

Modelleisenbahnclub

Münster e.V.

Heft 81

mec-muenster.de

Die Online-Zeitschrift des Vereins



Jugendgruppe

BR 50.40 von Model Loco

Das Geschenk

Vorbild

Sommer '81
Nachfahrt nach Innsbruck



Münster

Deutschlandkurven
in der Speicherstadt



Modell

Blaues Dach für den
624er von Bemo





In der Aufregung rund um die Vereinsgründung MEC Modelleisenbahnclub Münster e.V. haben wir ein Jubiläum versäumt: Unsere Jugendgruppe wurde im Jahr 2023 stolze 30 Jahre alt. Die zahlreichen jungen MEC-Mitglieder schlossen sich damals zusammen und gründeten eine Art Unterorganisation. Sie hatten mit der Zeit eigene, damals sehr moderne Vorstellungen von der Modellbahnerei entwickelt und wollten sich auch ein wenig vom Altherren-Club abheben. Die in der Rückschau wohl wichtigste Initiative der Jugendgruppe war die Einführung von Modulen beim MEC.

Die große stationäre Anlage war weitgehend fertiggestellt und unter der Regie der alten Hasen. Auf und mit den Modulen konnte der Nachwuchs sein Talent beweisen und die Module sogar zu einer eigenen kleinen Anlage zusammenstellen. Das hat dem MEC ein paar Jahre später sprichwörtlich den Arsch gerettet. Nach dem schmerzlichen Abriss der Großanlage im Keller des Hauptbahnhofes konnte der MEC dadurch weiterhin Züge fahren lassen.

Seit dieser Zeit werden von allen Mitgliedern für den Club nur noch Module oder Segmente gebaut, viele auch privat. Die mittlerweile zahlreichen Teile können in den Clubräumen oder auf Ausstellungen zu immer neuen Anlagen zusammengestellt werden.

Die Jugendgruppe ist weiter aktiv und bringt auch nach 30 Jahren mit ihren Ideen frischen Wind in den MEC. Neue Mitglieder sind jederzeit willkommen.

Die Vereinsgründung ist mittlerweile abgeschlossen. Wir sind jetzt neu ein gemeinnütziger Verein - und das genau 75 Jahre nach der Gründung des MECs als Freizeitgruppe aktiver Eisenbahner. Dieses Jubiläum steht für 2024 im Fahrplan - und wird nicht vergessen.



Holger Broßkamp



In dieser Ausgabe

Editorial	2
Eine Franco-Crosti 50.40 für den Verein	3
Das perfekte Geschenk	3
Heftpate	4
Die BR 81 - Das Ahrtal-Opfer	4
Heftpatenschaften	5
Der MEC setzt alles auf die 81	5
Sommer '81	6
Mit dem D 1417 von Dortmund nach Innsbruck	6
Gleisanlagen in der Speicherstadt	12
Deutschlandkurven	12
Modell	16
Ein richtig blaues Dach für den 624 von Bemo	16
MEC-Bibliothek	22
Neues und Altes aus der MEC-Bibliothek	22
Clubleben	23
Termine, Impressum	23



Das perfekte Geschenk

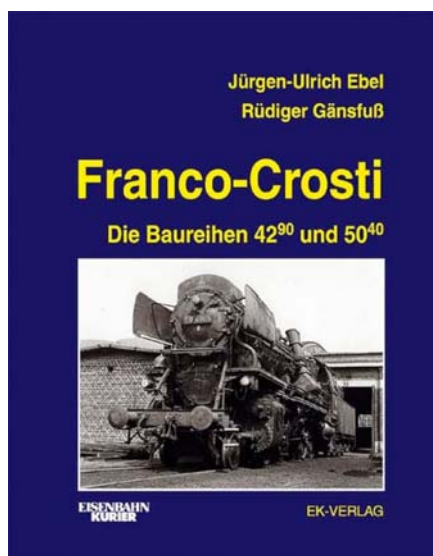
Eine Franco-Crosti 50.40 für den Verein



Mittlerweile fast schon regelmäßig geben Gönner unseres Clubs Fahrzeuge aus ihren Beständen oder sogar komplette Sammlungen an den MEC. Die Schätze werden dann von uns zugunsten der Clubkasse auf internen und externen Flohmärkten angeboten, wobei natürlich die Clubmitglieder eine Art Vorkaufsrecht genießen. Ein besonderer Fall war allerdings die Lok der Baureihe 50.40, ein sauber montierter Bausatz von Model Loco auf dem Fahrwerk einer Fleischmann-50er. Die Lok war eine Spende von Erich

W., zusammen mit einem großen Konvolut weiterer Loks und Wagen. Trotz des fortgeschrittenen Alters macht das Modell immer noch eine gute Figur und darf nach wie vor als hochwertig bezeichnet werden. Zudem fährt sie tadellos auf der Clubanlage. Die Dampflok-Kenner unter uns merkten an, dass die Franco-Crosti-Version der 50er (mit Rauchgas-Vorwärmer) einen engen Bezug zu Münster hat: Bis zum Ende der 60er Jahre waren die Maschinen vom Bw Kirchweyhe häufig auf der Rollbahn und im Bereich Osnabrück/

Münster/Ruhrgebiet zu erleben. In einem Fachbuch über diese Baureihe (Club-Archiv) findet sich sogar ein Vorbildfoto, auf dem zu sehen ist, wie eine 50.40 den Gleisanschluss in Münster-Hiltrup bedient - eine Szene, die wir auf der Clubanlage nachstellen können! Es reifte also der Gedanke, dass der Club dieses besondere Modell im eigenen Bestand behalten sollte, und so wurde es dann auch am Rande der Außerordentlichen Mitgliederversammlung 2022 beschlossen. Danke, Erich, für dieses perfekte Geschenk.



Zum Thema Dampflokomotiven mit Franco-Crosti-Rauchgasvorwärmer findet sich spannende Literatur in der MEC-Bibliothek! Neben dem umfangreichen Standard-Werk vom Eisenbahn Kurier-Verlag (links) schlummert seit Jahrzehnten auch ein älteres Buch im Archiv. Es ist deutlich schmaler als der EK-Schinken, jedoch nicht minder interessant, besonders für uns Münsteraner: Darin findet sich nämlich die erwähnte tolle Aufnahme von einer 50.40 in Hiltrup. Diese Szene können wir jetzt in H0 auf der Clubanlage nachspielen.





