STIFTUNG BSW

Eisenbahnfreunde Witten AKTUELL

51

3/2005

Schutzgebühr 1 €

DB

Lieber Leser,

die Ferien- und Reisezeit geht zu Ende. Viele haben sie zu Reisen und Fotofahrten genutzt. Ganz anders genutzt wurde die Ferienzeit von der DB-Netz AG, sie erneuerte in der Zeit mit den geringeren Tagesspitzen die Gleise zwischen Wetter und Hagen-Vorhalle. An fünf Wochenenden zwischen Samstagmorgen und Montagmittag wurde der gesamte Verkehr von Witten nach Hagen über den Wittener Viadukt, Wengern Ost und Oberwengern umgeleitet. Um eine Anbindung von Wetter zu erreichen, wurde innerhalb weniger Tage im Bereich des ehem. Bahnhofs Oberwengern ein Behelfsbahnsteig errichtet, an dem die Züge halten konnten. Die Verbindung zum Bahnhof Wetter wurde mit Pendelbussen hergestellt. So erfreulich dies auch an dieser Stelle klingen mag, nachdenklich stimmt es schon. Eben die DB-Netz AG hatte der Ruhrtalbahn und auch der Stadt Wetter mitgeteilt, dass eine Reaktivierung des Bahnhofs Oberwengern für die Museumszüge nicht möglich sei??? Es verstärkt sich immer mehr der Eindruck, dass die DB-Netz AG die Eisenbahnverkehrsunternehmen unterschiedlich behandelt und somit den Befürwortern einer Trennung von Netz und Betrieb selbst das Wasser auf die Mühlräder bringt.

Etwas Positives hatte die Umleitung dann doch. Endlich ließen sich auf dem Ruhrviadukt und in Oberwengern wieder (Reise-)Züge nach Plan fotografieren, auch wenn die zunehmende Vegetation am und im Gleis dies immer schwieriger werden lässt. Ansgar Völmicke hat den zusätzlichen Verkehr zum Anlass genommen, sich mit der Geschichte des Bahnhofs Oberwengern zu beschäftigen. Lesen Sie seinen Bericht dazu auf den nächsten Seiten.

Aber nicht nur im Ruhrtal ließen sich schöne Aufnahmen machen, dies können Sie anhand einiger Ferienbilder von Robin Wölke sehen. Dieses Heft erreicht zwar nicht den Umfang unserer letzten Jubiläumsnummer, dennoch wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen und Betrachten des Heftes.

Titelbild: Der Münchner Hauptbahnhof gehört zu den Drehscheiben des Reiseverkehrs. Ständig hasten Pendler und Urlauber über den Querbahnsteig. Besonders Umsteiger haben häufig einen besonders nachhaltiges erstes Urlaubserlebnis, wenn sie z. B. nach der Ankunft vom Ende eines Gleises zum Querbahnsteig müssen, um von dort das Abfahrgleis des weiterführenden Zuges (möglicherweise im Holzkirchener oder Starnberger Seitenbahnhof) zu erreichen. Die Bahn macht eben mobil und bei Verspätung zuweilen auch schnell.

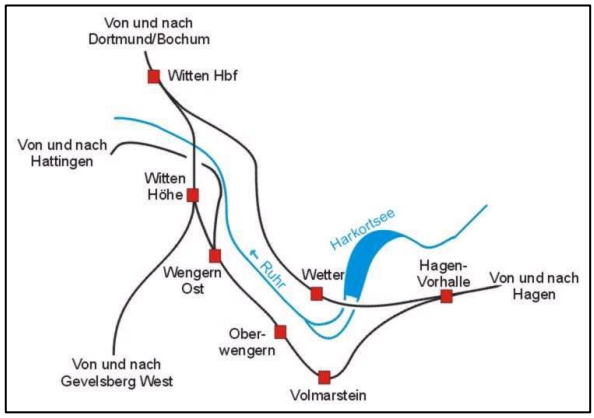
Vordere Innenseite: Urlaubszeit ist nicht nur Reisezeit. Die fehlenden Pendlerströme werden oft dazu genutzt, notwendige Reparaturen im Gleisnetz durchzuführen. Ein solcher Anlass führte auch dazu, dass die Reisezüge von Witten nach Hagen an den Ferienwochenenden über Oberwengern geführt wurden. Bei dieser Gelegenheit konnten am 30. 7. 05 zwei 426 als RE 16 von Essen nach Siegen bei Volmarstein fotografiert werden.
Fotos: Werner Wölke

