

Modelleisenbahnclub

Münster e.V.

Heft. 85

# mec-muenster.de

## Unsere Vereinszeitschrift

Heftpatenschaft

### Baureihe 85



Krokodil & Co.

### Tierisch, tierisch



Münster Hbf vor 40 Jahren

### Stellwerk Mf



Jubiläum Nürnberg

### Beifang 85







### Zum letzten Mal – EuroDual

Was mit dem Heft 82 und dem Bericht über die neue Kult-Lok vom Typ EuroDual der Firma Stadler begann, soll mit dieser Ausgabe 85 seinen Abschluss finden. Wir haben in den letzten Heften stets über aktuelle Erlebnisse mit diesem Lok-Typ berichtet, über Sichtungen in Münster und ganz Deutschland.



Wir haben zahlreiche Loks in ihren verschiedenen Lackierungen und Beklebungen gezeigt. Und natürlich durften auch die tollen Modelle der Firma Sudexpress nicht fehlen, die MEC-Mitglieder in ihrem Fahrzeugbestand haben.

Mit diesen Bildern wollen wir das Thema EuroDual zunächst abschließen. Wir haben die Loks weiter im Blick und freuen uns über jede neue Variante bzw. jedes neue Modell. Bei Bedarf und Interesse können wir von der Redaktion die EuroDual-Lokomotiven selbstverständlich wieder aufgreifen. Oder wie wär's mal mit einer anderen Baureihe? Sprecht uns einfach an.



Zu den Bildern:

Das Beste kommt immer am Schluss: Die farbenfroh beklebten Maschinen diverser Bahnunternehmen sind natürlich immer besondere Hingucker im Bahn-Alltag. Gelegentlich sind diese Loks auch in Münster zu erleben.

Fast symbolisch ist diese Aufnahme der EuroDual im besonders attraktiven Rail Force One-Design: Im letzten Abendlicht zieht sie sich auf ihr Abstellgleis in Rheine zurück, versteckt hinter Büschen, wie ein Dornröschen – und wartet darauf, wieder wachgeküsst zu werden.



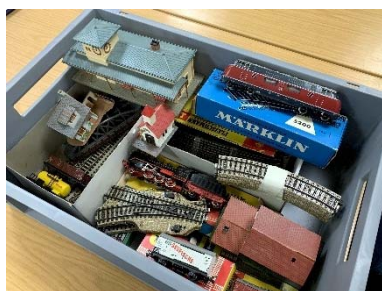
## Editorial

Aus dem Verein

### Verkaufen für den Verein

Wegen einiger anderer Projekte der Redaktionsmitglieder erscheint diese neue Ausgabe des Vereinsheftes [mec-muenster.de](http://mec-muenster.de) mit größerem Abstand zum Vorgängerheft. Wir hoffen, das Warten ist euch nicht zu schwer gefallen. Falls doch, freut es uns sogar ein bisschen, denn dann gefällt euch das Vereinsheft offenbar immer noch. Auch die Ausgabe 85 bietet wieder den gewohnten Themen-Mix aus Münster, Modellbahnerei, Vorbild und Vereinsleben.

Ein neuer „Geschäftszweig“ des MEC Münster wird immer wichtiger bei den Vereins-Aktivitäten - der Flohmarkt-Verkauf. Immer öfter haben wir in der



letzten Zeit Modellbahn-Material gespendet bekommen – aus Nachlässen oder von Menschen, die sich von ihrer

Modellbahn trennen wollen oder müssen.

In Einzelfällen ist auch ein Trupp aus MEC-Mitgliedern angerückt um eine Anlage abzubauen und dafür das Material als Spende zu übernehmen. Den Spendern ist es oft wichtig, dass die Modellbahn noch in ‚Gute Hände‘ kommt bzw. der Verkaufserlös dem Verein zugute kommt. Das ist sicher so! Schließlich sind die Flohmarkt-Verkäufe wichtig für das finanzielle Überleben des Vereins.



Selbstkritisch müssen wir uns jedoch auch eingestehen, dass die Aufarbeitung der Spenden für den Verkauf,

der Transport, die Zwischenlagerung und die Teilnahme an Bahn-Veranstaltungen mit einem MEC-Verkaufsstand immer mehr Zeit, Platz und Personal in Anspruch nehmen. Wir dürfen das „Kerngeschäft“ des Modelleisenbahnclubs nicht aus den Augen verlieren. Das gebietet allein schon

unsere Satzung – sie ist immerhin Grundlage für unsere Gemeinnützigkeit: Gesellige Modellbahnerei mit Anspruch, Jugendförderung und Aufbereitung der münsterschen



*Holger Broßkamp*

Eisenbahngeschichte. Der Flohmarkt kann daher immer nur Mittel zum Zweck sein und sollte sich nicht zum Selbstzweck entwickeln. Der MEC muss für alle aktiven Mitglieder attraktiv bleiben und sich für Interessenten reizvoll darstellen. Dafür organisieren wir regelmäßig eigene Ausstellungen, laden Besucher in unsere Vereinsräume ein oder veröffentlichen unsere Zeitschrift.

Viel Freude bei der Lektüre der Ausgabe 85 wünscht daher nun das Redaktions-Team eures [mec-muenster.de](http://mec-muenster.de).

## Inhaltsverzeichnis

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| Editorial.....                             | 3  |
| <b>Aus dem Verein</b> .....                | 3  |
| Mit Dampf und Strom – die Baureihe 85..... | 4  |
| Beifang 85 – Jubiläum und mehr .....       | 6  |
| 40 Jahre Stellwerk Mf .....                | 10 |
| Schwerlasttransportwagen .....             | 12 |
| Mittenwald 2.0 – „NOCH“ besser.....        | 15 |
| Tierisch, tierisch .....                   | 16 |
| Neue Literatur.....                        | 20 |
| Impressum.....                             | 21 |
| Termine.....                               | 21 |
| Unsere Unterstützer.....                   | 21 |





## Mit Dampf und Strom – die Baureihe 85

Heftpatenschaften



*Die 85 009 ist eine TRIX-Lok, also die überarbeitete Gleichstrom-Version der guten alten Märklin-85*

Treue Leser unseres Vereinsheftes ahnen es bereits: Loks und Triebwagen mit der 85 in der Baureihen-Nummer übernehmen die Patenschaft für diese Ausgabe 85. Allen voran muss dabei natürlich die Dampflokomotive BR 85 gezeigt werden.

Um den schwerfälligen Zahnradbetrieb auf der Höllentalbahn im Schwarzwald aufgeben zu können, beschaffte die Deutsche Reichsbahn die schweren 1'E 1'-Maschinen der Baureihe 85. Mit ihrem hohen Reibungsgewicht konnte sie die Steilstrecke auch ohne Zahnstange bewältigen. Die Konstruktion ist praktisch eine 44er als Tenderlokomotive, ausreichend für die relativ kurze Einsatzstrecke von Freiburg in den Schwarzwald. Als die Höllentalbahn elektrifiziert wurde, war die große Zeit der 85er vorbei.

