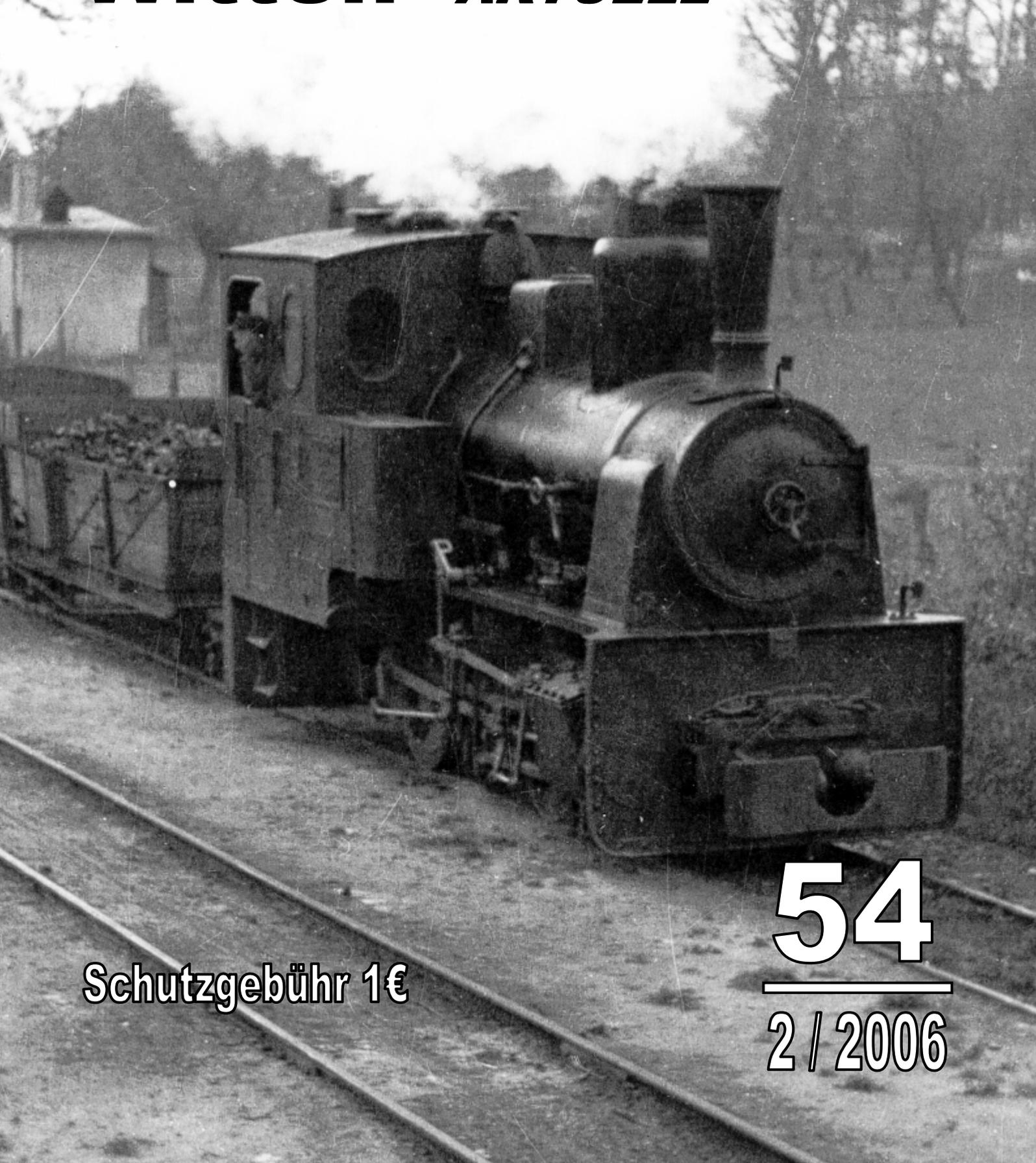


Eisenbahnfreunde

Witten *AKTUELL*



Schutzgebühr 1€

54

2 / 2006

Lieber Leser;

die preußischen P8 wird in diesem Jahr 100 Jahre alt; für uns Grund genug diesen Geburtstag zu würdigen. Dazu haben wir eine Fotoausstellung mit 10 Tafeln zusammengestellt, die wir bei den Dahlhauser Museumstagen Ende April präsentiert haben. Auch wenn Sie zu diesem Termin keine Gelegenheit hatten, sich die Bilder anzuschauen, haben Sie noch ausreichend Gelegenheit dies nachzuholen. Bis Anfang November verbleibt die Ausstellung in Bochum-Dahlhausen, um dann bei den Wittener Modellbahntagen gezeigt zu werden. Einen kleinen Einblick in die gezeigten Fotos gewähren wir Ihnen bereits im nachfolgenden Artikel zu diesem Lokomotivjubiläum.

Man hätte natürlich in diesem Jahr auch andere Jubiläen mit einer Ausstellung würdigen können. Die Baureihe 01 erschien vor 80 Jahren als erste Einheitslok auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn. Vor 40 Jahren wurden die ersten Serienmaschinen der elektrischen Einheitslok der Baureihe E 10 geliefert und in Betrieb genommen. Weitere würdige Jahrestage stehen noch aus. Im nächsten Jahre wird die bayrischen S3/6 neunundneunzig Jahre alt. Zwar kein runder Geburtstag, aber sicher ein Ereignis, dass beachtet werden kann. Ebenso jährt sich 2007 zum vierzigsten Mal die Aufnahme des elektrischen Betriebes im Ruhrgebiet. Ereignisse zur Würdigung in einer Fotoausstellung gibt es also genug. Da wir nun jährlich eine Fotoausstellung in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen präsentieren, können Sie sich schon heute Gedanken darüber machen, was wir demnächst präsentieren oder auch einfach nur darauf freuen.