Der Bahnhof Oberwengern an der mittleren Ruhrtalbahn

Ansgar Völmicke, Hagen

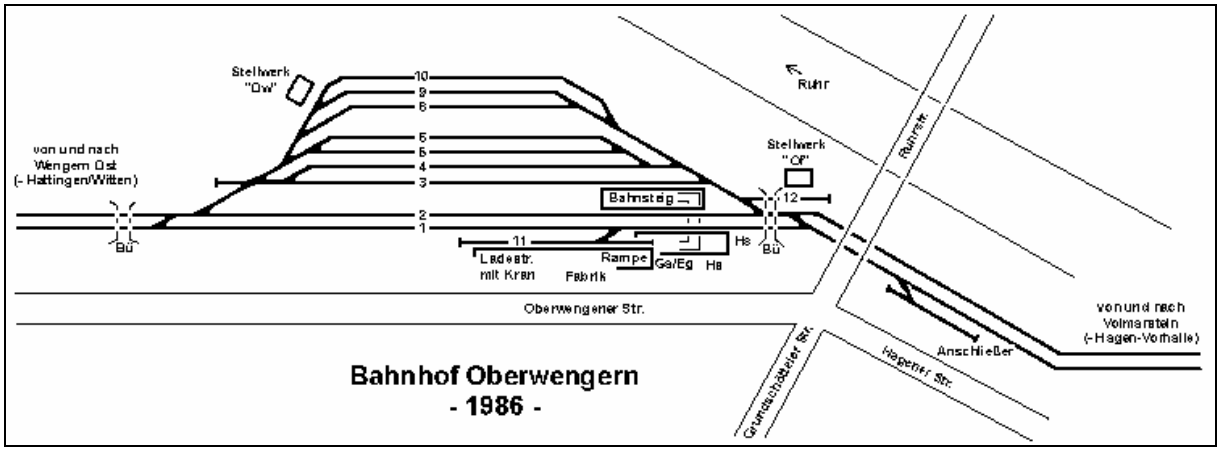
Durch die Sanierung des Streckengleises Witten – Wetter – Hagen während der Sommerferien 2005 erwachte der Bahnhof Oberwengern aus dem Dornröschenschlaf. Durch den Bau eines Behelfsbahnsteigs konnte auf der linken Ruhrseite ein Ersatzhaltepunkt für den fehlenden Halt in Wetter geschaffen werden. Die soll Anlass sein, sich mit dem der Geschichte des Bahnhofs Oberwengern zu befassen.

Wo aber liegt der Bahnhof Oberwengern, den man heute auf keiner Kursbuchseite mehr findet. Oberwengern mit seinem Bahnhof gehört zur Stadt Wetter / Ruhr und liegt genau gegenüber von Alt-Wetter auf der linken Ruhrseite.



Als am 01.06.1874 der Personenverkehr auf der mittleren Ruhrtalbahn Hattingen – Wengern Ost (damals Wengern) – Hagen-Vorhalle (damals Herdecke) aufgenommen wurde, hieß der Bahnhof noch Volmarstein. Doch in erster Linie war diese Bahn nicht für den Personenverkehr gebaut worden. sie war für die den Transport von Kohlen und Produkten der eisenverarbeitenden Industrie bestimmt. Wesentliche Bedeutung hatten die Transporte von und zur Henrichshütte in Hattingen.

Aus dieser Zeit stammt auch das Bahnhofsgebäude, das seit Jahren schleppend zu einem Gartencenter umgebaut werden soll!? Erst nach 1906 erhält dieser Bahnhof dann den Namen Oberwengern, nachdem der ortsnahe Haltepunkt Volmarstein Burg zum Bahnhof ausgebaut wurde.



Der Personenverkehr nach Hattingen endete am 22. 5. 1971. Die Ablösung kam wie vielerorts in der Form der Gummieisenbahn. Der durchgehende Güterverkehr endete

schließlich aufgrund des Niedergangs der Montanindustrie am 21. 5. 1982. Die Hochöfen der Henrichshütte wurden nur noch über Bochum-Dahlhausen mit Eisenerz, Koks und Zuschlagsstoffen versorgt, bis auch sie 1987 ausgeblasen wurden.