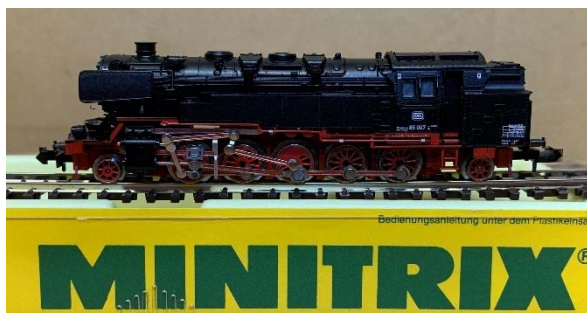


*Mit der originalen Märklin-Hamo-Lok 85 007 haben wir mal den Einsatz als Schiebelok auf der Strecke Erkrath-Hochdahl nachgestellt. Technisch ist das auf unserer „Flachland-Anlage“ natürlich nicht notwendig.*

Die Deutsche Bundesbahn suchte nach einer Beschäftigungsmöglichkeit für die Maschinen und fand sie viel weiter bei uns im Norden, bei der Steilrampe Erkrath – Hochdahl.

Praktisch jeder Zug brauchte hier eine Unterstützung durch eine Vorspann- oder Schiebelokomotive. Eher versuchsweise wurde dafür die Lok 85 007 von Freiburg aus nach Wuppertal-Vohwinkel umstationiert. Genau diese 85 007 ist heute als einzige Lok der Baureihe erhalten geblieben, als Denkmal-Lok in Freiburg.

Für uns Modellbahner ist es jedoch interessant, dass Märklin und Minitrix für ihre Modelle ebenfalls diese Lok ausgewählt haben – in H0 sogar auch als Hamo-Gleichstrom-Lok. Später kamen auch noch andere Versionen auf den Markt. Wir können davon die TRIX-H0-Lok 85 009 zeigen.





Fast schon Kultstatus bei den Roco-Fans hat der Triebwagen ET 85, in der damaligen Ausführung als Epoche IV-Garnitur BR 485 mit Steuerwagen 885 und den verschiedenen Umbau-Wagen als Beiwagen, die passend rot lackiert waren. Leider waren die Originale planmäßig nie in unserer Region Westfalen eingesetzt. Trotzdem haben viele Modellbahner das Roco-Modell dieses Elektrotriebwagens in ihrer Sammlung, so dass wir Fotos von einem Einsatz auf unserer Vereinsanlage zeigen können – auch auf dem Titelbild dieser Ausgabe.



*Eine 185er bespannt auch den Stahlzug aus Hanekenfähr, der am Nachmittag den münsteraner Hauptbahnhof in Richtung Paderborn durchfährt.*

Als weitere Vertreterin der elektrischen Fraktion ist die Baureihe 185 zu nennen. Als „Landplage“ ist diese Lok bei den Eisenbahn-Fotografen eher unbeliebt. Gefühlt jeder zweite Güterzug auf den Hauptstrecken ist mit einer 185er bespannt. Die mehrsystemtauglichen Maschinen sind zudem auch in den Nachbarländern zu erleben. Aber natürlich müssen wir die 185er als Heftpatin anführen.



*Außerdem werden einzelne Loks gern im Hauptbahnhof auf Gleis 4 geparkt, und damit geschützt vor Graffiti-Anschlägen. Die knallrote Akiem-185 586 genießt hier die sommerliche Morgensonne.*

Die Baureihe 85 mit Dampf und Strom – nicht unerwähnt soll natürlich bleiben, dass es auch noch die dieselelektrische Lok der Baureihe 285 gibt, quasi eine Diesel-Version der Traxx-Lok BR 185. Doch leider konnten wir kein eigenes Foto auftreiben.





## Beifang 85 – Jubiläum und mehr

Das Jahr 1985 als Heftpatenschaft

Als man vor 40 Jahren 150 Jahre Eisenbahn feierte, war es für einen Aktiven eigentlich Pflicht an einer der zahlreichen Veranstaltungen und Sonderfahrten teilzunehmen. Doch irgendwie schreckten mich die ersten Berichte und Fotos mit den darauf wahrzunehmenden Menschenmassen ab. So kam es, dass ich mich mit einem Kollegen erst spät entschied, die Jubiläumsausstellung in Nürnberg zu besuchen. An einer Dampflok – Sonderfahrt wollten wir nicht teilnehmen, aber auf der Strecke nach Hersbruck doch Züge beobachten. Dass dabei auch der eine oder andere Dampfzug vorbeifuhr, machte die Sache natürlich interessanter. So machten wir uns nach einer Nachtfahrt im Zug und einem ausgedehnten Frühstück in der DB-Kantine auf den Weg. Wir hatten am Haltepunkt Reichenschwand Stellung bezogen und harreten der Dinge, die da kommen sollten.



Obwohl die Sonne sich noch zurückhielt, wurde der erste Güterzug im Bild festgehalten, war er doch mit 218 001 in ursprünglicher roter Farbgebung bespannt.



Am nächsten Güterzug konnten wir eine Doppeltraktion aus einer 217 und 218 452 beobachten, letztere Vorbild für ein Fleischmann-Modell.

Als der Schnellzug nach Prag mit 218 227 an der Spitze vorbeifuhr, wiederum Vorbild für eine Fleischmann Lok, waren wir mit der Ausbeute schon zufrieden.



Die Sonderzüge mit 01 1100 und 23 105 passierten uns bei immer freundlicher werdendem Wetter.



Mit dem nächsten Nahverkehrszug fuhren wir nach Hersbruck rechts der Pegnitz.

Hier trafen wir noch 86 457 mit ihren Donnerbüchsen an.



Danach ging es mit einem 614 nach Nürnberg - Ost, wo wir uns dann Zeit für die Jubiläumsausstellung nahmen.



50 622 fuhr uns auch noch über den Weg, so dass wir zufrieden den Abend bei einem kühlen Bier an der Nürnberger Burg ausklingen ließen.



Am nächsten Morgen waren wir früh am Bahnhof, um die Bereitstellung des Sonderzuges zu beobachten.

01 1100 sollte diesen bis Bayreuth bespannen, V 80 002 den Zug bis Neuenmarkt Wirsberg weiterbefördern und nach einer längeren Pause bis Lichtenfels bringen.



Dort übernahm dann E 44 119 bis zurück nach Nürnberg.



E 44 119 setzte sich vor die Diesellok und es ging in flotter Fahrt Richtung Nürnberg. In Breitengüßbach gab es noch einen Fotohalt und in Bamberg verließen wir die Jubiläumstour in Richtung Heimat mit schönen Fotos, vor allem mit Loks im Regelverkehr.





*In Bayreuth trafen wir noch auf 218 218 – der ersten Lok, an der man die neue Farbgebung ausprobiert hatte (mit einem blauen Dach), zusammen mit 211ern und einer 260.*



*Die Szene an der Segment-Drehscheibe hat die Clubheft-Redaktion im Modell nachgestellt – ebenfalls mit der Lok 218 218 (PIKO).*



Auf dem Nürnberger Hbf gab es als Beifang zu den Sonderzügen natürlich viele E-Loks zu sehen. Holger erwischte u.a. die 120 005 in Gesellschaft von zwei 141ern. Jochen konnte auf seiner Tour ebenfalls ein Trio ablichten mit den Loks 140 033, 110 170 und einer 111 in der Mitte.



Auf unserer Tour interessierte uns das Randgeschehen auf dem Nürnberger Hauptbahnhof, rangierte dort doch die 260er mit der „Jubiläums-Nummer“ 150 in ihrer herrlichen, roten Lackierung.







