

Modelleisenbahnclub

Münster e.V.

Heft 86

mec-muenster.de

Unsere Vereinszeitschrift

1986

Neue Produktfarben
bei der DB



Heftpatenschaft

**Baureihe 86
& Co**



Neubau von 1890

**Centralbahnhof
Münster**



Dampfloktechnik im
Modell

Boxpok-Räder





Noch mehr Tierisches bei der Bahn

Nachlese zum Bericht in Ausgabe 85



Die Baureihe 10 steht als letzte Schnellzugdampflok für den Schwanengesang des Bundesbahn-Dampfbetriebs. Deshalb nannte man die Lok **Schwarzer Schwan**.



Ihre spitze Rauchkammertür sorgte bei der 01,5 der DDR-Reichsbahn für ein modernes, schnittiges Aussehen - und die liebevolle Bezeichnung **Spitzmaus**.



Mit ihrer gelb-braunen Lackierung erinnerte die Baureihe 106 in der DDR an ein Brathähnchen, das dort bekanntermaßen **Goldbroiler** genannt wurde.



Diesen italienischen Schnellzug in Pesciera del Garda zieht ausgerechnet eine Schildkröte - denn die Loks der Baureihe E.444 hatten den Spitznamen **Tartaruga**.



Auf ihren Meterspur-Drehgestellen schaukelt die DR-V100 der Baureihe 199 über die Harzquer- und Selketalbahn durch den Harz, genannt **Harzkamel**.



Abschließend noch ein Meeresbewohner: Die Kopfform und das bauchige Erscheinungsbild bescherte dem Triebwagen BR 641 seinen Spitznamen **Walfisch**.

Die Vereinszeitschrift 'mec-muenster.de', Ausgabe 86 - da denkt man natürlich sofort an das Jahr mit der gleichen Zahl: 1986. Damals dampften die Loks der Baureihe 86 schon lange nicht mehr auf den Nebenbahnen rund um Nürnberg. Der Glanz der Jubiläumsfeierlichkeiten des Vorjahres war auch verblasst, und die Bundesbahn präsentierte sich ein wenig eintönig in türkis beige. Farbtupfer waren nur die noch zahlreich vorhandenen roten Dieselloks und Triebwagen, TEE und IC mit ihren rot-beigen Loks, S-Bahnen in den Ballungsräumen und einige Fahrzeugbaureihen in besonderer Farbgebung. Ausnahmen bildeten zudem die internationalen Reisezüge, die mit ihren teils orangefarbenen Eurofima Wagen aus Belgien, Italien, Österreich oder der Schweiz für optische Aufmerksamkeit sorgten.

Doch im Jahr 1986 führte die Deutsche Bundesbahn ein neues Farbkonzept ein - die Produktfarben. Davon berichten wir in diesem Heft auf den Seiten 6 und 7. Allerdings: Nach 40 Jahren ist vom damals vorgestellten neuen Farbkonzept der DB nichts mehr übrig. Das ist für uns Grund genug, in dieser Ausgabe noch einmal daran zu erinnern.

Trauriger Höhepunkt des Jahres 1986 - abseits der Eisenbahn - war sicher der Atomunfall in Tschernobyl, unter dem die Menschen der Region auch noch 40 Jahre später leiden.

Nun viel Spaß beim Blättern durch Erinnerungen und aktuellen Berichten. Wir hoffen, es ist für jeden etwas dabei. Wer etwas zu unseren Themenbereichen Modellbahn, Eisenbahn in Münster und Verein MEC Münster zu berichten hat, wendet sich gerne an die Redaktion, auch wenn es zunächst nur eine vage Idee ist. Wir helfen gerne bei der Umsetzung in einen Artikel für eine zukünftige Ausgabe.



Schon recht früh im Jahr 1986 war das neue Farbkonzept auch in Münster zu erleben. Der V 100 (212) stand die neue Lackierung besonders gut. Wir sehen 212 298 auf Gleis 5 im Hauptbahnhof. Diese Szene lieferte die Vorlage für unser Titelbild. Mit einer Fleischmann-212 wurde das Originalbild auf Holgers Diorama mit dem alten Stellwerk Mf nachgestellt. Ein Vergleich lohnt sich.



oben: Unser Vereinsvorsitzender ist besonders engagiert beim Flohmarkt-Verkauf des MEC Münster. Das vielfältige Angebot und die fairen Preise haben sich mittlerweile bei unseren Fans herumgesprochen. Die Einnahmen tragen wesentlich zur Finanzierung des MEC bei. Schließlich beteiligt sich das BSW nicht mehr an den Mietkosten für unsere Räumlichkeiten am Industrieweg 72.

Aus dem Inhalt

- 2 Noch mehr Tierisches bei der Bahn
- 3 Editorial
- 4 Heftpatenschaft
- 6 Die Produktfarben der Bundesbahn
- 8 Die Mecklenbeck-Rundfahrt
- 10 Boxpok-Räder
- 12 1890 - Bau des Centralbahnhofes
- 16 Erfolgreiche Zusammenarbeit
- 18 Die Moorbahn
- 20 Neues aus der Jugendgruppe
- 22 Impressum, Termine, Sponsoren



Das Modell der Baureihe 86 ist ein absoluter Märklin-Klassiker. Eine "neue" Version kam ab 1971 auf den Markt und hielt sich über 20 Jahre lang im Katalog.

Sie ist die perfekte Lok für kleine Anlagen, auf denen eher kurze Nebenbahnzüge zu befördern sind. Als Universal-Lok können die Spielbahner vorbildgerecht sowohl Güter- als auch Personenzüge mit der BR 86 bespannen. Als klassische Tenderlok mit der symmetrischen Achsfolge 1' D 1' kann sie vorwärts und rückwärts fahrend die gleichen Leistungen erbringen. Wir sehen links das Märklin-Modell 3098.

Es ist sicher keine Überraschung, dass die Baureihe 86 die Patenschaft für unsere Ausgabe Nr. 86 übernimmt. Wir haben einige Aufnahmen von Vorbild- und Modell-Loks zusammengetragen.

Im Westen Deutschlands ist die Lok 86 457 sicher die bekannteste Vertreterin ihrer Baureihe. Die ehemalige Denkmal-Lok wurde 1984 für die Nürnberger Jubiläumsfeierlichkeiten betriebsfähig aufgearbeitet und bespannte 1985 vorrangig die Züge mit Donnerbüchsen nach Hersbruck r.d.P.. In Ostdeutschland sind weitere 86er erhalten, teilweise sogar betriebsfähig.



Dampflok sind nicht immer nur schwarz/rot: Die Lok 86 283 im Deutschen Dampflokmuseum (DDM) präsentiert sich in einer besonderen Lackierung, dem sogenannten Fotografieranstrich. Für die Werksfotos (damals natürlich in schwarz-weiß) wurden die Loks kurzzeitig mit einer abwaschbaren (!) hellgrauen Kalkfarbe angestrichen, damit man Details auf dem Fotos besser erkennen konnte. Dieses Verfahren soll im DDM veranschaulicht werden, wobei die graue Farbe der 86er natürlich nicht abwaschbar ist sondern dauerhaft auflackiert.

Der Modellbahn-Industrie bietet der Fotografieranstrich die schöne Möglichkeit, ein bekanntes Modell mal in einer attraktiven, ungewöhnlichen Version anzubieten. So enthielt die Märklin-Jubiläumspackung für die Lokomotivfabrik Borsig mehrere Loks in diesem Anstrich, so auch einer 86er, die wir hier zeigen können.