In den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts entstand dann eine weitere Verbindung über Oberwengern. Nach zu Zeiten der Königlich-Preußischen Staatsbahn begannen Planung und Bau einer kurzen Verbindung Richtung Schwelm – Wuppertal. In diesem Zusammenhang wurde zwischen 1916 und 1916 der Wittener Ruhrviadukt errichtet. Aber erst mit Anschluss des Viadukts an die bestehende linke Ruhrtalbahn konnte der Viadukt ab 1926 genutzt werden. Am 4. Oktober wurde der Güterverkehr Witten – Oberwengern – Hagen-Vorhalle aufgenommen. Die Verbindung nach Schwelm wurde noch später fertiggestellt. Hier erfolgte die Aufnahme des Güter- und Personenverkehrs erst am 15. 5. 1934. Obwohl diese Strecke eine schnelle direkte Verbindung zwischen Dortmund und Wuppertal herstellen sollte, erlangte sie niemals die Bedeutung der alten Bergisch-Märkischen Strecke über Hagen. Der Personenverkehr von Witten über Wengern Ost – Oberwengern – Volmarstein nach Hagen wurde noch mal 3 Jahre später, am 23. 5. 1937, eingeführt. Auf dieser Linienführung endete der Personenverkehr am 30.05.1986, nachdem seit dem Sommerfahrplan 1983 nur noch ein "Alibi"-Zugpaar verkehrte.

212 322-2, vor Stellwerk Ow, 18.02.1983
Im Winterfahrplan 1982/83 verkehrten auf der zur KBS 330 gehörigen Strecke Mo-Fr von Witten nach Hagen 15 Züge von 05.37 bis 23.02 Uhr ab Oberwengern, in der Gegenrichtung 16 Züge zwischen 06.08 und 22.18 Uhr. Obwohl die Strecke elektrifiziert ist, kommen dazu auch Dieselfahrzeuge zum Einsatz.
Foto: Ansgar Völmicke

Der Güterverkehr auf dieser Verbindung mündet für die zu behandelnden Güterzüge in die Einfahrtsgruppe des Rangierbahnhofes Hagen-Vorhalle. Der Streckenabschnitt ist seit dem 14./30.05.1965 (Unterschiedliche offizielle Angaben je nach Bundesbahndirektion Wuppertal / Essen, Direktionsgrenze lag zwischen Oberwengern und Wengern Ost) elektrisch befahrbar. Zum 01.02.1974 gelangte nach der Teil-Auflösung der Bundesbahndirektion Wuppertal Oberwengern zur Bundesbahndirektion Essen (Gesamtauflösung BD Wuppertal 01.01.1975)

Bereits seit 1981 wird im Sommer zwischen Hattingen und Oberwengern am ersten Sonntag im Monat Museumsverkehr des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen angeboten. Ab 1989 wird die befahrene Strecke reduziert auf den Abschnitt bis Wengern Ost, da mit der DB wegen der Stilllegung des Abschnitts Herbede – Wengern Ost neue Verträge geschlossen wurden, damit ab 1990 mit Dampflok gefahren wer-

den konnte. Seit 2005 findet ein durchgehender Museumsverkehr über die bisherigen Endpunkte zwischen Bochum-Dahlhausen und Hagen durch die Ruhrtalbahn an 56 Fahrtagen (Fr. und an So./ausgewählte Feiertage im Jahr) mit 3 Zugpaaren pro Tag statt. An der reizvollen Strecke entlang an der Ruhr liegen zahlreiche, lohnenswerte Ausflugsziele.

Auch im Jahr 1985 gab es schon Umleiterverkehr mit Nutzung des Bahnhofs Oberwengern als Ersatzhalt. Noch hält hier aber auch noch je Richtung ein Zug pro Tag. Auch danach gab es hier häufiger plan- oder außerplanmäßigen, kurz- und längerfristigen Umleitungsverkehr, jedoch ohne Halt.