1985 fuhren im Nürnberger Raum noch erfreulich viele 218er in der klassischen roten Lackierung. Jochen konnte auf seiner Tour Lok 218 198 in Lichtenfels als Beifang aufnehmen.

Den Triebwagen der Baureihe 614 in seiner Pop-Lackierung kannte Holger bis 1985 nur aus dem Fleischmann-Katalog. Fotos vom Original waren für ihn daher mehr als nur Beifang.



Auch Holger hat sich bei seinem Besuch in Nürnberg um den Beifang gekümmert. Im Pegnitztal fuhr ihm die 218 228 vor dem „Wanzen-Express“ nach Prag ins Bild. Kurz darauf folgte der planmäßige Dampfzug nach Bayreuth.



Angeregt von Jochens Tourbericht und den Bildern (Seite 7) entstand diese Modellszene auf der heimischen Anlage mit Museumslok 50 622, einem Fleischmann-Sondermodell aus 1985.







## 40 Jahre Stellwerk Mf

Münsters Eisenbahngeschichte



*40 Jahre alt und immer noch gut aussehend.*

Wenn das nicht ein Grund zum Feiern ist: Vor 40 Jahren, am 30. April 1985, wurde das neue Zentralstellwerk Mf im Hauptbahnhof von Münster in Betrieb genommen. Also Happy Birthday Mf!

Neun Jahre hat es vom Beginn der Planung im Frühjahr 1976 bis zur Inbetriebnahme gedauert, doch das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen - entstanden ist eins der größten Spurplan-Zentralstellwerke Deutschlands. Mit dem Bau des Gebäudes wurde im Sommer 1980, mit der Montage der Signalanlagen (die große Stelltafel, Relaisanlagen und die benötigte Stromversorgung) im Stellwerksgebäude sowie im Gleisbereich (benötigte Signale, elektr. Antriebe für die Weichen, und die Indusimagnete für die Zugsicherung) Anfang des Jahres 1982 begonnen.

In der ersten Baustufe ersetzte das neue Zentralstellwerk 11 mechanische und

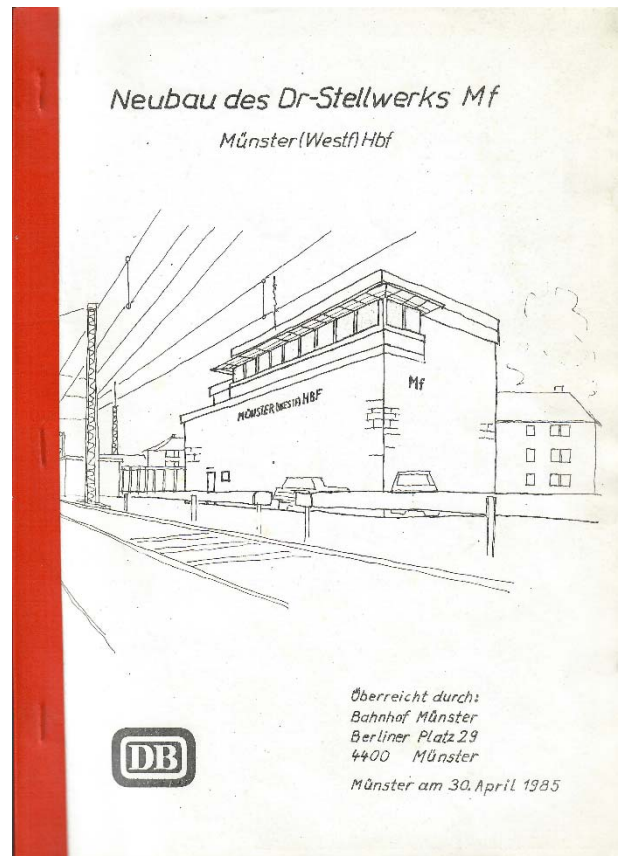


*Das alte Befehlsstellwerk „Mf“ war bis 1985 in Betrieb*



elektromechanische Stellwerke in den Bahnhöfen Geist, Münster Hbf und Nevinghof (heute Münster Zentrum Nord). Die Hebelbänke dieser 11 Stellwerke waren zusammen knapp 62 Meter lang. Der gesamte Bereich wird im neuen Stellwerk auf einer 11,5 Meter breiten und 2,5 Meter hohen Stelltafel dargestellt und über diese gesteuert. Im Juni 1993 wurden die Stellwerke Mecklenbeck und Bösensell, im März 1994 die Stellwerke Hiltrup und Rinkerode an das Zentralstellwerk angeschlossen und von dort aus ferngesteuert. Als letzter Ausbau wurde im Juni 2002 das Stellwerk Greven in Münster angeschlossen.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 halten im Bahnhof Mecklenbeck wieder Personenzüge. Die Linie RB 63 Münster - Coesfeld hat in Mecklenbeck einen neuen Bahnsteig mit zwei Gleisen bekommen. Um dieses Projekt realisieren zu können mussten die Gleise und die Signalanlagen angepasst, bzw. umgebaut werden. Da die bis dahin genutzte Relaischnik in die Jahre gekommen war und mittlerweile durch Computertechnik überholt wurde, entschied man sich dafür nicht das Relaisstellwerk umzubauen, sondern durch einen Neubau eines elektronischen Stellwerks zu ersetzen. Das neue ESTW wurde im Oktober 2018 in Betrieb und somit das alte Relaisstellwerk außer Betrieb genommen. Seitdem wird der Bahnhof Mecklenbeck durch die ESTW-Zentrale in Dülmen gesteuert. Da zwischen Mecklenbeck und der bisherigen Grenze des ESTW Dülmen, dem Bahnhof Appelhülsen, noch der Bahnhof Bösensell liegt, wurde dieser ebenfalls auf ESTW-Technik umgerüstet.



Was hat das ganze jetzt mit dem Stellwerk Münster zu tun? Nun, ganz einfach. Da die Relaisstellwerke in Bösensell und Mecklenbeck durch elektronische Stellwerke ersetzt wurden und der Bereich jetzt aus Dülmen gesteuert wird, ist der Steuerbereich des Stellwerks Münster etwas kleiner geworden. Langweilig wird es trotzdem nicht.

Warten wir mal ab, was die Zeit noch so alles bringen wird. Erstmal feiern wir den 40. Geburtstag des Stellwerks Mf. Trotz des Alters läuft das Stellwerk sehr zuverlässig, was das Stellwerks-, Service- und Fahrpersonal, und natürlich auch die Fahrgäste, nicht zuletzt einem guten Wartungs- und Instandhaltungsteam zu verdanken haben. Hoffen wir, dass es noch lange so bleibt und sagen Happy Birthday Mf, auf die nächsten 40...



*Die linke Seite der Stelltafel vom Stellwerk 'Münster Fahrdienstleiter'*



*- ... und hier die rechte Seite.*





*Mein fertiger Schwerlasttransport*

Vor einiger Zeit bin ich an mehrere Panzer des Typs Leopard gekommen. Sogleich hatte ich die Idee, daraus einen Panzertransportzug der Bundeswehr zu bauen. Was mich vorerst davon abhielt, waren die Kosten für die Anzahl der benötigten Schwerlastwagen. Da ich mich unter anderem auch mit dem Papiermodellbau beschäftige und selbst Modelle entwerfe, kam mir der Gedanke doch mal einen Schwerlastwagen zu entwerfen. Letztendlich konnte ich jedoch aus Papier (200 gr/m<sup>2</sup>) nur die Ladefläche, die Stirnflächen sowie die Seitenteile herstellen. Alle anderen Teile mußte ich dann noch beschaffen: Drehgestelle (mit Achsen), Kupplungen sowie die Puffer. Natürlich mußte das Traggestell bzw. das Chassis auch noch entworfen und gebaut werden.

