luftbild von 1925
Quelle: Stadtarchiv Münster, Slg-FS-47, Nr. 1613



Mit der Hochlegung der Gleise und der Einrichtung des neuen Zentralbahnhofs in Münster verschwand der erste Bahnhof von 1848. Diese Luftaufnahme aus der Zeit nach 1890 zeigt die ehemalige Lage des Empfangsgebäudes, zwischen den Gleisen und der stadseitig neu angelegten Bahnhofstraße. Entlang dieser entstand ein großes Gebäude für die Eisenbahnverwaltung, wir schauen quasi von hinten in dessen Garten. In dem südlichen Quertrakt, dem neuen Empfangsgebäude zugewandt,

vermuten wir letzte Gebäudeteile des alten klassizistischen Bahnhofs der früheren Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft. Der Vergleich von Katasterkarten aus verschiedenen Jahren lässt diesen Schluss zu.

Münster war auch bis Ende 1974 Standort einer Eisenbahn-Direktion. Über die wechselvolle Geschichte dieser Einrichtung findet sich ein Buch im Clubarchiv. Das Direktionsgebäude befand sich stets an der Bahnhofstraße und dem Serva-

tiplatz, auf der Luftaufnahme oben rechts zu erkennen.

Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde am gleichen Standort das noch heute sehr prägnante Direktionsgebäude im typischen Stil der 50er Jahre errichtet.

Mit einem interessanten Bildvergleich auf der nächsten Seite wollen wir unsere Betrachtungen zum ersten Bahnhof in Münster zunächst schließen.

Literaturhinweise

Abfahrt anno 1856

150 Jahre Eisenbahngeschichte der Bahnstrecke Münster-Greven-Rheine
Heimatverein Greven, Hans-Jörg Siefert
2006, Eigenverlag, ISBN 3-929613-09-3

Die Königlich Westphälische Eisenbahn

Geschichte der Strecke Warburg-Hamm-Emden

Werner Menninghaus, Günter Krause
1985, Verlag Uhle & Kleimann
ISBN 3-922657-40-0

Deutsche Eisenbahndirektionen Eisenbahndirektion Münster 1855-1880, 1895-1974

2018, Lothar Kuhne
VBN Verlag B. Neddermeyer
ISBN 978-3-941712-60-7

Münster und die Eisenbahn

Von den Anfängen bis zum Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg
Kleine Schriften aus dem Stadtarchiv Münster, Band 6
2003, Anja Gussek-Revermann, Heinz Kilian
Ardey-Verlag Münster
ISBN 3-87023-182-3

Vom Bau der Eisenbahnstrecke Münster-Osnabrück Als Teil der Eisenbahn (Paris) Venlo - Hamburg

Ein Kapitel deutsch-Preußischer Eisenbahngeschichte
2009, Heinz Kisker
Books on Demand GmbH, Norderstedt
ISBN 978-3-8391-5527-1

Hauptbahnhof Münster (Westf) - Ein neuer Bahnhof entsteht

Wolfgang Fiegenbaum, Philipp Luy
VBN Verlag Bernd Neddermeyer GmbH
ISBN 978-3-941712-64-5



Blick vom Bahnsteig 1 auf das weitgehend kriegszerstörte Gelände der Reichsbahndirektion Münster. Das Verwaltungsgebäude links ist auf der Luftaufnahme der Seite 12 noch nicht zu sehen.



Zum Vergleich, aus ähnlichem Blickwinkel: Das neue Direktionsgebäude beherrscht die Ansicht des Hauptbahnhofes bis in die heutige Zeit.



Bahnübergänge EBÜT 80

Einheits-Bahnübergangstechnik - Vorbild und Modell von Busch



An der Lessingstraße in Rheine findet sich dieser besonders aufwändige EBÜT 80-Bahnübergang. Sechs Vollschranken mit Behang und Ampeln mit mehreren Leuchten sichern die Durchfahrt einer V 100.

Mit der Bezeichnung EBÜT 80 passt dieser Begriff aus der Bahn-Welt hervorragend in unser Heft 80. Doch um was geht es dabei?

Genau wie bei Lokomotiven und Waggonen, gab es auch bei der Bahn-Sicherungstechnik mehrere Zulieferfirmen, die alle ihr eigenes System entwickelt und an die Bahn verkauft hatten. Das machte die Wartung und Ersatzteil-Versorgung für die Bahn entsprechend aufwändig. Und was war, wenn es mal einen Anbieter irgendwann nicht mehr geben würde? Die Deutsche Bundesbahn hat in den 1980er Jahren daher mit den großen Zulieferern wie z.B. Siemens oder Scheidt & Bachmann eine einheitliche Bauform entwickelt, die "Einheits-Bahnübergangstechnik", abgekürzt EBÜT 80.

Diese Technik ist modular aufgebaut und kann daher bei so gut wie allen Bahnübergangssituationen eingebaut werden. Eingleisig, zweigleisig,

mit oder ohne Schranken, Halbschranken, Vollschranken, vom Zug selbst oder von einem Wärter gesteuert - alles ist dabei möglich.