Leider haben wir im Februar zwei Mitglieder der BSW-Gruppe verloren. Gustav Stoffel und Peter Hauswald verstarben nach schwerer Krankheit aber dennoch unerwartet am 3.2.2006 und am 21.2.2006. Peter Hauswald war noch Anfang des Jahres in eine neue Wohnung gezogen und wollte dort seinen Lebensabend verbringen. Durch seine fotografische und publizistische Tätigkeit war er einem größeren Kreis auch außerhalb der Eisenbahnfreunde Witten bekannt. In den 1960er Jahren verwendete die Pressestelle der BD Essen seine Fotos für ihre Arbeit. In weiser Voraussicht hatte Peter Hauswald sein Archiv bereits vor einem Jahr in Chargen verschiedenen Vereinen, Körperschaften und Privatleuten verkauft bzw. überlassen. Den Eisenbahnfreunden Witten haben dabei einen großen Teil der Aufnahmen und Negative von der Baureihe 03¹⁰ übernehmen können. Darüber hinaus haben wir weitere Fotos und einen Hängeregisterschrank mit einer Vielzahl von Dokumenten zur Eisenbahngeschichte des Ruhrgebiets von ihm erhalten. Leider fehlen die uns zugesagten Fotos von der Hasper Hütte und der Harkortschen Kohlenbahn. In diesem Fall hat er dem permanenten Drängen eines Sammlers und Buchautors nachgegeben, um – wie er noch kurz vor seinem plötzlichen Tod sagte – seine Ruhe zu haben. Somit haben wir nur einige wenige Fotos von dieser historisch bedeutenden Bahn unserer Region. Dazu gehört auch das Titelbild dieser Ausgabe. Mag es dazu beitragen, dass wir Peter Hauswald und auch die bisherigen Verstorbenen unserer Freizeitgruppe in guter Erinnerung behalten. Wir haben ihnen viel zu verdanken.

Zur Einstimmung auf die kommende Urlaubssaison bieten Ihnen die Eisenfreunde Witten e.V. bereits eine Fahrt mit einem komfortablen Zug an die Lahn. Einige wenige Plätze sind in unserem Lahn-Express am 11. Juni noch frei. Nutzen Sie diese Gelegenheit bereits für einen Urlaubstag. Ansonsten wünschen wir Ihnen – egal ob Sie verreisen oder zu Hause bleiben - eine schöne Urlaubszeit und viel Spaß bei der Lektüre dieses Heftes.

Titelbild: Ab 1918 war die Harkortsche Kohlenbahn in zwei Abschnitte geteilt. Auf dem oberen Abschnitt von Egge (Volmarstein) transportierte die Fa. Peyinghaus ihre Erzeugnis zum Staatsbahnhof in Silschede. Nach dem Namen des späteren Eigentümers hieß die Bahn im Volksmund „Knorrbahn“. Ein Zug wartet im Bahnhof Silschede auf die Abfahrt nach Egge, ca. 1947.
Foto: Sammlung Peter Hauswald †

100 Jahre preußische P8

Wenn Sie diese Zeilen lesen, halten in Berlin-Zoo keine Fernverkehrszüge mehr. Vor genau 100 Jahren war dies noch anders. Der Bahnhof Zoologischer Garten in Charlottenburg war ein wichtiger Verkehrshalt auf der Berlin durchziehenden Stadtbahn. Die Anfahrt der schweren Schnellzüge, die fast durchweg mit B-gekuppelten Lokomotiven befördert wurden, muss für damalige Eisenbahnfreunde ein beeindruckendes Schauspiel gewesen sein. Mit harten Auspuffschlägen und ständig an der Reibungsgrenze fahrend, beschleunigten die Maschinen mit den gerade neu eingeführten Gattungsbezeichnungen S3, S5 und S7 ihre Züge. Sowie den Maschinen als auch den Personalen wurde alles abverlangt.

Während die sächsischen und süddeutschen Staatsbahnen längst den Übergang zur dreifach gekuppelten Schnellzuglok vollzogen hatten, begnügte sich die sparsame preußische Eisenbahnverwaltung immer noch mit zwei Treibachsen. Dennoch befanden sich das Eisenbahnwesen und die Maschinenteknik in dieser Zeit in einer rasanten technischen Entwicklung, wie sie sich seitdem nicht mehr wiederholen sollte. Bereits 1903 war auf der Militärbahn von Zossen nach Jüterbog der Geschwindigkeitsrekord auf über 210 km/h gesteigert worden und der Siegeszug der elektrischen Traktion zeichnete sich als Silberstreif am Horizont ab. Während in Preußen noch Nassdampfmaschinen (S5.2 - 2'Bn2) beschafft wurden, bestellte man in Baden bereits die erste Pacifik (bad IVf – 2'C1'h4v) in Heißdampfausführung. Robert Garbe, Maschinendirektor der Eisenbahndirektion Berlin, hatte sich mit Feuereifer der Heißdampflokomotive verschrieben und seine 1906 gelieferte 2'Ch2-Lokomotive sollte alle Traktionsprobleme der KPEV lösen. Trotz des geringen Treibraddurchmessers von 1750 mm sollte die Lokomotive eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h haben, allerdings versprach er sich dadurch auch ausreichende Zugkräfte auf Steigungsstrecken. Er hatte somit eine Universallokomotive ins Auge gefasst, wie sie erst mit der Drehleistungsübertragung gut 70 Jahre später realisiert werden konnte. Trotz anfänglicher Schwierigkeiten entpuppte sich die Maschine im Laufe der Jahre und nach stetiger Verbesserung als brauchbare Personenzuglok, die man auf entsprechenden Strecken auch mal vor einen Schnellzug oder auch Güterzug spannen konnte. Nicht umsonst wurde sie von der Personalen auch als „Mädchen für alles“ bezeichnet. In nahezu zwei Jahrzehnten wurden für die KPEV und die Deutsche Reichsbahn 3444 Maschinen gebaut. Weitere Maschinen wurden direkt ins Ausland geliefert bzw. wurden dort nachgebaut. Die beiden Weltkriege haben darüber hinaus eine Vielzahl von Maschinen über ganz Europa verstreut, so dass man die P8 auch in Frankreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden, Dänemark, Polen, in der Tschechoslowakei, Österreich, Rumänien, Jugoslawien und Italien antreffen konnte.