Mit den Drehgestellen habe ich begonnen: Auf jedem Flohmarkt gibt es einen Bereich, auf dem Bastelfahrzeuge für kleines Geld angeboten werden. Dort habe ich mir einige alte und nicht mehr gutausschende 4-achsige Wagen besorgt. Auf den Wagenkasten konnte ich ja verzichten. Bei dieser Suche sollte man darauf achten, ob die Drehgestelle angeflanschte Kupplungen besitzen. In diesem Fall kann das Besorgen und Verbauen der separaten Kupplungen entfallen. Sind jedoch die Kupplungen von den Drehgestellen getrennt, kann man sie vielleicht abbauen und wiederverwenden. Ansonsten hilft hier die Firma Weinert mit nachrüstbaren Kurzkupplungen mit NEM-Aufnahme aus. Diese sind paarweise mit der Artikelnummer: 8656 zu bestellen.

Um nun eine stabile Ladefläche zu erhalten, habe ich in meiner Restekiste noch Stücke von Plastikplatten zum Häuserbau bzw. Dachbau gefunden. Diese mussten nun auf das jeweils benötigte Maß zugeschnitten werden. Für den Maßstab H0 (1:87) sind die Maße in der Breite vorgegeben, aber in der Länge variabel. So habe ich die Länge eines 4-achsigen Schwerlastwagens genommen, dann 8mm abgezogen (warum, wird weiter hinten im Text erläutert) und dann das Maß auf die Plattenreste übertragen. Danach wurden die Plattenreste auf Maß zugeschnitten und die Ränder entgratet.



Der nächste wichtige Arbeitsschritt ist die Position der Bohrung für den Drehmittelpunkt der Drehgestelle zu finden. An dieser Stelle ist es wichtig, welche Drehgestelle verbaut werden sollen. Stehen hier jetzt Drehgestelle ohne Kupplung zur Verfügung, muß nicht so sehr auf den Abstand vom Fahrzeugende geachtet werden. Hier ist es nur notwendig, dass der Abstand zwischen Drehgestell und Kupplung so groß ist, dass die Drehgestelle sich in den Kurven frei bewegen können.



Haben die Drehgestelle fest verbaute Kupplungen muß darauf geachtet werden, dass die Kupplungen in den Kurven frei um die Puffer herumgeführt werden können. Das hat meist zur Folge, dass hier die einzelnen Fahrzeuge mit einem größeren Abstand zueinander gekuppelt werden müssen – was natürlich den Gesamteindruck im Zugverband stören könnte.



Hier müssen also Kompromisse eingegangen werden, je nachdem welche Drehgestelle zur Verfügung stehen. Für den Gesamteindruck eines Zuges würde es aber vorteilhafter sein, wenn für den zu bauenden Zug immer die gleiche Bauart von Drehgestellen verwendet wird.

Hat man die Position nun herausgefunden, kann das Loch für die Drehachse markiert und mit einem 2mm Bohrer erstellt werden. Da die Ladefläche eine ebene Fläche sein muss, werden wir hierfür Senkkopfschrauben, die von oben eingesetzt werden, verwenden. Aus diesem Grund muss das Bohrloch an der Oberseite so tief versenkt werden, dass die Senkkopfschraube plan mit der Oberfläche abschließt.



Die Drehgestelle habe ich dann noch mit einer Kunststoffplatte (10 x 30 mm) versehen, um das seitliche Ausbrechen der Achsen zu verhindern und eine plane Fläche an der Unterseite Kunststoffladefläche zu haben. Diese kleine Kunststoffplatte soll sich hinterher an der Kunststoffladefläche um die Drehachse frei bewegen können. In diese kleine Platte muss im Mittelpunkt auch ein 2mm großes Loch gebohrt werden, damit

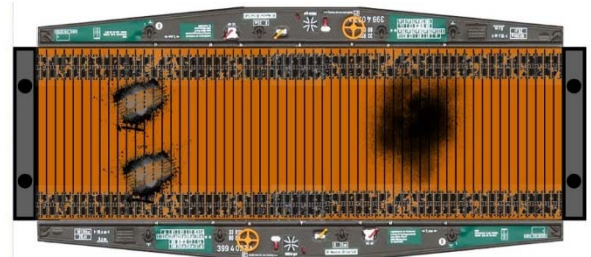
die Senkkopfschraube (Drehachse) durchgeführt werden kann.

Als Drehachse verwende ich M2 Senkkopfschrauben von ca. 12-15 mm Länge. Sie werden zuerst durch die Kunststoffladefläche geführt, dann durch die Kunststoffplatte vom Drehgestell. Mit einer Mutter wird dann der Abstand zwischen der Kunststoffplatte vom Drehgestell und der zur Stabilität dienenden Kunststoffladefläche bestimmt. Der Abstand sollte so groß sein, dass sich das Drehgestell frei um die Drehachse bewegen kann. Aber nicht so groß, dass die Ladefläche in der Längsachse stark nach links und rechts kippen kann. Hat man den Abstand festgelegt, wird eine zweite Mutter aufgesetzt und als Kontermutter zur ersten Mutter fest angezogen.

Nun fehlt noch das äußere Erscheinungsbild. Das Aussehen der Ladefläche, der Seiten- und Stirnwände wird am Computer erstellt.

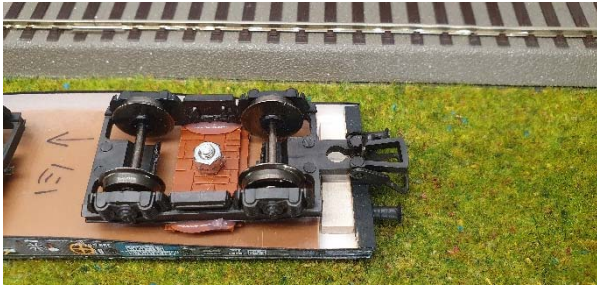


oder



Die Ladefläche wurde mit Hilfe eines Grafikprogrammes gestaltet. Zuerst eine Grafikrahmen erstellen. Dieser muss 2 mm breiter sein, als die vorgefertigte Kunststoffladefläche und 8 mm länger. In den Grafikrahmen werden dann die Holzbohlen gelegt. Dazu habe ich einzelne Grafikrahmen mit Holzmaserung erstellt und diese dann vervielfältigt. Eine sog. Textur 'Reifenspuren' wird in unterschiedlicher Größe und Lage, je nach Geschmack, als Layer darübergelegt.





Vorne und hinten wird ein jeweils 4 mm breiter Streifen schwarz eingefärbt. Dieser dient vorne und hinten als Stirnfront des Wagens.