Mittlerweile findet sich diese Technik an den meisten Bahnübergängen in Deutschland. Besonders typisch sind die Anlagen mit Halbschranken und einer Ampelanlage, wobei die Lichtzeichen erst gelb und dann rot leuchten. Auf den Bildern sehen wir aber auch besondere Anlagen wie im Stadtgebiet von Rheine. Die Bahnübergänge an der Schleupstraße und der Lessingstraße besitzen Vollschranken mit Behang, welche die Fahrbahn und je zwei Gehwege mit drei Schlagbäumen pro Seite absichern. Der Schließvorgang, begleitet von dem markanten elektronischen "Läutewerk", ist stets ein richtiges Spektakel, zumal beide Übergänge in Hör- und Sichtweite zueinander liegen. Der dichte Verkehr auf der zweigleisigen Strecke Rheine - Salzbergen tut sein Übriges.

Auch wir Modellbahner sollten uns mit den EBÜT 80-Anlagen beschäftigen. Die Epoche IV wird schließlich immer beliebter und bei vielen Vorbildsituationen, die man vielleicht nachbauen möchte,



ist diese Bahnübergangstechnik vorhanden. Den Anfang machte Ende der 80er Jahre die Firma Busch, die damals stolz auf ihre mikroelektronische Steuerung hinwies. Jahrzehntlang waren das die einzig brauchbaren modernen Lichtzeichenanlagen, wenn es eben keine handbediente Schranke oder die klassische Blinklichtanlage mit den großen rechteckigen Tafeln sein sollte.

Mittlerweile hat auch Viessmann eine EBÜT 80-Anlage im Programm, die sogar digital ansteuerbar ist. Allerdings macht sich auch eine gewisse Enttäuschung breit: Über 70 EUR für vier Ampelanlagen mit Steuerung und nochmal über 100 EUR für eine Schrankenanlage – das ist schon heftig. Zudem hat Viessmann die Chance verpasst, eine wirklich typische EBÜT 80-Anlage auf den Markt zu bringen. Der Schlagbaum der Schranke ohne Behang passt nicht dazu, er hat nicht die richtige Rot-Weiß-Einteilung mit den Reflektorpunkten auf der Rückseite. Und der weiße Behang an der Vollschranke wirkt ebenfalls etwas merkwürdig. Echt schade.

Aber die Fummler unter uns können sich helfen: Die Busch-Ampeln machen immer noch einen guten Eindruck für ihr Alter und sind gebraucht sicher sehr günstig zu bekommen. Ihnen fehlt allerdings der typische weiße Rand um die Ampelleuchten herum. Kein Problem! Eine Maske mit dem Ausschnitt von 4 x 7,5 mm ist schnell und einfach aus dünnem weißen Karton geschnitten. Die Ecken noch ganz leicht beschneiden, schon haben wir ein zeitgemäßes Modell. Wir haben mal ein Muster für diese kleine aber effektvolle Maßnahme angefertigt. Das Ergebnis könnt ihr im Vergleich auf dem Bild rechts sehen. Und wie ein richtiger Schlagbaum aus einem Zahn-

stocher und Klebeetiketten gefertigt wird, haben wir schon früher einmal im Clubheft gezeigt. Vielleicht lässt sich ja der falsche Schlagbaum beim Viessmann-Modell sogar einfach austauschen. Ein Versuch ist es wert.





Bei der Recherche zu "Intercity '79" ist die MEC-Redaktion auf eine hochinteressante und sehr aufwändig gestaltete Internet-Seite gestoßen: Fernbahn.de von Marcus Grahnert. Hier werden ab Anfang der 80er Jahre alle planmäßigen Fernzüge der DB vorgestellt, Zugnummer, ggf. Name, Laufweg, Fahrzeiten, Wagenreihung, Bespannung - einfach alles, in historischen und aktuellen Datenbanken mit komfortablen Suchfunktionen. Von vielen Bahnhöfen (auch Münster Hbf) werden die Datensätze der jeweiligen Fernverkehrszüge sogar zu Fahrplänen zusammengesetzt, abrufbar im Stil der bekannten Aushangfahrpläne Abfahrt/Ankunft. So kann man bestens zu Fotos recherchieren, wenn entsprechende Notizen fehlen und es nur grobe Anhaltspunkte gibt. Aber auch wer z.B. eine frühere Urlaubsfahrt nachvollziehen möchte, dem sei diese Seite Wärmstens empfohlen.

Hier mal als Beispiel ein Bild aus dem Heft 79: Auf Gleis 9 sehen wir demnach an diesem Septembertag 1985, kurz nach 7 Uhr, den IC 534 Toller Bomberg, im Hintergrund auf Gleis 3 Richtung Hamm den FD 703 Bodensee.

Viel Spaß beim Stöbern.

