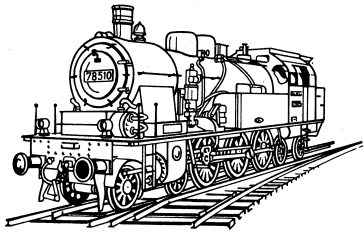


Eisenbahnfreunde Witten



Aktuell

Nr. 29

Informationen der Eisenbahnfreunde Witten im BSW **April - Mai**
Bergerstr. 35 * 58452 Witten * ☎ 02302 / 1710 399 **2001**

Neue Lokführer /// Neues aus der Dachetage /// Die Baureihe 216 - Teil 1 ///
Veranstaltungskalender /// Termine der EF Witten /// Letzte Meldung

Nach ersten Gehversuchen im November letzten Jahres wird die Regionalbahn 40 Essen -Hagen - Iserlohn fast ausschließlich mit den neuen Triebwagen der Baureihe 425 gefahren. Ab 9. Juni werden die jetzt noch nach Iserlohn fahrenden Züge als Regional-Express (bis Finnentrop mit Halt auf jedem Bahnhof) nach Siegen weiterfahren und damit Ersatzleistungen für die eingestellte Interregiolinie Düsseldorf - Hagen - Frankfurt erbringen. Ob dies angesichts der brettharten Sitze im 425 von den Fahrgästen freudig aufgenommen wird, bleibt abzuwarten.

Am 11. Februar 2001 hatte 425 013 auf dem Weg nach Essen gerade die Brücke über den Harkortsee in Wetter überquert. Foto: Jens Grünebaum

Neue Lokführer legten ihre Prüfungen auf 212 007-9 ab

Durch die vielen Einsätze der 212 007-9 im Jahr 2000 war bei einigen Aktiven aus unserer BSW Gruppe und dem Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen der lang ersehnte Wunsch aufgekommen, eine Ausbildung mit abschließender Verwendungsprüfung auf dieser Lokomotivbaureihe zu erwerben. Von den bis jetzt fahrberechtigten Personalen Jens Grünebaum, Wolfgang Oepen und Dieter Zuncke wurde außerdem Verstärkung für die durchzuführenden Sonderfahrten gesucht. Somit stellten wir Holger Schittko, Robin Wölke, Carsten Stratmann und Harald Reese die Frage, ob sie nicht Lust verspürten, eine fahrzeugtechnische Ausbildung zu absolvieren.

Anfang Oktober 2000 wurde dann in einem ersten Unterricht die Lokomotive und ihr Innenleben auf Dias der ehemaligen Bundesbahnschule Wuppertal vorgestellt. Am Tag darauf wurden die ersten Erkenntnisse am Original vertieft. Als Anschauungslokomotive stand uns die 211 200 der DGEG zur Verfügung. Ein Buch mit sieben Siegeln warf dann das Innenleben des gewaltigen 12 Zylinder V-Motor von Maybach-Mercedes-Benz auf. Auch hier waren uns die Dias aus Wuppertal eine große Hilfe. Für die Neulinge fehlten natürlich noch die passenden Ausbildungsunterlagen für diese Baureihe. Diese wurden dann von unseren pensionierten Lokführern für den Nachwuchs mit einigen guten Ratschlägen gestiftet. Hier für möchten wir uns noch einmal recht herzlich bedanken.

Nachdem die Geheimnisse des Dieselmotors gelüftet waren, wurde die elektropneumatische Steuerung behandelt. Hier gab es das erste mal größere Verständnissprobleme, die dann aber am Original ausgeräumt werden konnten. Um die späteren Sonderzüge auch heizen zu können, mußten die vier auch in die Bedienung und Störungssuche beim Zwangsdurchlaufkessel OK 4610 unterwiesen und abgenommen werden. Das Aufspüren der Dampf-/Wasser- und Heizölkreisläufe sowie deren Steuerung waren für unseren Youngster Robin nicht ganz so einfach. Extra für ihn wurde von Hermann Beckert der Spruch geboren: „Die Lok ist 12,20 Meter lang --- genug Platz zum Suchen!“

Doch alles Lernen hat einmal ein Ende!