Foto: Ansgar Völmicke

um 31.05.1992 endet vorerst die Geschichte des Bahnhofes Oberwengern, nachdem die zuletzt noch vorhandene Anschlussstelle aufgehoben wurde. Der Bahnhof wurde recht schnell nach Einstellung des Personenverkehrs auf zwei durchgehende Streckengleise ohne Weichenverbindung zurückgebaut, die mechanischen Stellwerke abgerissen sowie der Bahnübergang am Stellwerk Of entfernt. Fußgänger und Radfahrer erreichen heute über den alten Bahnsteigtunnel den Rad-/Fußweg an der Ruhr entlang. Die Stellwerkseinrichtung der beiden Stellwerke Ow und Of hat z.T. im Stellwerksmuseum des Stellwerkes Vof in Hagen-Vorhalle überlebt.

Heute findet eine klare Trennung des Verkehrs zwischen Hagen-Vorhalle und Witten statt. Der Personenverkehr rollt ausnahmslos, sofern es nicht zu Umleitungen kommt, über die Strecke rechts der Ruhr. Der Güterverkehr wird mit Ausnahme von einigen Durchgangsgüterzügen in Richtung Ruhr-Sieg-Strecke links der Ruhr geführt.

Ferienbilder

Dass mit 425 und 426 Weltumrundungen möglich sind, zeigt das obere Bild. Es ist anlässlich der Wochenendumleitungen der Züge zwischen Witten und Hagen am Gaskessel in Oberwengern entstanden und ergänzt den voranstehenden Artikel.

Großereignis zum Ende der Ferien in NRW war der Weltjugendtag mit dem Besuch des Papstes in Köln. Dazu verkehrten zahlreiche Sonderzüge. Das untere Bild zeigt 110 328 mit einer Garnitur aus ungarischen und slowakischen Wagen bei der Einfahrt nach Hagen Hbf.

Anfang September beging die Veluwsche Stoomtrein Maatschippij das 30jährige Jubiläum und erinnerte mit der Veranstaltung „Toerog naar Toen“ an alte Zeiten. 64 415 bespannte dabei einen Güterzug des „Deutschen Wirtschaftswunders“, der mit alten VW-Käfern beladenen war.

Neues aus der Dachetage

Zu Beginn der Urlaubszeit erreichte uns die Nachricht, dass unser bisheriger Kassierer Christian Mann sein Amt nicht mehr fortführen kann. Die hauptamtliche Arbeit im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen ließ kaum noch Zeit, um die regelmäßige Arbeit des Kassierers ohne Verzögerung durchzuführen. Dazu muss man wissen, dass das BSW von uns einen monatlichen Kassenbericht fordert.

Es ist schon einem glücklichen Umstand zuzuschreiben, dass wir mit Werner Mußog sofort einen gleichwertigen Ersatz finden konnten. Auf der letzten Vorstandssitzung haben wir uns daher entschlossen, dieses Amt an Werner Mußog zu übergeben. Inzwischen ist er von Christan Mann in die Buchführung unserer BSW-Gruppe eingewiesen worden und alle Kassenberichte bis zum August sind abgegeben worden.

Allerdings hat die konsequente Aufarbeitung der Kasse ergeben, dass noch **30 !!** Mitglieder keinen Beitrag (BSW-Spender 12 €, Nichtspender 24 €, Auszubilende/Schüler 6 €) für das laufende Jahr überwiesen haben. Bitte überprüfen Sie noch einmal Ihre Zahlungen, besonders wenn Sie nicht am Lastschriftverfahren teilnehmen. Als Gedankenstütze legen wir diesem Heft teilweise einen Überweisungsträger der Sparda-Bank bei. Wenn dies der Fall ist, konnten wir von Ihnen noch keinen Beitragseingang verbuchen. Unser neuer Kassierer würde sich über einen baldigen Eingang freuen.

Für den Ausbau des rechten Dachbodens sowie für unsere Märklin-„Blechanlage“ suchen wir noch Spenden sowohl als Geld- als auch Sachspenden. Wer kann z. B. für die Märklin-Anlage Lampen oder Signale zur Verfügung stellen?