Die 86er Museumsloks waren und sind von Franken und dem Erzgebirge bis zur Ostsee unterwegs. Nach den Fahrten im Jubiläumsjahr 1985 war die Lok 86 457 in den 90ern auch auf der Schiefen Ebene unterwegs. Die Bilder zeigen sie bei der Ausfahrt aus Neuenmarkt-Wirsberg und in Reichenschwand.

Typisch für die 86er im Einsatz auf der Insel Usedom waren die Windleitbleche gegen den oft starken Seewind. Für eine Plandampf-Veranstaltung wurde diese 86er erneut mit Windleitblechen ausgerüstet, was der Lok einen ungewöhnlichen Look verleiht.

Die 86 findet man auch in der Baureihenbezeichnung einer E-Lok-Type: In ganz Westeuropa verbreitet ist die E 186, eine Lok der Traxx-Bauart von Bombardier. Sie kann mit mehreren Stromsystemen fahren und ist daher die ideale Lok für grenzüberschreitende Verkehre. Zahlreiche Unternehmen und Staatsbahnen haben diese Loks angeschafft und in den jeweiligen Hausfarben lackiert bzw. foliert.



Unser Bilderbogen zeigt E 186-Loks in Amsterdam vor einem Intercity nach Brüssel, in Rheine vor einem Güterzug nach Bad Bentheim und weiter in die Niederlande, und eine belgische Lok, die einen Zug mit Eisenerz vom Hamburger Hafen in die heimische Montanregion befördert. Hier durchfährt sie den Bahnhof Lüneburg in südlicher Richtung.





Die Produktfarben der Bundesbahn

Neu ab 1986 - Das Jahr als Patenschaft



10 Jahre nach Einführung der Produktfarben hat sich das neue Lackierungsschema weitgehend durchgesetzt. Die Interregios führen bereits seit ihrer Einführung mit dem grau-blauen Wagenmaterial - so wie dieser IR nach Norddeich Mole zwischen Mesum und Rheine.

Über die Jahrzehnte hat die Bundesbahn stets versucht, ihre Züge farbiger als zu Dampflokzeiten zu präsentieren. Nach dem gescheiterten Popfarben-Experiment und dem ungeliebten Ozeanblau-beige führte man 1986 das neue Konzept der Produktfarben ein. Jede Gruppe von Zügen sollte von außen erkennbar sein: Auf lichtgrauem Grund waren die Fensterbänder in einer Produktfarbe lackiert, darunter ein dünnerer Streifen aus dem gleichen Farbbereich, nur etwas heller oder pastellig. Rot: Hochwertiger Fernverkehr, Blau: Sonstiger Fernverkehr (insbesondere Interregios), Mintgrün: Regionalverkehr, Orange: S-Bahn-Verkehre, Grau: universelle Wagen (z.B. Gepäckwagen).

Bis auf wenige Ausnahmen (S-Bahn-Loks / 234 304 mint) wurden die Lokomotiven im Rahmen der Produktfarben einheitlich rot lackiert, mit dem berühmten "Lätzchen" als weiße Kontrastfläche auf der Front. Das kam bei den Eisenbahnfreunden nicht immer gut an: Bei manchen Baureihen konnte das Lackierungsschema durchaus gefallen (Dieselloks der Baureihe V 100, siehe Titelbild, und V 60), bei anderen wirkte es etwas unbeholfen und unpassend - insbesondere wenn älteren Baureihen eine geradezu ikonische Lackierung hatten (BR 103 rot/beige, BR 110 blau). Bei Neubauloks wie der BR 120.1 ab 1987 war das anders - die kannte man ja schließlich nur im "Lätzchen-Look".





Alle Produktfarben auf einer Seite:

Wir haben mal verschiedene Fotos zusammengestellt, um die Produktfarben zu zeigen. Bei einigen Aufnahmen handelt es sich um die erste Begegnung des Fotografen mit den neuen Farben aus den Jahren 1986/87, bei anderen war bereits die Zeit der Deutschen Bahn AG angebrochen (ab 1994), was man am neuen DB-Logo erkennen kann. Das Konzept der Produktfarben blieb nämlich bei der Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen erhalten bzw. wurde auch auf die Reichsbahn-Fahrzeuge übertragen.

Die Neulackierungen im Zuge von fristgemäßen Ausbesserungen zogen sich natürlich über Jahre hin. Besonders Ende der 80er-/Anfang der 90er-Jahre zeigten sich die Reisezugarnituren oft bunt gemischt in alten und neuen Farben.