Die Seitenwände wurden aus Fotos erstellt. Das sogenannte Masterfoto habe ich von einem vorhandenen Modell-Schwerlastwagen im rechten Winkel von der Seite gemacht. Vorzugsweise mit einem Teleobjektiv, damit die Verzerrungen vom Verlauf der Seitenlinie im Rahmen bleiben. Für die Aufnahme habe ich weißes Papier als Hintergrund benutzt. So konnte ich die Seitenfront besser vom übrigen Bild freistellen bzw. kopieren. Diese Seitenfront habe ich nun links und rechts von dem Grafikrahmen gestellt. Da die Seiten- und Stirnwände nach dem Ausdruck und dem Ausschneiden nach unten gefaltet werden müssen, bitte Klebelaschen berücksichtigen. Ansonsten kann das bedruckte Papier keine Form halten. Der Ausdruck sollte mind. auf 200g schwerem Papier erfolgen. Ich bevorzuge hierfür mattes Papier, damit

sich später kein Spiegeleffekt einstellt, wie es bei Fotopapier oder glänzendem Papier zwangsläufig passieren würde.



Damit die Papierladefläche nicht vor und zurück rutscht, habe ich jeweils ein Streichholz vorne und hinten von unten eingeklebt. An den Stellen, an denen die Puffer sitzen sollen, habe ich die Streichhölzer durchtrennt. So haben die Puffer (ich habe Metallpuffer der Firma Weinert verwendet) einen stabilen Halt.

Wenn dann der Klebstoff durchgetrocknet ist, können beide Teile zusammengefügt werden. Ich habe es so gemacht, dass ich die Papierladefläche auf der Kunststoffladefläche festgeklebt habe, damit ein sicherer Fahrbetrieb möglich ist.

Ich wünsche Viel Spaß und ein gutes Gelingen bei einem Nachbau!

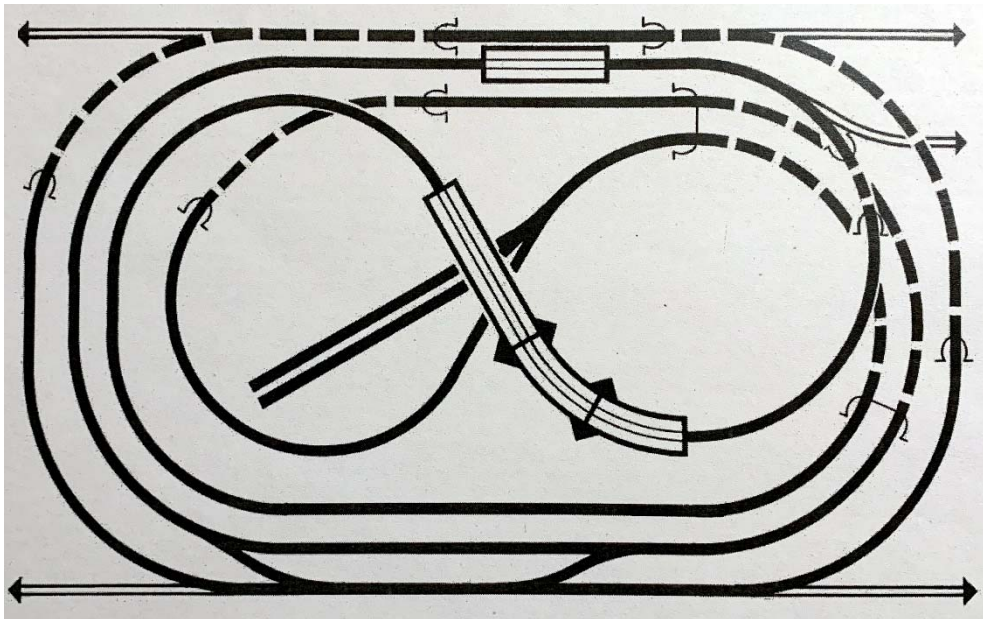






## Mittenwald 2.0 – „NOCH“ besser

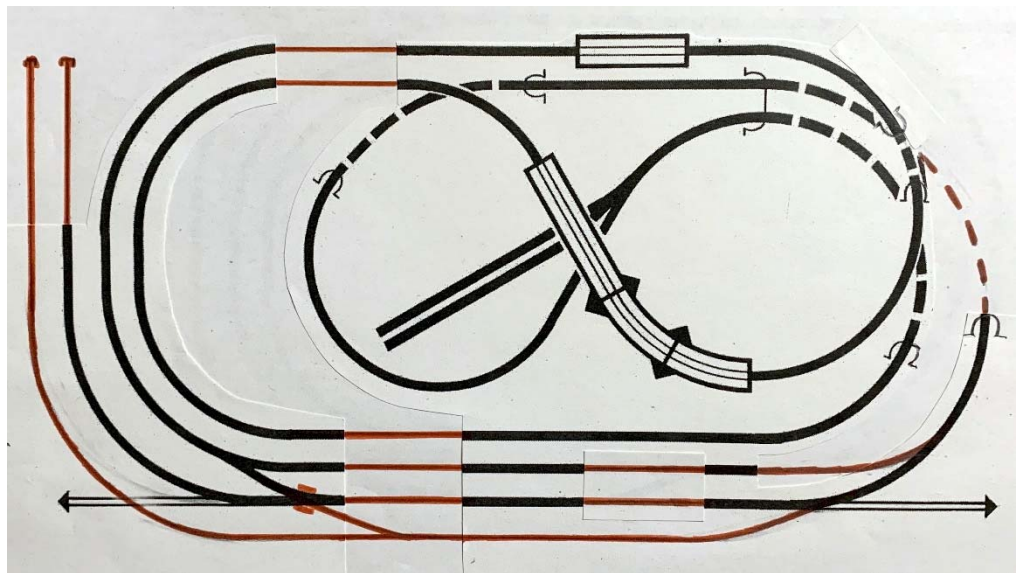
Tipp für Einsteiger



Von den vielen H0-Fertiggeländen auf dem Markt ist das „Mittenwald“ der Firma NOCH recht gelungen. Der Gleisplan bietet trotz der kleinen Fläche viel Fahrspaß und durch seine verschlungene Streckenführung abwechslungsreiche Ansichten, wenn man den Zug auf seinem Weg über die Anlage verfolgt. Ein Problem jedoch bleibt: Es fehlen Abstellmöglichkeiten für mehr rollendes Material.

Das Fertiggelände selbst wird vielen Einsteigern zu teuer sein. Betrachten wir also nur den Gleisplan - als Vorschlag für eine kleine Einsteiger-Anlage. Mit etwas Geschick lässt sich diese Anlage nämlich auch gut selbst bauen. Das bietet zudem die Chance, den Gleisplan ein wenig anzupassen, damit der Modellbahn-Start noch besser gelingt.

Brauchen wir unbedingt sofort einen Zwei-Zug-Betrieb? Sicher nicht, denn wir können ohnehin nur einem Zug folgen. Außerdem ist es völlig realistisch, dass auf dieser kleinen Nebenbahn nur ein Zug unterwegs ist. Der Kreisverkehr rundherum wird also abgeschafft,



zugunsten von langen Abstellgleisen am Anlagenrand (links). Da im hinteren Bereich die Kreisstrecke entfällt, können wir bei gleicher Anlagenbreite vorne ein Bahnhofsgleis zusätzlich unterbringen. Das ist sicher wertvoller für den Spielbetrieb (Lokumläufe, Zugkreuzungen) als ein Streckengleis, auf dem ein Zug einfach nur in der Runde fährt. Bei der Gelegenheit können wir die ganze Anlage an den roten Abschnitten noch in Maßen verlängern, je nach Platzangebot - das ist auf jeden Fall zu empfehlen. Machen wir die Strecken so lang wie möglich.