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 07.09.05 19 Uhr	**Eisenbahnen im Großraum Dortmund – Teil 1** Günter Botha, Dortmund, wird uns in seinem zweiteiligen Vortrag noch die richtige Bundesbahn nahe bringen und uns Dia-Schätze aus den Jahren 1962 bis 1973 präsentieren.
Mittwoch 14.09.05 11 Uhr	**EFW-Frühschicht** Die Lokführer Willi Stratmann und Rolf Janssen freuen sich auf Ihren Besuch und nette Gespräche
Mittwoch 05.10.05 19 Uhr	**Von Bochum-Nord nach Bochum-Weitmar** Dieter Ehrenhauser stellt uns eine früher wichtige Verbindung des Ruhrgebiets vor.
Mittwoch 02.11.05 19 Uhr	**Eisenbahnen im Großraum Dortmund – Teil 2** Günther Botha, Dortmund, setzt seinen Dia-Vortags vom 7. September fort.
Freitag 11.11.05 15 Uhr	**03^{10}-Lokführertreffen** in den Räumen der Eisenbahnfreunde Witten
Samstag 26.11.05 ab 18 Uhr	**Lange Nacht der Eisenbahn** Dia- und Filmvorträge am laufenden Band, u. a. mit zwei Diavorträgen aus Jugoslawien (Helmut Bittner, Dortmund) und seinen Nachfolgerstaaten (Werner Wölke, Wetter).
Mittwoch 07.12.05 19 Uhr	**Traditioneller Weihnachtsabend der Eisenbahnfreunde Witten** ohne Vortrag, aber dafür mit Speisen- und Getränken zu einem bescheidenen Beitrag und vielen Gesprächen am Modellbahnrundkurs oder „wer weis wo“.

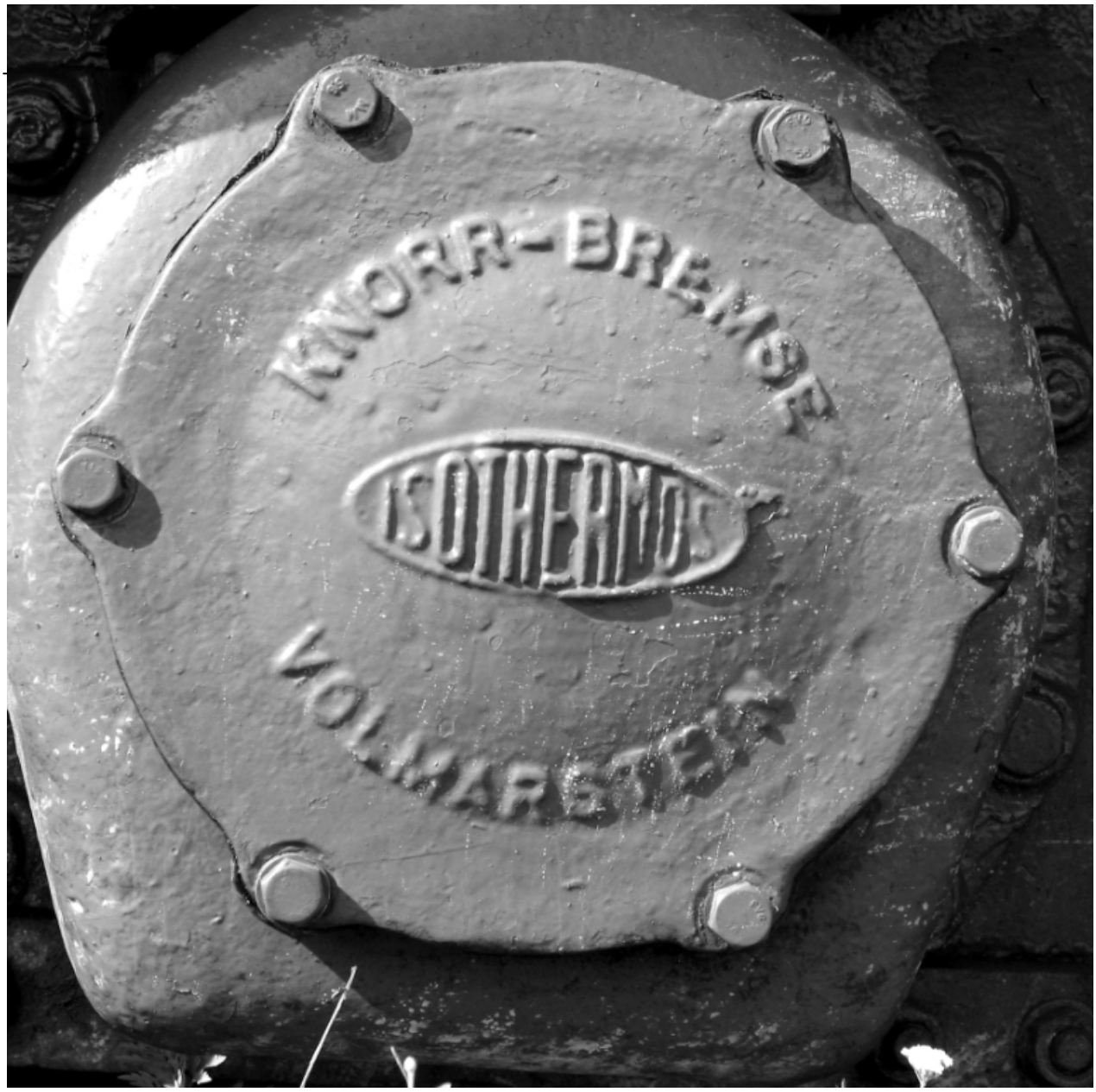
Jeden 1. Samstag im Monat	**Modellbahnbau ab 14 Uhr in der Dachetage**
Jeden 3. Samstag im Monat	**Großer Workshop (incl. Modellbahnbau) ab 10 Uhr. An diesen Tagen ist auch für das leibliche Wohl gesorgt.**