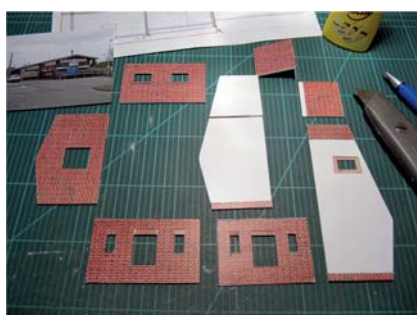


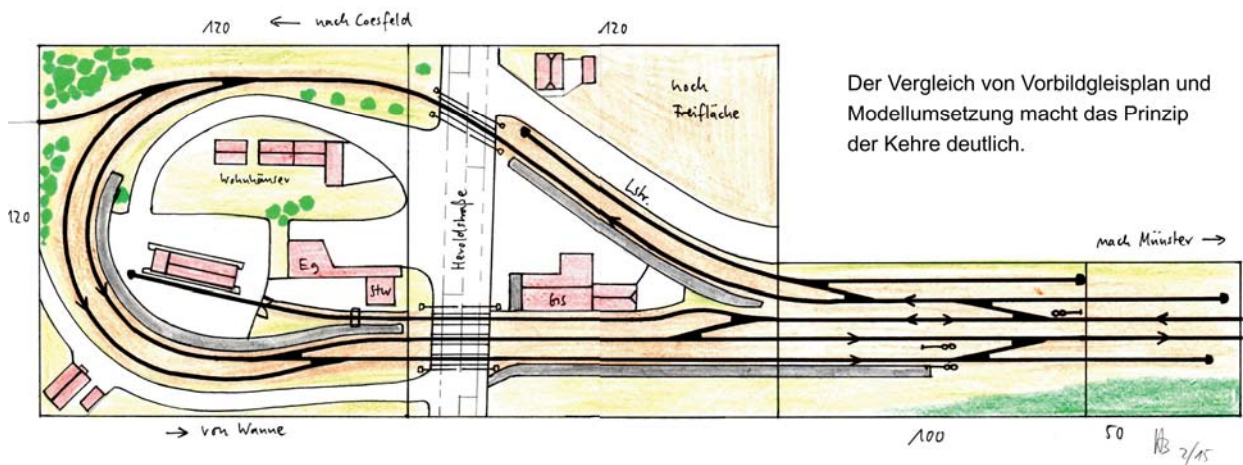
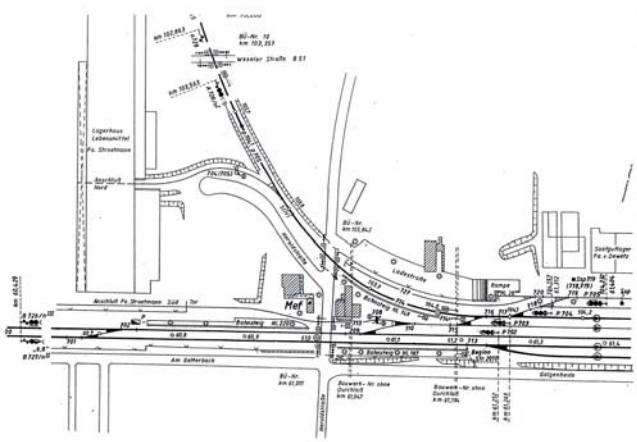
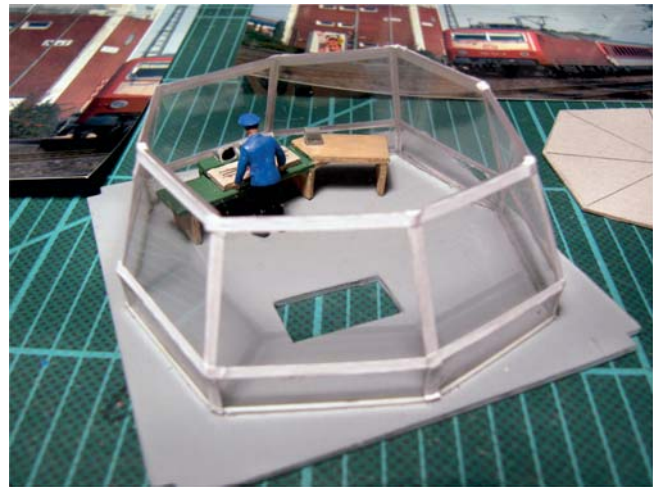
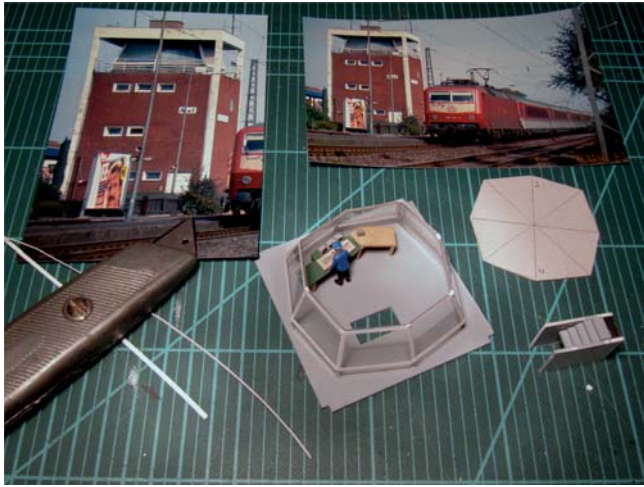
Am Ende einer zweigleisigen Nord-Modul-Strecke braucht man stets eine Gleiskehre, damit die Züge auf dem richtigen Streckengleis wieder zurückfahren können. Wir vom MEC wollten nach Möglichkeit auch unsere Keh-Module nach münsteraner Vorbild gestalten. Zum Glück gibt es beim Vorbild-Streckennetz im Stadtgebiet von Münster einige Stellen, die sich dazu eignen. Nach dem Keh-Modul "Bohlweg" sollte auch der Abzweig in Mecklenbeck zu einem großzügigen Wendemodul ausgebaut werden. So entstand unser Nachbau und ist mittlerweile neben "Hiltrup" wohl unser bekanntestes Modul geworden. Viele Münsteraner erkennen die Bahnübergänge an der Heroldstraße wieder.

Entscheidend für diese Wiedererkennbarkeit ist der möglichst vorbildgetreue Nachbau der Gebäude. Wenn es recht ähnliche Bausätze "von der Stange" dafür gibt, ist deren Verwendung durchaus in Ordnung. Der Bahnhof Mecklenbeck im Zustand der 80er Jahre erforderte jedoch den kompletten

Selbstbau des Stellwerks, den Diensträumen mit Überdachung und des Güterschuppens. Zum Glück lagen uns einige gute Vorbildfotos vor. Die Gebäude waren zum Zeitpunkt der Vorbildrecherchen noch im Betrieb, so dass wir zudem Maß anlegen konnten. Allein die verglaste Kanzel war bereits zugemauert, als Betriebsraum aber noch erhalten. Mit unseren guten Verbindungen zur Bahn konnten wir diesen Gebäudeteil von innen erkunden und die Erkenntnisse für den Nachbau nutzen.

Die Gebäude entstanden aus Pappe, Mauerplatten und Kunststoffteilen. Wie bei einem gekauften Bausatz werden die Wandteile zusammengefügt - nur mit dem Unterschied, dass man auch diese Elemente selbst anfertigen muss. Die achteckige Kanzel war dabei eine besondere Herausforderung. Die Überdachung mit dem Schalter- und Warteraum wurde zunächst auf Papier gestaltet, dann ausgeschnitten und auf das Modul geklebt.

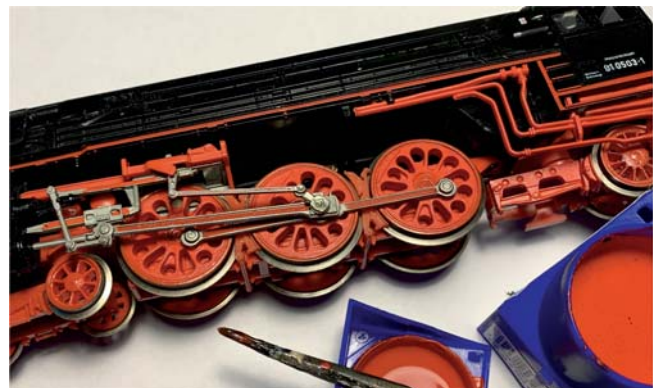




Der Vergleich von Vorbildgleisplan und Modellumsetzung macht das Prinzip der Kehre deutlich.



Bei europäischen Dampflokomotiven waren sie selten und daher immer irgendwie besonders - die Treibräder in der Bauart Boxpok. Doch wie kam es überhaupt zu diesem merkwürdigen Namen? Hierzu muss man sich den Querschnitt der dicken Radspeichen vorstellen, die innen hohl waren und im Querschnitt aussahen wie ein Kasten - englisch: Box. Die Speiche heißt auf englisch Spoke, was zu dem verkürzten Begriff Box-spok(e) führte, also übersetzt "Kastenspeiche". Natürlich stammt der ursprünglich englische Begriff aus dem amerikanischen Lokomotivbau. In Amerika waren die Boxpok-Räder bei Dampflokomotiven sehr weit verbreitet. Doch auch in Russland gab es diese Bauform, wohl auch weil in der Anfangszeit amerikanische Hersteller Lokomotiven nach Russland geliefert haben, die dann kopiert oder in Lizenz weitergebaut wurden. Wohl eher dem russischen Einfluss ist es zu verdanken, dass auch deutsche Dampfloks mit Boxpok-Rädern ausgerüstet wurden: Als die Baureihe 01 bei der Deutschen Reichsbahn umfassend



rekonstruiert wurde, wollte man mit den Boxpok-Rädern ein i-Tüpfelchen setzen und einige Maschinen besonders modern und fortschrittlich wirken zu lassen. Der DDR-Modellbahnhersteller PIKO übertrug diesen Gedanken ins Modell: Die 01.5 mit Kohletender hatte herkömmliche Speichenräder, die "Über-01.5" mit Ölfeuerung hatte die interessanten Boxpok-Räder und stach so besonders heraus.



Während die Räder bei amerikanischen Dampfloks vielfach schwarz lackiert waren wie die Lok, war deren besondere Konstruktion bei den deutschen Loks mit roten Rädern sehr viel besser zu erkennen. Eine Ausnahme in Amerika bildeten die J3a-Hudsons der New York Central (NYC) im Dreyfuss-Design für den 20th Century Limited nach Chicago mit ihren hellgrauen Boxpok-Rädern (Das Modell ist von Rivarossi).



Dampflokbetrieb in Hamburg 1971+1972

@thomasluders9920 13.033 Aufrufe vor 3 Jahren Mehr



Es gibt einige Youtube-Filme, in denen man sich drehende Boxspok-Räder der 01.5 sehen kann. Die Aufnahmen wurden in Hamburg und in Bebra gemacht. Selbstverständlich schickte die DDR-



Schwanengesang - Die letzten Dampfloks d...

