STIFTUNG BSW

Eisenbahnfreunde Witten *AKTUELL*

52

04/2005

Schutzgebühr 1 €

EINE **SCHÖNE BESCHERUNG . . .**

wünscht man sich nahezu überall gegen Ende eines Jahres. Und der Vorstand der Eisenbahnfreunde Witten sowie die Redaktion von EFW aktuell hoffen, dass jeder dem bevorstehenden Weihnachtsfest genauso entgegenfiebert wie die Mädchen dem Weihnachtsmann auf dem nebenstehenden Bild. Es ist vor 2 Jahren während unserer Jahresabschlussfahrt nach Hameln entstanden, als unser Mitglied und erfahrener Weihnachtsmann Johannes Peter große und kleine Kinder mit einem Präsent bedachte und in dem einen oder anderen Fall auch die Leviten las.

Oft genug wird eine SCHÖNE BESCHERUNG auch im übertragenen Sinne verwandt, was bei der derzeitigen Entwicklung im Eisenbahn- und Hobbybereich nur allzu oft angenommen werden kann.

Schöne Bescherung Nr. 1: Mitte Oktober hat uns das BSW davon in Kenntnis gesetzt, dass wir ab Januar 2006 zwei Drittel der Miete für unsere Räume selbst tragen müssen. Wir also zukünftig Monat für Monat rund 300 € selbst aufbringen. Da an der Schraube der Mitgliedsbeiträge nicht unendlich gedreht werden kann, lässt sich dies nur mit einer Vielzahl von Maßnahmen und innovativen Ideen (hoffentlich haben wir diese und wenn Sie eine Idee haben, teilen Sie das uns bitte mit) auffangen. Ein wesentlicher Punkt ist z. B. die Werbung von BSW-Spendern für unsere BSW-Gruppe. Wenn Sie z. B. noch eisenbahninteressierte Kollegen kennen, so laden Sie sie doch mal zu einem Vereinsabend ein. Wenn wir dadurch weitere Mitglieder gewinnen, könnten, trüge diese wesentlich zum Bestand der Freizeitgruppe bei.

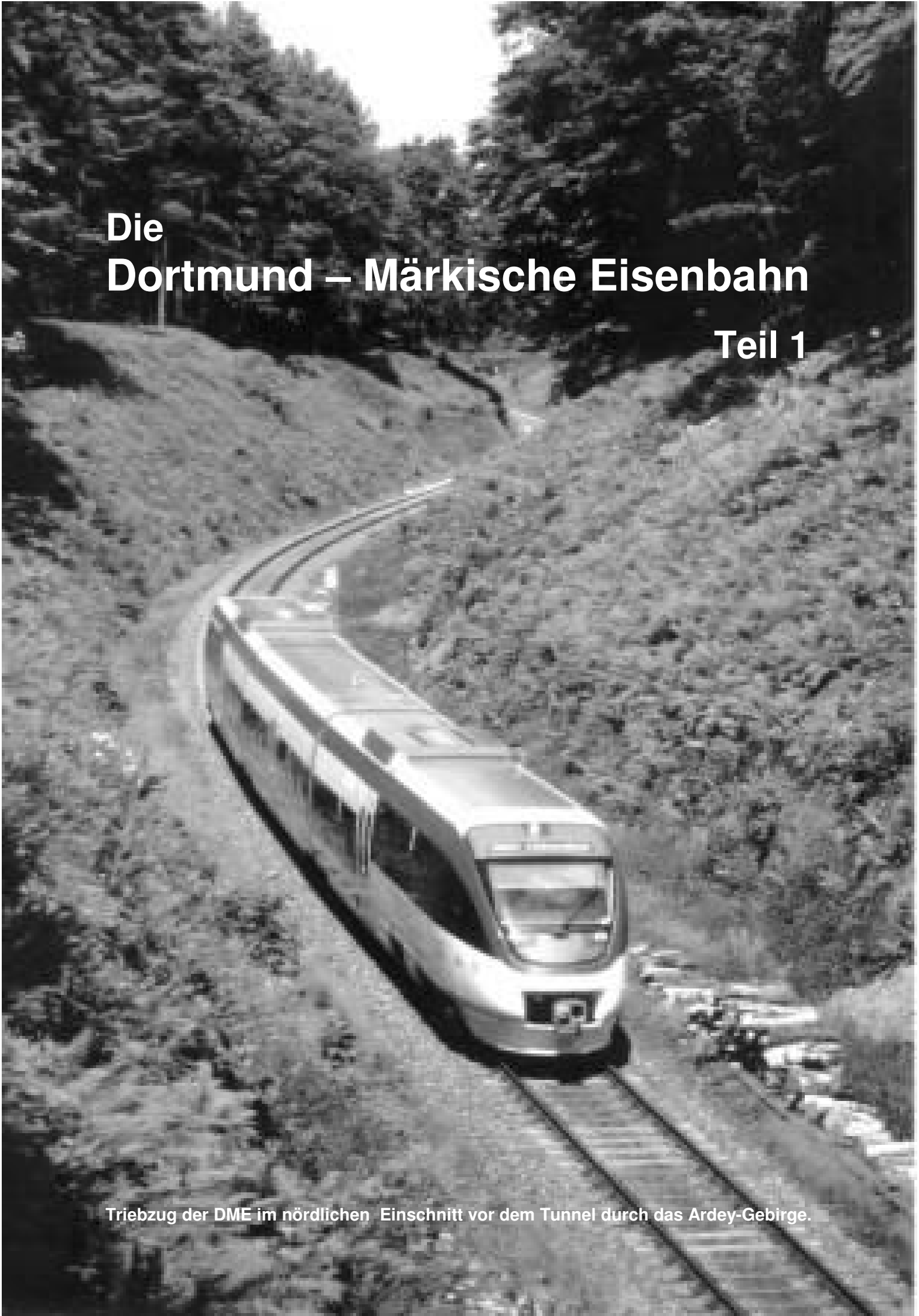
Schöne Bescherung Nr. 2: Vor wenigen Wochen hat ein Brand mit Museumsstandort Nürnberg-Gostenhof etliche wertvolle Fahrzeuge zerstört. Der genaue Schadensumfang ist noch nicht bekannt, aber nachdem z. B. die Dampflokomotiven aus dem Schuppen gezogen worden sind, besteht berechtigte Hoffnung, dass doch noch nicht alles verloren ist. Aber für eine Entwarnung ist es noch zu früh. Bisher ist nur beschlossen worden, dass lediglich der betriebsfähige Nachbau des Adlers wieder hergestellt. wird. Und die Vergangenheit hat gezeigt, dass so manche Versprechung nicht viel Wert ist. Vor nun genau 10 Jahren ist der Gläserne Zug in Garmisch-Partenkirchen verunglückt und unmittelbar danach hat der damalige DB-Vorstandsvorsitzende Dürr versprochen, dass das Fahrzeug wieder aufgearbeitet wird. Wie sich die Sache weiterentwickelt hat, wissen wir alle und lässt möglicher Weise nichts Gutes erahnen, denn Börsengang und

Schöne Bescherung Nr. 3 scheinen wichtiger zu sein. Vor wenigen Tagen hat Hartmut Mehdorn (der Kabarettist Dieter Hildebrandt nennt ihn wegen seiner „ruhigen Art“ auch Herr Blähdorn) beschlossen, den Konzernsitz nach den Umzügen von Frankfurt nach Berlin und innerhalb Berlins nun nach Hamburg zu verlegen. Dafür scheint Geld vorhanden zu sein; im Gegensatz zur Unterhaltung des Netzes, denn dort scheinen mittlerweile die Langsamfahrstellen noch stärker zu sprießen als das Gestrüpp zwischen und an den Gleisen.