Neben nicht sichtbaren Verbesserungen unterlag die P8 in ihrer langen Einsatzzeit auch größeren Veränderungen. Dazu zählte der Anbau von Windleitblechen bei der DRG und deren Ersatz durch die kleineren Wittebleche bei der DB. Die DB kuppelte sie auch mit überzähligen Wannentender ausgemusterter Kriegslokomotiven der Baureihen 52 und 42. Zwei Lokomotiven wurden Anfang der 1950er-Jahre mit Kurtendern nach Prof. Mölbert ausgerüstet und als 78¹⁰ bezeichnet. Da sich diese Bauart nicht bewährte, wurden sie nach kaum 10-jähriger Einsatzzeit ausgemustert. Am 30. Dezember 1974 machte 38 1772 zusammen mit 78 246 ihre Abschiedsfahrt bei der Deutschen Bundesbahn. Nachdem die letzte P8 bei der Deutschen Reichsbahn der DDR bereits 1972 ausgeschieden war, ging eine fast siebzigjährige Lokgeschichte zu Ende. Heute erinnern aber noch einige museal und zum Teil betriebsfähig erhaltene Lokomotiven wie die Dahlhauser 38 2267 an eine erfolgreiche Lokomotivbauart.

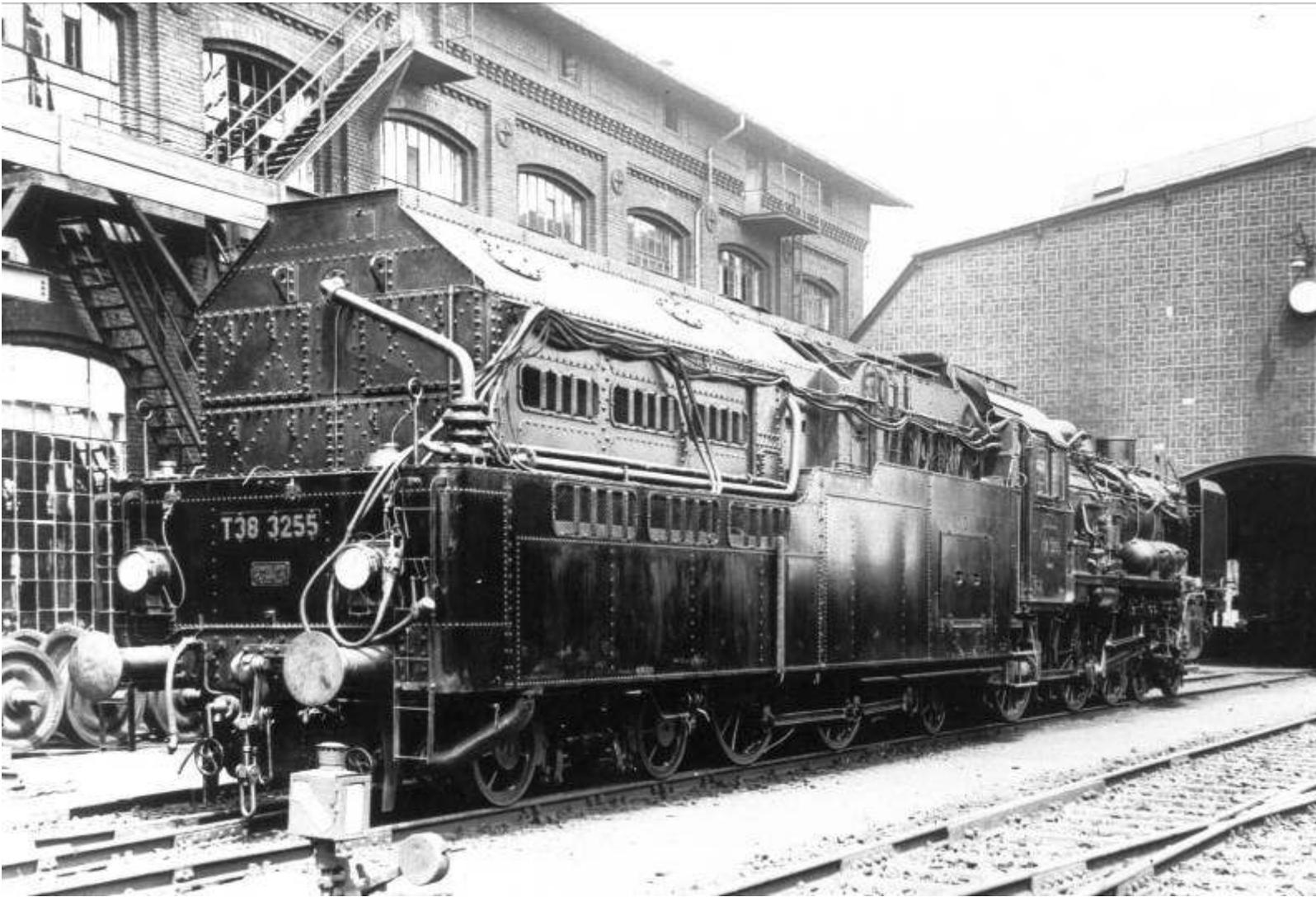
Auf den nachfolgenden Seiten sehen Sie einige Fotos unserer Fotoausstellung in Bochum-Dahlhausen. Wie hoffen, dass sie Sie dazu anregen werden, sich diese Ausstellung einmal anzuschauen.