Auch nach der Überarbeitung bleibt „Mittenwald“ natürlich ein Gleisplan für ganz kurze Züge oder Triebwagen. Und ist das wirklich ein Nachteil? Es heißt doch: In der Beschränkung zeigt sich der Meister.





## Tierisch, tierisch

Mehr als nur das Krokodil



Ein Wassertier als Spitzname für ein Eisenbahnfahrzeug ist zunächst überraschend. Und tatsächlich erinnert die Kopfform des Triebwagens BR 633 an einen grimmig blickenden Haifisch.

Für viele Eisenbahnfahrzeuge haben sich mit der Zeit tierische Spitznamen gefunden. Besonders gerne wurde dabei die äußere Erscheinung mit einem Tier verglichen. Oder es sollten bestimmte Eigenschaften hervorgehoben werden, die man auch im Tierreich findet und bei denen man sofort an ein bestimmtes Tier denkt.



Bekanntestes Beispiel dafür ist sicher das „Krokodil“. Die langgestreckte, dreiteilige Konstruktion der berühmten schweizer Lokomotive mit zu den Enden abgeflachten Aufbauten, noch dazu grün lackiert und mit einem Stangenantrieb, der an die etwas unbeholfene Fortbewegung der Echse an Land erinnert, lassen sofort an ein großes Krokodil denken. Doch auch in anderen Fällen wollten die Eisenbahnfreunde oder auch die Lokomotiv-Hersteller mit einem Tiernamen ihre Begeisterung für ein bestimmtes Fahrzeug zeigen. Auf einige schöne Beispiele möchten wir in diesem Beitrag eingehen – selbstverständlich ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Ihr kennt sicher auch noch einige weitere tierische Spitznamen.

Eine ihrer Lokomotivbaureihen nannte die Firma Siemens „Taurus“, der lateinische Name für Stier. Die Lok ist stark wie ein Stier, majestätisch und agil.





Mittlerweile sind die Loks in Europa weit verbreitet und man spricht bei den verschiedenen technischen Ausführungen von der „Taurus-Familie“.

Mit dem Spitznamen „Jumbo“ für die Baureihe 44 wollte man ebenfalls die besondere Stärke dieser Lok hervorheben. In der Schweiz gab es beim Erscheinen der 44er bereits eine Dampflok mit der gleichen Achsfolge und dem Spitznamen „Elefant“. In Deutschland bezog man sich daher auf den berühmten Zoo-Elefanten mit dem Namen Jumbo, der gegen Ende des 19. Jahrhunderts als größter Elefant der Welt in England und zuletzt in Amerika zur Schau gestellt wurde.

Übrigens hat dieser Jumbo gem. Wikipedia sogar einen ganz speziellen Bezug zur Eisenbahn: Beim Umladen auf einem Güterbahnhof wurde er von einer Lokomotive angefahren und verstarb kurz darauf...



Eine mächtige, katzenhaft gedrungene Erscheinung ist die sechssachsige, dieselelektrische Lok von ADtranz, die 1996 auf die Gleise gestellt wurde. Bereit zum Sprung und mit ihrer ungewöhnlichen Streifenlackierung erhielt die Lok den Spitznamen „Blue Tiger“, entsprechend der blau-silberfarbenen Ausführung des ersten Exemplars. Passend dazu wurde auch ein springender Tiger an den Seitenflächen dargestellt.



Tierisch wirkende Streifen als Lackierung sind auch das Markenzeichen der Firma Locomotion. Deren E-Loks verschiedener Baureihen sind mit blauen oder roten Streifen verziert, die sofort an ein Zebra denken lassen. Daher sind es auch für die Eisenbahnfreunde die „Zebra-Loks“.



Als Schädling ist der Kartoffelkäfer im Bewusstsein der Leute eigentlich negativ besetzt und damit vielleicht nicht unbedingt geeignet für einen liebevollen Spitznamen, doch die optische Ähnlichkeit zu der bekannten MFG/Nohab-Diesellok aus Luxemburg ist einfach zu auffallend: Beide haben einen braun-roten Körper und markante gelbe



Längsstreifen. Kein Wunder also, dass man diese Lokomotive „Kartoffelkäfer“ nennt.



In den Niederlanden gibt es den „Hondekop“. Und tatsächlich sieht die Frontpartie aus wie der Kopf eines niedlichen Hundes mit seiner typischen Schnauze.



Wegen ihrer Kopfform sind auch zwei deutsche Triebwagenbaureihen zu ihrem Spitznamen gekommen: Die spitz zulaufende Front des ET 403 erinnert an einen Entenschnabel, besonders in der gelben Lackierung als Lufthansa-Airport-Express. So bekam er den Namen der wohl berühmtesten Ente der Welt: „Donald Duck“.



Bei der Baureihe 633 der Deutschen Bahn gehen wir sogar unter Wasser: Die für ein Eisenbahnfahrzeug

wirklich ungewöhnliche Front, rundlich, flach, abgeschrägt, und der leicht grimmige „Blick“ erinnern sofort an einen „Haifisch“. Im Sprachgebrauch der Eisenbahner hat sich auch die englische Bezeichnung „Regio-Shark“ eingebürgert. (Foto siehe Seite 16)



Sogar Vögel können den Spitznamen für Eisenbahnfahrzeuge liefern: Die farbenfrohe Lackierung der Halbspeisewagen brachte ihnen den Namen „Kakadu“ ein. Allerdings haben Kakadus selten ein blau-rotes Gefieder, eher sind sie rosa-weiß gefärbt. Vielleicht sollte es auch einfach nur ein exotischer Vogel sein. „Papagei“ hätte da besser gepasst. In Tschechien gibt es immerhin eine hellblau-rot lackierte Dampflokomotive mit diesem Spitznamen.



Im Modellbahn-Bereich war die Marketing-Abteilung der Firma Fleischmann besonders kreativ und hat eigene Spitznamen für neue Modelle erfunden. Am bekanntesten ist dabei wohl der „Rote Elch“. So wurde das neue Modell der Baureihe 221 bezeichnet. Warum gerade der Elch als Pate ausgewählt wurde, ist nicht ganz nachvollziehbar. Zudem gab es zuvor bereits eine Lok, die als Elch bezeichnet wurde: Die vier kräftigen Dampfloks der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit der Rübelandbahn erhielten die Namen Büffel, Wisent, Mammut und Elch. Die kleine Lokfamilie wurde daher auch „Tierklasse“ genannt.





