Eisenbahnfreunde Witten *AKTUELL*

41

3/2003

Lieber Leser,

vor knapp einem Viertel Jahrhundert fuhren beim Bw Hagen Gbf noch die letzten Lokomotiven der Baureihe 57.10 (preuß. G10) der Deutschen Bundesbahn. Sieben Maschinen (57: 1387, 1629, 1735, 2070, 2559, 2577, 2721) wurden ab Anfang 1968 sogar im neuen EDV-gerechten Nummernsystem geführt. Äußerlich war dies nicht zu bemerken, da alle Maschinen weiterhin mit ihren alten Nummernschildern fuhren. Trotz der buchmäßigen Umsetzung nach Bestwig verblieben die Lokomotiven in der Hagener Einsatzstelle und 57 2070 wurde als letzte Lokomotiven noch nach Betzdorf umbeheimatet und am 16. Juni 1970 abgestellt.

Keine der Lokomotiven blieb erhalten; lediglich die Haltinger 57 3088 wurde von der DB und 57 3297 wurde von der Deutschen Reichsbahn in der damaligen DDR als museales Erbe erhalten. Allerdings verstreuten die beiden Weltkriege sowie Lokomotivexporte die preußische G10 über ganz Europa und die asiatische Türkei, so dass weitere Maschinen dieser Bauart heute noch existieren. Der größte Teil davon befindet sich in Rumänien, wo die G10 zusammen mit der P8 zu den „Einheitsloks“ gehörte. So verwundert es nicht, dass zwischenzeitlich etliche Maschinen dieser beiden Bauarten den Weg in hiesige Lokomotivschuppen und Museen gefunden haben. Eine rumänische 50, wie die G10 auf grund ihrer Achsfolge in Rumänien hieß, absolvierte vor wenigen Wochen ihre Abnahmefahrt. Jens Grünebaum nahm an diesem Ereignis teil und hat für uns darüber einen Bericht geschrieben, den Sie in diesem „Themenheft“ lesen können.

Rolf Janssen – der übrigens vor wenigen Tagen seinen 66. Geburtstag gefeiert hat - war zu seiner Dienstzeit nicht nur mit den großrädrigen Hagener 03.10 unterwegs, er hat auch mehrmals eine 57.10 von Hagen in das zuständige Aw Trier überführt. Das **Titelbild** dieses Heftes ist bei einer Überführung der **57 2070 in der Eifel** entstanden. Seine Eindrücke von diesen Fahrten lesen Sie in einem zweiten Artikel. In einem weiteren Artikel erhalten Sie dann einen kurzen Überblick über Entstehung und Geschichte der G10.

Im zweiten Teil unseres Heftes werden Sie dann wie gewohnt über vergangene und geplante Aktivitäten der Eisenbahnfreunde Witten informiert. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen dieses mit 12 Seiten wieder um 50 Prozent (liest sich gut) erweiterten Heftes.

Mit der G10 Elberfeld 5495 (57 2161) begann die Produktion des renommierten Essener Lokomotivbauers Krupp. Nach Wegfall der Rüstungsaufträge des Kaiserreiches musste man sich neue Tätigkeitsfelder erschließen und nahm 1919 die Fertigung von Lokomotiven auf. Das Werkfoto zeigt die Fabriknummer 1 auf dem Werkshof. Neben den Großserienmaschinen entstanden hier z. B. auch so beeindruckende Lokomotiven wie die der Baureihen 06 und 10.

Die Baureihe 57^{10}

Für die Beförderung der schweren Kohlezüge in den Industriegebieten Oberschlesiens, an der Ruhr und im Saarland hatten die preußischen Staatsbahnen die vierfach gekuppelten G8 und $G8^{1}$ (55^{25}) beschafft. Aufgrund des erhöhten Achsdruckes von 17 t war der Einsatz dieser Maschinen auf noch nicht verstärkten Hauptbahnen ausgeschlossen. Zwar stand mit die T16 (94^{2}) eine zugkräftige fünfachsige Maschine passender Achslast zur Verfügung, doch durch die Ausführung als Tenderlok war der Aktionsradius stark eingeschränkt.

Unter Verwendung des Kessels und des Führerhauses der bereits bestehenden Gattung P8 (38^{10}) entstand 1910 die Gattung G10. Diese fünffach gekuppelte Schlepptenderlok erreichte bei einem Treibraddurchmesser von 1400 m eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h. Wie die P8 litt auch die G10 unter anfänglichen Kinderkrankheiten. Nach deren Beseitigung erreichten beide Baureihen jedoch hohe Zuverlässigkeit und Beliebtheit bei den Personalen.