Ahrtal-Opfer

Märklin 81er aus dem Schlamm zum MEC



Im Vergleich zu dem Verlust von Menschenleben und der apokalyptischen Zerstörung durch die Ahrtal-Flutkatastrophe im Sommer 2021 ist die Trauer um eine Modellbahn sicher nur eine Randnotiz. Und trotzdem: Wir Modellbahn-Fans sind emotional besonders betroffen, wenn wir an die vielen Modellbahn-Anlagen und -Sammlungen denken, die bei der Flut buchstäblich untergegangen sind. Jeder fragt sich doch sofort: Wie würde es mir gehen, wenn meine eigene Modellbahn ein solches Ende nähme?

Nach einer unserer Ausstellungen kam ein Eisenbahnfreund aus dem Münsterland zu uns, unter dem Arm einen ganzen Karton voller Märklin-Lokomotiven, die meisten aus älterer Produktion. Die Loks waren ohne Schachtel einfach dicht zusammengewürfelt, alle waren komplett überzogen von einer beige-braunen

Schicht, dem eingetrockneten Schlamm der Flutbrühe - ein wahrlich schockierender Anblick, der uns allen in der Seele wehtat. Ein leichter Schauer fuhr uns über den Rücken.

Unser Besucher hatte den Karton von einem Bekannten im Ahrtal geschenkt bekommen, dem er nach der Flut geholfen hatte. Dessen große, mittlerweile herrlich nostalgisch wirkende Märklin-Anlage war durch die Wassermassen vollständig zerstört worden. Lediglich einige Fahrzeuge konnte er noch bergen. Doch letztlich wurde es dem Mann alles zu viel, die Trauer war einfach zu groß. So gab er sein Hobby nach Jahrzehnten schweren Herzens auf und verschenkte die kümmerlichen Reste, um nicht immer wieder an seine einst geliebte Modellbahn erinnert zu werden.

Der Beschenkte hatte jedoch keine Verwendung dafür. So landeten die Loks bei uns - und teilweise in der Vitrine, quasi als Mahnmal für die verlorenen Modellbahnen im Ahrtal. Unter den Loks fand sich auch ein Modell der Baureihe 81, genau passend für diese Ausgabe 81 unseres Clubheftes. Mit diesem Bild wollen wir also auch erinnern an die Flut vor nunmehr rund drei Jahren.

Zum Schluss noch ein Lichtblick: Ein Vereinsmitglied hat die Herausforderung angenommen und eine E 44 aus dem Karton tatsächlich wieder zum Leben erweckt: Penibel gereinigt, mit neuer Elektrik, repariertem Motor und sogar mit eingebautem Digitaldecoder dreht die Lok mittlerweile wieder ihre Runden auf der Märklin-Anlage. Diese aufwändige Aktion musste jedoch ein einmaliges Experiment bleiben.



Links:

Man kann sich kaum vorstellen, welches Schicksal diesem Modell widerfahren ist. Die Ablagerungen von Dreck und getrocknetem Schlamm sprechen jedoch eine deutliche Sprache.

Für diese Patenschafts-Lok der Baureihe 81 von Märklin bedeutete die Ahrtal-Flut das Ende ihrer Karriere. Wie viele andere Modelle wurde sie bei der Katastrophe im Jahr 2021 zerstört und dient uns in diesem Zustand als Mahnung, wie schnell die geliebte Modellbahn auch verloren gehen kann.



Der MEC setzt alles auf die 81

Heftpatenschaften

Auch die Firma Fleischmann hatte ein H0-Modell der Baureihe 81 im Programm. Wir können hier sogar eine Sonderauflage als reine Rangierlok zeigen. Die 81 005 ist ab Werk leicht betriebsverschmutzt und hat beidseitig nur eine Lampe als Rangierlicht Fz 1. Außerdem ist der Rahmen in einem dunklen Farbton gehalten, wodurch das Fahrwerk sehr realistisch wirkt.



Mit der WLE-Lok Nummer 81 können wir auch eine Elektrolok als Heftpatin präsentieren. Die Originalmaschine ist sogar vor Baustoff-Güterzügen regelmäßig in Münster zu sehen. Auf der Modellbahn kann das PIKO-Hobby-Modell stillecht vor Containerzügen und Sonderreisezügen (z.B. Euro Express) gespannt werden.



In der Bezeichnung NE 81 steckt die Jahreszahl 1981: Damals wurden diese Triebwagen erstmals eingesetzt, die speziell für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) konzipiert waren. In seiner schicken dunkelblauen Lackierung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn rangiert ein NE 81 in Friedrichshafen Stadt.





Sommer '81

Mit dem D 1417 von Dortmund nach Innsbruck



Bei der Jahreszahl 81 kommen Erinnerungen hoch an Urlaubsreisen im Sommer 1981. Damals fuhr man selbstverständlich mit der Bahn, und wenn man zu jener Zeit aus dem Ruhrgebiet ins Karwendelgebirge oder nach Innsbruck reisen wollte, hatte man an Freitagen abends die Möglichkeit mit einem sogenannten Nachtschnellzug direkt dorthin zu gelangen. Damals gab es bei der Bundesbahn noch zahlreiche derartige Verbindungen. Wir betrachten den Schnellzug D 1417, seine Loks,

Wagen und den bemerkenswerten Laufweg nach Österreich. Der Zug bestand aus zwei Zugteilen: Er führte sowohl Schlaf-, Liege- und normale Sitzwagen in Richtung Innsbruck als auch Kurswagen nach Berchtesgaden. Er verließ Dortmund um 19:11 Uhr und fuhr hinter Neuss und Köln zurück auf die rechte Rheinseite. Ein Kuriosum war der Halt in Koblenz: Extra für den Halt im Hauptbahnhof musste unser Zug nämlich erneut kurz auf die linke Rheinseite wechseln.