Über 50 Jahre liegen zwischen den beiden Fotos auf dieser Seite. Während man der ca. 1910 in Siegen aufgenommenen P8 Elberfeld 2406 noch die geplante Verwendung als Schnellzuglok ansieht, vermittelt uns 38 3603 die Erscheinung einer DB-P8 mit Witteblechen und Wannentender. In Münster Hbf warten Personal und Lok auf die Ausfahrt des Eilzuges nach Lüdenscheid.

Fotos: Bellingrodt / Slg. Eisenbahnfreunde Witten im BSW und W. Stratmann





Die Deutsche Reichsbahn rüstete 38 3255 versuchsweise mit einem Abdampfturbinentender aus, der neben der Zugkraftverstärkung auch die Wirtschaftlichkeit der Maschine erhöhen sollte. Da sich die Technik nicht bewährte, wurde die Lok wieder zurückgebaut. Das Bild oben zeigt die Lok ca. 1930 in der Lok-Versuchsanstalt Grunewald.

Viele Bilder mit einer P8 wurden für Grußkarten verwendet. Auf dem linken Bild durchfährt die Dresdener 38 1222 einen Einschnitt und kündigt gleichzeitig die Ankunft des Absenders an.

Mit der Postkarte rechts oben übermittelte ein Kurgast in Bad Oeynhausen nicht nur die Abfahrt sondern auch seine Ankunft in Bochum. Ob der Zug auch von 38 2091 gezogen wurde, ist nicht überliefert.

In einer dramatischen Situation befindet sich die Husumer 38 1448. Bei einem derartigen Wasserstand wäre der Betrieb auf dem Hindenburgdamm längst eingestellt worden, so dass man von einer Fotomontage ausgehen kann. Offen bleibt nur, was in das Original hineinkopiert wurde: der Zug oder das Wasser?

Fotos (4): Sammlung Werner Wölke



Die letzten

Grüße

aus

BAD DEYNHAUSEN

Ich komme!

ABFAHRT

am: 14.4. um: 11¹² Uhr
an: 1304



St.-Zug im Hin- und Rückverkehr auf dem Hindenburgdamm

Erinnerungen an die Harkortsche Kohlenbahn



Vor 41 Jahren wurde die Hasper Kohlenbahn eingestellt und in dieser Zeit sind so gut wie alle Hinweise auf diese Bahn aus dem Stadtbild von Hagen-Haspe verschwunden. Damit diese historisch bedeutsame Bahn nicht ganz in Vergessenheit gerät, hat der Hagener Heimatbund im April d. J. ein Denkmal genau an der Stelle enthüllt, an der die Bahn die sogenannte Talbahn Hagen – Ennepetal-Altenuerde unterquerte. Das Denkmal mit zwei Andreaskreuzen, einem Stück Gleis und einer Erinnerungstafel (Fotos oben und links) befindet sich in unmittelbarer Nähe der Kreuzung der Straßen „An der Kohlenbahn“ und „Enneper Straße“ (B7).

Obwohl außer dem Straßennamen bisher nichts mehr an eine der ersten deutschen Eisenbahnen erinnert hat, befinden sich in unmittelbarer Nähe weitere Baudenkmäler der Industriegeschichte, die in Zusammenhang mit der Kohlenbahn stehen. In Bildvergleichen möchten wir Ihnen kurz die Bahn und dieses kleine geschichts-trächtige Areal vorstellen.

Die Bahn entstand auf Anregung von Friedrich Harkort, der damit die Versorgung der Industrien an der „Ennepestraße“ mit Kohlen aus dem Schlebuscher Revier sicherstellen wollte. Allerdings dachte er wohl nicht ganz uneigennützig auch an die Versorgung seines Eisenwerkes auf Harkorten bei Haspe. Bis 1876 wurde die Bahn mit Pferden betrieben.

Am 1. April 1876 erfolgte dann die erste Lokomotivfahrt. Nachdem eine normalspurige Bahn vom Abzweigbahnhof Schee das Bergbaurevier um Silschede erreicht hatte, war die Gewerkschaft Trappe immer weniger an eine Kohlenabfuhr mit der Schmalspurbahn interessiert, so dass der Betrieb im Jahre 1900 eingestellt wurde.

1905 pachtete die Hasper Hütte die Strecke, um sie für die Schlackenabfuhr bis Enerke (in der Nähe der heutigen A1) zu nutzen. Der restliche Abschnitt bis Silschede war bis 1918 ungenutzt. Der Achslager- und Bremsenhersteller Peyinghaus (später Knorr-Bremse) schloss 1921 einen Mitbenutzungsvertrag, um seine Produkte über Silschede (s. **Titelbild dieser Ausgabe**) verfrachten zu können. Dieser Betrieb lief bis ca. 1960.

Nur wenige Jahre später endete auch die Schlackenabfuhr der Hasper Hütte, die 1972 selbst eingestellt und in den Folgejahren dem Erdboden gleich gemacht wurde. Betrieblich war die Bahn seit den 1920er Jahren in zwei Teile getrennt. Der Abschnitt zwischen Steveling (Knorrbahn) und Enerke (Schlackenbahn) ist bereits vor dem zweiten Weltkrieg demontiert worden.



Unmittelbar nach der Überquerung der B7 unterfuhr die Kohlenbahn die Strecke der Rheinischen Eisenbahn. Dort wo sich Bahn und Straßenverkehr eine schmale Brücke über die Ennepe und einen ebenso schmalen Durchlass unter der Bahnlinie teilen mussten, fahren inzwischen täglich Hunderte von PKW und LKW zur neuen Autobahnauffahrt Volmarstein. Über die Strecke der ehem. Rheinischen Eisenbahn rollt inzwischen der Verkehr der S-Bahnlinie 8 von Hagen nach Mönchengladbach.