Fast 3000 Lokomotiven wurden durch die Hersteller Borsig, Grafenstaden, Hanomag, Henschel, Hohenzollern, Krupp, Orenstein & Koppel, Rheinmetall und Schwartzkopff an die preußische Staatsbahn, die Deutsche Reichsbahn sowie ins Ausland geliefert. Bei der Deutschen Reichsbahn wurden die G10 als 57 1001 – 2726, 2892 – 3100 und 3102 – 3524 bezeichnet. 57 2726 wurde nachträglich in 57 3101 umgezeichnet. Im 2. Weltkrieg wurden bei der Okkupation Polens und Luxemburgs dort vorgefundene Maschinen als 57 2764 – 2804 eingereiht.

Obwohl nicht für das Ruhrgebiet beschafft, war auch die preußische G10 im Revier heimisch. Im April 1957 fotografierte Herbert Schambach die Bochum-Dahlhauser 57 3466 in ihrem Heimat-Bw. Dort wo die Lokomotive steht, werden inzwischen die Museumslokomotiven versorgt.
Ebenfalls der Versorgung dient heute der Bereich hinter der Lok. Bei den Museumtagen stehen hier Tische und Bänke, wo die Gäste ihre Speisen und Getränke einnehmen können.

Im Mai 1952 zählte die DB noch 485 Loks in allen Direktionsbezirken zu ihrem Bestand. Mitte der sechziger Jahre des letzten Jahrhundert waren die Maschinen dann nur noch im Saarland, in Haltingen, Hagen Gbf und in Neuenmarkt-Wirsberg anzutreffen. Als letzte von ihnen wurde 57 2070 am 22. September 1970 beim Bw Betzdorf ausgemustert. Zwei Jahre später wurden ebenfalls die letzten G10 der Deutschen Reichsbahn in der DDR (57 1713, 2438, 2533, 2619, 3274) ausgemustert. Wie bereits im Vorwort erwähnt blieben nur zwei DB- bzw. DR-Maschinen erhalten, darunter die bereits 1968 ausgemusterte 57 3297. Während die DBMaschine 57 3088 nach langjähriger Aufstellung in Haltingen inzwischen in Siegen einen neue Heimat gefunden hat, gehört 57 3088 schon seit mehr als 30 Jahren zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden.

Überführungsfahrten zum Aw Trier

Rolf Janssen, Hagen

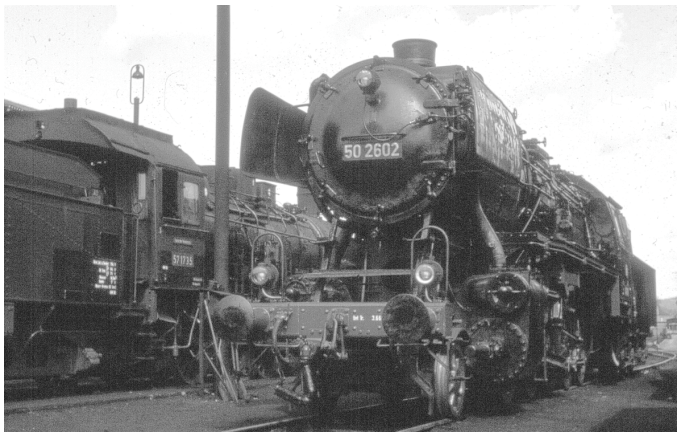
Lange Zeit wurden im Aw Trier nur preußische Länderbauarten (38^{10}, 78, 55^{25}, 56, 57^{10}) aufgearbeitet. Dies änderte sich mit der Schließung des Aw Schwerte. Die dort ausgebesserten Lokomotiven der Baureihe 50 wurden auf die Ausbesserungswerkstätten Trier und Lingen verteilt.

Die Hagener 50 124 erlitt im März 1966 eine Flankenfahrt, bei der das linke Windleitblech und der Umlauf teilweise abgerissen wurden. Da die Lok bereits im Aw Trier für eine L 0 vorgemeldet war, sollte sie am 23. 3. 1966 zur Ausbesserung ins Aw gebracht werden. Für meinen Heizer und mich bedeutete das wieder einmal eine Fahrt aus dem Dunstkreis der Hagener Kirchtürme hinaus.

Normalerweise ging die erste Etappe einer solchen Überführungsfahrt nur bis Köln-Eifeltor, wo dann planmäßig für die Weiterfahrt übernachtet wurde. Doch wer noch das alte Bw Eifeltor kennt, dass doch abends der Hund verfroren war. DB-Kantine und Gaststätten waren nur noch langen Fußmärschen erreichbar. Also wurde für Köln-Eifeltor nur die Wassernahme angemeldet und dann bereits der erste Teil der Eifelbahn bis Jünkerath unter die Räder genommen. Dies war bei Einer Abfahrt um 15 Uhr in Hagen noch zu schaffen, denn ab 21 Uhr begann auf der Eifelstrecke die Nachtsperre; und die konnte man in dem kleinen Eifelstädtchen gut ertragen.