@BahnRetro 19.940 Aufrufe vor 10 Monaten Mehr



Reichsbahn nämlich am liebsten ihre besten und modernsten Dampfloks in den Westen. Und tatsächlich erregten die Loks mit diesen eher fremdartigen Rädern besondere Aufmerksamkeit.



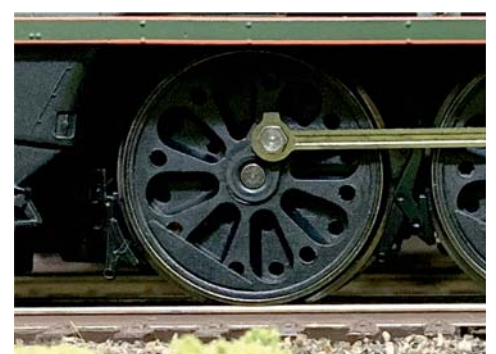
Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg lieferten US-amerikanische und kanadische Firmen rund 1300 Loks als Aufbauhilfe an die französischen Eisenbahnen. Die Konstruktion wurde von der "Light Mikado" abgeleitet und europäisiert. Neben "normalen" Speichenrädern hatten daher viele



Maschinen der Reihe 141 R die typisch amerikanischen Boxpok-Räder erhalten. Ziemlich kurios dabei: Es gab auch eine gemischte Ausführung, bei der nur die besonders belastete Treibachse einen Boxpok-Radsatz besaß (siehe oben, Modell von Jouef).



Auch wenn sie ganz ähnlich aussehen - die Räder der ex-Southern Railway Pacific-Schnellzugloks der Merchant Navy und West Country-Reihen waren keine Boxpok-Räder. Sie bestanden nämlich aus einer profilierten und durchbrochenen Radscheibe, die Speichen waren also nicht kastenförmig im



Querschnitt. An diesem Hornby-Modell einer rebuilt Merchant-Navy-Lok erkennt man zudem, dass sogar die kleineren Räder des Vorlauf-Drehgestells diese besondere Bauform haben. Die einzigartige Konstruktion wurde nach ihren Entwicklern Bulleid und Firth Brown BFB-Räder genannt.



1890 - Bau des Centralbahnhofes

Aus Münsters Geschichte

Viele von Euch kennen das Empfangsgebäude unseres Hauptbahnhofes so, wie es heute aussieht. Das war nicht immer so. Im 19. Jahrhundert hatte Münster zwei Bahnhöfe, einen der Westfälischen Eisenbahn (WE) für Münsters erste Strecke von Hamm nach Münster und später nach Emden. Dann noch den Bahnhof der Köln-Mindener Eisenbahn (KME) welche die Strecke von Wesel nach Osnabrück/Hamburg bediente. Um die Leistungsfähigkeit der Strecken und der Bahnhofsgebäude zu verbessern sowie um Münster einen der Stadt angemessenen ‚Centralbahnhof‘ zu geben, wurden beide Bahnhöfe zusammengelegt. Wer nun meint, dies wäre sehr einfach und schnell zu realisieren, der irrt gewaltig. Von der ersten Überlegung bis zur Eröffnung des ‚Centralbahnhofs‘ sollten knappe zwanzig Jahre vergehen. Vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung dauerte es jedoch nur ungefähr drei bis vier Jahre. Vorher wurden die verschiedensten Planungen diskutiert. Über die Notwendigkeit eines ‚Centralbahnhofs‘ waren sich viele Entscheider nicht im Klaren, obwohl die Leistungsfähigkeit der Strecken und der Bahnhöfe völlig überlastet und von ihren Ausmaßen viel zu klein waren. Ende des Jahres 1887 lagen dann aber die Pläne und die Beschreibungen der Massnahmen zur Einsicht aus. Anfang des Jahres 1888 wurden dann die Enteignungen für den Bahnhofsumbau bekanntgegeben, sowie die ersten Ausschreibungen der Tätigkeiten in der örtlichen Presse veröffentlicht. Um das Projekt besser verstehen zu können muss

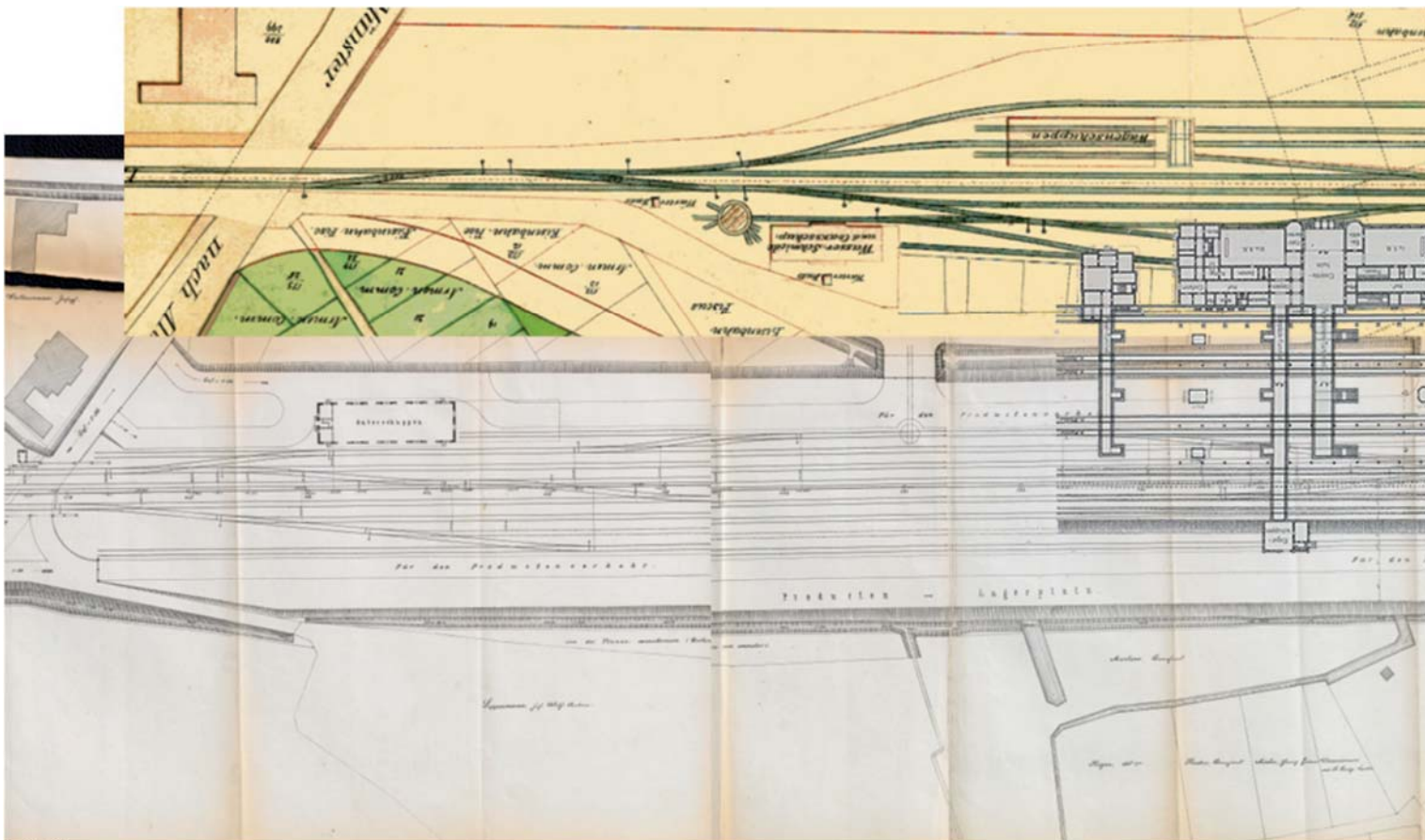


Der Centralbahnhof, nach 1890, rechts erkennt man die Bahnhofshalle mit zwei ihrer drei Bahnsteigdächern der Gleise eins bis fünf.