Wegen der Dahlhauser Musemstage wird der Workshop im September vom 17. auf den 24. September verschoben

Mehrtagesveranstaltungen / Fahrten der Eisenbahnfreunde Witten e. V.:

17.09./18.09.05 **Sa/So**	**Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen** Infostand und Fotoausstellung – **Mitarbeiter gesucht**
01.10.05-04.10.05	Vom 1. bis 3. Oktober findet in diesem Jahr wieder ein **Plandampf in Rheinland-Pfalz** statt. Südlich Neustadt an der Weinstraße werden 9 verschiedene Dampflokomotiven eingesetzt, die z. T. bis ins französische Wissembourg fahren. Am 4. Oktober folgt dann noch eine kostenpflichtige Dampfzugleistung mit 23 042 im Alsenztal nördlich Kaiserslautern. Für interessierte Mitglieder planen wir einen Gruppenaufenthalt in einem gemütlichen Gasthof in der Nähe der Einsatzstrecken. Interessenten wenden sich an J. Grünebaum von den Eisenbahnfreunden Witten e. V.
08.10.05 **Samstag**	**Netzbereisung und Besichtigung der Werkstatt von RWE Power (vormals Rheinbraun)** Fahrt mit dem MAN-Schienenbus von Gustorf (Abfahrt ca. 11.30 Uhr) über die Nord-Süd- und Hambach-Bahn. Besichtigung der Werkstatt. Fotohalte sind je nach Betriebslage möglich. Anreise mit RE 4 (Abfahrt Witten Hbf 9.19 Uhr) über Düsseldorf (Umsteigen in RB 38) nach Gustorf. Maximale Teilnehmerzahl: 40 Personen Teilnehmerpreis (Bereisung / Besichtigung) 12 € Anreise: individuell bzw. in Gruppen mit dem NRW-Ticket **Formlos schriftliche Anmeldung an die Eisenbahnfreunde Witten e. V. ist erforderlich! Bestätigung bzw. evtl. Absage erfolgt rechtzeitig!**
28.10.05-01.11.05 **Fr - Di**	**Eisenbahnfreunde Wochenende im Tecklenburger Land** Ein interessantes Programm mit Triebwagenfahrten auf der Wittlager Kreisbahn und der Teutoburger Waldeisenbahn und weiteren Überraschungen ist vorgesehen. Anmeldeunterlagen liegen in unseren Räumen aus.
17.12.05 **Samstag**	**Weihnachts-Winterdampf nach Osnabrück** Bereis Tradition hat die Jahresabschlussfahrt. Die Eisenbahnfreunde Witten e. V. werden als diesjähriges Ziel Osnabrück mit dem Weihnachtsmarkt in der historischen Altstadt ansteuern. Die Anmeldeunterlagen sind bereits erhältlich.
Sonntag **15.01.06** **11 – 18 Uhr**	**Wittener Bücher- und Fotomarkt** Sie suchen noch bestimmte Bücher, Zeitschriften oder Fotos? Bei uns werden Sie vielleicht fündig.