Oben:

Zustieg im Duisburger Hauptbahnhof. Mit leichter Verspätung rauscht der D 1417 in die bekannte Bahnhofshalle. Zahlreiche Urlauber erwarten ihn schon. Zuglok ist eine klassische blaue Bügelfalten-E 10 aus Dortmund, direkt hinter der Lok ist der rote DSG Schlafwagen eingereiht.

Unten:

Dem Kurswagenverzeichnis können wir das vollständige Angebot des D 1417 entnehmen. Man beachte: Die Liege- und Schlafwagen wurden nur auf Teilstrecken mitgeführt bzw. wurden dem Zug unterwegs beigelegt.

D 1417

Dortmund–Essen–Düsseldorf–Neuss–Köln–Bonn–Beuel–Wiesbaden–Frankfurt (Main)–Heidelberg–Stuttgart–Ulm–Augsburg–Garmisch-Partenkirchen (E 1417)–Mittenwald–Innsbruck

⑤/⑥ vom 2./3. VII. bis 3./4. IX.

1. 2. Dortmund–Augsburg (D 1381)–Freilassing (E 3571)–Berchtesgaden

➡ Dortmund–Innsbruck (Köln–Mittenwald als ➡)

➡ Dortmund–Augsburg (D 1381)–Freilassing (E 3571)–Berchtesgaden (Köln–Traunstein als ➡)

➡ Hamburg–Altona (D 1381)–Augsburg (D 1417)–Innsbruck (Celle–Mittenwald als ➡) (bis 6./7. VIII.)

➡ S, D, T 3 Dortmund–Garmisch-Partenkirchen

2 Dortmund—Ruhr/Wupper—Köln—S

Dortmund—Würzburg—München siehe 3, Gesamtfernverkehr Do

Osnabrück Hbf	100	ab	...	...	...	...
Münster (Westf) Hbf	280. 288. 320	ab	...	...	18.15	...
Zug 5174 D 1323 D 1417 5176						
Dortmund Hbf		ab	...	...	19.06	19.21
Bochum Hbf		ab	...	...	19.18	19.34
Herne		ab	...	...	19.03	19.27
Wanne-Eickel Hbf		ab	...	...	19.07	19.31
Gelsenkirchen Hbf	300	ab	...	...	19.12	19.36
Essen Hbf		ab	...	...	19.30	19.46
Mülheim (Ruhr) Hbf		ab	...	...	19.37	19.53
Essen-Altenessen		ab	...	...	19.19	19.42
Oberhausen Hbf		ab	...	...	19.38	19.55
Duisburg Hbf		ab	...	...	19.44	20.01
Düsseldorf Hbf		an	...	...	20.18	20.19
Köln Hbf		an	...	...	20.42	20.52
Zug E 2942 E 840						
Hagen Hbf		ab	...	...	19.10	19.55
Wuppertal-Oberbarmen		ab	...	...	19.25	20.14
Wuppertal-Elberfeld	400	ab	...	...	19.34	20.27
Solingen Ohligs		ab	...	...	19.48	20.48
Köln Hbf		an	...	...	20.15	20.52
Krefeld Hbf		ab	...	...	20.08	20.52
Köln Hbf	470	an	...	...	20.52	20.52
Mönchengladbach Hbf		ab	...	...	19.45	20.30
Köln Hbf	460	an	...	...	20.30	20.30
Aachen Hbf		ab	...	...	19.42	20.04
Köln Hbf	440	an	...	...	20.42	20.44
Zug 7361						
Köln Hbf		ab	...	...	20.47	20.56
Bonn-Beuel	610	ab	...	...	21.18	21.18
Neuwied		ab	...	...	...	...
Bonn Hbf		ab	...	...	21.09	21.09
Bonn-Bad Godesberg		ab	...	...	20.50	21.04
Remagen	600	ab	...	...	21.04	21.22
Andernach		ab	...	...	21.22	21.22
Trier Hbf		ab	...	...	20.22	21.43
Koblenz Hbf	620	an	...	...	21.43	21.43
Koblenz Hbf		ab	...	...	21.38	21.45
Boppard		ab	...	...	21.45	22.03
Bingerbrück	600	ab	...	...	22.03	22.03
Bingen (Rhein)		ab	...	...	...	...
Rüdesheim (Rhein)		ab	...	...	22.49	22.53
Wiesbaden Hbf	600	ab	...	...	22.53	23.20
Mainz Hbf	610	ab	...	...	23.20	23.20
Frankfurt (M) Hbf	550. 551	ab	...	...	23.20	0.15
Darmstadt Hbf	550	ab	...	...	0.33	0.33
Worms Hbf		ab	...	...	...	...
Ludwigshafen (Rh) Hbf	660	ab	...	...	...	...
Mannheim Hbf	560	an	...	...	...	...
Heidelberg Hbf		an	...	...	1.07	1.07
Bruchsal		an	...	...	...	...
Mühlacker	770	an	...	...	...	...
Bletigheim-Bissingen		an	...	...	...	...
Stuttgart Hbf		an	...	...	2.32	2.32
Plochingen		an	...	...	...	...
Göppingen		an	...	...	...	...
Geislingen (Steige)	900	an	...	...	...	...
Ulm Hbf		an	...	...	3.45	3.45
Zug D 1381						
Ulm Hbf	750	ab	...	...	3.47	3.47
Friedrichshafen Stadt		an	...	...	...	...
Lindau Hbf	730	an	...	...	...	...
Ulm Hbf		ab	...	...	...	...
Kempten (Allg) Hbf	975	ab	...	...	...	...
Immenstadt	970	an	...	...	...	...
Sonthofen		an	...	...	...	...
Oberstdorf	974	an	...	...	...	...
Günzburg		an	...	...	4.35	5.10
Augsburg Hbf	900	an	...	...	5.10	5.48
München Hbf		an	...	...	6.53	6.53
München Hbf Starnb Bf	960	ab	...	...	...	...
Garmisch-Partenkirchen		ab	...	...	...	...
München Hbf		ab	...	...	6.11	9.16
Berchtesgaden Hbf	950	an	...	...	9.16	8.10
Salzburg Hbf		an	...	...	8.10	8.10



Oben:

Für diesen Beitrag haben wir den D 1417 vom Vorbildfoto einmal im Modell nachgestellt, zumindest teilweise: Eine Bügelfalten-110 von Roco führt den Zug an, dahinter läuft der DSG-Schlafwagen, ein tolles Modell von A.C.M.E.. Den Wagentyp gibt es aber auch von anderen Herstellern. Die meisten Reisezugwagen waren beim Vorbild 1981 bereits in Ozeanblau-Elfenbein lackiert.