Nach monatelangem Studieren von Schaltplänen und mehreren Unterrichtsabenden in unserem Vereinsheim stand für Holger Schittko und Robin Wölke die abschließende Prüfungsfahrt an. Am 10. Februar 2001 fuhr die DGEG einen ausgebuchten Sonderzug mit den Lokomotiven 212 007-9 und 78 468 von Essen nach Winterberg. Unsere 212 007 wurde ab Essen als Schiebelokomotive eingesetzt. Bei strahlend blauem Himmel und winterlich kalten Temperaturen mußte der Zug ins Sauerland nicht nur gezogen sondern auch geheizt werden. Auch wenn viele Freunde der Dampflok es in Essen noch nicht glauben wollten, mit dem 9-Wagen-Sonderzug wäre die 78er auf den Steigungen hinter Bestwig hoffnungslos überlastet gewesen. Doch auch auf dem nicht so steigungsreichen Stück von Hagen nach Bestwig musste die 212 andauernd in Fahrstufe 9 mit ans Werk. Für die Reisenden im Zug wie auch für die Personale wird die Fahrt durch das winterliche Ruhrtal ein unvergessliches Erlebnis bleiben.

Der Abschnitt Bestwig - Winterberg wurde dann für alle Fans der schönen Klänge, egal ob aus der Dampf- oder Diesellok, zum akustischen Höhepunkt. Der Bahnhof von Winterberg hat letztes Jahr aufgehört zu existieren. Sämtliche Weichen wurden stillgelegt und die Gleise gesperrt. Man erinnere sich nur an die Vielzahl von Wintersportsonderzügen in den 70er und 80er Jahren. Wo bleibt bei der Bahn und bei den Gemeinden im Sauerland das viel gepriesene Umweltbewußtsein, wenn sich jedes Wochenende kilometerlange Blechlawinnen über das Sauerland ergießen. Hier bringt auch die neue Autobahn nur wenig Linderung.

Jetzt aber wieder zurück zu unserer Prüfungssonderfahrt. Von Winterberg bis Bestwig mußte jetzt die 007 den Zug befördern. In Bestwig war dann Zeit, beide Lokomotiven für die Rückfahrt aufzurüsten. Außerdem stand nun für Holger und Robin die Überprüfung des technischen Fachwissen durch Friedel Kappis und Dieter Zils an. Da es auch hier kaum Einwände der beiden Prüfer gab, hatten Sie es geschafft, endlich Lokführer auf der geliebten Lok zu sein.

Wir möchten es nicht versäumen ,noch einmal unsere Glückwünsche auszusprechen und für die Fahrzeit alles Gute zu wünschen.

Neues aus der Dachetage

Nicht direkt in der Dachetage aber trotzdem immer Aktuell und informativ ist seit kurzem auch wieder der Internetauftritt der Eisenbahnfreunde Witten. Online Surfern können somit wieder ständig neue Infos über unsere Veranstaltungstermin erhalten. Betreut werden die Seiten von unserem Computerfreak Roland Erdmann, der die Informationen der Redaktion online stellt. [<http://home1.t-online.de/efwitten>] Direkt in der Dachetage wurden von unseren Mitglieder wieder eine Mängel, die sich bei der letzten Brandschau ergaben beseitigt. Leider reichen diese bei weitem noch nicht aus, die Dachetage für öffentliche Veranstaltungen wieder zu öffnen. Somit müssen wir bis auf weiteres ins Just ausweichen. Aufgrund des guten Zuspruchs bei den letzten beiden Vorträgen hoffen wir jedoch mit diesem Übergangsvortragsraum eine gute Wahl getroffen zu haben.

Für unsere Internetseite und für eine DIN A5 Broschüre möchten wir eine historische Betrachtung über den Wittener Hbf erstellen. Hier sollen Daten über den Bau des damals neuen Bf Witten West der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gesammelt und in mit einigen Bildern und historischen Postkarten präsentiert werden. Wer also Geschichten und Geschichtchen aus dem Wittener Alltagsleben kennt möge es uns wissen lassen. Des weiteren soll dieses Thema Grundlage der nächsten beiden Altherrentreffen sein, bei denen die gesammelten Daten und Geschichten sowie Fotos u. Postkarten von Gerhard Fenslau gesammelt werden soll und in der Redaktion ausgearbeitet werden. Wir suchen hier jedoch nicht nur Fotos von Lokomotiven auch von Reisenden in zeitgenössischer Kleidung sowie von anderen wichtigen Kleinigkeiten aus dem Umfeld des Bahnhofs.