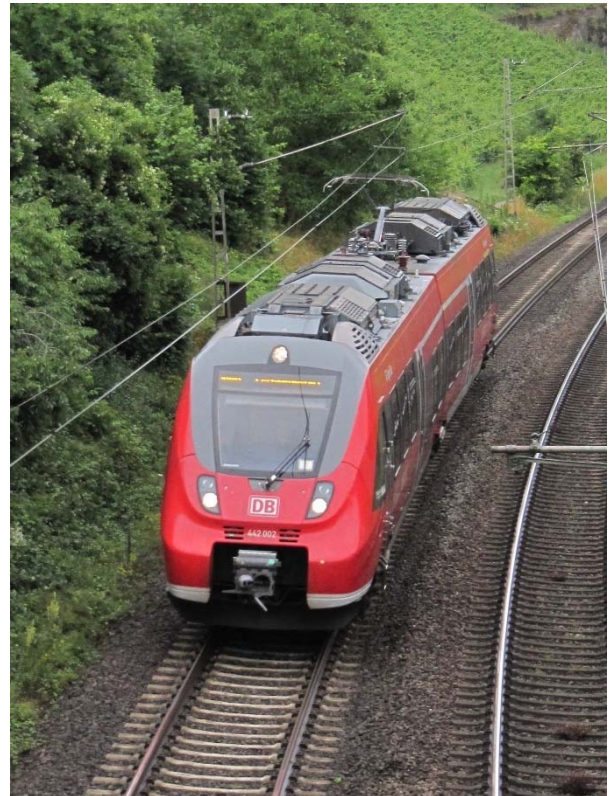
Der Spitzname „Steppenpferd“ für die Baureihe 24 ist zwar durch das Fleischmann-Modell bekannt geworden, aber keine Erfindung der Modellbahn-Firma. Der Name stammt vom Einsatzgebiet der Schleptender-Loks schon vor dem Krieg, den langen Nebenstrecken in Brandenburg und Pommern. Die Landschaft dort mit ihren weiten Feldern erinnert an die Steppe Nordamerikas.

Etwas anders verhält es sich in Großbritannien, wo früher Loks einen individuellen Namen erhielten. Loks der gleichen Baureihe wurden entsprechend einer bestimmten Themengruppe benannt (Städte einer Region, Landsitze oder sogar militärische Einheiten). Dazu gehörten jedoch auch Tiere. So hat die LNER ihre A4-Pazifiks nach Vogelarten benannt. Bekannteste Vertreterin ist wohl die schnellste Dampflokomotive der Welt, die „Mallard“, zu deutsch „Wildente“.



Woher der Triebwagen Bauart Talent 2 seinen Spitznamen hat, ist wohl offensichtlich. Die seitlichen Auswölbungen im unteren Kopfbereich sehen wirklich aus wie Hamsterbacken.

Von vorne und schräg von oben kann man die Hamsterbacken am besten erkennen, wie hier bei einem 442er auf der Mosel-Strecke.



Die Fahrzeuge sind jedoch auch in Münster zu sehen, auf der RE-Linie 7, in der weiß-blauen Lackierung von National Express. Mancher Lokführer weist sogar in der Zielanzeige darauf hin. Echt niedlich.



Wie eingangs gesagt, sind das alles nur Beispiele. Es gibt noch mehr tierische Spitznamen für Eisenbahn-Fahrzeuge. Vielleicht bringen wir ja mal einen weiteren Beitrag über den Walfisch, die Tortuga (Schildkröte), das Harz-Kamel, den Goldbroiler oder die Klapperschlange. Welche fallen euch noch ein?

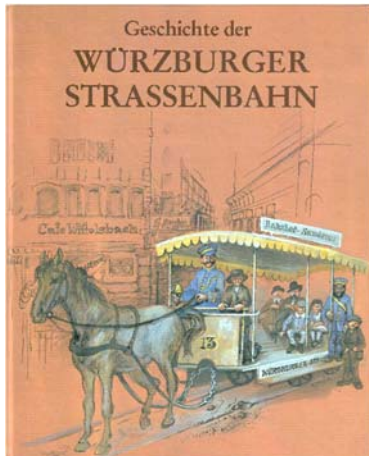




## Neue Literatur

Aus unserer Bibliothek

### Geschichte der Würzburger Straßenbahn



Von der Pferdebahn bis zum supermodernen AEG-Telefunken-Betriebsleitsystem zeichnet dieses Buch auf 200 Seiten ein lückenloses Bild des Entwicklungsgangs bei der Würzburger Straßenbahn nach.

Und warum ist Würzburg interessant für Münsteraner? Weil einige Fahrzeuge aus Münster nach dem Ende des Betriebes 1955 von der Würzburger Straßenbahn gekauft wurden. Sie waren dort, leicht modernisiert, noch lange Jahre im Einsatz. Auch der heute restaurierte letzte Triebwagen der Münsterschen Straßenbahn hat in Würzburg überlebt.

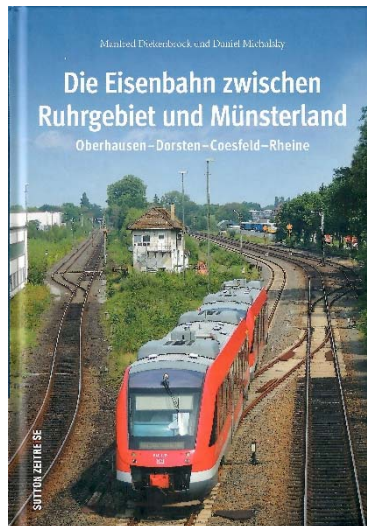
Geschichte der Würzburger Straßenbahn  
Vom Pferdewagen zur Stadtbahn  
1982. Thomas Naumann, Verlag I. Beck  
(bei: [Amazon](#))



Der Triebwagen 65 ist von Würzburg nach Münster zurückgekehrt und steht seit 2013 im Stadthaus 3.

### Die Eisenbahn zwischen Ruhrgebiet und Münsterland

Oberhausen - Dorsten - Coesfeld -  
Rheine



Die Strecke von Oberhausen über Dorsten und Coesfeld nach Rheine bildete einst das Herzstück der 1879 von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft geschaffenen Verbindung zwischen Duisburg und Quakenbrück. In den letzten Jahrzehnten hat sich entlang dieser Trasse vieles gewandelt. Teile wurden stillgelegt, auf reinen Güterverkehr umgestellt oder zu Radwegen umgebaut. Die beeindruckenden Bilder dokumentieren den Verlauf und die Entwicklung der einzelnen Teilstrecken. Sie zeigen Personenverkehr mit lokbespannten Zügen und Triebwagen, Güterzüge und Rangierlokomotiven im Einsatz, Betriebswerke und Anschlussbahnen sowie den heutigen Museumsbetrieb mit Schienenbussen und Nostalgiezügen.

Die Eisenbahn zwischen Ruhrgebiet und Münsterland  
Oberhausen - Dorsten - Coesfeld - Rheine  
Manfred Diekenbrock, Daniel Michalsky  
Sutton Verlag, 978-3-95400-938-1  
(bei: [Amazon](#))

### Rollbahn, Ruß und Rotthowe

BahnExtra 06/2025



Die Alliteration im Titel lässt alle Eisenbahnfans aus Münster sofort aufhorchen. Und tatsächlich steckt jede Menge Münster in dieser BahnExtra-Ausgabe. Hauptthema ist die Bundesbahn-Direktion Münster, die von 1949 bis 1974 ein großes Netz betreute. Es gibt Berichte aus "allen Ecken" des Direktionsbezirks. Außerdem berichtet Wolfgang Fiegenbaum über seinen Werdegang als Eisenbahnfreund in Hiltrup und seine Erlebnisse mit den Loks der Baureihe 50.40. Zudem werden zahlreiche Beispiele des Schaffens von Ludwig Rotthowe gezeigt. Der bekannte Eisenbahn-Fotograf hat neben seinen legendären Schwarz-Weiß-Aufnahmen auch mit Farb-Diafilmen gearbeitet. Die Eisenbahnen in und um Münster herum waren auch dabei seine bevorzugten Motive. Dem Heft liegt zudem eine Karte des BD-Bezirks Münster bei - und auf der Rückseite gibt es einen großformatigen Gleisplan von Münster Hbf in den 60er Jahren, mit Erläuterungen. Das Heft ist ein Muss für alle Eisenbahn- und Modellbahnfans im Münsterland.