In Jünkerath wurde für Lok und Personal wunderbar gesorgt. Nachdem die Lok im dortigen Bw noch neben 39 204 – sie sollte im Sommer als letzte 39 in der Eifel abgestellt werden – restauriert und dann im Schuppen abgestellt worden war, gingen wir zum Aufsichtsbeamten. Neben der Bahnsteigaufsicht hatte er auch für den fristgerechten Dienstbeginn der im Bahnhofsgebäude übernachtenden Personale zu sorgen:

„Wann wollt Ihr denn geweckt werden?“
„Wann macht denn die Kantine [auch im Bahnhofsgebäude] auf?“
„ Um sieben Uhr dreißig.“
„Ja, dann kannst Du uns so um sieben wecken.“
„Wird gemacht. Und ich werd euch mit Eurer Fuhre dann mal so gegen halb neun einlegen.“



Neben 57 1735 stand auch 50 2602 aus Bingerbrück zur Abholung bereit. Foto: R. Janssen

„Nach dem Waschen ging es frisch geputzt in den Ort zur bereits bekannten Gaststätte mit Metzgerei, meist ein untrügerisch Zeichen dafür, dass die Verpflegung gut und reichlich ist. Vor dem Tresen der Gaststätte lag immer ein großer Bernhardiner, der sich durch Nichts aus der Ruhe bringen ließ. Nach einem schönen großen Kranz Fleischwurst und 2 bis 3 Bieren ging dann zurück zur Übernachtung, die wegen der Streckesperre auch nicht gestört wurde.

Der nächste Morgen begann dann mit einem Frühstück in der Kantine. Gut gestärkt konnte die Weiterfahrt nach Trier angetreten werden. Vorher wurde jedoch im Bw Gerolstein der Zwischenhalt mit Wassernahme angemeldet. Dies geschah nicht ganz zufällig, bot doch die dortige Kantine die Gelegenheit zum zweiten Frühstück: Eine Pfanne Spiegeleier mit Speck.

Anschließend ging die Fahrt weiter zum Bw Ehrang, wo dann - wie konnte es auch anders sein – in der dortigen Kantine das Mittagessen eingenommen wurde. Aber auch hier wurde die Lok restauriert und dann gedreht. Die Lage der Ausbesserungsstände im sowie die Zufahrt zum Aw erforderten eine Rückwärtsfahrt bis Trier West. Nach der Ankunft wurden Werkzeug, Knallkapseln und Schlüssel der Lok übergeben.

Die ausgebesserte 57 1735 stand bereits für die Rückfahrt bereit. Doch wie weit sollte man an diesem Nachmittag noch kommen. Da das Aw nur einen kleinen Kohlevorrat für Probefahrten hatte, musste erst wieder bis Ehrang gefahren werden, um die Vorräte zu ergänzen. Jünkerath war somit vor Beginn der Streckensprerre nicht mehr zu erreichen.

Also wurde die Lok nach Einräumen von Knallkapseln und Werkzeug auf Herz und Nieren geprüft. Es galt soviel Nachbesserungen zu finden, damit dies nicht mehr am Nachmittag erledigt werden konnte. Na also, es geht doch. Die Übernachtung wurde aufgesucht. Nach dem Waschen und Umziehen ging es nun in die Stadt. Hier war der Weg etwas länger als in Jünkerath. Auf der alten Römerbrücke wurde die Mosel überquert und in der Innenstadt kehrten wir im Schifferkeller ein – einem Lokal mit Damenkapelle. Hier steppte der Bär, wie man heute so schön sagt. Und es sicher verständlich, dass sich dafür die genaue Kontrolle der Lok gelohnt hat.

Am nächsten Morgen begann nach dem Frühstück die kurze Fahrt zu Bw Ehrang, um dort die Vorräte für die Rückfahrt zu ergänzen. In der Eifel wurden von den möglichen Wetterumschwüngen dieser Landschaft überrascht. Nach den frühlingshaften Temperaturen der Hinfahrt hatte uns nun der Winter voll im Griff. Innerhalb kürzester Zeit überzogen 15 cm Neuschnee Bahnanlagen und Umgebung. Nach einer kurzen Übernachtung in Köln-Eifeltor wurde dann schließlich die letzte Etappe nach Hagen begonnen.

Über ein Jahr später, am 19./20.6.1967, hatten wir erneut eine Lokomotive aus dem Aw Trier zu holen. Da keine Lok nach Trier musste, fuhren wir als Gastfahrt an die Mosel. Nach der Übernachtung im Aw übernahmen wir mit 57 2070 die letzte im dortigen Aw aufgearbeitete 57. Damals konnten wir es noch nicht wissen, das sie auch als letzte 57 der DB ausgemustert werden sollte.