Von rosigen Zeiten für den Schienenverkehr kann momentan nur geträumt werden, denn Sie könnten die Aufzählung der **Schönen Bescherungen** sicher noch um einige Punkte erweitern. Das nächste Jahr wird für uns noch manche Überraschung parat haben. Vorher wünschen wir Ihnen jedoch noch ein

geruhsames Weihnachtsfest und eine friedlichen Jahreswechsel.

Titelbild Kurz vor Weihnachten 2001 überzogen heftige Schneefälle den Norden Deutschlands mit einer dichten Schneedecke, die den Adventsfahrten des DEV den richtigen Rahmen gaben. Die Dampflok Plettenberg wird in Bruchhausen-Vilsen gerade für die erste Fahrt nach Heiligenberg vorbereitet.
Foto: Werner Wölke



Die Dortmund – Märkische Eisenbahn

Teil 1

Triebzug der DME im nördlichen Einschnitt vor dem Tunnel durch das Ardey-Gebirge.

Im bahneigenen Spartensender Bahn-TV kann man derzeit mehrmals am Tag die Erfolgsmeldung hören, dass es DB-Regio erstmals gelungen sei, mit dem Schleswig-Holstein-Express eine Linie im neuen Vergabeverfahren von einem Mitbewerber zurückgewonnen zu haben. Dabei scheint man völlig vergessen zu haben, dass dies bereits vor einem Jahr mit der Übernahme der Volmetalbahn von der Dortmund-Märkischen-Eisenbahn bereit schon einmal gelungen ist. **Ansgar Völmicke** *beleuchtet in seinem zweiteiligen Bericht nicht nur die kurze Geschichte der regionalen Bahngesellschaft sondern auch die betriebene Strecke.*

Vorwort

Als die Dortmund Märkische Eisenbahn GmbH (DME) 1997 ins Leben gerufen wird, dachte niemand, dass dieser Gesellschaft nur ein recht kurzes Leben bevorstand. Mit viel Euphorie ist 1999 der Verkehr auf der Volmetalstrecke Dortmund - Herdecke - Hagen - Brügge - Lüdenscheid (RB 52) aufgenommen worden. Nach Verlust der erneuten Ausschreibung kam das Ende zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004..

Entstehung

Die Gesellschaft DME wurde am 12. August 1997 mit einem Gesamtkapital von 3,5 Mio. DM durch die Dortmunder Stadtwerke AG (DSW) mit einem Anteil von 74% und der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG) mit einem Anteil von 26% als reines Eisenbahnverkehrsunternehmen im ÖPNV gegründet. Erfahrungen besitzen die Mutterunternehmen durch den Betrieb der Bus- oder Straßenbahnbetriebe im Dortmunder Raum bzw. im Märkischen Kreis.

Vorangegangen war der Gewinn der europaweiten Ausschreibung für die Kurbuchstrecke 434 Dortmund - Lüdenscheid durch die SPNV-Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und des Zweckverbandes Ruhr-Lippe (ZRL) im Dezember 1996 an die Bietergemeinschaft DSW/MVG. Sie konnten sich gegen die Mitbewerber DB AG und Karsdorfer Eisenbahn auch auf Grund des Standortvorteiles durchsetzen. Dies war die erste Ausschreibung in Nordrhein-Westfalen, nachdem im Frühjahr 1995 die Landesregierung das Regionalisierungsgesetz verabschiedet hatte. Es führte die Zuständigkeiten und Kompetenzen für Planung, Bau und Finanzierung des ÖPNV/SPNV auf die Kommunale Ebene zusammen. Die Aufgaben werden von den Zweckverbänden, hier VRR und ZRL, wahrgenommen. Mit der Ausschreibung soll der günstigste Anbieter ermittelt und Qualitätsstandards wie Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit und Service festgeschrieben werden.

Ursprünglich war die Betriebsaufnahme im Mai 1998 vorgesehen. Dies war jedoch durch die Lieferfrist der vier benötigten Fahrzeuge unhaltbar. Favorisierte man zunächst als Fahrzeug den Regio-Sprinter, so entschied man sich auf Grund der kürzeren Lieferzeit für den Talent des Herstellers Talbot/Bombardier aus Aachen. Die Triebwagen sollten Ende 1998 geliefert werden. Ein Verkehrsvertrag mit den Zweckverbänden VRR und ZRL wurde daher am 26. August 1998 abgeschlossenen und die Betriebsaufnahme für den 1.1.1999 festgelegt. Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur und der Stationen wurden Verträge mit der DB AG abgeschlossen. Dafür werden an DB Netz Trassenpreise und an DB Station & Service Stationspreise entrichtet. Die Auslieferung der Fahrzeuge verzögerte sich jedoch, so dass die DB AG weiterhin, jedoch jetzt im Auftrag und zu Lasten der DME bis zum letztem Tag vor dem Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 den Betrieb auf der Volmetalbahn mit Triebwagen der Baureihe 628 des Betriebshofes Essen durchführte. Diese hatten zum 28.10.1994 die hier eingesetzten Hagener Dieselloks der Baureihe 212 mit einem Wendezug aus zwei oder drei Wagen verdrängt, die seit dem 28.05.1967 auf dieser Strecke im Einsatz waren.

Das erste Fahrzeug traf bei der DME am 27.02.1999 ein. Im März und April 1999 fanden dann die Schulungsfahrten auf den Fahrzeugen statt. Dazu wurde das Streckennetz der Dortmunder Eisenbahn und der Volmetalbahn, hier insbesondere die zweistündlichen freien Trassen am Sonntagvormittag, genutzt.

Die DME nahm mit kostenlosen Schnupperfahrten und einem Bahnhofsfest in Brügge am 30. Mai 1999 mit ihren vier neuen Fahrzeugen die Personenbeförderung auf der 57 km langen Volmetalbahn auf.

Streckenverlauf/Betriebstellen

Die historische Entwicklung der Streckenabschnitte kann der Tabelle entnommen werden.