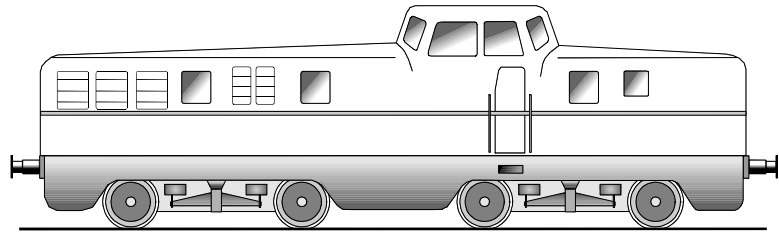
Die Baureihe 216

Teil 1: Die Entstehungsgeschichte und die Prototypen

Von Dieter Zuncke, Herdecke

Wie ihre Nachkommen 215, 217 und 218 erweist sich auch die 216 bis zum heutigen Tage als unermüdliches und zuverlässiges Arbeitstier. Wenn sie inzwischen auch etwas in die Jahre gekommen ist und etliche Exemplare bereits den Weg alles alten Eisens gehen mußten: DB-Cargo kann noch nicht auf sie verzichten und bereits im letzten Jahr beging sie ihr 40-jähriges Dienstjubiläum auf deutschen Schienensträngen. Für uns ist dies ein willkommener Anlaß, uns einmal näher mit ihrer Einsatzgeschichte zu befassen.

Zwischen dem Leistungsangebot der 2200PS-Schnellzuglok V200 (220) und der 1100PS-Nebenbahnmaschine V100 (211/212) erwies sich gegen Ende der 50er Jahre das Fehlen einer universell einsetzbaren Diesellok für den mittelschweren Haupt- und Nebenbahndienst als spürbares Rationalisierungspotential. Zwar gab es seit Mitte der fünfziger Jahre bereits Planungen und Projekte für eine Diesellok mittlerer Leistung V160 / V180, doch bislang war auf eine Realisierung verzichtet worden.



1954 wurde die als V160 bezeichnete Diesellok für den mittelschweren und gemischten Dienst auf Hauptbahnen nur als vorsorgliche Entwicklung geführt. Eine Ähnlichkeit mit der 1950 gelieferten V80 ist dabei nicht zu leugnen. Zeichnung Werner Wölke

Nach Tests mit verschiedenen Versuchsloks ging man zu der Überlegung über, eine neue Baureihe unter Zuhilfenahme bereits bewährter Bauteile aus der V100 zu entwickeln. Gleichzeitig sollten mit dieser Neukonstruktion die Dampflokbaureihen 03, 38, 39, 50 und 78 im großen Stil ersetzt werden. Die neue Lok sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreichen, zwei Führerstände besitzen und nicht länger als 16 000 mm werden. Wegen geplanter Einsätze auch auf Nebenbahnen sollte sie höchstens 18 Tonnen Gewicht pro Achse auf die Waage bringen. Von letzterer Auflage ist man jedoch beim Serienbau der 216 wieder abgewichen. Wie in jenen Jahren üblich, sollte sie mit einem Dampferzeuger für die Zugheizung sowie zum Vorwärmen und Warmhalten des Fahrdieselmotors ausgerüstet sein. Es entstand sozusagen eine große V100 mit zwei Führerständen. Als Antriebsaggregate standen die beiden 16-zylindrigen, in V-Form gebauten 1900 PS-Dieselmotoren MB 839 von Mercedes-Benz und MD 870 1B von Maybach zur Verfügung. Bei beiden Motortypen hatte man im wesentlichen die schon in der V 100 bewährten Motoren um 4 Zylinder erweitert und sie mit einer Ladeluftkühlung versehen, um die geforderte Leistung zu erreichen. In allen Loks wurde das Voith-Getriebe L 821 rs verwendet, ein ebenfalls aus dem V 100-Getriebe entstandenes, mit zwei Drehmomentwandlern und einer Flüssigkeitskupplung ausgerüstetes automatisch arbeitendes Getriebe. Um besagtes Getriebe mit kleinerer Übersetzung auch im Güterzugdienst verwenden zu können, wurde es mit einer bei Lokstillstand umschaltbaren Übersetzung für 80 oder 120 km/h versehen. Da nicht an allen Endbahnhöfen ein 220 V-Ortsnetzanschluß zwecks Batterie-