Preußendampf in Rumänien

Jens Grünebaum, Herdecke

Es ist schon ein paar Tage her, dass eine preußische G 10, die bei der Rumänischen Staatsbahn CFR als Baurehe 50 bezeichnet wird, frisch hauptuntersucht das AW Cluj (Klausenburg) verlassen hat. Durch glückliche Umstände konnte ich die Probefahrt der 50 770, die für die ÖGEG aufgearbeitet wurde, miterleben. Ziemlich gestresst von der langen Autofahrt über ungarische und rumänische Landstraßen kommen wir am Abend des 11.06.03 in Klausenburg an. Direkt hinter dem Werkstor wartet schon in der Abendsonne die unter Dampf stehende preußische Güterzuglokomotive. Beim Anblick der blitzblank herausgeputzten Maschine fühlt man sich in eine andere Eisenbahnwelt versetzt. Sahen so vor über 80 Jahren die Werksablieferungen von Henschel oder Hanomag aus?

Vor mir steht eine hervorragend restaurierte und wieder in den preußischen Ablieferungszustand versetzte G 10. Sie unterscheidet sie damit von den Regelmaschinen der CFR. die alle mit einer Ölzusatzfeuerung und dem dazugehörigen Tank auf dem Tender, einem geschlossenen Führerhaus und einem überdimensional großen Speisewasseraufbereiter auf dem Kessel ausgerüstet sind. Diese Neuerungen waren entfernt worden, was nahezu einem Neubau von Führerhaus und Tender gleichkommt.

Nach dem ersten Kontakt mit dem Objekt der Begierde werden der Vorstand der ÖGEG und seine Mitreisenden von Werkdirektor Barsan Iuliu Marian offiziell begrüßt und zum Abendessen ins Werkscasino eingeladen. Es ist schon schwierig, beim Abendessen sitzen zu bleiben, wenn draußen in der Abendsonne Dieselloks ihre Züge vor der imposanten Bahnhofskulisse mit eindringlichem Sound anfahren.

So sah die preußische G10 der Rumänischen Staatsbahn in der Ursprungsausführung aus. **Foto: Jens Grünebaum**

Zwischen dem Nachtisch und den folgenden Bieren gelingt es mir doch einmal, mich für eine Viertelstunde zum Bahnhof zu begeben. Hier herrscht emsige Geschäftigkeit. Mindestens drei Rangierlokomotiven in unterschiedlichen Unterhaltungszuständen sind dabei, Personen und Güterzüge neu bzw. umzubilden. Dass während des Rangierens Reisende die Bahnhofsgleise überqueren, scheint hier niemanden zu stören. Besonders eindrucksvoll wirken auf mich die Rangieransagen, die über mehrere bellende „sozialistische“ Außenlautsprecher über den Bahnhof geschallt werden. Anfang der neunziger Jahres flößten sie Roland Erdmann und mir regelrecht Respekt ein, denn wir dachten damals, dass sie auch dafür genutzt wurden, um der Bahnpolizei das Auftauchen von Eisenbahnfreunden zu melden.

Der nächste Morgen beginnt mit einer ersten Abnahme der Maschine durch die ÖGEG Personale vor der Anheizhalle. Kritisch werden alle Armaturen, Hähne und Anstellventile der Lok überprüft. Gleich neben der Dampflok werden ehemalige DR/DB Triebwagen der Baureihe 771, im Volksmund auch „Blutblasen“ genannt, für den Einsatz in Rumänien umgebaut.

Für die anstehende Zugfahrt soll die G10 noch mit Kohle versorgt werden. Als sich ein Bagger der Lok mit etwas undefinierbaren in der Schaufel nähert, ahnt noch niemand, dass es sich hier um das benötigte Heizmaterial handelt. Mit etwas Verspätung macht sich das Dampfross nach der „Bekohlung“ auf dem Weg zum Bahnhof, um den aus fünf Personenwagen bestehenden Lastprobezug zu bespannen. Die Probefahrt findet auf der landschaftlich sehr reizvollen, aber schwer zugänglichen Strecke von Cluj über Baciu, Aghiresu, Huedin, Poieni nach Ciucea statt. In der heutigen Zeit erregt eine Dampflokomotive selbst im Bahnhof Klausenburg einiges Aufsehen. Die Abfahrt verläuft dann reibungslos und die Lok bringt den Zug langsam auf Geschwindigkeit. Doch was ist das, in den ersten Steigungen wird unser Zug immer langsamer und es scheint, als ob der Dampfdruck im Kessel nicht ausreichend ist. In Baciu muss der Zug erst einmal auf die Seite, um Dampf zu kochen. Der rumänische Heizer glaubt wohl immer noch, das die Maschine mit Ölzusatzfeuerung ausgerüstet ist und der „Kosakenkies“ nur den Rost bedecken muss. Nach einigen Diskussionen mit dem Personal steigt dann Wolfgang Siegl, der liebevoll als „Pfandi“ bezeichnet wird, auf die Lok, um sein Glück mit der Schaufel zu probieren.