Abschnitt	***Entstehung***	***Eröffnung***	***Gleise***	***Elektr.***
Dortmund Hbf - Dortmunderfeld	BME	20.12.1848	2	ja
Dortmunderfeld - Dortmund-Westfalenhalle	BME	09.07.1855	2	ja
Verbindungskurve Dortmund-Westfalenhalle - Dortmund-Tierpark	DB	02.06.1957	1	nein
Dortmund-Tierpark - Dortmund-Löttringhausen	Rh.E.	28.12.1878	1	nein
Dortmund-Löttringhausen - bei Hagen-Vorhalle	Rh.E.	15.05.1879	1	nein
Verbindungskurve bei Hagen-Vorhalle	PS	02.01.1912	1	nein
bei Hagen-Vorhalle - Hagen Hbf	BME	20.12.1848	1	ja
Neutrassierung Hagen Hbf - Hagen-Oberhagen (Goldbergtunnel)	PS	01.07.1910	2	nein
Hagen-Oberhagen - Hagen-Delstern	BME	15.03.1874GV 06.09.1874PV	2	nein
Hagen-Delstern - Dahl	BME	15.03.1874GV 06.09.1874PV	1	nein
Dahl - Brügge	BME	06.09.1874	1	nein
Brügge - Lüdenscheid	BME	15.07.1880	1	nein

Abk. BME= Bergisch-Märkische-Eisenbahn, Rh.E.= Rheinische Eisenbahn, PS= Preußische Staatseisenbahn, DB=Deutsche Bundesbahn

Die An- und Abfahrt der Züge erfolgt in Dortmund Hbf von den Stumpfgleisen 2 und 3. In einem großen Halbkreis wird die Dortmunder Innenstadt westlich umfahren. Hinter dem Haltepunkt Dortmund-Westfalenhalle (km 5,22) wird die Strecke nach Unna/Soest über die am 02.06.1957 in Betrieb genommene Verbindungskurve nach Dortmund-Tierpark verlassen und erreicht in Dortmund-Hacheney die früher von Dortmund-Süd kommende Strecke der Rheinischen Bahn nach Hagen. Die Strecke ist ab nun eingleisig und führt über zum Teil recht hohe Dämme durch dicht bebautes Dortmunder Wohngebiet über Dortmund-Tierpark (km 6,87), Dortmund-Kirchhörde (km 8,78) nach Dortmund-Löttringhausen (km 10,59).

Von hier konnte man bis 30.11.1979 weiter über Witten Ost nach Bochum-Langendreer fahren. Drei Jahre später am 30.11.1982 erfolgte die Gesamtstilllegung zw. Witten Ost und Löttringhausen und die Strecke wurde abgebaut und teilweise als Rad- und Fußweg überbaut. Der restliche Abschnitt nach Bochum-Langendreer mit zwei Anschließern in Witten-Stockum, Blankstahlfabrik Heinrich Geissler GmbH und Manfred Wassermann Stahl und Eisen, verlor Ende 2005 den Güterverkehr. Diese zwei Kunden wurden unregelmäßig morgens noch zwei- bis dreimal pro Woche bedient.

Nach Durchquerung des Ardeygebirges, Wasserscheide zwischen Emscher und Ruhr, mittels des 944 m lagen Ender Tunnels und seiner tiefen Einschnitte davor und nachher, wird der Haltepunkt Wittbräuke (km 14,97) erreicht. Dieser, früher für den Ausflugsverkehr bedeutende Haltepunkt, entstand zeitlich mit der Enthüllung des in der Nähe liegenden Kaiser-Wilhelms-Denkmal auf der Hohensyburg im Jahre 1902. Es folgt wenig später der Kreu-

Quelle: DME

zungsbahnhof Herdecke (km 17,15) mit seinen Neben- und Kreuzungsgleisen. An der Ausfahrt nach Hagen beherbergt das noch existierende Stellwerk einen Modelleisenbahnclub.

Von hier zweigt ein etwa 1 km langes Anschlussgleis mit zweigleisigem Übergabepunkt zum Cuno-Kohlekraftwerk der Mark-E ab, das seit 1908 an diesem Standort Strom erzeugt. Bis zum 04.03.2004 erfolgte noch die Versorgung des Kraftwerks der früheren Elektromark in Herdecke durch die Dortmunder Eisenbahn mit Kohle für die Stromerzeugung (86 MW Leistung) und Fernwärmeerzeugung (25 MW Leistung). Mitgeführt wurde ab Hagen-Vorhalle etwa 2 mal in der Woche ein mit Ammoniakwasser gefüllter Kesselwagen für die Rauchgasentschwefelung. Der Zug verkehrte täglich bis zu sechs mal in der Woche in den Vormittagsstunden. In den letzten Wochen vor Betriebseinstellung war hier die Vossloh-Leihlok G2000.02 im Einsatz, die seit Abzug der Werklok (Kraus-Maffei 199929/1984/ME05) im Feb. 2003 auch die etwa dreistündige Entladung im Werk übernahm. Seit 1999 wird das Kraftwerk wegen drastischer Erlösrückgänge durch die Liberalisierung des Strommarktes nur noch in den Wintermonaten betrieben. Am 05.03.2004 ging das Kraftwerk in die Kaltreserve über und hätte danach bis zum Abbruch im Jahre 2005 bei dringendem Bedarf innerhalb von 7 Tagen wieder angefahren werden können. Die 45 Mitarbeiter fanden neue Aufgaben an den anderen Kraftwerksstandorten der Mark-E, so etwa am größten Standort, dem Kohlekraftwerk in Werdohl-Elverlingsen. Die Zukunft des Standortes Herdecke mit Errichtung eines neuen, erdgasgefeuerten Verbundblockes mit einer Leistung von 190 MW unter Nutzung vorhandener Komponenten wurde positiv entschieden. (vgl. EFW-Aktuell 44/45)

Mit Blick rechts auf den Harkortsee und der dahinter liegenden Stadt Wetter führt die Fahrt weiter über dem imposanten, 30 m hohen und 313 m lagen Ruhrviadukt. Dieser besteht aus 3 Gewölbegruppen mit je 4 Öffnungen und ist mit heimischem Ruhrsandstein verblendet. Es wird die Hagener Stadtgrenze erreicht und die Strecke verläuft am Fuß des steil abfallenden Kaisberges mit dem Freiherr von Stein-Denkmal.

Kurz hinter dem an der Strecke Dortmund - Witten – Hagen liegenden Bahnhof Hagen-Vorhalle erreicht die Volmetalbahn mittels einer seit 1912 bestehenden Verbindungskurve die elektrifizierte Hauptstrecke Dortmund/Essen - Witten - Hagen. Die ursprüngliche Strecke der Rheinischen Bahn über den Rangierbahnhof Vorhalle weiter nach Hagen-Eckesey besteht schon lange nicht mehr und die einstige Strecke ist bis zum Abzweig Bechelte zum Großteil überbaut.