Quelle: StAMS, Slg-Pk, Nr. 0616

man sich die Ausgangssituation anhand einer Karte verdeutlichen. Aufgrund der vorhandenen Karten, Pläne, Archivalien, baulichen Voraussetzungen und logischen Zusammenhänge kann man den zeitlichen Ablauf einigermaßen genau herleiten:

Als der Bahnhof der WE 1848 eröffnet wurde, endete die Strecke von Hamm kommend in Münster, weshalb sie als Stichbahn bezeichnet wurde. Die Münster-Hammer-Eisenbahngesellschaft hatte jedoch die Vorgabe, die Strecke weiter nach Rheine zu bauen, weshalb der Bahnhof bereits so angelegt wurde, dass er später als Durchgangsbahnhof ausgebaut werden konnte, was im Jahre 1856



geschah. Der Bahnhof der KME kam erst später hinzu und wurde 1871 eröffnet. Im Plan unten auf der Seite habe ich versucht, beide Bahnhöfe und auch den neuen ‚Centralbahnhof‘ einigermaßen maßstabsgetreu zu positionieren.

Die neue nordwärts Führende Strecke der WE wurde an die Strecke der KME, also Richtung Osnabrück, angelehnt. An den Brücken vom Bohlweg trennten sich dann die Strecken. Die Strecke Richtung Osnabrück verlief weiterhin geradeaus, während die Strecke nach Rheda hier nach Osten abbog, um an der Warendorfer Straße weitergeführt zu werden. Die Strecke Richtung Rheine bog hier westlich ab, um dann am Hohen Heckenweg wieder auf die angestammte Streckenführung (zu der Zeit noch über die heutige Piusallee) zu treffen.

Damit keinerlei Straßenüberquerungen mehr notwendig waren, mußten mehrere Brücken gebaut werden - insgesamt sieben Brücken: Eine für die Hammer Chaussee, Zwei an der Gasstraße, jeweils eine für die Wolbecker Straße, die Friedrichstraße, die Warendorfer Straße und natürlich die Brücken am Bohlweg. Hierfür wurden vier Meter hohe Dämme aufgeschüttet – und die Straßen wurden um 1,5 Meter abgesenkt. Auch der neue Gleisbereich des Centralbahnhofes wurde um vier Meter erhöht. Das



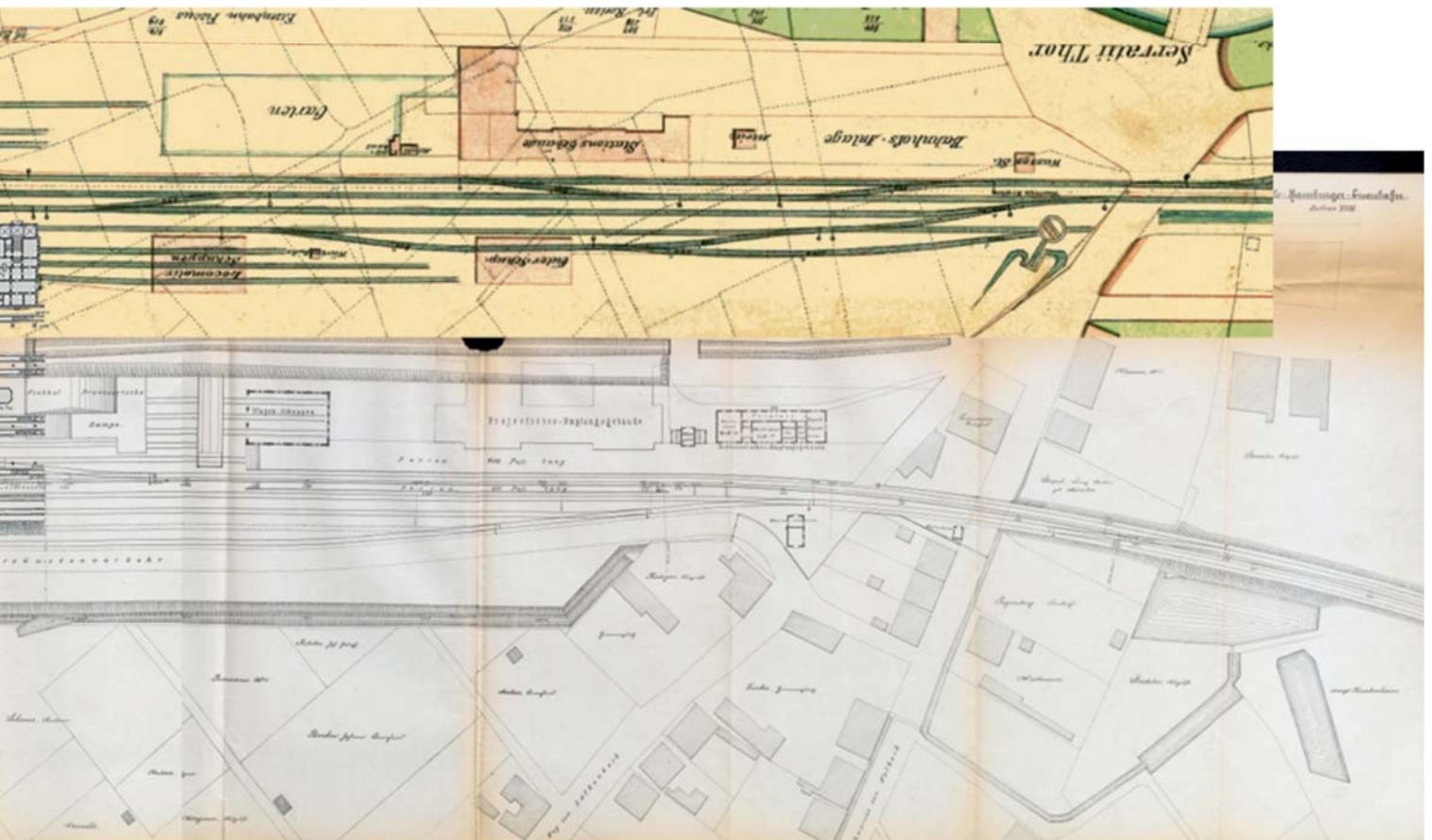
Brückenplanung aus dem 19. Jahrhundert. Die östliche Brücke der ehemaligen Gasstraße (heute Hafenstraße). Die Ansicht ist von der heutigen Kreuzung Albersloher Weg und der Bremer Straße. Die Baustruktur ist größtenteils von damals noch heute erkennbar. Quelle: StAMS, Sig-KUP C17.6.1

Empfangsgebäude wurde auf das vorhandene Niveau gebaut. So waren in der Anfangsphase des Umbaus die beiden Bahnhöfe durch einen vier Meter hohen Damm getrennt. Ende des Jahres 1888 waren dann bereits die Fundamente des Lokschuppens und die Unterführungen der Gasstraße fast fertiggestellt. Auch die Mauern des neuen Empfangsgebäude ragten bereits aus dem neu aufgeschütteten Gleisbereich empor.