Links:

Die Fahrplanspalte für den D1417 aus dem Kursbucheil zu den Fernverbindungen liest sich geradezu spannend. Sie gibt Aufschluss über die vielen Besonderheiten unseres Zuges: Reservierungspflichtig, Laufweg über Neuss, Halt in Rüdesheim auf der rechten Rheinseite, weiter über Wiesbaden (Kopfmachen), in Augsburg Abgabe von Liege-Kurswagen nach Berchtesgaden an den D 1381.

Sogar im berühmten Weinort Rüdesheim am Rhein war ein Halt vorgesehen. Damit wollte die Bundesbahn wohl den Deutschland-Touristen die Möglichkeit geben, passend zum samstäglichen Bettenwechsel, im Nachtsprung vom Rhein in die Alpen zu gelangen. Danach wurde es richtig interessant: Beim Kopfmachen in Wiesbaden verblieb die bisherige Zuglok, die Dortmunder 110, hinten am Zug angekuppelt. Eine 141er oder 140er schleppte die komplette Garnitur die kurze Strecke nach Frankfurt. Hier wechselte der D 1417 nämlich erneut die Fahrtrichtung. Und so war dann die Dortmunder 110 wieder für die Traktion zuständig - bis Stuttgart, dem nächsten Kopfbahnhof mit abermaligem Fahrtrichtungswechsel. Ab hier liefen die Kurswagen nach Berchtesgaden nun vorne im Zug, hinter einer Stuttgarter 110, die den Zug übernommen hatte. Nur wenige Reisende werden jedoch von diesen Manövern Notiz genommen haben. Ab Mitternacht werden es sich die meisten bereits in den Liege- und Schlafwagen bequem gemacht haben. Lediglich wir Eisenbahnfans finden so etwas interessant und verzichten auf das ein oder andere Stündchen Schlaf, um die betrieblichen Abläufe zu verfolgen, mitten in der Nacht. Am nächsten Morgen um halb fünf wurde es wieder spannend: In Augsburg stand der nächste Lokwechsel auf dem Programm.

Links

Die Legende unten auf der Kursbuchseite erklärt den Buchstaben K in der Fahrplanspalte des D 1417: Er verkehrt nur 5/6, also in der Nacht von Freitag auf Samstag.

Rechts:

So müssen wir uns den Lokwechsel in Augsburg vorstellen: Die Stuttgarter 110 geht vom Zug, dafür übernimmt eine Kemptener 218 die Weiterbeförderung über den nicht elektrifizierten Abschnitt Mering - Weilheim (Ammerseebahn) und weiter bis Mittenwald. Mit Modellfahrzeugen von Roco und Fleischmann können wir den D 1417 und seine Loks auf diesem besonderen Abschnitt der langen Fahrt darstellen.



Für den möglichst direkten Weg nach Süden in Richtung Innsbruck verlässt der D 1417 die Hauptstrecken, auch wenn dadurch ein mehrmaliger Lokwechsel nötig wird. Anhand der roten Linie können wir den Laufweg nachverfolgen.

In Augsburg war zudem ein längerer Halt vorgesehen. Die Stuttgarter 110 wurde mit den Kurswagen nach Berchtesgaden abgekuppelt und die Wagen auf den D 1381 umgesetzt, der danach in Richtung München weiterfuhr. Da der Stammzug D 1417 den Weg über Mering und Geltendorf über die nicht elektrifizierte Ammerseebahn nach Weilheim nahm, war der Einsatz einer Diesellok notwendig. Das war in der Regel eine 218 vom Bw Kempten. Im Sommer 1981 beförderte die 218 den Zug bis Mittelwald. In früheren Jahren jedoch wurde zuvor in Weilheim nochmals auf E-Lok umgespannt. Dabei kamen die unterschiedlichsten Baureihen zum Einsatz, auch schon mal eine 144er des Bw Garmisch. Ab Garmisch-Partenkirchen bestand unser D 1417 nur noch aus vier Wagen. Der Schlafwagen und einige Sitzwagen wurden nämlich hier abgehängt. In Mittenwald wurde die 218er schließlich von einer ÖBB-Lok abgelöst, das Ziel Österreich war bereits fast erreicht.

Weil vielen von uns Norddeutschen die Strecken in Bayern nicht so präsent sind, zeigen wir mal eine Übersichtskarte. Der letzte Abschnitt von Augsburg bis Innsbruck ist rot hervorgehoben.



Laut Vorinformationen sollte ab Mittenwald eine Lok der Reihe 1145 der ÖBB den Zug weiterbefördern, allerdings wurden auch häufig andere Lokbaureihen dafür eingesetzt. Bei der beschriebenen Reise war es eine 1020 aus Innsbruck.

Nun ging es Richtung Karwendelgebirge. Nach Halten in Scharnitz und Seefeld wurde Reith bei Seefeld erreicht. Eine Wanderung von dort durch die Schlossbachklamm nach Hochzirl ist auch heute noch ein Erlebnis der besonderen Art.

Oben:
Bei anderer Gelegenheit erwischte der Fotograf doch noch die in Mittenwald erhoffte 1145.

Unten sehen wir die vier verbliebenen Wagen des D 1417 mit einer 1020, abfahrbereit in Mittenwald in Richtung Innsbruck.





Die letzte Etappe des D 1417, der Streckenabschnitt durch das Karwendelgebirge zwischen Mittenwald und Innsbruck, ist wohl der spektakulärste und landschaftlich reiz-

vollste Teil der langen Reise. Im idyllisch gelegenen Bahnhof Hochzirl hielt damals auch der Intercity "Karwendel", der in Österreich als schnöder Eilzug deklariert war.