Die Volme wird kurz darauf in der Nähe zur Mündung in die Ruhr zum ersten Mal überquert. Als Besonderheit findet man hier eine zweite, darüber kreuzende Eisenbahnbrücke, die zu den zahlreichen Verbindungsbahnen des Vorhaller Gleisdreieckes gehören. Mit den einschwenkenden, parallel laufenden Gleisen aus Schwerte und von der Ruhr-Sieg-Strecke geht es auf der linken Seite vorbei an den Hagener Güterbahnhof und dem angegliederten

Containerterminal (geschlossen 30.06.2005) sowie der aufgelassenen Güterabfertigungshalle. In der Halle, vermietet an Adtranz, stehen derzeit abgestellte Fahrzeuge der DB-Baureihe 605 (ICE-TD). Auf der rechten Seite wird die alte Wagenhalle (untere Abstellgruppe) mit den davor abgestellten Fahrzeugen der Schwerlastgruppe sowie das alte Bw Hagen-Eckesey passiert, das wegen der Verlegung zum Rangierbahnhof (Neubau der Servicestelle Hagen-Vorhalle) zum 12.01.2004 geschlossen wurde.

Schon im Bahnhofsbereich wird das zweite Mal die Volme überquert. Es wird der 1910 eingeweihte, dritte Bahnhof von Hagen Hbf (km 24,24) mit seiner zweischiffigen Bahnsteighalle erreicht. Der Bahnhof umfasst 5 Bahnsteige mit 16 Gleisen. Die hohe Anzahl an Bahnsteiggleisen war nur durch die Sonderform eines Trennungsbahnhofes in Staffelbauweise mit Weichen und Überholgleisen an den beiden Hauptbahnsteigen in der Halle und einem weiteren Bahnsteig außerhalb möglich. In Hagen Hbf wird neuerdings auf Gleis 2, vormals Gleis 4 nach Lüdenscheid bzw. Gleis 6 nach Dortmund, gehalten. In Hagen bestehen vielfältige Anschlüsse in allen Richtungen und an alle Zuggattungen.

Zusammen mit den zwei Strecken nach Wuppertal über Ennepetal (Hauptstrecke) bzw. Gevelsberg (S-Bahn) verlässt die Strecke den Hagener Hauptbahnhof in westlicher Richtung. Nur wenig später unterquert sie am Abzweig Rehsiepen die Hauptstrecke nach Wuppertal und fährt in dem 2200 m langen Goldbergtunnel ein. Mit der Umgestaltung der Bahnanlagen im Hagener Raum um 1910 ersetzte man die durch die Hagener Innenstadt führende Strecke neu durch diesen Tunnelbau, der bis zum Bau der Neubaustrecken der sieblängste Tunnel in Deutschland und der längste Tunnel in Nordrhein-Westfalen war. Nach Verlassen des Tunnels wird sofort der Haltepunkt Oberhagen (km 28,29) erreicht. Selbiger Güterverkehrspunkt wurde im Rahmen von "Mora C" zum 31.12.2001 geschlossen. In Hochlage wird der Hagener Stadtteil Eilpe auf einem gemauerten Damm durchfahren.

Gut erkennbar sind die beiden parallelen Röhren der Tunnel auf der Volmetalbahn.
(bei Priorei, 25. 4. 2000)
Foto: Ansgar Völmicke

Ab nun wird im weiterem Verlauf dem Fluss Volme im Tal südwärts gefolgt, der dazu bis Brügge nicht weniger als weitere 14-mal mittels Stahl- und Steinbrücken überquert wird. Hinzu kommen noch weitere Straßenüberführungen, insbesondere die der Bundesstraße 54, mit der sich die Bahn das enge Tal teilt. Verständlich und folgerichtig daher die Namensgebung 'Volmetalbahn' für diese Strecke.

Ab dem ehemaligen Bahnhof Delstern (km 30,69) wird die 1996 zurückgebaute, ehemals zweigleisige Strecke jetzt eingleisig, wobei das neue Streckengleis nun wechselnd auf dem alten westlichen oder östlichen Gleis liegt. Das Stellwerk (DF) zum bedienen der Weichen und der Formsignale steht auf dem nördlichen Ende des ehemaligen Bahnsteigs. Ebenfalls noch vorhanden, aber unbenutzt ist das

Stellwerk an der Ausfahrt Richtung Brügge. Neben dem früheren Bahnhof Delstern besaßen alle Zwischenstationen bis Brügge Bahnhofsgebäude mit überdachten, flachen Mittelbahnsteigen. Vorhanden ist davon nur noch das privat genutzt Bahnhofgebäude in Dahl und das Bahnhofsgebäude in Dahlerbrück.

Ab nun wird eine ländlich geprägte, dünn besiedelte und waldreiche Gegend durchfahren. Viele Fabrikgebäude erinnern hier noch an die Zeit der Kleineisenindustrie.

Es folgen der aufgelassene ehemalige Bahnhof Ambrock, der Haltepunkt Dahl (km 36,03) und der Hengstenbergtunnel (232 m). Dieser ist, wie die noch folgenden zwei Tunnels nach Brügge, wegen des späteren zweigleisigen Ausbau etwa 30 Jahre nach Eröffnung der Strecke mit zwei Röhren ausgestattet. Von denen wird hier nach dem Rückbau der Strecke die östliche Tunnelröhre benutzt. Am aufgelassenen Haltepunkt Breckerfeld-Priorei wird am letzten Schrankenposten (Posten 11) in unserer Gegend vorbeigefahren. Zugeordnet sind ihm eine vor- und eine nachgelagerte Anrufschranke für Feldwege.

Wenig später wird der dreigleisige Kreuzungsbahnhof Rummenohl (km 39,76) mit seinen Nebengleisen erreicht, an denen heute noch ein Schrottplatz liegt. Das mechanische Stellwerk (Rm) zur Bedienung der Weichen, der Signale und des Bahnüberganges befindet sich am Ende des Bahnsteiges in Richtung Hagen. Der Bahnsteig selbst wurde 2002 erneuert und dabei angehoben sowie mit einem Pluspunkt ausgestattet.

Mit dem Twieströmertunnel (benutzte westliche Röhre 152 m/ unbenutzte Röhre 133 m), dem Haltepunkt Dahlerbrück (km 42,80), dem Haltepunkt Schalksmühle (km 44,63), dem aufgeschnittenen Hammerhauser-Tunnel und dem Winkhauser-Tunnel (benutzte westliche Röhre 238m / unbenutzte Röhre 227 m) folgen weitere interessante Stationen auf dem Weg nach Brügge (km 50,37), der früher ein bedeutender Nebenbahnknoten mit eigenem Bahnbetriebswerk war.