Im Jahre 1889 passierte dann, lt. örtlicher Presse, sehr viel: Der Güterschuppen wurde errichtet, die Dachkonstruktion für den Lokomotivschuppen liegt bereit. Aber erst jetzt sollte die Eisenkonstruktion der

Der obere, farbige Teil der Karte ist der Gleisplan der WE. Das rötliche Gebäude in L-Form ist der erste Bahnhof, der allen von der Ansichtskarte her bekannt sein dürfte. Wenn nicht, sei hier auf unserer Vereinsheft Nr. 80 hingewiesen. Dort ist ein Artikel über den Bahnhof veröffentlicht. Der untere, schwarz/weiße ist der von der KME. Darüber liegt das neue Empfangsgebäude sowie der Gleisplan der Bahnsteiggleise ungefähr in demselben Massstab gehalten. So ist der Größenvergleich und auch die Lage der einzelnen Gebäude besser zu erfassen.

Quelle: Farbiger Plan der WE: Stadt Münster, Vermessungs- und Katasteramt - s/w-Gleisplan: LAV-NRW O 001, Nr. 545 - Grundriss und Gleisplan des Centralbahnhofes: Zeitung 'Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens', 1889, Tafel II, Fig. 7





Bahnsteighallen ausgeschrieben werden. Ferner wurde für den Fußboden des neuen Empfangsgebäude 530 qm imprägniertes Buchenholz zur Ausschreibung gebracht. Im Oktober wurde dann gemeldet, dass bereits das große Dach der Bahnsteighalle fertiggestellt ist. Nachdem alle Brücken fertig gestellt waren und die Gleise verlegt und angeschlossen waren, wurde der gesamte Zugverkehr in Münster vom Bahnhof der WE abgewickelt. Die Gleise der WE waren vermutlich bereits stillgelegt und so wurde nur das Gebäude der WE noch genutzt. Denn wie sollte sonst das Niveau der neuen Gleisanlage von den Gleisen der WE erreicht werden. Diese Tatsache ist aber bisher nirgends in den Akten zu finden gewesen. Erst als die Gleise des Centralbahnhofes gelegt und angeschlossen waren konnte der Zugverkehr hierauf zurückgeschwenkt werden. Anschließend, es war der 15. Juli 1890 wurde der Zugverkehr dann vom neuen Centralbahnhof aus abgewickelt.

Damit war allerdings noch nicht alles fertig und so gut aus. Vielmehr mußte das Empfangsgebäude auch an die neu projektierten Straßen, welche im Zuge des Umbau auch geschaffen wurden, angeschlossen werden. Hierfür mußten die Gleise des Westfälischen Bahnhofes zuerst abgebaut werden und der Bahnhofsvorplatz mußte abgesenkt werden, Es wurden seinerzeit alle Gleise zurückgebaut – und zwar die aus Richtung Süden kommende sowohl die auch Richtung Norden führenden. So ist daraus dann die heutige Piusallee entstanden. Ein ‚Projekt zur Freilegung der Piusstraße‘ ist bereits am 18. Januar 1884 genehmigt worden.

Ein geschichtlich interessantes Thema, welches ich in den nächsten Vereinsheften fortführen werde.



Bilder auf dieser Seite:

links oben: Das Empfangsgebäude ist fast fertiggestellt und die großen Steine für die Bahnsteigseiten werden in Position gebracht.
oben rechts: Die tragenden Säulen sind bereits mit den Hallenbögen verbunden und es liegen bereits einige Schienen.

oben: Blick von Gleis eins auf die teilweise mit Hallenbögen versehenen Säulen.
Unten links: Die fertige Perronhalle Vor den Runddächern kann man einen Laufsteg erkennen, u. a. damit die Gläser auch gereinigt werden können. Die Personen davor sehen alle so aus, als wenn gleich ein wichtiger Zug Einfahrt erhalten würde. Anhand der Schattenbildung kann man den frühen Vormittag datieren.
unten rechts: Blick in die Perronhalle hinein. Gut erkennbar ist, das der mittlere Bahnsteig wesentlich breiter ist als die beiden anderen. Von diesem breiten, mittleren Bahnsteig aus werden die beiden Hauptstrecken Münster-Emden und Münster-Hamburg abgefertigt.

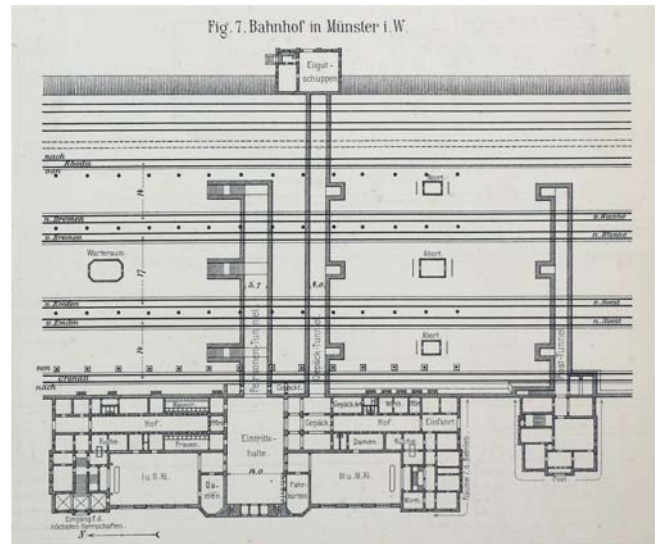
Quelle: Deutsches Dokumentationszentrum für Kunstgeschichte, Bildarchiv Foto Marburg



Rechts oben:

Unten der Gleisplan vom Münsteraner Bahnhof und der Grundriss des Empfangsgebäudes. Gut erkennbar sind die drei Tunnel unter den Gleisen hindurch. Der Personentunnel für die Fahrgäste, Der durchgehende Gepäcktunnel vom Eilgüterschuppen und die Bahnpost hat ebenfalls einen separaten Tunnel, um die Postsachen ohne Probleme zu den einzelnen Bahnsteigen zu bringen. Die Gleise sind den vorhandenen Strecken zugewiesen: Gleis 1 gehört zur Strecke Münster-Gronau. Gleis 2 und 3 für die Strecke von und nach Emden, sowie Gleis 4 und 5 für die Strecke von und nach Bremen. Gleis 6 ist für die Strecke von und nach Rheda reserviert. Die weiteren Gleise sind für die durchfahrenden Güterzüge angelegt worden. Im Empfangsgebäude wird strikt nach den Klassen unterschieden. Die III. und IV. Klasse haben einen gemeinsamen Wartesaal. Die I. und II. Klasse haben einen separaten Wartesaal, der zusätzlich noch über einen extra angelegten Zugang für die ‚höchsten Herrschaften‘ reserviert ist.

Quelle: Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1889, Tafel II, Fig. 7, Seite 271



Rechts mitte:

Beim Um- bzw. Neubau des Hauptbahnhofes im Jahre 2020 sind bei den Bauarbeiten zwei Relikte aus dem Jahr 1890 zum Vorschein gekommen. Es sind die Sockel der ehemaligen Bahnsteighalle aus dem Jahre 1890. Auf dem Bild der vorherigen Seite unten rechts kann man sie an den Tragsäulen erkennen. Diese wurde im zweiten Weltkrieg zerstört und wurde nicht wieder aufgebaut. Stattdessen bekamen die Bahnsteige separate Überdachungen, welche bis heute noch vorhanden sind. Diese Relikte werden neu aufgearbeitet und sollen anschließend der Bevölkerung gezeigt werden.