ladung vorhanden war, erhielt die 216 ebenso wie ihre kleine Schwester 211 ein Hilfsdieselaggregat zur Batterieladung sowie zur Strom- und Druckluftversorgung des Dampferzeugers im Vorheizbetrieb. Bei diesem, von manchem bis zum heutigen Tage als Wunderwerk der Technik betrachteten Dampferzeuger handelt es sich um einen automatisch arbeitenden, selbsttätig überwachten Durchlauferhitzer, welchen die Kieler Firma Hagenuk seinerzeit unter Lizenz der amerikanischen Firma Vapor-Heating in großer Verbreitung herstellte. Im Grundprinzip ist die Funktionsweise dieses Heizkessels recht einfach, ja nahezu genial ausgedacht. Ein Elektromotor treibt über gemeinsame Keilriemen eine Heizölpumpe, ein Verbrennungsluftgebläse, einen kleinen Generator für den Zündfunken sowie die Kesselspeisewasserpumpe an. Diese Wasserpumpe befördert das Kesselspeisewasser durch eine Rohrschlange, in welcher das Wasser durch einen Ölbrenner nahezu vollständig verdampft wird. Eine solche Kesselbauart bot den Vorteil, daß Heizdampf ohne längere „Kochzeit“ innerhalb weniger Minuten zur Verfügung stand. Außerdem war dieser Dampferzeuger wesentlich kleiner und leichter als herkömmliche Bauarten. Die Rohrschlängenlänge der in der 211 verwendeten Kesselbauart OK 4610 betrug 100 m. Diese wurde auf 150 m erweitert. Den auf diese Weise vergrößerten Kessel taufte man OK 4616 und verwendete ihn fortan nicht nur in der 216, sondern auch in der 221 und später in der 215. Mit der nun erreichten Dampfmenge von 840 kg pro Stunde konnten mühelos 10 und mehr Reisezugwagen mit wärmendem Heizdampf versorgt werden. Über die wichtigsten technischen Daten der 216 gibt Ihnen die nachfolgende Tabelle Auskunft:

Achsfolge	B“ B“	Höchstgeschw.	80/120 km/h
Getriebe	hydrodynamisch	Treibraddurchm.	1000 mm
Länge ü. Puffer	16 000 mm	Zugheizung	Dampf
Dienstgewicht	76 t	Speisewasservorrat	3000 Liter
Motorleistung	1400 kw/1900 PS		

Die Vorserienmaschinen 216 001-009 sowie ein Großteil der Serienloks wurden mit Einrichtung für Mehrfach- und Wendezugsteuerung geliefert.

Zu Beginn: Runde Formen

Nachdem das damalige Bundesbahnzentralamt München im Jahre 1956 die entsprechenden Entwicklungsverträge mit der Fa. Krupp, Essen abgeschlossen hatte, erfolgte im Oktober 1958 der Bauauftrag für die ersten Prototypen V 160 001- 006 bei Krupp. Die ab 1959 geordneten Loks V 160 007- 009 wurden von der Fa. Henschel in Kassel gefertigt und zusammen mit ihren Schwestern zwischen Ende 1960 und Anfang 1961 an die damalige Deutsche Bundesbahn übergeben. Zeitgemäß, ganz so, wie es den damaligen Designvorstellungen entsprach, verpaßte man den neuen Loks eine rundliche und doch bullig wirkende äußere Formgebung. Diese stand ihnen zusammen mit dem seinerzeit noch recht kräftig klingenden Motorengeräusch sehr gut zu Gesicht. Was dem heutigen Diesellokfreund wie Musik in den Ohren erklingt, hatte damals jedoch erhebliche Anwohnerbeschwerden zur Folge. Aufgrund ihrer „Formen“ bekamen die