Auf dem Foto oben kehrt der B-Kuppler 4 mit einem leeren Schlackenzug zur Hasper Hütte zurück. Normalerweise waren auf der Schlackenbahn die Cn2t-Maschinen 12 und 13, 1913 von Hanomag beschafft, im Einsatz. Unten sieht man einen Zug der S5, der von einer 143 nach Hagen geschoben wird. Fotos: Slg. W. Wölke, Werner Wölke





Direkt nach der Unterquerung der Rheinischen Strecke passierte die Bahn die Harkortsche Fabrik, von der nur dieses Gebäude stehen geblieben ist und heute eine Tischlerei beherbergt. Ursprünglich sollte in das restaurierte Gebäude ein Museum für Industriegeschichte aufnehmen. Dort sollte auch die heute in Bochum-Dahlhausen stehende 044 377 aufgestellt werden. Die Schlackenbahn selbst verlief am linken Fahrbahnrand der heute verbreiterten Grundschtötteler Straße. Fotos: W. Wölke



Biegt man neben dem LKW auf dem oberen Bild nach links ab, erreicht man nach ca. 200 Metern Haus Harkorten, das Geburtshaus von Friedrich Harkort.

Als Industriepionier förderte er die technische Entwicklung der Region. Mit der Zeitschrift „Märkischer Gewerbefreund“ wollte er u. a. den ortsansässigen Firmen nützliche Informationen über neueste technische Entwicklungen vermitteln.

Darüber hinaus setzte er sich als Abgeordneter im preußischen Landtag für die Bildung der Bevölkerung ein.

Seine eigenen Firmen wie die „Mechanische Werkstätte“ auf der Burg in Wetter waren dagegen nicht so erfolgreich.



Zum Abschluss des Streifzuges durch die Geschichte der Harkortschen Kohlenbahn zwei Fotos unseres verstorbenen Mitglieds Peter Hauswald. Auf dem Bild oben sehen wir Lok 13 in der Linkskurve der Grundschtötelstraße hinter der Harkortschen Fabrik (vgl. Vorseite). Ungefähr in Höhe der Häuser, die hinter dem Zug sichtbar sind, wechselte die Bahn auf eine eigene Trasse über. Lok 12 ist auf diesem Abschnitt ca. 500 m unterhalb der Überführung über die A1 zu sehen. Das rechts sichtbare Haus und der Kurvenverlauf der heute breiteren Straße sind immer noch erkennbar. Die Bahntrasse ist mit dem Ausbau der Straße beseitigt worden.



Neues aus der Dachetage

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Vom 17. bis 19. November finden in den Räumen der evangelischen Kirchengemeinde Witten-Annen die **2. Wittener Eisenbahntage** statt. Hierfür wird gerade an unserer Modul-Modellbahnanlage mit Hochdruck gearbeitet. In der Zwischenzeit sind auf ihr die Vissmann-Signale aufgestellt worden. Der Bahnsteig bekommt gerade seine Randsteine und die Weichen werden mit Weinert-Zurüstscheiben verfeinert. Der Gleisbau wurde schon vor ein paar Wochen, bis auf das Einschottern, technisch abgeschlossen. Jürgen Kowalewski, Dirk Schambach, Rainer Göbel und Meik Nowotny freuen sich immer am ersten und dritten Samstag über helfende Hände, die auch schon mit dem Modellbahnbau etwas Erfahrung haben.



Weiterhin suchen wir für unsere geplante Märklin-50er-Jahre-Anlage noch Metallbrücken mit durchgehendem Mittelteil, alte Lampen aus der Zeit vor 1960, Holz- oder sehr alte Plastikmodellhäuser und natürlich auch noch Signale. Sie waren einstmals direkt mit einem Stück Gleis verbunden. Was auch noch fehlt, ist ein Bahnsteig aus Blech. Liebe Mitglieder und Freunde, geht doch bitte einmal mit einem für diese Dinge geschärften Blick über Dachböden und Keller oder spricht bitte mal mit Freunden und Bekannten, ob sich nicht dort Teile finden lassen. Wir alle würden uns sehr freuen!

Da alle diese Dinge sehr viel Geld kosten, die Weinert-Zurüstscheiben kosteten 250 Euro, die Modulanlagensteuerung mit Stellpult wird ca. 500 Euro kosten und für die Märklin-Anlage werden sicherlich auch noch ein paar Euro fließen müssen. Wir möchten daher alle Mitglieder bitten, uns doch an den anstehenden Verkaufsveranstaltungen ein wenig zu unterstützen, Spenden sind natürlich auch gerne gesehen.

Folgende Veranstaltungen sind noch geplant und teilweise noch nicht mit Personal besetzt: 15./16.07.06 Lokschuppenfest in Siegen, 29./30.07.06 Lokfest bei der Hespertalbahn, 03.09.06 Dampfklopfest in Osnabrück, 30.09.-03.10. Schmalspur-„Expo“ in Plettenberg-Hüinghausen, 06.-08.10.06, Lokschuppenfest in Schwerin und vom 17. bis 19.11.06 die Wittener Eisenbahntage. Hierfür würden wir uns über zahlreiche helfende Hände im Bereich der Bewirtung, des Verkaufstandes und der Anlagenbetreuung freuen.