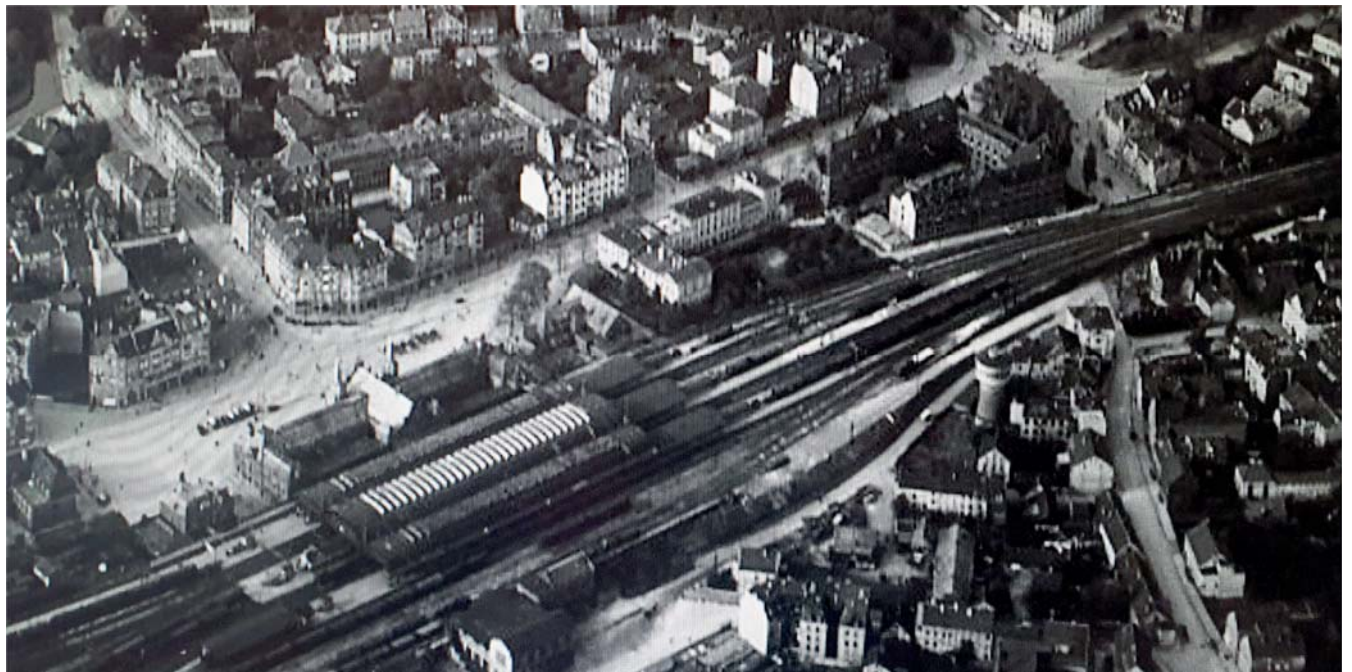
Foto: H. Brößkamp



Unten:

Auf diesem Luftbild (ca. 1900) sind die Bahnsteighallen und das Empfangsgebäude sehr gut erkennbar. Auch ist gut sichtbar der versetzte Anbau des alten Westfälischen Bahnhofes, welcher nun nicht mehr in Richtung der Stadt zeigt, sondern den Gleise zugewandt ist. Die Gleise der Westfälischen Eisenbahn verliefen vor und während des Umbaus vor dem neuen Empfangsgebäude her und liefen dort lang, wo nun der Anbau des alten Westfälischen Bahnhofes steht. Das Foto ist nach 1904 entstanden, da der Erweiterungsbau der königl. Eisenbahndirektion an der Wolbecker Straße bereits vorhanden ist.

Quelle: StAMS, Sig-FS-47, Nur. 01613





Erfolgreiche Zusammenarbeit

MEC-Ausstellung St. Gottfried im Januar 2026



Die große Ausstellung des MEC jeweils zu Jahresbeginn hat sich mittlerweile etabliert und findet immer mehr Freunde. Wir möchten unseren Fans nach Möglichkeit immer mal was Neues zeigen. Das ist uns in diesem Jahr sicher gut gelungen: Die Jugendgruppe hatte mit dem Ballonstart ein neues Modul im Einsatz (siehe Bericht in diesem Heft), das super beim Publikum ankam. Uli Grumpe hatte mit seiner Moorbahn ebenfalls ein neues Kleinod aufgebaut, dessen Details viele Besucher begeisterte (siehe ebenfalls den eigenen Bericht hier im Heft) Der Flohmarkt war auch gewachsen und ist zu einem wichtigen Bestandteil der Vereinsausstellung geworden - auch finanziell gesehen. Die Damen und Herren vom Team Cafeteria haben ebenfalls wieder alles gegeben und waren am Schluss "ausverkauft" - auch eine neue Erfahrung für uns.

Absolut spektakulär war in diesem Jahr jedoch die Zusammenarbeit mit den Freunden des MMV Modul-Modellbahn-Vereins Bremen-Nord. Die Einladung des MEC haben die Kollegen gerne angenommen und sind mit 4 Leuten und fast 20 Metern Modulstrecke angereist, inklusive ihrem riesigen Bahnhof Kühlheim und einem weiteren Haltepunkt. Die Elemente wurden in die MEC-Vereinsanlage integriert, was durch die gleiche Norm der Module innerhalb der AG

Nordmodul problemlos möglich war. Die Besucher waren begeistert von dem perfekten Gleisbau, einer vollständigen und betriebstauglichen Fahrleitung und dem weitgehend reibungslosen Ausstellungsbetrieb in Kühlheim. Der Bahnhof wurde an einem Ende durch ein Landschaftsteil ergänzt, einer großen Flussbrücke mit Wehrtürmen an den Brückenköpfen. Der Haltepunkt "spielte" in der Jetztzeit und konnte mit zahlreichen kleinen Szenen und interessanten Lichteffekten aufwarten. Der logistische Aufwand für die Bremer, um an der MEC-Ausstellung teilzunehmen, war einfach enorm. Doch die Modul-





Modellbahnfreunde waren gut vorbereitet und sind "naturgemäß" das Reisen gewöhnt. Trotzdem muss der MEC Münster den Bremern ihr Engagement hoch anrechnen. Sie haben wesentlich zum Erfolg der Ausstellung beigetragen.

Und auch die menschliche Chemie zwischen allen Beteiligten stimmte. Es sind ja auch einige Kollegen gleichzeitig Mitglied im Modelleisenbahnclub Münster und beim MMV Bremen-Nord. Bei gemütlichen Abenden nach Betriebsschluss im Pfarrheim wurde die Freundschaft bekräftigt.

Die Bilder dieser Doppelseite zeigen einen kleinen Querschnitt von der Ausstellung.





Die Moorbahn

Heinz-Ulrich Grumpe



In den Mooregebieten Ostfrieslands kamen beim Torfabbau besonders Feldbahnen zum Einsatz, da schwere Lastkraftwagen auf dem weichen Untergrund nicht geeignet sind. Vereinzelt werden diese Bahnen auch heute noch eingesetzt.

Die Spurweite beträgt dabei in der Regel 600 bis 900 mm. Der abgebaute Torf wird mit diesen Bahnen von der Abbaustelle zur Verladeanlage befördert, von wo aus das Material mit Lastwagen weiter transportiert wird.

Die Landschaft ist typisch flach mit karger Vegetation. Sie ist mit Gräben zur Entwässerung des Mooregebietes durchzogen. Teilweise dienen die Gräben auch als Transportweg.

Bis in die 1950er-Jahre lebten Menschen in dieser Moorlandschaft teilweise noch in

Lehmhäusern ohne jeglichen Komfort. Zur Aufbesserung ihres kargen Lebensunterhaltes diente ihnen neben dem Torfabbau oft auch die Schafzucht.