Von hier aus konnte man bis zum 31.05.1986 weiter nach Dieringhausen über Mainerzhagen und Gummersbach reisen. Die derzeit nur im Güterverkehr befahrene Strecke soll demnächst auch wieder Personenbeförderung dienen. Eine weitere Verbindung gab es bis zum 31.05.1964 über Wipperfürth nach Wuppertal. Um die Wiederinbetriebnahme dieser Strecke im Güterverkehr bis Halver bemüht sich die Schleifkottenbahn. Diese war am 28.05.1995 für den Gesamtverkehr stillgelegt worden.

Um das Umsteigen in Brügge zu erleichtern, wurden 1990 die alten Bahnsteiganlagen mit Bahnhofgebäude, Unterführung und den zwei Bahnsteigen geschlossen und ein neuer, eingleisig angeschlossener Bahnsteig mit Pluspunkt am Gleis 7 direkt an der Straße bzw. Bushaltestelle errichtet. Für den Güterverkehr stehen die Gleise 4 bis 6 zur Verfügung. Die Gleise 1 bis 3, an denen die alten Bahnsteige lagen, sind abgebaut. Auf Nebengleisen im südlichen Bereich des Bahnhofes stehen zahlreiche Wagen des Bürgervereins zur Förderung des Schienenverkehrs, mit denen mehrfach im Jahr mehrtägige Reisen angeboten werden. In Brügge werden die Weichen und Flügelsignale von dem imposanten Reiterstellwerk (BF) in der Ausfahrt nach Hagen/Lüdenscheid über die Gleise 3 bis 5 bedient.

In Brügge wird die Fahrtrichtung gewechselt um nach Lüdenscheid, gelegen auf dem Höhenrücken zwischen Lenne und Volme, zu gelangen. Sofort hinter dem Bahnhof Brügge wird erneut die Volme überquert und es folgt um das Volmetal zu verlassen ein 4,63 km langer, steiler und schwierigen Anstieg mit einer durchschnittlichen Neigung von 28 Promille. Die Anschlussstelle Steinebach kurz vor dem ehemaligen Bahnhof Lösenbach und der S-förmige, 400 m lange Lüdenscheider Tunnel liegt inmitten dieser Rampe. Das Streckengleis endet mittlerweile stumpf ohne Umsetzmöglichkeit am Hausbahnsteig des Haltepunktes Lüdenscheid (km 56,85). Auf dem einst umfangreichen Bahnhofsgelände wurde nach Stilllegung des Güterverkehrs am 31.12.1995 sämtliche Weichen und alle sonstigen Gleise entfernt.

Fortsetzung (Teil 2 mit Fahrzeugeinsatz und Verkehr auf der Volmetalbahn) folgt.

Eisenbahnen im Osnabrücker Land

Jens Grünebaum, Herdecke

Eigentlich als Familienwochenende im Tecklenburger Land geplant, verschob sich diese Veranstaltung aufgrund der günstigen Übernachtung im Gasthof Beincker im Vennermoor bei Ostercappeln. Von hier waren es nur wenige Kilometer zur Wittlager Kreisbahn und zum Moor mit seinen zahlreichen Torfbahnen in direkter Nachbarschaft.

Bereits bei der Anfahrt konnten wir den Werkbahnbetrieb des Anthrazit-Bergwerks der Deutschen Steinkohle in Ibbenbüren besichtigen. Hier wurden uns die beiden 1963 von Krupp gebauten, vierachsigen „Zechenkrokodile“ vorgeführt. Beim Rundgang über das Zechengelände erweckte eine Dampffahne aus dem Fördermaschinenraum unser Interesse. Auf unser Nachfragen wurde uns bestätigt, dass hier eine der letzten Dampffördermaschinen der DSK im Dienst steht. Im Anschluss an die Besichtigungen der Bahnanlagen und der Abfahrt des Kohlezuges zum Übergabebahnhof Esch an der DB-Strecke Osnabrück – Rheine wurde uns eine Besichtigung der in Betrieb stehenden Fördermaschine zugesagt.

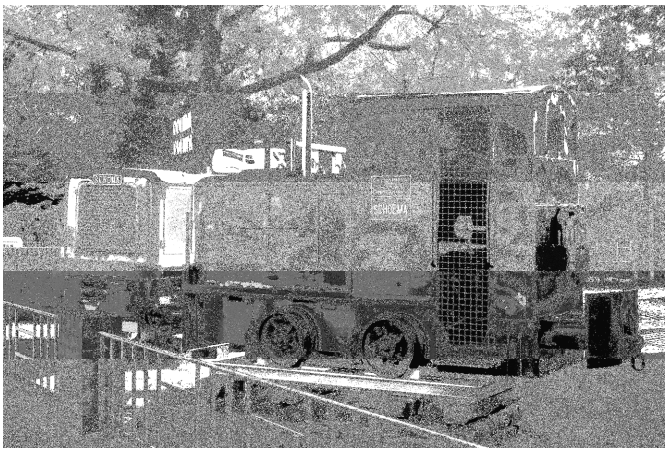
Im Maschinenraum erwartete uns dann der typische Geruch nach Dampf und heißem Öl. Zwischen den großen Zylindern saß der Fördermaschinist und steuerte wie vor hundert Jahren seine von der Magdeburger Maschinenfabrik 1913 gelieferte Dampfmaschine. Bereitwillig erklärte er unserer Gruppe den noch im täglichen Betrieb stehenden Techniksaurier.

Das Fabrikschild der Dampffördermaschine (links oben) sowie den Maschinisten mit unserer Besuchergruppe hielt Jens Grünebaum im Bild fest.

Im Anschluss an die Zechenbesichtigung fuhren wir dann ins wenige Kilometer entfernte Bahnbetriebswerk der TWE in Lengerich. Leider waren die beiden Dampflokomotiven 24 009 und 50 3655 gerade zu ihrem Einsatz beim Solinger Brückenfest abgefahren. Wir konnten aber noch einige Aufnahmen vom Triebwagen T 03 und einer modernisierten DR V100 der Connex-Gruppe machen. Vom Werkstattleiter erfuhren wir, dass wegen der Dortmund-Ems-Kanalsanierung im Hafen Brochterbeck ein erhöhtes Frachtaufkommen anfalle und dort den ganzen Tag eine Lok mit Rangier- und Übergabeaufgaben beschäftigt sei. Nach einigen Fotos im Hafen konnten wir dann noch in der untergehenden Sonne die Übergabefahrt von Saerbeck nach Lengerich aufnehmen. Das Tagesprogramm beschlossen wir nach einem guten Abendessen in unseren Gasthof mit einem Diavortrag von Eduard Erdmann über das Torfwerk und seine Bahnen der Diakonie Freistatt. In einer der nächsten Ausgaben werden wir über diese besondere Torfbahn näher berichten.