Unser D 1417 hielt dort nicht und durchfuhr die berühmte Martinswand ohne Halt, beim Abstieg ins Inntal und zum Zielbahnhof Innsbruck Hbf, der gegen 9:00 Uhr erreicht wurde.





Die Tiroler Landeshauptstadt war das Ziel des D 1417. Eine andere Szene aus dem Innsbrucker Hbf hat uns so gut gefallen, dass wir sie im Modell nachgestellt haben: Von rechts nach links sehen wir zwei deutsche Loks, eine 194 und dahinter, kaum zu erkennen, eine 111. Daneben eine ÖBB-Altbau-E-Lok der Reihe 1670 mit einem Regionalzug. Weiter links stehen Schlierenwagen und ganz links sehen wir schließlich zwei Wagen vom IC Karwendel. Das Modellfoto ist eine Gemeinschaftsproduktion dreier Clubmitglieder. Die Fahrzeuge stammen aus deren Fundus, für eine noch bessere Wirkung wurden die Signale elektronisch eingefügt und die Fahrdrähte angedeutet.



Deutschlandkurven

Gleisanlagen in der Speicherstadt

Gleich im Bereich der Zufahrt zu den Gebäuden der Speicherstadt sind die ersten Deutschlandkurven im Straßenpflaster zu entdecken. Auf dem Gelände finden sich mehrere Gleisabschnitte, die in dieser besonderen Bauform ausgeführt sind.



Was sind Deutschlandkurven?

- Körperformen der Miss Germany
- Stadionbereiche bei Fußball-Länderspielen
- Gleiskonstruktionen für sehr enge Gleisbögen

Die Lösung ist natürlich Punkt c. Doch was hat das mit der Speicherstadt in Münster zu tun?

Als das Heeresverpflegungsamt Münster in den Jahren 1936-39 neu aufgebaut wurde, erhielt das Gelände selbstverständlich auch einen Gleisanschluss. Nach der Zufahrt fächerte sich das Gleis auf und führte zum einen geradeaus in einen kleinen Betriebsbahnhof mit Köf-Schuppen. Zum anderen waren auch die Speichergebäude beidseitig längs durch Gleise für die Seitenrampen erschlossen. Wegen der relativ kurzen Distanz zwischen dem Werkstor und den Gebäuden mussten diese Gleise nach den Linksweichen wieder "die Kurve kriegen", um

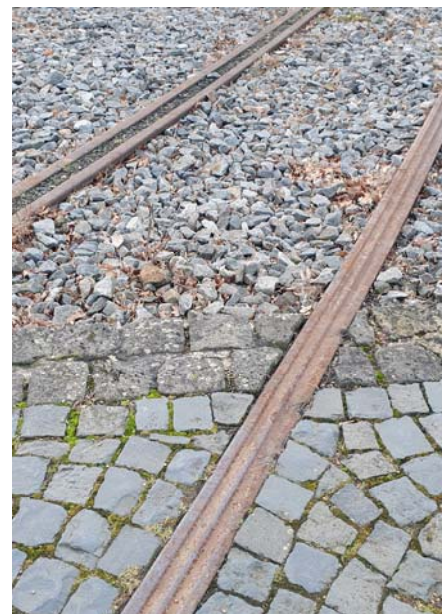
nach rechts zwischen die Speichergebäude zu führen. Besonders bei den ganz westlichen Gleisen und den Zufahrten zu den großen Scheunengebäuden, ergaben sich dadurch zwangsweise sehr geringe Bogenhalbmesser.

Sehr kleine Radien sind für Eisenbahnfahrzeuge mit größerem starrem Achsstand ein Problem, sie "klemmen" mit ihren Spurkränzen in der Kurve. Für solche Situationen wurde die sogenannte Auflaufkurve entwickelt.

Das äußere Rad im Gleisbogen wird dabei mit einer Art Rampe auf der Innenseite der Schiene angehoben und läuft auf dem Spurkranz weiter, frei auf dem hier breiteren Schienenkopf. Die Spurführung übernimmt das innere Rad der Achse, es wird mit einer Zwangsschiene auf der inneren Schiene gehalten. So ist der Wagen aus seiner Klemme befreit und kann den Bogen bequem befahren, ganz langsam, natürlich.

Unten:

An diesen Schienenköpfen eines Gleises erkennt man eine Deutschlandkurve: Die innere Seite des Gleisbogens hat zusätzlich eine Radlenkerschiene, während die äußere Seite einen besonders breiten Schienenkopf besitzt. Darauf rollt das Rad mit dem Spurkranz. Die Achse ist damit nicht mehr in der engen Kurve eingeklemmt.





Links:

Für den Rangierbetrieb unterhielt das Heeresverpflegungsamt eine eigene Werkslok. Die Kleinkok der Bauart Köf war damals hochmodern. Besonders wichtig war jedoch, dass sie mit ihrem sehr kurzen Achsstand die engen Deutschlandkurven leicht durchfahren konnte. Bemerkenswert: Auch die Lok fuhr dabei einseitig auf den Spurkränzen. Die Lok wurde als Erinnerung aufgestellt, im Rahmen der Denkmalpflege soll auch die damalige Rolle der Eisenbahn in der heutigen Speicherstadt dargestellt werden.