V 160-Prototypen unter den Lokpersonalen recht schnell ihren in Anlehnung an einen weiblichen Kinostar der 60er Jahre kreierte Spitznamen : die „Lollos“. Alle Maschinen, auch die als „Zwitter“ zwischen Prototypen und Serienlok gebaute V 160 010, wurden vorerst dem Bw **Lübeck** zugesprochen, welches sie sogleich auf der Strecke nach Hamburg einsetzte. Da die V 160 010 keine Wendezugsteuerung besaß und somit im Großraum Hamburg nur eingeschränkt brauchbar war, wurde sie

kurz nach ihrer Inbetriebnahme zum Bw **Oldenburg** versetzt. Nach ihrer Versetzung zu den Bws **Hamburg-Altona** und **–Harburg** machten sich die „Lollos“ überwiegend auf den Strecken von Hamburg nach Cuxhaven, Lübeck, auf der Diesel-S-Bahn nach Ahrensburg sowie auf der „Heidebahn“ über Soltau nach Hannover nützlich. Ein kurzes und daher nur wenigen bekanntes Gastspiel gaben die 216 005 und 007 im Sommer 1973 beim Bw **Kassel**. Hier zählte vor allem der Wittgensteiner Heckenblitz E 1564/65 zum Repertoire der Lollo, welcher ihr den 250- km-Durchlauf Marburg- Erndtebrück-Siegen- Betzdorf- Köln bescherte. Ende 1973 zog man unsere Lollos dann beim Bw **Gelsenkirchen-Bismarck** zusammen. Neben den dort üblichen Einsätzen im Güterverkehr „rund um den Kirchturm“ und den berühmten „Zugleitungsbereitschaften“ unter dem Motto „Weißt Du wohin ?...“ existieren jedoch auch eigene Beobachtungen auf der oberen Ruhrtalbahn nach Bestwig sowie vor Sonderzügen nach Korbach/Frankenberg, gelegentlich sogar vor dem E 1642/43 (Aachen)- Hagen-Scherfede-Kreiensen-Braunschweig im Durchlauf „an der Weser entlang“. Zum Ende des Jahres 1981 war für die meisten unserer Lollos die Zeit abgelaufen und mit der z-Stellung der 216 003 1984 beim Bw **Oberhausen** endete ihre Ära, zumindest bei der DB.

216 010 erlitt einen schweren Unfall und wurde bereits 1979 im AW Bremen verschrottet. Während die 216 003 als DB-Museumslok erhalten blieb, fristen einige andere bei italienischen Privatbahnen ihr weiteres Leben und sind mit etwas Glück bis zum heutigen Tage zu sehen.

Mit dem bekannten Heckeneilzug E1763 Frankfurt - Korbach - Brilon - Bielefeld - Bremen läuft 216 092 am 18. 11. 1972 in den verschneiten Bahnhof Brilon Wald ein.
Foto: Stefan Kamender

Vortragsabende der Eisenbahnfreunde Witten im BSW

~~Diavorträge finden in unseren Vereinsräumen im Wittener Hbf, Bergerstraße 35, ab 19 Uhr statt.
Anschließend gemütliches Treffen~~

**Vorübergehend finden die Vorträge im Büro des Just im anderen
Seitenflügel des Bahnhofgebäudes statt.**

- 04. 04. 2001** „Dampflokomotiven in England 1960“
Dia-Vortrag von Herbert Schambach, Essen
- 02. 05. 2001** „Dampfbetrieb auf Österreichs Schmalspurbahnen“
Dia-Vortrag Dieter Zuncke, Herdecke
Gezeigt wird der noch umfangreiche Dampflokeinsatz
auf den Steyrtalbahnen und im Waldviertel sowie eine
Diesellokmitfahrt auf der Bregenzer Waldbahn.
- 06. 06. 2001** „Reisen der Eisenbahnfreunde Witten“
Video-Vortrag von Jürgen Wensorra, Dortmund

Weitere Termin der Eisenbahnfreunde Witten

- Eisenbahnfreunde Fröhschoppen im Wittener Hbf. Unter der Leitung der ehem. 03.10-Lokführer Willi Stratmann und Rolf Janssen treffen sich ab 11 Uhr Eisenbahnbegeisterte zum Erfahrungsaustausch im Aufenthaltsraum in der 1. Etage des Wittener Hbf.
die nächsten Termine: 18. April, 20. Juni (Beginn 11 Uhr)
- Altherren-Treffen im Wittener Parkhotel, Bergerstrasse 23 (nähe Saalbau)
Hier Treffen sich unter Leitung von Gerhard Fenslau vor allem unsere älteren Mitglieder und Freunde, die an den regelmäßigen Abenden nicht teilnehmen können. Informationen unter der Telefon-Nr. 02302 / 933 022 (Gerhard Fenslau)
die nächsten Termine: 11. Juni (Beginn 15.30 Uhr) Themenschwerpunkt soll der Bahnhof Witten sein. Beachten Sie dazu auch bitte den Aufruf unter Neues aus der Dachetage