Doch auch der nächste Versuch will nicht so ganz glücken, so dass sich die Verantwortlichen um den Werkdirektor entschließen, im nächsten Bahnhof vier Wagen abzuhängen und nur noch mit einem weiterzufahren. Durch die nun schon beachtliche Verspätung steigt die Chance für die mitreisenden Fotografen, am Nachmittag ein paar schöne Fotos ohne Gegenlicht machen zu können. Mann muss trotz aller Widrigkeiten auch Glück haben.

Nach der Umstellung der Feuerführung auf „Kiste voll“ macht die 50 770 auf einmal kräftig Dampf und man fragt sich schon nach einigen Kilometern, warum die Wagen abgehängt wurden. Doch diese Feuerführung birgt auch das Risiko der enormen Schlackebildung, wie es sich später noch zeigen sollte. Auf den Rumänischen Straßen müssen die Autoverfolger nun alles geben, um mit dem geleichterten Personenzug mithalten zu können. Die noch komplett mit Telegrafenmasten ausgerüstete Strecke bietet uns immer wieder schöne Motive. Leider will es nicht mit einem Pferdefuhrwerk klappen, die hier noch überall zu sehen sind.

Im Bahnhof Ciucea wartet am 12. Juni 2003 der verkürzte Probezug mit CFR 50 770 auf die Weiterfahrt nach Oradea.

Foto: Jens Grünebaum

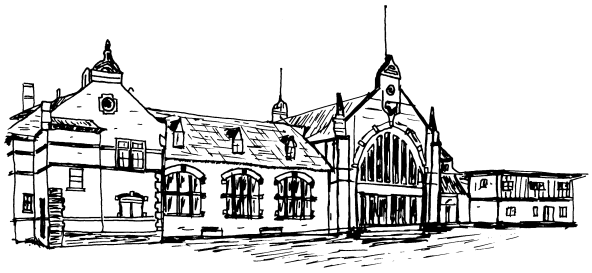
Ohne weitere Komplikationen verläuft die Weiterfahrt über die Passhöhe bis zum Wasserhalt in Huedin. Bei Temperaturen um die 30 °C hat nicht nur die Lokomotive eine Erfrischung nötig. In der Bahnhofsnähe wird von Wolfgang Löckel ein kleiner gut sortierter Kiosk ausgemacht. Gegenüber meinem letzten Besuch im August 1989 gibt es hier fast alles zu kaufen, angefangen bei Coca Cola bis hin zu Süßigkeiten. Nach dem wir den Umsatz des kleinen Ladens um 100% gesteigert haben, ist unser Zug wieder abfahrbereit, um die letzte und schönste Etappe bis Ciucea in Angriff zu nehmen.

Nun geht es in flotter Fahrt durch eine leicht hügelige Landschaft. Rechts und links der Strecke sind die Kleinbauern mit der Bestellung ihrer Felder beschäftigt, natürlich mit Pferd und Wagen. Der Bahnhof Poinie ist noch mit alten österreichischen Signalen in der Ausfahrt nach Ciucea gesichert. Da unser Zug sowieso eine Kreuzung abwarten muss, nutzen wir die Gelegenheit, um ein paar Fotos von Zügen und Signalen zu machen. Mit doch beachtlicher Geschwindigkeit rumpelt der Schnellzug von Oradea nach Cluj über die schon betagten Weichenverbindungen aus Doppelkreuzungsweichen.

Endlich zeigt das alte Flügelsignal die Ausfahrt für uns an. Bis zum Endpunkt der Probefahrt sind es jetzt noch 8 Kilometer. Die Männer auf der Maschine fluchen lautstark, weil die „Superkohle“ durch die dicken Schlackeplatten auf dem Rost kaum noch Luft zur Verbrennung bekommt. Gemächlich rollt die Fuhre bis in den durch deutsche Formsignale gesicherten Bahnhof. Wir haben es geschafft, mit vier Stunden Verspätung in Ciucea anzukommen. Auf den zurückliegenden achtzig Kilometern haben die Männer auf der Lok eine Meisterleistung vollbracht.
Für die bevorstehende Rückfahrt muss aber erst einmal das Feuer geputzt werden. Um den Rost vollständig von der Schlacke zu befreien, entschließt man sich, das Feuer komplett zu erneuern. So verbringen wir die nächsten drei Stunden in Ciucea. Auch hier gibt es direkt vor dem Bahnhof ein kleines Geschäft, wo wir uns mit Proviant für die Rückfahrt eindecken können.