Am nächsten Tag stand zunächst die Besichtigung der Maschinenfabrik Schöttler in Diepholz auf dem Programm. Produktionsleiter Herrn Then stellte uns die Firmengeschichte sowie die heutige Produktpalette des Schienfahrzeugherstellers vor. Der traditionelle Bau von schmalspurigen Feldbahnlokomotiven liegt mittlerweile bei unter drei Prozent im Jahr. Die-Umorientierung in 80er Jahren des letzten Jahrhunderts zum Bau von Tunnellokomotiven für die ganze Welt sicherte den Fortbestand des Betriebes. Weiterhin fertigt das Unternehmen modernste normal- und schmalspurige Rangierlokomotiven z.B. für RhB, SBB oder CFL in

Luxemburg. Einen Rohbau für eine Lok der Rhätischen Bahnn konnten wir in Rahmenwerkstatt besichtigen. In der Endmontage befanden sich ca. 10 neue oder generalüberholte Tunnellokomotiven, deren Stückpreis bei stolzen 500.000 € liegt.



Kleines Werksmuseum vor dem Eingang der Lokfabrik „Schöma“ in Diepholz
Foto: Jens Grünebaum

Den Nachmittag verbrachten wir bei 600 mm-Bahn des ehemaligen Torfwerks Freistatt der Diakonie. Doch beinahe wäre unsere Bereisung der Feldbahn noch kurzfristig ausgefallen. Bei einem vorangegangenen Herbststürme war ein Baum über die Schuppenausfahrt gestürzt und blockierte so die Ausfahrt. Da diese Bahn nur noch in den Sommermonaten als Bereisungsbahn des Freistätter Moors benutzt wird, war es auch unmöglich an eine Kettensäge zu gelangen. Somit wurde der Baum von „händisch“ bei Seite geschafft.

Nun stand unserer Fahrt durch einen herrlichen Spätherbsttag nichts mehr im Wege. Nach 6 Kilometern Fahrt durch renaturierte Moorgebiete erreichten wir den heutigen Endpunkt Heimstatt. Bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war der von den Bodelschwingschen Anstalten gegründete Ort nur über die Feldbahn zu erreichen. Durch Arbeit sollten sich schwer erziehbare Jugendliche den Lebensunterhalt verdienen und in die Gesellschaft integrieren. Die nicht immer leichte Arbeit musste dann in den zahlreichen Moorabbaugebieten verrichtet werden.

Vor einem Gebäude des Altenheims in Freistatt ist eine alte „Pumplore“ als Denkmal aufgestellt. Mit einer solchen Draisine fuhren die Jugendlichen mit ihren Diakon zur Arbeit oder sonntags in die Kirche nach Freistatt. Einige der Mitreisenden wollten dann doch selbst einmal eine „Pumplore“ fahren. Unter den staunenden Blicken der Heimbewohner wurde sie auf die Strecke gehoben. Wenn jetzt noch eine Ölkanne zur Hand gewesen wäre, hätten wir mit Sicherheit damit auch zurückfahren können. So blieb es aber zumindest bei einigen „Rangierfahrten“ im Bahnhofsbereich von Heimstatt.

Robin Wölke und Dirk Wiel bei der kurzfristig anberaumten Rangierfahrt in Freistatt.

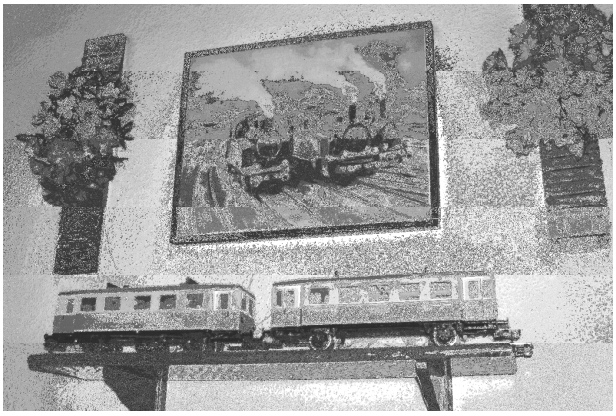
Foto: Jens Grünebaum

Bereisungszug der Moorbahn Freistatt **Foto: Jens Grünebaum**

Nachdem die Lore wieder wohlbehalten auf ihren Denkmalsockel verstaut war, traten wir die Heimfahrt an.

Für den Sonntag hatten wir eine Bereisung der Wittlager Kreisbahn mit dem historischen T3 und seinem Beiwagen VB8 bestellt. Beim VT 3 handelt es sich um den ehemaligen DRG/DB Triebwagen VT 135 060. Der Beiwagen wurde aus einem ehemaligen Bi Wagen 1959 umgebaut und dem Triebwagen angepasst. Die Kleinbahn führte von frührer von Damme an der DB Strecke Lohne Bramsche über Schwegermoor, Hunteburg und Bruchheide nach Bohmte. In Schwegermoor befindet sich ein großes Torfwerk, welches auf dem nördlichen Streckenast der Kleinbahn bis zur Stillegung (August 2004) des Abschnittes Brucheide – Schwegermoor für Güterverkehr sorgte.

Pünktlich und bei bestem Wetter wurde unser Sonderzug um 11 Uhr am Kleinbahnbahnsteig auf dem Bahnhofsvorplatz in Bohmte bereitgestellt. Mit unzähligen Fotohalten ging es nun über die Orte Bad Essen, Wittlage, Rabber und Lintorf ins 16,3 Kilometer entfernte Preußisch Oldendorf.



Im Bahnhof Preußisch Oldendorf wurden wir bereits in der Gaststätte zur Kleinbahn erwartet. Eine urige Bahnhofskneipe, wie man sie sich kaum mehr vorstellen kann. Liebevoll mit vielen Relikten aus der Kleinbahnzeit ausgestattet, vermittelte sie ein unverwechselbares Flair. (s. nebenstehendes Bild von Jens Grünebaum) Für unsere Gruppe gab es einen rustikalen Imbiss in Form von Bratwürstchen, Frikadellen und Kartoffelsalat. Dazu gab es außerdem noch ein gut gezapftes Pils.

Gut gestärkt traten wir nun die Rückreise an. Bestärkt durch das gute Wetter und durch die gute Laune unseres Zugpersonals nutzen wir die Gelegenheiten zu weiteren Bildern. Vom Betriebsmittelpunkt Bohmte fuhren wir dann noch ins 3 Kilometer entfernte Bruchheide am ehemaligen nördlichen Streckenast. Die Überführung der DB Strecke Osnabrück – Bremen wurde natürlich auch für einen Fotohalt genutzt.