Als ich während einer Modellbahnausstellung erstmals die Feldbahnfahrzeuge in Nenngröße H0e der Fa. Minitrains ‚Live‘ gesehen hatte, wurde praktisch der Grundstein dieser kleinen Anlage gelegt, um damit diesen Torfbahnen im Modell ein Denkmal zu setzen.

Auf meiner Bahn habe ich versucht, die typischen Gegebenheiten Ostfrieslands darzustellen. Als zeitlichen Rahmen stelle ich mir etwa den Sommer 1950 vor.

Die kleine Anlage war ein Highlight der Ausstellung. Viele Besucher hatten Spaß daran, die Details zu entdecken.







Neues aus der Jugendgruppe

Jugendarbeit



In dieser Ausgabe unseres Vereinsheftes wollen wir die Tätigkeiten unserer Jugendgruppe mal anhand von einigen Fotos dokumentieren - denn Bilder sagen ja bekanntlich mehr als tausend Worte.

links: Sicher und umsichtig steuern Amo und Moritz den Bereich Bohlweg unserer großen Modulanlage. Auch während einer Ausstellung lassen sich unsere Jugendlichen durch viele Gäste und Befragungen nicht aus der Ruhe bringen. So hatten wir bei der letzten Ausstellung nicht einen Unfall, während unsere Jugendlichen die Anlage steuerten.

links unten: Selbst bei unbekanntenen Anlageteilen sind unsere Jugendlichen wie hier Leonard, Richard und Leon mit großem Interesse und verantwortungsbewusstsein bei der Sache, so daß unsere Modellbahnfreunde aus Bremen ihnen ohne zu zögern das 'Ruder' in die Hand gaben.

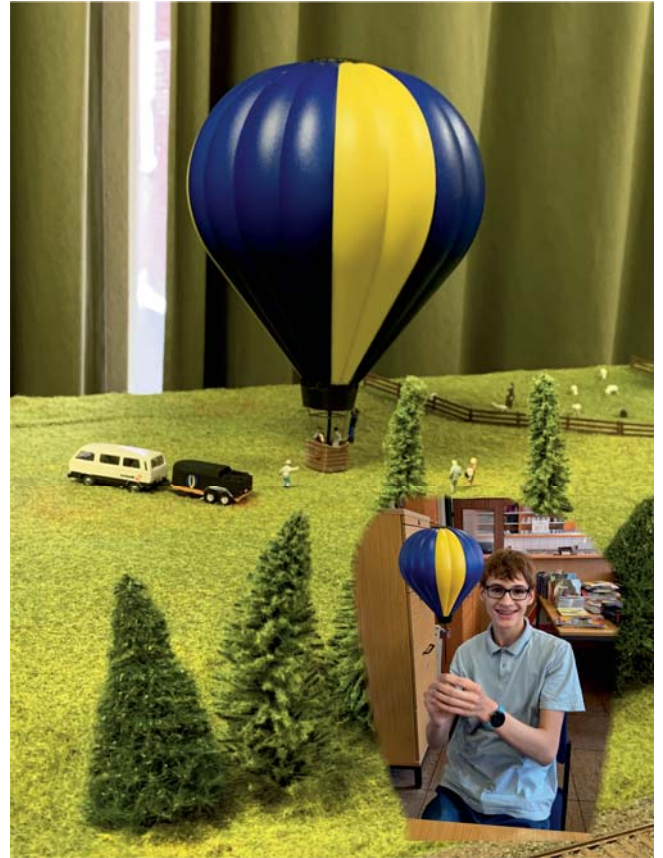
unten: Der Modulrahmen für das neue Projekt 'Bahnhof Altenberge' wird von unseren Jugendlichen zusammengebaut.

ganz unten: Richtig professionell! Eine 1:1-Zeichnung unter Zuhilfenahme der Google-Earth-Projektion soll als Grundlage für den Bau des Bahnhofs Altenberge im Maßstab 1:87 aus zwei Meter-Module dienen. Es dürfte wohl jedem klar sein, dass auch ein kleiner Vorortbahnhof im Maßstab 1:87 nicht ganz auf zwei Metermodule passt. Vielmehr soll hier der Wunsch von Simon realisiert werden, der "Altenberge" zum Nachbau eines Bahnhofs vorgeschlagen hatte - und lernen kann man bei diesem Projekt ja auch eine Menge.





oben und rechts: Mika, ein begeisterter Modellbauer und Modellbahner, hat sich von dem startenden Space Shuttle im Miniaturwunderland in Hamburg inspirieren lassen und die Idee auf das Münsterland übertragen. Nun sind allerdings im Münsterland mehr Heißluftballone unterwegs als Space Shuttles. Also hat er einen Heißluftballon entworfen und gebaut. Anschließend kam noch die Hebevorrichtung hinzu. Diese hat er dann in ein Modul, mitten auf einer Wiese, eingebaut. Die Elektronik und die notwendige Ansteuerung sowie die Bedienung des Heißluftballons sind im unsichtbaren Bereich des Moduls untergebracht. Ein Drucktaster an der Besucherseite lässt nun den Heißluftballon aufsteigen und auch wieder landen. Auch der Erbauer lässt es sich nicht nehmen, seinen Heißluftballon persönlich zu präsentieren.



Untere Vierer Bildfolge: Leonard bei der filigranen Arbeit, die Beleuchtung in einen Modell-LKW einzubauen. Daneben ist Richard dabei, die Verkabelung im Modul herzustellen, damit die Modelle richtig und ohne Fehler in der Schaltung versorgt werden können. Richard und Leon haben sich dem Straßenbau gewidmet.

Die Autobahnbrücke bekommt zuerst eine neue Straßendecke und anschließend auch noch neue Leitplanken. Das erste Ergebnis ihrer Arbeiten ist auf dem letzten Bild zu sehen. Wir sind gespannt, wann das überarbeitete Modul 'Autobahnbrücke' der Öffentlichkeit präsentiert wird.



2026

31. Mai

11:00h - 17:00h

Modellbahnausstellung
und Flohmarkt
im Lernzentr. 48612 Horstmar

29. August

13:30h - 17:30h

Sommerhits für Kids
Bastelnachmittag mit dem
MEC Münster e. V.

18.-20. September

Ausstellung

"Die Modellbahn und mehr" -
Schiene-Straße-Landschaft
in der MCC Halle Münsterland
Albersloher Weg 32, 48155 Münster



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 40105 0150 0000 6110 79

BIC: WELADED1MST

Gläubiger-ID:

DE13 ZZZ0 0002 6561 77

Autoren dieser Ausgabe

Holger Brößkamp, Heinz-Ulrich Grumpe,
Thorsten König, Michael Stach,
Joachim Spitz, Thomas Schmelter

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Einwilligung der Redaktion

2027

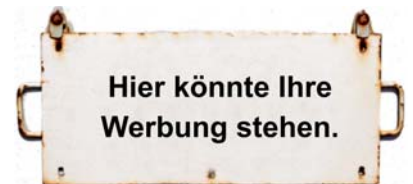
23.-24. Januar

jeweils von 10-17h

große Modellbahn-Ausstellung
Pfarrheim St. Gottfried
Düesbergweg 140, 48151 Münster




Unsere Unterstützer



Dieses Foto ist in dreifacher Hinsicht bemerkenswert:

1. Der Fotostandpunkt im Westfalen AG-Hochhaus mit Blick über Münster ist nicht für jeden erreichbar.
 2. Die beiden ICEs begegnen sich genau im passenden Moment.
 3. Man sieht fast nur weiße Fahrzeuge mit einem roten/orangefarbenen Längsstreifen - nämlich die ICE-4-Triebwagen und die Gaskesselwagen (Arbeitsvorrat für die Firma Kiffe).
- Foto: Thomas Schmelter



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-Exklusiv-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