Gegen 20 Uhr treten wir mit sechs Stunden Verspätung die Rückfahrt nach Cluj an. Die letzten Sonnenstrahlen des Sommertages lassen die an den Abteilfenstern vorbeifliegen Telegrafendrähte golden erstrahlen. So geht ein wunderschöner Tag mit der preußischen G10 in Rumänien zu Ende.

Aktuelles aus der Nachrichtenbörse



Auf seine 140 jährige Geschichte konnte am 28.06.2003 das Ausbesserungswerk Witten, heute Weichenwerk Witten, zurückblicken. Mit einem Tag der Offenen Tür wurde dieses Ereignis gebührend gefeiert.

Ausführliche Einblicke in die verschiedenen Fertigungsstufen einer Weiche konnte man im „Fertigungsrundgang“ in der Weichenhalle bekommen. Im Außenbereich waren neben modernen Weichentransportwagen der DBAG drei Lokomotiven von DB-Cargo ausgestellt. Zu den seltenen Gästen einer Lokausstellung in unseren Breiten zählt sicherlich der Auftritt von 139 177-0 (Umgebaute E10). Um dem interessierten Publikum den Unterschied zweier Lokgenerationen zu demonstrieren, wurde eine 152 direkt gegenüber aufgestellt. Somit konnten die Unterschiede im Führerstand und Maschinenraum gut gezeigt werden.Für die Freunde der Dampftraktion machte die Elna 2 146 BLE des DGEG Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen Führerstandsmitfahrten.

Extra zu diesem Anlass hatten die Eisenbahnfreunde Witten eine kleine Fotoausstellung mit historischen Fotos aus dem RAW / AW Witten zusammengestellt. Mit den zu drei Litfasssäulen umgebauten Stellwänden bereicherten sie den zentralen Sammelpunkt zur „Weichenwanderung“ durchs Werk.

Den Lagerplatz an der Kronenstraße hatte man zu einem Festplatz mit vielen Attraktivitäten umfunktioniert. In dessen Mittelpunkt zog die Minidampfbahn „Lara“ wieder ihre Runden und begeisterte jung und alt. Das kulinarische Angebot bot ein etwas verfeinertes „Casino-Essen“ (Es geht als auch anders), einen Bratwurststand der Gewerkschaft und den Waffelstand der Eisenbahnfreunde Witten. Eva Schmitz, Heike und Sarah Schnier sowie Klaudia Grünebaum brachten die Waffeleisen im wahrsten Sinne des Wortes zum Glühen.

Für den Transport unseres Materials von und zum Bahnhof Witten hatten wir diesmal ein für Eisenbahnfreunden passendes Gespann ausgewählt. Ein im Ausbesserungswerk stationierter RS-Wagen wurde im Werk sogar mit einem Gabelstapler beladen und dann von 335 006 zum Bahnhof gezogen. Hier mussten wir dann allerdings alles händisch abladen! Hoffentlich kommen da nicht noch Frachtkosten von DB-Cargo auf uns zu !!!

Dieser auch vom Wetter her schöne Tag fand dann seinen Abschluss beim ETSV, wo Fred Henneberg einen kleinen Grillabend mit abschließendem Bad für die Hartgesottenen in der Ruhr organisiert hatte. Für den Einsatz aller Aktiven, nicht nur bei dieser Veranstaltung, möchte sich der Vorstand an dieser Stelle noch einmal herzlich bedanken.

Gute Fortschritte gibt es auch im Vereinsheim zu vermelden. Dank der vielen von Herbert Schambach gerahmten und beschrifteten Bilder zu den Thmen „Hagen“, „03.10 in und um Hagen“, „Eisenbahnen in Witten“ und auf besonderen Wunsch von Herbert S. auch zum Süden der Republik gibt es kaum noch weiße Wände. Vielleicht können unsere in Süddeutschland ansässigen Mitglieder auch ein paar schöne Bilder schicken oder noch viel besser vorbeibringen. Eine schönes Bild einer 1044, 194 oder vom Glaszug würde unseren Flur mit Sicherheit noch bereichern!

Vielleicht gibt es auch mal wieder einen Diavortrag über die Region von quasi „Einheimischen“ zu sehen. Über einen Vorschlag würde sich die Redaktion freuen. [Hoffentlich liest das einer der Wahlbayern auch richtig!]