6. April 2001

Besichtigung der Warsteiner Brauerei. Busreise in Zusammenarbeit mit der Pensionsvertretung der GDL Hagen. Anmeldung an Vereinsanschrift oder bei Wilhelm Stratmann, Tel. 02330 / 44 35

19. Mai 2001

Besichtigung und Bereisung der Dortmunder Eisenbahn. Wegen der begrenzten Platzzahl ist eine Teilnahme für einen Kostenbeitrag von 40 DM nur für Mitglieder der Eisenbahnfreunde Witten möglich. Anmeldung (sofern nicht zwischenzeitlich ausgebucht) bei Jens Grünebaum, Tel. 02330 / 73 316

Wichtige Mitteilung des Kassenwarts

Beim Einzug der diesjährigen Mitgliedsbeiträge konnten einige Abbuchungen nicht durchgeführt werden, da sich inzwischen die Bankverbindung der Mitglieder geändert hat. Die Sparda hat uns in solchen Fällen mit Rückbuchungsgebühren belastet. Wir bitten daher unbedingt bei Änderung des Einzugskontos um eine Mitteilung. Da die o. g. Gebühren nicht unerheblich sind, werden wir sie in solchen Fällen den Mitgliedern in Rechnung stellen.

Letzte Meldung

Schließung der Lokwerkstatt und Güterwageninstandsetzung in Hamm

Schon lange kündigte sich das Ende des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Hamm an. Durch die Umwandlung des Hammer Rbf in einen Knotenpunktbahnhof und der damit verbundenen Stilllegung der Ablaufberge mit den Reiterstellwerken VMO und HSO sowie des modernen Ablaufstellwerks HRO für die Zugbildung Richtung Osten kam es zu einem drastischen Rückgang in der Triebfahrzeugvorhaltung im örtlichen Bw. Somit wurden die Tore der einstmals riesigen Werkstatt zum 01.04.2001 für immer geschlossen. In der letzten Zeit wurden im ehemaligen Schuppen Hamm P noch ca. 50 Rangierdiesellokomotiven der Baureihen 294 und 364/365 unterhalten. Aber auch an den Ellokomotiven wurden noch Nachschauen und kleinere Reparaturen durchgeführt. Der Lokschuppen G (Güterzug) wurde schon seit vielen Jahren nur noch als Abstellplatz genutzt. Hier wurde bereits im Jahr 2000 die nicht mehr benötigte große Schiebebühne geschlossen. Somit können die noch benötigten Ellokomotiven nur noch in den Abstellgleisen in Richtung Hauptbahnhof oder neben der Kantine abgestellt werden.

Bereits Mitte der 80er Jahre musste das damalige Bw Hamm 1 mit der Abstellung der Ruhrgebietstriebwagen ET 30 und der im Reisebürosonderzugverkehr eingesetzten VT 11.5 einen herben Rückschlag verkraften. Als letztes Überbleibsel aus der großen Zeit der luxuriösen Dieselschnelltriebwagen blieb die Museumsgarnitur bis zum Jahr 2000 in Hamm stationiert.

Impressum: Eisenbahnfreunde Witten Aktuell ist das Mitteilungsblatt der Eisenbahnfreunde Witten im BSW, Bergerstraße 35, 58452 Witten
☎ 02302 / 1710 399 (Fax dto)
Konto 520 098 bei der Sparda-Bank Essen eG (BLZ 360 605 91)
Erscheinungsweise mindestens vierteljährlich
Redaktionelle und textliche Bearbeitung dieser Ausgabe:
Werner Wölke
Jens Grünebaum
Herbert Schambach
weitere Mitarbeiter sind gerne willkommen
Bezug für Mitglieder der Eisenbahnfreunde Witten kostenlos.