Um die Vorbereitungen für diese Veranstaltung besser gestalten zu können, würden wir uns riesig freuen, wenn der Werkstattboden endlich fertig ausgebaut wäre; die Anfänge sind ja nun schon vor einiger Zeit gemacht worden und das nicht gerade billige Material liegt nur im Wege herum anstatt die Böden gegen Kälte oder Hitze zu isolieren. Da wir uns leider keine professionelle Firma leisten können, hier noch einmal die Bitte, doch mal mit den berühmten „helfenden Händen“ anzupacken. Ein Großteil ist schon geschafft, die Wolle ist zwischen den Sparren, 80% der Fläche sind mit Folie bespannt und 20% der Rigidurplatten sind auch schon unter der Decke. Nur Fred Henneberg kann es leider nicht alleine! Wir würden uns sehr freuen, wenn weitere Mitglieder uns bei der Fertigstellung helfen würden, denn die immer anwesenden Aktiven sind bereits ausgelastet.

Nun aber zu den Erfolgen der Eisenbahnfreunde Witten: An den Museumstagen in Bochum-Dahlhausen präsentierten wir die Fotoausstellung „Mädchen für Alles – 100 Jahre P 8“. Zum ersten Mal konnten wir im Eisenbahnmuseum den Ausstellungsraum für eine Bilderausstellung nutzen. Um der Sache gerecht zu werden, zeigen wir unsere Bilder nicht auf den sonst üblichen Stellwänden, sondern in großen 70 x 100 cm Bilderrahmen. Interessierte Mitglieder haben noch bis zum Saisonende im November die Gelegenheit, die Ausstellung zu bewundern. Einen kleinen Eindruck von der Ausstellung haben Sie bereits in diesem Heft gewinnen können.

Unsere Dampfsonderzugfahrt mit der 23 042 war der erste Höhepunkt des Jahres. Durch die Anstrengung vieler EFW'ler ist es gelungen, dieses Mammutprojekt zu organisieren und durchzuführen. Von der anfänglichen Idee von Joachim Schmidt und Uli Sunder war es jedoch ein weiter Weg bis ins Sauerland. Immer neue Hürden galt es zu überwinden, sei es die pünktliche Zuführung der Lokomotive aus Korbach oder der Wagen aus Krefeld. Auch bereitete die Trassenbestellung für den Sonderzug auf der „Oberen Ruhrtalbahn“ nach diversen Rückbaumaßnahmen Schwierigkeiten.

Die Abfahrzeiten für die Hinfahrt haben wir dann am Freitag, den 05.05.06, um 15.30 Uhr per Email erhalten. Jetzt endlich konnten Meik Nowontny und Jens Grünebaum das Fahrgastanschreiben mit den Abfahrzeiten fertig stellen. Von Werner Wölke kamen am Samstag die Fahrkarten und die fast 100 Briefe wurden versandfertig gemacht.

Unser Telefon stand an diesem Samstag vor der Fahrt nicht still. Viele Mitreisende warteten ungeduldig auf die Fahrzeiten und die Fahrkarten. Sie wurden während der ganzen Woche von Gerhard Könitz durch beruhigende Antworten vertröstet und schon mal mit Fahrzeiten versorgt. Für den enormen zeitlichen Aufwand möchten wir „Onkel Beppo“ an dieser Stelle noch einmal danken!

Bei der Zuführung der Wagen aus Krefeld ergab sich dann am Mittwoch vor der Fahrt ein Problem mit der Wagenabstellung im Hagener Hbf. Laut DB-Regio war in der Abstellgruppe kein Platz, die ehemaligen Aufstellgleise für den Ablaufberg im Hagener Güterbahnhof würden von Railion als Reservegleise für die Wagenabstellung benötigt und im Hbf gab es auch keine Abstellmöglichkeit. Somit war das dienstags fertige „Upland-Puzzle“ mal wieder auseinander gefallen. So musste die Wagenüberführung aus Krefeld über Bochum-Dahlhausen laufen, wo wir die Wagen freundlicherweise abstellen durften. Für die Zuführung nach Hagen wurde jetzt zusätzlich 212 007-9 benötigt, was sich aber zu einem späteren Zeitpunkt noch als sehr glücklicher Umstand erweisen sollte.



Schon oft hat sich 212 007 als Retter in der Not erwiesen, so auch bei unserer Sonderfahrt nach Korbach am 13. Mai 2006. Soeben ist der Zug in Schwerte eingelaufen und 23 042 wird am Zugschluss angehängt. Foto: Robin Wölke

Samstagmorgen ging dann die „007“ mit Ihren drei Eilzugwagen pünktlich als Leerreisezug in Richtung Witten auf die Reise. Hier wurde der Zug dann mit Speisen und Getränken für das leibliche Wohl der Reisenden beladen. Während der Fahrt von Witten nach Hagen erfuhren wir dann vom Dampfloklotzen Dieter Zuncke, dass die Lz fahrende 23 042 von Korbach ca. 50 Minuten Verspätung habe. Da genau eine Trasse auf der „Oberen Ruhrtalbahn“ frei war, mussten wir in Hagen unbedingt pünktlich abfahren. Nach Rücksprache mit unseren Zugführern Dirk Klug und Folke Brockmann sowie den zuständigen Fahrdienstleitern entschieden wir, den Zug mit 212 007-9 bis Schwerte zu fahren, dort die 23 042

an das hintere Zugende zu setzen und dann den Zug über Dortmund-Hörde, Abzw Heide und Schwerte-Ost so zu drehen, dass die Dampflokomotive wieder vorne fuhr. Nachdem dies alles geschafft war, erfuhren wir vom Lokpersonal der Dampflok, dass sie aufgrund eines Lagerschadens die Fahrt nur noch mit höchstens 60 km/h fortsetzen könnten. Durch Streichung zweier Fotohalte konnten wir die Fahrtzeiten ungefähr halten, doch der Fdl in Neheim-Hüsten brachte unseren Zug dann wegen 9 Minuten Verspätung - nicht wie geplant in Arnsberg - zum Halten. Was er dabei völlig übersehen hatte, war der bestellte Einstiegshalt. Leider konnte ich auf der am Zugschluss laufenden 212 die Signalstellung „Hp 2“ erst so spät erkennen, dass ich den Zug nicht mehr vor dem Einfahrtssignal zum Halten bringen konnte.