Online-Bestellung:  
[www.bahn-extra.de/shop](http://www.bahn-extra.de/shop) ISBN: 978-3-98702-232-6





## Impressum

### MEC Modelleisenbahnclub Münster e. V.

#### Vereinsanschrift

Klausenburgweg 9, 48151 Münster

#### Vereinsheim

Industrieweg 72, 48155 Münster

#### Mail

info@mec-muenster.de

#### web

www.mec-muenster.eu

#### Redaktionsanschrift

Redaktion ‚mec-muenster.de‘  
c/o Michael Stach

Augustastr. 24 - 48153 Münster

redaktion@mec-muenster.de

#### Bankverbindung

Sparkasse Münsterland Ost

IBAN: DE26 4005 0150 0000 6110 79

BIC: WELADED1MST

Gläubiger-ID:

DE13 ZZZ0 0002 6561 77

#### Autoren dieser Ausgabe

Holger Brößkamp,

Miriam Brößkamp

Thorsten König

Claus-Peter Kühn,

Joachim Spitz,

Michael Stach

Nachdruck, auch auszugsweise,  
nur mit Einwilligung der Redaktion.



## Termine

#### 16.11.2025

13:00h – 17:00h

**Modellbahnbörse** in der  
Hiltruper Stadthalle  
Westfalenstraße 197, 48165 Münster

#### 14.12.2025

11:00h – 15:00h

**Spielzeugmarkt** ‚Halle Gartlage,  
Schlachthofstraße 58,  
49075 Osnabrück

Das **Geschenkefahren** zwischen  
den Feiertagen muss dieses Jahr  
leider ausfallen!

#### 30.01. – 01.02.2026

10:00h – 17:00h

Große **Modellbahnausstellung**  
mit Flohmarkt und Cafeteria  
Pfarrheim St. Gottfried  
Düesbergweg 140, 48151 Münster

#### 11.04.2026

13:30h – 17:30h

Osterhits für Kids  
**Bastelnachmittag** mit dem  
Modelleisenbahnclub Münster e. V.

#### 29.08.2026

13:30h – 17:30h

Sommerhits für Kids  
**Bastelnachmittag** mit dem  
Modelleisenbahnclub Münster e. V.



## Unsere Unterstützer

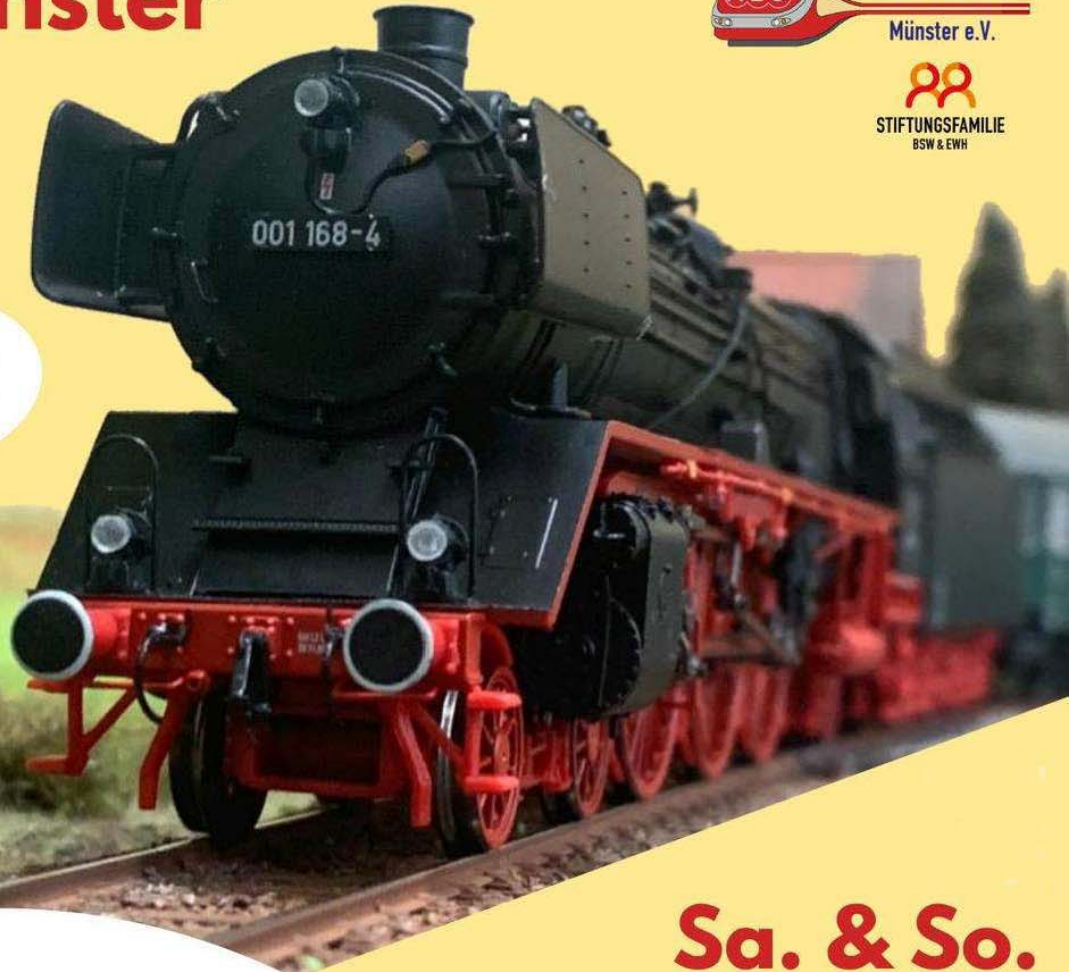


# MODELLBAHN AUSSTELLUNG Münster



STIFTUNGSFAMILIE  
BSW & EWH

Eintritt  
2 Euro



**Große H0-  
Modulanlage**

Mit Motiven aus Münster

**+ Modellbahn-Flohmarkt  
+ Cafeteria**

**Sa. & So.  
31.1. + 1.2.26**

Von 10 bis 17 Uhr

**Pfarrheim St.  
Gottfried**

Düesbergweg 140  
48151 Münster



Dampflokomotive 23 105 auf der Drehscheibe in Amberg.



Lok V 200 002 trägt an der Seite das bekannte Plakat zum Jubiläum 1985. (Neuhaus a. d. Pegnitz)







**WIEMO Modellbahntreff Münster - 48145 Münster, Warendorfer Straße 21**  
**Telefon: 0251 / 135 767 - E-Mail: wiemo@t-online.de**



**Modelleisenbahnen aller Art - Modellautos**  
**Fachwerkstatt für Umbauten und Reparaturen - Spezialist für TT-Exclusiv-Modelle**  
**Unsere Öffnungszeiten: Mo - Fr: 10 - 13 Uhr + 15 - 18 Uhr, Sa: 10-13 Uhr**



**Märklin**  
**Roco**  
**Fleischmann**  
**TRIX**

**hin zu WIEMO -  
da hilft nix!**

**Nun seit über 40 Jahren  
Ihr Fachgeschäft für  
Modelleisenbahnen  
und Modellautos  
in Münster**