Nun noch ein wenig Geschichte zur Wittlager Kreisbahn. Der Abschnitt Holzhausen-Heddinghausen – Bohmte wurde am 09.08.1990 eröffnet. Erst 14 Jahre später wurde der nördliche Streckenteil Bohmte - Damme am 01.07.1914 eröffnet. Die Entscheidung die Strecke nach Damme weiter zu bauen wurde maßgeblich von den Schwegermoorer Torfwerken beeinflusst. Die Transportaufgaben lagen somit vorwiegend im Bereich von landwirtschaftlichen Produkten, Torf und einem kleinbahntypischen Personen und Schülerverkehr. Somit verwundert es nicht, dass der Personenverkehr auf der Strecke Damme – Schwegermoor am 29.09.1962 und der Pv bis Hunteburg am 28.05.1965 eingestellt wurden. Zum Fahrplanwechsel im September 1966 wurde auch der Schülerverkehr auf der Strecke Huntebrug – Holzhausen-Heddinghausen auf Busverkehr umgestellt. Trotzdem gab es aber noch bis 1971 ein Alibizugpaar auf dieser Strecke, welches aber vorwiegend dem Stückgutverkehr diente. Das Streckstück Damme – Schwegermoor wurde nach Einstellung des Gesamtverkehrs 1963 abgebaut und ist heute teilweise ein Radweg.

Triebwagenzug der Wittlager Kreisbahn im Bahnhof Rabber, 30. 10. 06
Foto: Jens Grünebaum

Der vorletzte Tag unserer Reise sollte uns wieder zur Teutoburger Wald Eisenbahn führen. Mit dem T03, den wir bereits am Freitag fotografieren konnten, wollten wir nun die Strecke von Lengerich zum Hafen Saerbeck befahren. Da uns das Wetter weiterhin holt blieb, konnten wir auf der Hinfahrt eine stattliche Anzahl von Fotohalten durchführen. Unser Lokführer – selbst eine Eisenbahnhobbyfotograf – las uns fast die Wünsche von den Augen ab. Ob Kuh, Senffeld (kein Raps) oder historischer Kalkofen, alles konnte mit unseren Triebwagen treffend in Szene gesetzt werden.

Manchmal sind kleine Missgeschicke sogar recht vorteilhaft. Und was dem einen sein Leist ist dem anderen sein Freud. Genauso ist es uns bei dieser Fahrt ergangen. Durch einen Lokschaden am Wochenende stand der TWE kein weiteres Fahrzeug als unser Triebwagen für den Abtransport leerer Schüttgutwagen aus dem Hafen Saerbeck zur Verfügung. Mit einem Zug aus sechs vierachsigen Wagen begannen wir die Rückfahrt nach Lengerich. Mit sonorem Brummen erklomm unser Triebwagen die Steigung nach Brochterbeck und Tecklenburg. Unser Lokführer scheute noch nicht einmal die Anfahrt nach einem Fotohalt, so dass wir auch zu schönen Streckenaufnahmen von unseren bemerkenswerten Zug kamen. Knapp vor Sonnenuntergang erreichten wieder den Betriebsmittelpunkt Lengerich der TWE.

Mit einem Besuch bei den Osnabrücker Dampflokfreunden am Piesberg in Osnabrück beendeten wir am folgenden Tag unsere mit vielen Eindrücken gespickte und vom Wetter äußerst positiv bedachte Fahrt ins Osnabrücker Land.

In der Tecklenburger Fotokurve konnte Robin Wölke unseren durch Lokschaden bedingten Fotogüterzug aufnehmen

Neues aus der Dachetage 12/2006

In den zurückliegenden Monaten hat sich in unserem Vereinsheim wieder viel getan. Für alle gut sichtbar ist das voll funktionsfähig aufgearbeitete Wartezechen aus der ehemaligen Bw-Einfahrt in Hagen-Eckesev. Durch die Stellung „Sh 1“ am beleuchteten Wartezeichen können wir gerade in der dunklen Jahreszeit die Öffnung unserer Räume für den Besucher optisch kenntlich machen. Wie schrieb schon die Wittener Tageszeitung der Bekanntgabe unserer Veranstaltungstermine: Eingang unter dem „W“!

Außerdem wurden in der ersten Etage alle Fenster gestrichen und teilweise von innen mit einer Isolierung versehen. Diesen Kraftakt haben wir bei den letzten Samstagseinsätzen in der warmen Jahreszeit vollbracht. Namentlich sollen hier einmal die maßgeblich beteiligten Mitglieder genannt: Karl-Heinz Gremme, Fred Henneberg, Jürgen Kowalewski, Herbert Makoschey, Robin Wölke und Werner Mußog.

Unsere Blumenkästen vor den Fenstern waren dieses Jahr auch seit langem mal wieder mit schönen Sommerblumen bepflanzt. Unter dem grünen Daumen von Gerhard Könitz gediehen die Geranien so gut, dass sie schon von weitem als sichtbare Farbtupfer die tristen Farben des Bahnhofsgebäudes farblich etwas aufhellten.

Unsere Basa-Uhrensammlung konnten wir durch die Ersteigerung einer Mutteruhr aus 1960er-Jahren erweitern. Langfristig möchte Meik Nowotny alle vorhanden Uhren an sie anschließen. Somit könnte die Uhrenanlage wieder wie früher zentral gesteuert werden.

Die Modulanlage in der Dachetage hat nach Fertigstellung und Ausrichtung der neuen Gleisanlage am ersten Samstag im Dezember ihre erste funktionsfähige Gleissperre bekommen. Mit viel Fingerspitzengefühl wurde der zierliche Sperrklotz von Jürgen Kowalewski zusammengebaut und zusammen mit Meik Nowotny in das Modul eingebaut und angeschlossen. Leider haben sich die seinerzeit beschafften „Conrad-Weichenantriebe“ als zu störanfällig und zu schwach zum Umstellen der DKW erwiesen. Somit werden jetzt nach und nach alle Antriebe ersetzt.

Für die gute Hausmannskost an den Samstagstreffen sowie auch an den Vortragsveranstaltungen möchten wir uns bei Klaudia Grünebaum, Sarah Schnier und Fred Henneberg bedanken. Wir hoffen, dass Sie auch in Zukunft für unsere Gruppe weiterhin so lecker kochen oder belegte Brötchen bereiten. Alle drei haben für die Zukunft einen Wunsch: Von der vielen Spülerei durch eine Spülmaschine entlastet zu werden. Leider sind BSW-Gruppe sowie auch der eingetragene Verein nicht in der Lage sie zu finanzieren. Falls jedoch jemand etwas für den gemeinnützigen Verein spenden möchte, würden wir uns sehr darüber freuen. Dass auch die jüngsten Mitstreiter manchmal ziemlich geschafft von der „Arbeit“ sind , zeigt das Bild von Sören Grünebaum, der es sich mit

seinem „Lulatsch“ auf der Couch im Carl Bellingrodt Zimmer gerade bequem gemacht hat. Eine für ihn passende Kleidergarderobe in Form eines Schweizer Krokodils wurde uns von Eduard Erdmann gestiftet. Bleibt zu hoffen, dass in Zukunft weitere Nachwuchs-Hobbyeisenbahner zu uns finden werden. Durch Peter Hauswald konnten wir unsere Sammlung um die Baureihe 03.10 und das Bw Hagen erheblich erweitern. Viele weitere Aufnahmen aus unserer Region sowie historische Kataloge und Firmenprospekte stellte er uns mit dem gleich dazu passenden Schrank zur Verfügung. Für weitere Aufnahmen aus unserer Region sind wir immer dankbar, wer sich also von einigen zu uns passenden Aufnahmen trennen möchte spricht bitte den Vorstand an.