Impressionen unserer Sonderfahrt ins Upland: Oben haben 23 042 und 212 007 am Zugschluss das bekannte Motiv in Nuttlar passiert. Auf dem Willinger Viadukt lief 212 007 wieder als Zuglok. Fotos: Robin Wölke



Nach der Einfahrt in Gleis 4 im Güterbahnhof rannten unsere Reisenden natürlich sofort über die Gleise zum Zug. Obwohl sich mehrere Fahrgäste bei der diensthabenden Aufsicht am Bahnsteig über Halt und Einstieg zum Zug informiert hatten, ist es dem örtlichen Personal nicht gelungen, die vollständige Lage zu erfassen.

Bis der nächste Zug in den Bahnhof Neheim einfuhr, vergingen dann übrigens noch genau 13 Minuten. Für uns war in Richtung Arnberg eine Fahrzeit von 8 Minuten geplant. Selbst mit der verminderten Höchstgeschwindigkeit hätten wir das noch pünktlich geschafft! Von hier aus noch einmal ein „herzliches Dankeschön“ für die grandiose Verspätung an den Kollegen Fdl Neheim-Hüsten der Frühschicht vom 13.05.06! Von der selbst herbeigeführten Betriebsgefahr wollen wir besser erst gar nicht reden!!!!

Unser Dampfross wurde nach der Ankunft in Arnberg von der Feuerwehr mit dem wichtigen „Nass“ versorgt. Herr Karla und sein Löschzug hatten die Sache voll im Griff, wir waren schnell wieder startklar. Doch durch den Rückbau von Selbstblocksignalen und durch den völlig außer Kraft gesetzten Fahrplan waren wir gezwungen, hier weitere 35 Minuten zu warten.

Der Initiative von Herrn Groß der Kurhessenbahn haben wir es zu verdanken, dass wir Korbach überhaupt noch erreicht haben. Durch den Wegfall einer Sonderzugfahrt wurde die Trasse kurzfristig für uns belegt. Um den Fahrgästen in Korbach wenigstens noch drei Stunden Aufenthalt zu ermöglichen, verschoben wir die Rückfahrt um eine Stunde nach hinten auf 17.20 Uhr. Bis Brilon Wald fuhren wir dann gemeinsam mit dem Schienenbus der „Hönnetal Eisenbahnfreunde“, übrigens eine früher für das Upland authentische Zuggarnitur.

Die Dampflokomotive ließen wir mit zum Teil abgebautem Triebwerk in Korbach zurück!

Wir hoffen, Sie haben nun einen kleinen Einblick gewonnen, wie weit der Weg von der Idee bis zur Ankunft mit einem Sonderzug sein kann. Besonders bedanken möchte ich mich bei allen aktiven Mitgliedern und hier ganz besonders für das große Verständnis meiner Frau Klaudia und unseres Sohnes Sören. Sie haben mich die letzten zwei Wochen vor der Fahrt nicht oft zu Hause gesehen und wenn, dann nur vor dem Computer oder am Telefon. Allem Ärger zum Trotz mussten die Wagen nach der Rückkunft noch gereinigt werden. Dies geschah an zwei weiteren Nachmittagen in Bochum-Dahlhausen durch die üblichen Aktiven Jürgen Kowalewski, Meik Nowotny und Jens Grünebaum. Verstehen Sie jetzt, warum wir ständig weitere Helfer suchen?

Und gleich hier unsere Suchmeldungen:

Durch den Umzug von Dirk Wiel nach Anrath ist der Posten unseres „Wiederverkaufsmanagers“ zur Zeit leider unbesetzt. Der Vorstand würde sich freuen, wenn sich unter den Mitgliedern jemand finden würde, der dieses Amt wieder zum Leben zu erweckt. Damit Sie sich auch ein wenig darunter vorstellen können, möchten wir kurz den Aufgabenbereich umreißen. Es wäre schön, wenn der „Wiederverkaufsmanager“ selbstständig die vom Vorstand geplanten Veranstaltungen mit Personal besetzt, den Transport organisiert und sich um die Bestände im Bahnhof kümmert. Selbstverständlich erhalten Sie einen Schlüssel zum Vereinsheim, um die Arbeiten und Telefongespräche von dort erledigen zu können. Es soll aber nicht heißen, dass der „Wiederverkaufsmanager“ jede Veranstaltung selber durchführen muss!

Wenn Sie ein wenig Organisationstalent haben und unsere Gruppe unterstützen wollen, dann melden Sie sich bitte bei Werner Wölke (Tel. 02335 680058)

Außerdem möchte Rolf Lutter am **Samstag, den 10.06.06, ab 11.00 Uhr** mit dem Dachbodenausbau fortfahren. Er benötigt dafür noch handwerklich begabte Helfer. Für das leibliche Wohl ist gesorgt.

Impressionen vom neuen Berliner Hauptbahnhof

Mit Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs ist der Fernverkehr in Berlin neu geordnet worden. Die Züge in Nord-Süd-Richtung nehmen nun nicht mehr den Weg über die Stadtbahn, sondern nutzen den neuen Fernbahntunnel von Spandau / Gesundbrunnen zum neuen Bahnhof Südkreuz und weiter zum Berliner Außenring. Die Züge in Ost-Westrichtung verkehren weiter über die Stadtbahn jedoch ohne Halt im Bahnhof Zoo. Dieser verliert damit die seit 1884 bestehenden Halte des Fernverkehrs. Mitglieder der Eisenbahnfreunde Witten konnten den Betrieb der ersten Tage bereits beobachten und haben einige Fotos davon mitgebracht, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen und auf diesen beiden Seiten präsentieren



Am Samstag, den 27. 5. 2006, wurde der Bahnhof der Öffentlichkeit vorgestellt. Zahlreiche Fahrzeuge waren auf den Gleisen des Tunnels und der Stadtbahn ausgestellt. Jens Grünebaum fotografierte im Untergeschoss E 03 001 und im oberen Bahnhofsteil den SVT Bauart Hamburg sowie einen ICE 3, der im Planbetrieb Berlin (noch) nicht erreicht.