07:00

07:05 *IE* 534 TOLLER BOMBERG



Dortmund Hbf 07:33 –
 Bochum Hbf 07:47 –
 Essen Hbf 07:58 –
 Duisburg Hbf 08:11 –
 Düsseldorf Hbf 08:26 –
 Köln Hbf 08:50 –
 Bonn Hbf 09:11 –
 Koblenz Hbf 09:45 –
 Wiesbaden Hbf 10:41 –
Frankfurt(M)Hbf 11:11

*Tarifhinweis: IC-Zuschlag
 Verkehrstage: täglich*

07:08 *FD* 703 BODENSEE



Hamm(Westf) 07:29 –
 Dortmund Hbf 07:50 –
 Bochum Hbf 08:04 –
 Essen Hbf 08:16 –



Neues im Archiv

Aus dem Verein



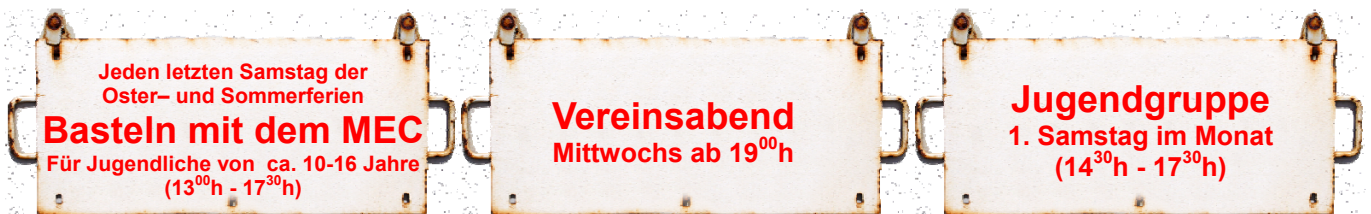
Endlich ist die Trilogie komplett: Mit dem Einzug von Band 2 der DGEK-Buchreihe zu den Fahrzeugen der Westfälischen Landes-Eisenbahn ins Archiv könnt ihr euch jetzt auch über die Diesellokomotiven und Triebwagen der WLE informieren. Die Bände 1 (Dampflokomotiven) und 3 (Personen- und Güterwagen) sind schon länger im MEC-Bestand.

Als eine der größten Privatbahnen Deutschlands verfügte die WLE über einen umfangreichen Fahrzeugbestand. In dieser dreibändigen Dokumentation finden sich zu jedem Loktyp und zu vielen Wagen zahlreiche Bilder und auch Maß-Zeichnungen im Maßstab 1:87 oder 1:50. Das ist natürlich besonders interessant für uns Modellbahner.



Feldbahngeschichten u. a. mit:

- Die Bahn des Gutes Havichhorst bei Münster
- Die Feldbahn der Warendorfer Hartsteinwerke
- Die Kalkbrennerei Baumberge in Billerbeck
- Bau der zweiten Fahrt am Kanal in Münster-Hiltrup
- Die Trümmerbahn in Münster
- Treidelbahnen an der Schleuse
- Die Hausrollbahn im Kreuzviertel in Münster



Jeden letzten Samstag der Oster- und Sommerferien
Basteln mit dem MEC
 Für Jugendliche von ca. 10-16 Jahre
 (13⁰⁰h - 17³⁰h)

Vereinsabend
 Mittwochs ab 19⁰⁰h

Jugendgruppe
 1. Samstag im Monat
 (14³⁰h - 17³⁰h)

Impressum

Vereinsräume

Industrieweg 72, 48155 Münster

Mail: info@mec-muenster.de

Web: www.mec-muenster.de

Redaktionsanschrift

Redaktion ‚mec-muenster.de‘
 c/o Michael Stach,
 Augustastr. 24, 48153 Münster
 Mail: redaktion@mec-muenster.de

Erscheinungsweise

Unregelmäßig, möglichst halbjährlich

Beiträge

Holger Brößkamp, Meinhard Hockmann,
 Eike Rehwinkel, Thorsten König,
 Michael Stach, Detlef Weber

Bankverbindung

Sparda Bank Münster (Westf)
 Stiftung BSW -
 Kulturgruppe MEC-Münster
 IBAN: DE26 4006 0560 0001 8803 57

Nachdruck, auch auszugsweise,
 nur mit Einwilligung der Redaktion.

Termine:

Mittwoch, 27.12.2023, 18-21h
 Weihnachtsfahren der Geschenke
 (Bringen Sie ihre H0-Zweileiter-Züge
 mit und lassen sie auf unserer Anlage
 fahren)

Sa. 20. + So. 21.01.2024, jeweils 10-17h
 Modellbahn-Ausstellung im Pfarr-
 heim St. Gottfried (Düesbergweg 140,
 48151 Münster) mit Flohmarkt und
 Cafeteria (Eintritt 2,00 €)

Redaktionsschluss für Heft Nr. 81: 31. Mai 2024



Mit ihrem Rheingold-Sonderzug rauscht Lok 103 113-7 durch den Bahnhof Hiltrup in Richtung Hamm. Der Zug befährt dabei die erste Bahnverbindung Münsters von 1848. Um die Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft geht es auch in diesem Heft.