Für unseren Büchermarkt am 15.01.06 suchen wir noch einige Helfer, die am Samstag den 14.01.06 beim Aufbau mitwirken. Da die unser traditioneller Arbeitstag im Vereinsheim ist, wird es auch wie gewohnt Mittagessen geben. Für den Sonntag suchen wir ebenfalls noch Mitstreiter zur Standbetreuung sowie Personal für die Cafeteria. Kuchenspenden sind ebenfalls willkommen, diese aber bitte mit Klaudia Grünebaum (0 23 30) 7 3316 absprechen. Allen Helfern und Spendern möchten wir jetzt schon mal für die Mitarbeit danken.

Wie unsere Internetnutzer festgestellt haben, wurde unsere Web-Seite durch Michael Weber völlig überarbeitet und neu gestaltet. Leider beklagt er sich, dass er keine neuen Impulse, Vorschläge und Rückmeldungen aus der Mitgliedschaft bekommt. Also, liebe www–Nutzer schaut doch mal rein, unter www.ef-witten.de. Anregungen bitte direkt an den Webmaster, denn auf den Vereinsabenden „Rummotzen“ oder die tollsten Visionen zu haben bringt nur dann etwas, wenn es auch an die zuständige Stelle kommt!!!
Konkret werden zur Zeit Bilder oder Dias von der 78 510 sowie vom und um den Wittener Hauptbahnhof gesucht. Schauen Sie doch einmal in Ihre Sammlung und helfen Sie uns weiter.
Dass es in unseren Räumen durchaus gemütlich zugehen kann, zeigt das nebenstehende Bild einer Filmpause während der „Langen Nacht der Eisenbahn“. Trotz des Schneechaos in Deutschland war die Veranstaltung mit 12 Personen gut besucht. Gezeigt wurden Dias von der wieder auferstandenen 760 mm Schmalspurbahn über den Sagan-Pass sowie ein Film über Schneeräumfahrten auf der Mariazeller- und Ybbstalbahn. Wenn Sie auch selbst mal einen Kurzvortrag- oder film zeigen möchten, merken Sie sich diese Veranstaltung für das nächste Jahr schon mal vor. Ende November 2006 heißt es wieder im Wittener Vereinsheim: „Lange Nacht der Eisenbahn“.

Doch bevor die Veranstaltung beginnen konnte, mussten wir erst einmal den „Elektrischen Notdienst – Stratmann“ aus Herdecke zur Wiederinbetriebnahme unserer Flurbeleuchtung bemühen. Auf dem Foto sehen wir Christian und Willi Stratmann beim Prüfen der elektrischen Leitungen. Vielen Dank für die schnelle und unkomplizierte Hilfe! Als kleinen Nachtrag möchten wir wie schon eingangs erwähnt zwei Bilder von den aufwändigen Renovierungsarbeiten der Fenster im Wittener Hbf veröffentlichen. Das linke Foto zeigt Herbert Makoschey beim Schleifen der Turmfenster.
Auf dem anderen Foto (Fotos auf der nächsten Seite) streichen Jürgen Kowalewski und Rolf Lutter die Fenster auf unserer „Dachterasse“. Bei Temperaturen um die 30 Grad freuten sich alle Beteiligten auf das abendliche Grillen mit einem „kühlen Blonden“.

Pünktlich zum Redaktionsschluss bekamen wir vom Denkmalamt der Stadt Witten die Zustimmung für die Aufstellung des historischen Formsignals vor dem Hauptbahnhof. Bereits im September lag die Zustimmung von DB Station und Service Essen durch Herrn Bönig und Herrn Schmidt vor. Leider ist es uns bis jetzt noch nicht gelungen, einen Signalsockel nach Witten zu bekommen. Am ehemaligen Gleis 3 des Bahnhofs Brügge ist noch ein Sockel vorhanden, den wir mit Zustimmung der dortigen Bahnmeisterei auch bergen dürfen.

Hier wurden bereits Grabungen durch Jörg Weigel und Jens Grünebaum bis zum Betonsockel durchgeführt. Ein passendes Zwergsignal lagert bei Joachim Schmidt in Iserlohn und muss nach Witten transportiert werden. Es gibt als noch einiges zu tun, bis wir in Witten Hp 2 signalisieren können. Auch für dieses Projekt werden noch freiwillige Helfer gesucht.

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 04.01.06 19 Uhr	**Eisenbahnen im Großraum Dortmund – Teil 3** Die Fülle der Bilder hat den Rahmen der ersten beiden Teile gesprengt, so dass uns Günter Botha noch einen dritten Teil zeigen wird, diesmal mit Fotos aus den 80er Jahren u. a. noch mit den damals eingesetzten 430 (ET30). Lassen Sie sich überraschen!
Sonntag 15.01.06 11 – 18 Uhr	**Zeitschriften, Bücher, Foto und Dia-Markt** in unseren Räumen im Bahnhof Witten
Mittwoch 01.02.06 19 Uhr	**Dampf am Kap** Herbert Schambach, Essen, nimmt uns in seinen Bildern mit nach Johannesburg (Südafrika), als dort die Dampflok noch allgegenwärtig war.
Donnerstag 09.02.06 19 Uhr	**Mitgliederversammlung der Eisenbahnfreunde Witten im BSW** nach besonderter Einladung
Mittwoch 15.02.06 11 Uhr	**EFW-Frühschicht** Die Lokführer Willi Stratmann und Rolf Janssen freuen sich auf Ihren Besuch und nette Gespräche
Mittwoch 01.03.06 19 Uhr	**Blick nach Österreich** Der Eisenbahnbetrieb bei unserem Nachbarn hat auch hierzulande viele Freunde. Werner Wölke, Wetter, zeigt uns Dias aus dem Raum Wien, von den Schmalspurbahnen im Ybbstal und nach Mariazelle sowie vom Dampflokfest in Selzthal.
Montag 13.03 06 16 Uhr	**EFW-Mittagschicht** Armin Walter organisiert Kaffee und Kuchen sowie Gesprächsstoff zum Thema: Ausgeknallt – Das Ende der Baureihe E 41

Mehrtagesveranstaltungen / Fahrten der Eisenbahnfreunde Witten e. V.:

12.06.05 Sonntag (in Planung)	**Tagesfahrt mit dem Nichtraucher-Zug der Bürgerbahn** voraussichtlich in das Lahntal (Zielbahnhof Weilburg). Einzelheiten werden noch bekannt gegeben.

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.**

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

Auf dem Kölner Hauptbahnhof lässt die Deutsche Bahn ihre Kunden bei Bratwurst und Kaffee „Lecker Warten". Wir hoffen inständig, dass Sie für's Warten auf das Christkind einen gemütlicheren Ort finden werden.