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



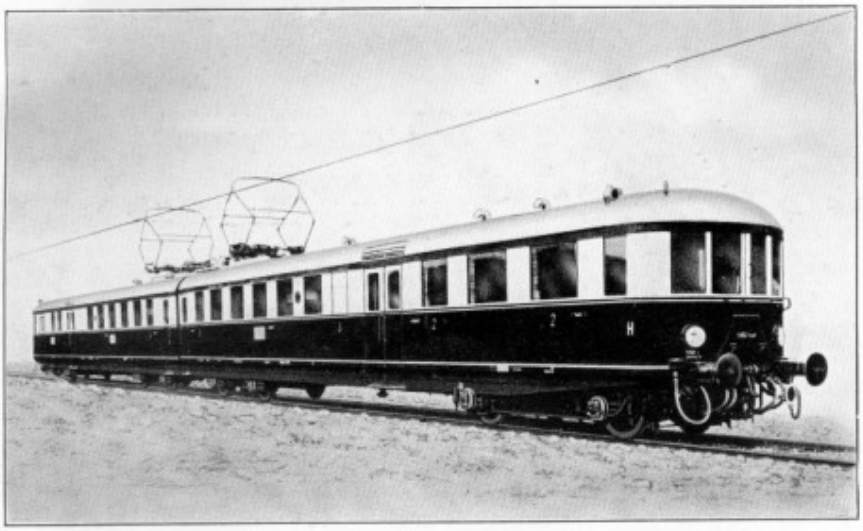
Heimatlich Gefühle überkamen den Fotografen dieses Bildes, als er im serbischen Ceroviti Potok, ca. 50 km südlich von Belgrad, diesen Achslagerdeckel fotografierte. Er gehört zu einer Bo'Bo'-Tagebau-E-Lok der Spurweite 900mm. Die 1942 von BBC gebaute Lok ist die älteste betriebfähige E-Lok Serbiens.

Noch wenige Jahre vorher hieß der in Egge bei Volmarstein ansässige Hersteller von Bremsen und Achslagern noch Eisen- und Stahlwerk Peyinghaus und gratulierte 1935 der Deutschen Reichsbahn zum einhundertjährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen. Die letzte Umschlagseite zeigt eine1935 gedruckte Anzeige aus der Fachzeitschrift „Elektrische Bahnen".

Selbstverständlich hatte Peyinghaus oder – wie es später in der Bevölkerung hieß – die Knorr-Bremse einen Gleisanschluss. Dieser Anschluss bzw. die dazugehörige Bahn war jedoch noch einige Jahre älter als die erste deutsche Eisenbahn. Bereits 1829 hatte Friedrich Harkort die Kohlenbahn vom heutigen Hagen-Haspe nach Silschede errichten lassen. Ursprünglich als Pferdebahn gebaut, wurde sie später auf Lokomotivbetrieb umgestellt. Der obere Abschnitt von der Knorr-Bremse nach Silschede wurde ca. 1960 stillgelegt, während der Abschnitt Hagen-Haspe – Ennerke noch bis 1966 als Schlackenbahn der Hasper Hütte diente.
Foto: Werner Wölke ; Anzeige: Sammlung Werner Wölke

1835

18 km Stundengeschwindigkeit mit
Achslagern primitivster Bauart



1935

bis 160 km/h mit
PEYINGHAUS-ACHSLAGERN

Elektr. Wechselstrom-Doppeltriebwagen (4 Drehgestelle) der Reichsbahn für 120 km/h; aus einer Serie von 28 Triebwagen gleicher Bauart. Ein weiterer Triebwagen ähnlicher Ausführung für 160 km Höchstgeschwindigkeit ist im Bau.

PEYINGHAUS-ACHSLAGER

verbürgen: **höchstmögliche Betriebssicherheit,**
größte Wirtschaftlichkeit,
höchste Leistungen.

PEYINGHAUS-ACHSLAGER

sind die geeignetsten Achslager
für höchste Geschwindigkeiten und
größte Belastungen.

EISEN- UND STAHLWERK

WALTER PEYINGHAUS

EGGE BEI VOLMARSTEIN/RUHR