Vom zweiten Betriebstag, Montag, den 29. Mai, stammen die Aufnahmen dieser Seite. Pünktlich um 6.01 ist EN 211 aus Malmö im unteren Bahnhofsteil angekommen.

Es ist wohl der einzige Zug, bei dem die Lok ans andere Ende umsetzt, um ihn zur Abstellanlage in Berlin-Lichtenberg zu bringen.

Interessant ist auch die Durchsage vor Einfahrt in den Tunnel: „Verehrte Fahrgäste, bitte beachten Sie, dass in dem kurzen Tunnel vor Berlin Hbf die Notbremse nicht gezogen werden darf!“



Das untere Bild zeigt den Blick von einer Zwischenebene auf eines der unteren Gleise, auf dem gerade ein ICE-T von München nach Hamburg eingelaufen ist.

Fotos:
Werner Wölke

Impressum: Eisenbahnfreunde Witten Aktuell ist das Mitteilungsblatt der Eisenbahnfreunde Witten im BSW, Bergerstraße 35, 58452 Witten
☎ 02302 / 1710 399 (Fax dto.)
Internet-Adresse: www.ef-witten.de
E-Mail-Adresse: ef-witten@t-online.de
Konto 520 098 bei der Sparda-Bank Essen eG (BLZ 360 605 91)
Erscheinungsweise mindestens vierteljährlich
Redaktionelle Bearbeitung dieser Ausgabe:
Werner Wölke und Jens Grünebaum
Auflage dieser Ausgabe: 200 Exemplare

Veranstaltungskalender der Eisenbahnfreunde Witten im BSW

Falls nichts besonders angegeben ist, finden die Veranstaltungen in unseren Vereinsräumen (in der ersten Etage) im Wittener Hbf, Bergerstraße 35, statt. **Anschließend** an die Abendveranstaltungen gemütliches Treffen.

Mittwoch 07. 06. 2006 11 Uhr	EFW-Frühschicht Die Lokführer Willi Stratmann und Rolf Janssen freuen sich auf Ihren Besuch und nette Gespräche
Mittwoch 07. 06. 2006 19 Uhr	Die Werkbahn der Henrichshütte Diavortrag von Dieter Ehrenhauser, Bochum Achtung: Programmänderung – vorgezogen vom 2. August
Mittwoch 21.06 06 16 Uhr	EFW-Mittagschicht Armin Walter organisiert Kaffee und Kuchen sowie Gesprächsstoff zum Thema: Mythos TEE
Mittwoch 05. 07. 2006 19 Uhr	Neues vom Masterband Joachim Schmidt zeigt uns Aktuelles aus dem Rio Grande-Programm
Mittwoch 02. 08. 2006 19 Uhr	Dampfbetrieb im Ruhrgebiet Diavortrag von Klaus Oesterwind, Mülheim, mit vielen Raritäten
Mittwoch 06. 09. 2006 19 Uhr	Erlebte Kleinbahnzeit Bei vielen Fahrten haben die Eisenbahnfreunde Witten Klein- und Nebenbahnatmosphäre wieder aufleben lassen. Werner Wölke, Wetter, zeigt in seinem Diavortrag Höhepunkte der bisherigen Fahrten.
Mittwoch 04. 10. 2006 19 Uhr	Dampf in Baden-Württemberg Diavortrag von Klaus Heckemanns, Krefeld

Mehrtagesveranstaltungen / Fahrten der Eisenbahnfreunde Witten e. V.:

12.06.06 Sonntag	Tagesfahrt mit dem Nichtraucher-Zug der Bürgerbahn in das Lahntal (Zielbahnhöfe u.a. Bad Ems, Limburg u. Weilburg).
17.11. – 19.11.06 Freitag – Sonntag	2. Wittener Modellbahntage im evangelischen Gemeindehaus Witten-Annen (am S-Bahnhof). Modellbahnen in den Baugrößen Z bis G lassen die Herzen großer und kleiner Eisenbahnfans höher schlagen
04.-07.01.07 Do - So	Kleinbahnwochenende auf der Insel Neuaufgabe des legendären Wochenendes vom Januar 2004 auf Borkum. Da dieser Termin noch in die Ferienzeit fällt, ist eine frühzeitige Anmeldung erforderlich, damit die Zimmer gebucht werden können !!!

Jeden 1. Samstag im Monat **Modellbahnbau ab 14 Uhr in der Dachetage**

Jeden 3. Samstag im Monat **Großer Workshop (incl. Modellbahnbau) ab 10 Uhr. An diesen Tagen ist auch für das leibliche Wohl gesorgt.**



Mit der Reisezeit beginnt auch wieder die Saison für die Touristen- und Museumsbahnen. Beschauliche Motive aus einer längst vergangenen Eisenbahnzeit leben nun wieder auf und vermitteln einen Eindruck des Reisens in früheren Zeiten. Zwischen Västervik und Hultsfred im schwedischen Smaland verkehrt eine 891mm-spurige Schmalspurbahn, deren Lok im Laufe der Fahrt mit Wasser aus einem See versorgt wird. Die Redaktion wünscht Ihnen für die kommende Urlaubszeit erholsame Tage und viele schöne interessante Motive.

Foto: Werner Wölke