Damit das Wasser bei starken Regenfällen nicht immer in den Hausflur läuft, wurde von Willi Stratmann und Rolf Janssen ein Vordach aus Edelstahl für unser Haustür gebaut. Bleibt zu hoffen ,dass DB Station und Service jetzt auch mal ein Einsehen hat und eine neue Haustür einsetzen lässt. Außerdem wurden bei letzten Arbeitseinsatz die völlig verdreckten Dachrinnen gereinigt. Somit läuft das Dreckswasser jetzt auf der Straßenseite nicht mehr über. Die Bahnsteigseite ist für uns leider unzugänglich. Auch hier bleibt zu hoffen dass DB StuS aktiv wird. Die nächsten Arbeitseinsätze finden am Samstag den 16.08., 27.09., 18.10. und 15.11.03 statt Beginn ist jeweils um 10.00 Uhr. Für das leibliche Wohl ist üblich gesorgt.

Für eine gespendete Videoanlage suchen wir unter anderem noch ein Scartkabel. Falls jemand ein überzähliges zu Hause hat und es dem Verein spenden möchte, möge man sich bitte an Horst Schmitz wenden.
Für unseren Verkaufsstand sucht Dirk Weil noch antiquarische Eisenbahnbücher, Zeitschriften und Eisenbahn-Souvenirs. Wer als zu Hause etwas Platz schaffen möchte und nebenbei unserer BSW-Gruppe etwas Gutes tun möchte, meldetsich bitte bei Dirk Weil Tel: 0172/2510622.

Unsere nächsten Verkaufsveranstaltungen sind am:

30.-31.08. 03	**Bahnhofsfest in Letmathe**
20.09.03	**Bahntag in Wanne-Eickel**
11.-12.10.03	**Museumstage in Bochum-Dahlhausen**
25.-26.10..03	**Brückenfest in Solingen**

Zu allen Veranstaltungen suchen wir noch Freiwillige; die bei der Betreuung unseres Standes mithelfen möchten. Weitere Informationen erhalten Sie bei Dirk Weil.

Gute Fortschritte macht auch die von Dennis Giersiepen zusammengestellte Modellzugsammlung, die wir in einer großen Vitrine und in einem Teil des großen Schrankes aus dem AW Schwerte / AW Witten präsentieren. Wir freuen uns immer über gespendete bzw. geliehene Modelle, die unsere Sammlung erweitern. Wer als meint, er könne noch etwas zur Verfügung stellen, wendet sich bitte an Dennis Giersiepen Tel: 0173/5351168.

Um die klimatischen Verhältnisse auf dem rechten Dachboden zu verbessern [die dort gelagerten Materialen unterliegen extremen Temperaturschwankungen] suchen wir noch Dämmmaterial sowie Gipskartonplatten. Über jede noch so kleine Geld- oder Sachspende sind wir dankbar.

Veranstaltungskalender der Eisenbahnfreunde Witten im BSW

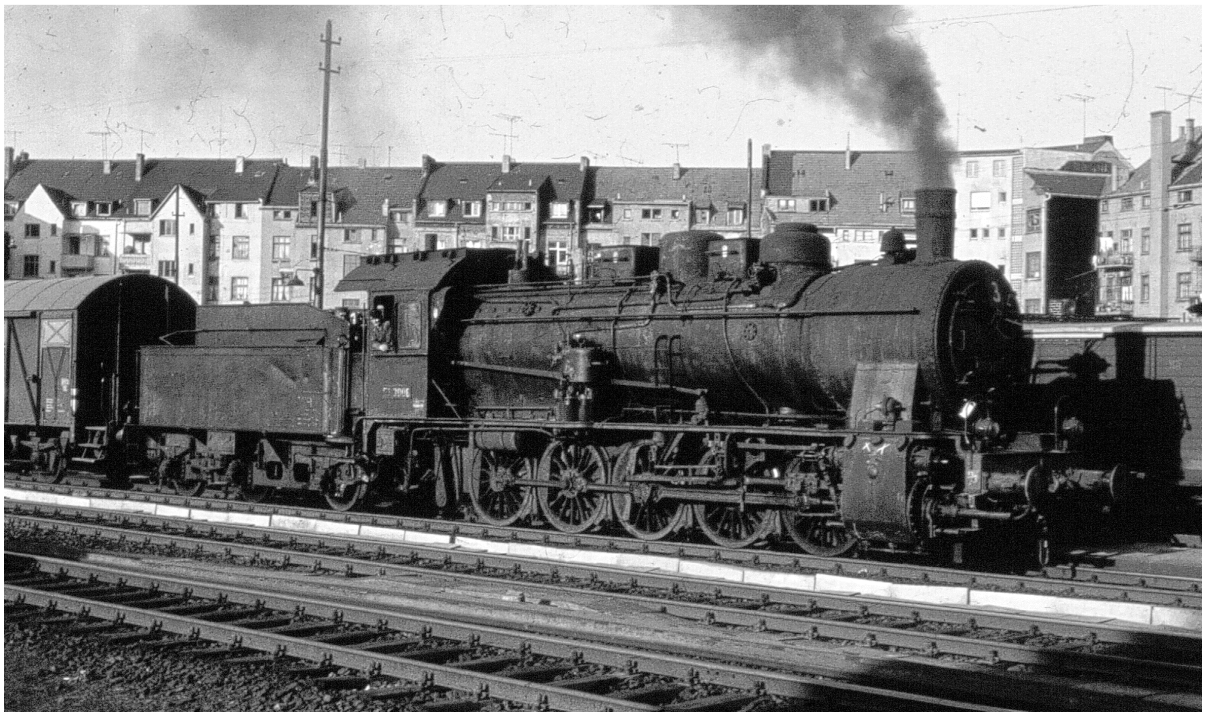
Die Mittwochs-Diavorträge finden in unseren Vereinsräumen (nun in der ersten Etage) im Wittener Hbf, Bergerstraße 35, ab 19 Uhr statt. Anschließend gemütliches Treffen.