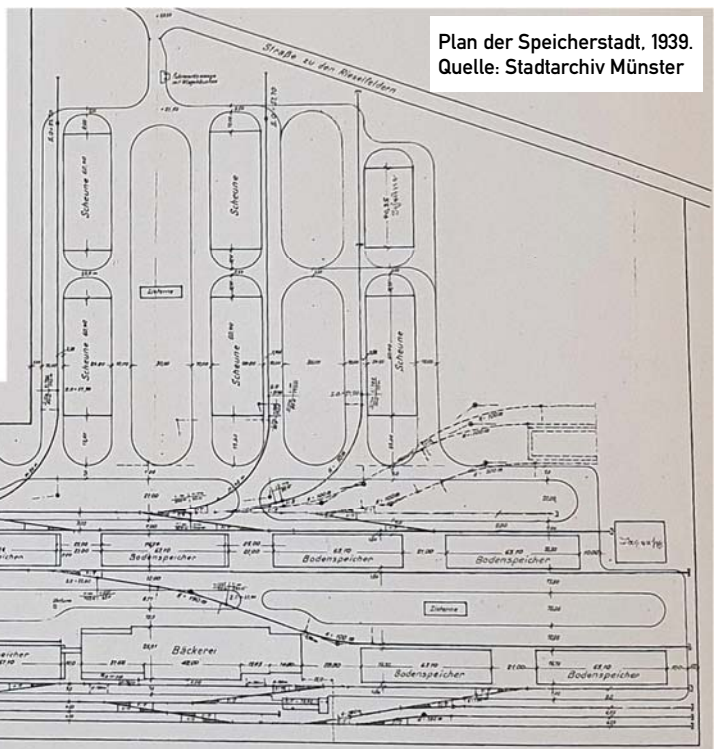
Unten:

Dieser herrliche historische Übersichtsplan zeigt die umfangreichen Gleisanlagen im Heeresverpflegungsamt. Schließlich war damals die Eisenbahn das wichtigste Transportmittel. Links vor den Langhäusern und in den beiden Gleisen zu den Scheunen (90-Grad-Kurven!) liegen die Deutschlandkurven. Ganz unten sehen wir sogar einen kleinen internen Betriebsbahnhof mit drei Gleisen, Weichenverbindungen und einem kleinen Schuppen für die örtliche Kleinkok.

Bekanntester Hersteller für derartig spezielle Gleiskonstruktionen war die Maschinenfabrik Deutschland in Dortmund. Besondere Produkte dieser Firma wurden in Eisenbahnerkreisen gern mit dem Zusatz "Deutschland" bedacht. Man denke z.B. auch an das "Deutschlandgerät" zum Anheben und Aufgleisen von Eisenbahnfahrzeugen. Der Begriff "Deutschlandkurve" wurde so zum allgemeinen Begriff für Auflaufkurven. Auch die Firma Klöckner hatte eine ähnliche Konstruktion im Lieferprogramm, jedoch gibt es dabei einen Speziell gewalzten Radlenker für die innere Schiene, der über den Schienenkopf hinausragt. Eine Deutschlandkurve mit einer normalen Schiene als Zwangsführung kann dadurch besser im Straßenplanum verlegt werden, so wie in der Speicherstadt.



Mit der Umwandlung der militärischen Anlage in die heutige "Speicherstadt" als Standort für Unternehmen wurden die jetzt nutzlosen Eisenbahngleise in die Gestaltung der Außenanlagen einbezogen. Sogar eine Köf wurde als Denkmal aufgestellt. Interessanterweise sind mittlerweile bei mehreren Deutschlandkurven nur die Einlaufabschnitte der äußeren Schiene herausgesägt worden und verschwunden. Sind diese seltenen Schienteile vielleicht irgendwo in der Oberbausammlung eines Museums gelangt? Auf den Bildern können wir leider nur einen eingepflasterten Einlaufbereich zeigen.



Plan der Speicherstadt, 1939.
Quelle: Stadtarchiv Münster



Als Modelleisenbahnclub sehen wir immer auch den Bezug zur Modellbahn. Deutschlandkurven sind hier überflüssig, da die Modellfahrzeuge für vergleichsweise sehr kleine Radien konstruiert sind. Beim Original kommen Deutschlandkurven bei Vollbahnen ab ca. 80 Metern bis herunter auf 35 Metern Bogenhalbmesser zur Anwendung. Man darf nicht darüber nachdenken, dass dann im Maßstab H0 alle Bögen ab ca. 90 cm Radius (z.B. R 10 Roco-line) als Deutschlandkurve ausgeführt werden sollten. Das ist natürlich nicht praktikabel. Doch sogar im Modell ist das Problem von klemmenden Fahrzeugen im Gleisbogen bekannt: Im Fleischmann-Katalog findet man beim "Industrieradius" des Messing-



Modellgleises (Radius nur 250 mm) der Hinweis, dass dieses Gleis nur von kurzen Fahrzeugen befahren werden kann.

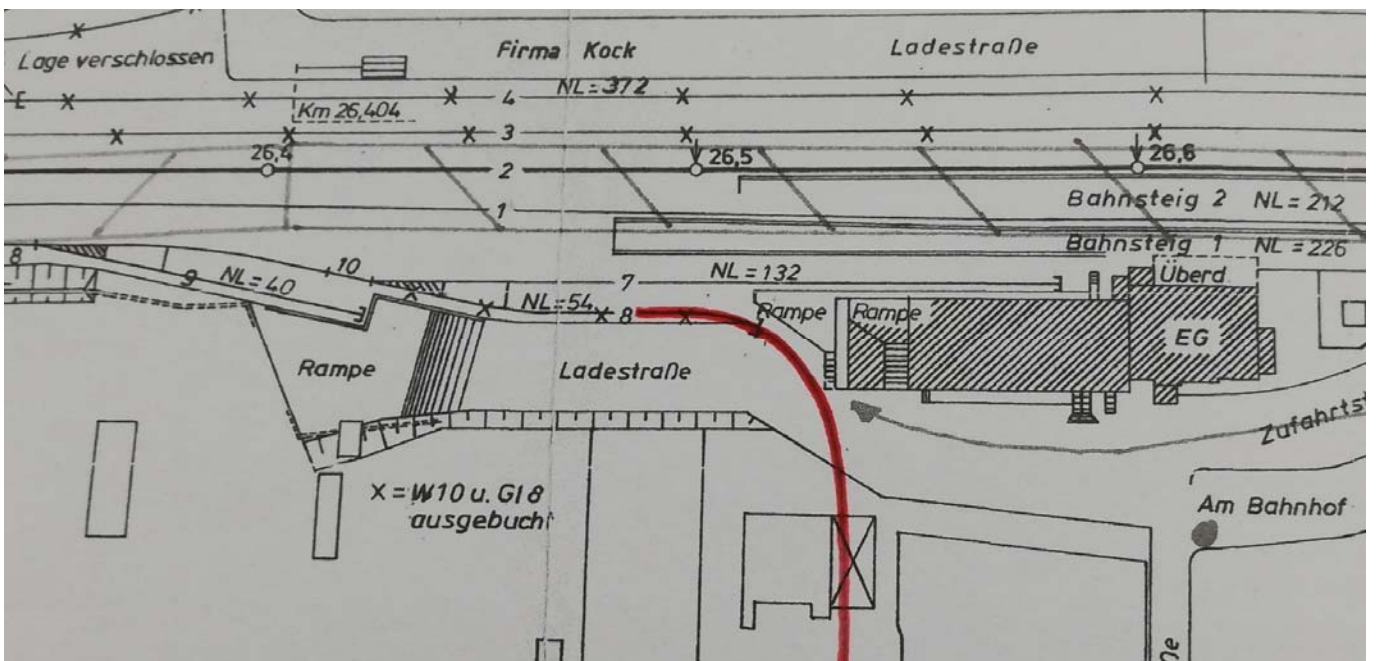
Und trotzdem haben wir uns den Spaß erlaubt, das Prinzip einer Deutschlandkurve mit Modellteilen zu demonstrieren, und nicht mit einer der sonst üblichen Zeichnungen. Bei einem alten Stück Fleischmann-Modellgleis (hier ist der Schienenkopf besonders breit) mit Radius 360 mm haben wir die innere Schiene und die Zwangsschiene gegen Roco-line Profile ausgetauscht. Zugegeben, die Zwangsschiene hat bei diesem Modell keine Wirkung, der Effekt mit der schräg stehenden Achse wird jedoch deutlich.