Samstag 23.07.03 19.00 Uhr	**Diavortrag** über die Kleinbahnstrecke der Ruhr-Lippe-Eisenbahn von Neheim-Hüsten nach Sundern und Arnsberg. Im zweiten Teil des Diavortrages von Eduard Erdmann sehen wir die letzten Einsätze der preußischen G10 im Raum Hagen.
Mittwoch 03.09.03 19.00 Uhr	Erinnerungen an die große Fahrzeugausstellung zum 150 jährigen Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen in Bochum-Dahlhausen. Reinhard Daus, damals Mitorganisator dieser Mammut-Veranstaltung, stellt uns seine Erinnerungen in einem **Diavortrag** vor.
Samstag 06.09.03 ca. 08.00 Uhr	**Sonderfahrt** mit dem Schweineschnauz über die RLE Strecken im Sauerland. Das Anmeldeformular liegt dieser Ausgabe von EFW aktuell bei.
Mittwoch 01.10.03 19.00 Uhr	**Diavortrag** von Günther Botha: Die Deutsche Reichsbahn in den Jahren 1971 bis 1973
Freitag 03.10.03 ca. 8.30 Uhr	„Der schöne Tag“ **1. Klasse Sonderfahrt** durch das Rheintal mit 212 007-9 und den BFS-Bürgerbahnwagen. Abfahrt in Witten gegen 8.30 Uhr. Fahrpreis EFW-Mitglieder 29 €, Familienpreis 70€ Siehe gesonderte Anmeldung.
Dienstag 07.10.03 16.00 Uhr	**Altherrentreffen** in den Vereinsräumen der EFW. Herbert Schambach wird zu diesem Anlass einen kurzen Diavortrag über die Eisenbahn im Emsland zeigen.
Mittwoch 15.10.03 10.30 Uhr	**Eisenbahnfreunde-Frühschoppen** mit den 03.10 Lokführern Willi Stratmann und Rolf Janssen. Ab 10.30 Uhr ist für Kaffe und gekühlte Getränke gesorgt.

Vorankündigungen

21.11.03, 16 Uhr	**03^{10}-Treffen in unseren Vereinsräumen**
29.11.03	**Lange Nacht der Eisenbahn,** Dias und Filme bis zum Abwinken
Montag 26.4.04 bis Freitag 30.4.04	**03^{10}-Treffen in Stralsund** **Busreise** nach Stralsund mit Besuch der Bäderbahn Bad Doberan – Kühlungsborn und des Rasenden Rolands.

Zum Abschluss des Heftes zwei Fotos Hagener 57er mit besonderen Tendern: Oben sehen wir 57 2501 mit einem 2'2'T21,5 einer preußischen P8 (Bw Hagen Gbf, 23.5.63) und unten 57 3008 mit dem Tender einer pr. G8.2 (Hagen Hbf, 6.4.60). Beide Bilder hat uns Herbert Schambach zur Verfügung gestellt.



Impressum: Eisenbahnfreunde Witten Aktuell ist das Mitteilungblatt der
Eisenbahnfreunde Witten im BSW, Bergerstraße 35, 58452 Witten
☎ 02302 / 1710 399 (Fax dto.)
Internet-Adresse: efwitten.railhoo.de
E-Mail-Adresse: efwitten@railhoo.de
Konto 520 098 bei der Sparda-Bank Essen eG (BLZ 360 605 91)
Erscheinungsweise mindestens vierteljährlich
Redaktionelle und textliche Bearbeitung dieser Ausgabe:
Werner Wölke und Jens Grünebaum