Oben: Bei der Renovierung kam auch die alte Beschriftung zum Vorschein.

Im Münsterland gab es noch eine weitere Deutschlandkurve, nämlich im Bahnhof Borghorst (Westf) an der Strecke Münster - Gronau. Das Gleis der Ladestraße wurde am Ende in einem engen 90-Grad-Bogen als Anschlussgleis auf das Gelände der Textilfabrik Wattendorff herumgezogen. Dafür wurde sogar auch die Laderampe am Güterschuppen abgescrägt. Der Gleisplan unten zeigt diese Situation, die Deutschlandkurve ist rot hervorgehoben. Kurz vor ihrem Ende, im Zuge eines Umbaus des Borghorster Bahnhofsvorplatzes, konnte man die bereits halb verschüttete Deutschlandkurve noch ausmachen und einigermaßen gut fotografieren. Drei Wochen später waren die Schienen herausgerissen - damit war wieder eine kaum beachtete eisenbahntechnische Besonderheit unwiederbringlich verloren gegangen.





Ein richtig blaues Dach

Neue Farben für den 624 von Bemo



In diesem Beitrag geht es um die korrekte Lackierung des Bemo-Modells des Triebwagens BR 624. Auf dem ersten Bild ist direkt das Ergebnis zu sehen, nach unserer kleinen Pinselei am Dach eines Motorwagens und am Rahmen des Mittelwagens.

Viele münsterländische H0-Modellbahner freuten sich, als vor rund 20 Jahren die Firma Bemo ein Modell des Triebwagens BR 624 auf den Markt brachte. Nach und nach erschien das Modell in den verschiedenen Lackierungsvarianten.

Bei der Version in Ozeanblau-Elfenbein stellte sich jedoch eine gewisse Ernüchterung ein: Es war ja grundsätzlich ein guter Gedanke von Bemo, die leicht unterschiedlichen Ausführungen dieser Lackierungsvariante darzustellen.

Doch bei zwei von den drei Fahrzeugen einer klassischen dreiteiligen Garnitur sind ab Werk die Dächer falsch lackiert! Wir müssen hier genau auf die Kombination von Rahmen- und Dachfarbe achten.



Foto: Sammlung Stefan Klein



Bei den ersten Triebwagen der Baureihe 624 in den neuen Farben waren nämlich der Rahmen grau und das Dach ozeanblau lackiert. Erst später ging die Bundesbahn dazu über, den Rahmen ebenfalls ozeanblau zu lackieren und dafür das Dach im gewohnten Grau. Im Laufe der Zeit wurden dann Fahrzeuge zwischen den meist dreiteiligen Garnituren getauscht, so dass es zu gemischten Lackierungsvarianten kam. Diese Situation wollte Bemo darstellen, beim Bemo-Modell haben daher ein Motorwagen und der Mittelwagen einen grauen Rahmen,

jedoch kein blaues Dach! Das konnte natürlich nicht so bleiben. Allerdings sollte nur ein Motorwagen das blaue Dach erhalten, der Mittelwagen sollte sein graues Dach behalten, ein besonderer Wunsch des Autors. Das führte zu einer Aktion, deren Ergebnis ihr auf den Bildern sehen könnt.

Mit der seidenmatten Farbe RAL 5020 von Elita wurde das Dach des Endwagens passend umgepinselt und mit Plakafarben eine leichte Verschmutzung angedeutet. Bei dem Mittelwagen hingegen wurde sauber um die Beschriftungen am Rahmen

herum eine selbst angemischte Wasserfarbe aufgetragen, um dem Bereich unter dem Zierstreifen eine blaue Farbe zu geben.

Die Modellfotos für diesen Artikel entstanden im Licht von Leuchtstoffröhren, was den Blauton der einzelnen Farben etwas verfälscht. Man muss jedoch auch feststellen, dass Bemo den Farbton Ozeanblau nicht ganz korrekt getroffen hat, er ist „zu blau“. Die Elita-Farbe auf dem Dach ist korrekt, nämlich mit einem leichten Grünstich, wie beim Original und anderen Modellbahnherstellern.





Auf dieser Seite sind zwei Vorbildfotos aus Münster zu sehen, die neben den beiden Lackierungsvarianten noch weitere Besonderheiten und Details zeigen: Oben erreicht ein Zug aus Gronau den Betriebsbahnhof Nevinghof, die Haltestation MS-

Zentrum Nord gab es Ende der 80er Jahre noch nicht. Der graue Rahmen ist gut zu erkennen. Durch das bedeckte Wetter ist das blaue Dach jedoch leider nur zu erahnen. Die anderen Fahrzeuge der ausnahmsweise sogar vierteiligen Garnitur

haben (verschmutzte) blaue Rahmen und graue Dächer. Unten passiert ein bestens gepflegter 624er den Bahnhof Handorf, das Ozeanblau glänzt in der Wintersonne. Der führende Motorwagen 624 675 besitzt sogar noch die Tür in der Stirnfront.





Ein 614er verlässt Bad Harzburg. Bemerkenswert: Auf der berühmten Signalbrücke zeigen gleich zwei Ausfahrtsignale einen Fahrtbegriff.

Interessanterweise hat die Bundesbahn beim Nachfolger des Triebwagens BR 624, dem BR 614, die Dächer wieder konsequent ozeanblau lackiert, was dem Fahrzeug sehr gut steht. Bemerkenswert ist auch die dünne Zierlinie zwischen dem breiten ozeanblauen Längsstreifen und

den Fenstern. Schon bald nach dem Vorbild brachte die Firma Fleischmann den 614er als Modell in H0 und N auf den Markt, sofort in den beiden Lackierungsvarianten Pop-orangekieselgrau und ozeanblau-beige. Die H0-Modelle sind im Längenmaßstab 1:100 gehalten, was bei einer dreitei-

ligen Garnitur jedoch kaum störend wirkt. Die Modelle machen trotz ihres Alters immer noch einen guten Eindruck. Und auch das sonst etwas merkwürdige Fleischmann-Grünblau wirkt beim 614er einigermaßen gefällig, erst recht wenn das Dach leicht verschmutzt wird.



Erst recht spät ist der Fleischmann-614 mit dieser Farbgebung in die Sammlung des Autors gelangt. übrigens im Rahmen einer Transaktion zwischen zwei Vereinsmitgliedern. Direkt nach dem Kauf absolviert der Triebwagen erste Probefahrten auf der heimischen Anlage.



In diesem Zusammenhang lohnt es sich, auch bei anderen Fahrzeugen auf ein blaues Dach zu achten.

Bei Lokomotiven blieben blaue Dächer leider exotische Einzelstücke oder Versuchsausführungen.

Mit der PIKO-218 und 141 378 zeigen wir die bekanntesten Vertreter dieser Lackierungsvariante.





Einen roten Bemo-624 haben sicher viele Modellbahner in ihrem Bestand.

Ein absoluter Glückstreffer ist diese Aufnahme aus Handorf. Der Nachschuss zeigt einen Zug in Richtung Warendorf. Die dreiteilige 624er-Garnitur besteht aus Fahrzeugen mit gleich drei unterschiedlichen La-

ckierungen: Ein Motorwagen mit grauem Rahmen und blauem Dach, der Mittelwagen "normal" mit blauem Rahmen und grauem Dach, der hintere Motorwagen in der klassischen roten Lackierung, die den

meisten Modellbahner am besten gefällt. Nach der zuvor beschriebenen Umlackierung von Motor- und Mittelwagen (Seiten 16 und 17) kann diese bunt gemischte Garnitur auch im Modell nachgestellt werden.





Termine

Aus dem Verein

**Der neue Vorstand
10.01.2024**

Am Mittwoch, den 10.01.2024, fand die erste Mitgliederversammlung des 'MEC Modelleisenbahnclub Münster e. V.' im Jahr 2024 statt, auf dem sich der neue Vorstand präsentierte:



Dies sind v.l.n.r.:

- Detlef Weber (Schatzmeister)
- Meinhard Hockmann (stellvertretender Vorsitzender)
- Joachim Spitz (Vorsitzender)
- Michael Stach (Schriftführer)

Bastelnachmittag für Jugendliche

Jeden letzten Samstag der Oster- und Sommerferien bieten wir in Zusammenarbeit mit dem Kinderbüro der Stadt Münster einen Bastelnachmittag des Modelleisenbahnclubs Münster für Jugendliche im Alter von 10-16 Jahren an.

**Osterhits
6. April 2024
13:00 - 17:00h**

Wir besorgen Bastelbausätze und stellen Gestaltungsmaterial (Sträucher, Streumaterial, usw.) zur Verfügung.

Ihr könnt dann alleine oder mit Unterstützung auch von Mitgliedern unserer Jugendgruppe, Euer eigenes kleines 'Modul' realisieren und mit nach Hause nehmen.

Anmerkungen und weitere Infos sind auf unserer Webseite www.mec-muenster.de unter dem Punkt 'Hits für Kids' zu finden.



**Sommerhits
17. August 2024
13:00 - 17:00h**

Eine Anmeldung ist aufgrund des begrenzten Platzangebotes unbedingt erforderlich.

Anmeldungen bitte an:
jugendgruppe@mec-muenster.de

Die Kosten betragen je Teilnehmer 5,- Euro.

Für Fragen usw. steht Euch unser Jugendgruppenleiter unter der o. a. Mailadresse jederzeit zur Verfügung.



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, Gregor Hellmons,
Stefan Klein, Thorsten König,
Joachim Spitz, Michael Stach,
Detlef Weber

Bankverbindung

Sparkasse Münsterland Ost
IBAN: DE26 4005 0150 0000 6110 79
BIC: WELADED1MST
Gläubiger-ID: DE13 ZZZ0 0002 6561 77

Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Einwilligung der Redaktion.

**Vereinsabend
Mittwochs ab 19⁰⁰h**

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



Münsterländische Nebenbahn-Romantik am 29. Februar 1992: Die Triebwagen der Baureihe 624 waren zu dieser Zeit typisch für die Strecke von Münster nach Rheda-Wiedenbrück über Waren-dorf. Der 624 505 ist übrigens ein Vorserienfahr-zeug mit der breiten glatten Stirnfront (es gab auch eine gerundete Dachkante), die dem Zug den Spitz-namen Quadratschädel einbrachte.

Damals war bereits abzusehen, dass der Bahnhof Telgte seine Formsignale verlieren sollte, höchste Zeit also für ein Erinnerungsfoto vom Einfahrsignal aus Richtung Münster.