

Schutzgebühr 2 €

Eisenbahnfreunde Witten aktuell

STIFTUNG
BSW

60

4 / 2007



Ennepetalbahn

Reisebericht Borkum







Themen dieser Ausgabe

Seite 5

Lieber Leser

Seite 6

Vor 125 Jahre eröffnet:

Die Ennepetalbahn

Seite 15

Neuigkeiten aus der Region

Seite 16

Reisebericht: Borkumer Kleinbahn

Seite 22

Signale aus der Dachetage

Impressum:

Eisenbahnfreunde Witten *aktuell* ist das Mitteilungsblatt der Eisenbahnfreunde Witten im BSW sowie der Eisenbahnfreunde Witten e. V. Bergerstraße 35, 58452 Witten ☎ 02302 / 1710 399 (Fax dto.)

Internet-Adresse: www.efwitten.de

E-Mail-Adresse: mail@efwitten.de

Konto der BSW-Gruppe
520 098 bei der Sparda-Bank West eG (BLZ 360 605 91)

Erscheinungsweise mindestens vierteljährlich

Redaktionelle Bearbeitung dieser Ausgabe:
Werner Wölke und Jens Grünebaum

Auflage: 250 Exemplare

Bezugsmöglichkeiten:

Mitglieder der Eisenbahnfreunde Witten erhalten das Heft kostenlos, Nichtmitglieder können die Hefte unter oben genannter Adresse bestellen.

Nachdruck und Vervielfältigung nur mit Zustimmung der Redaktion.

Farbseiten (Titelbild, Innenseiten des Umschlags):

Alle Farbaufnahmen illustrieren unseren Hauptartikel zur sogenannten Talbahn, die zwischen Bergisch-Märkischer und Rheinischer Strecke auf dem Talboden der Ennepe von Hagen nach Altenvoerde führt.

Das Titelbild zeigt einen Güterzug der Deutschen Bahn, wie er jahrelang das Bild der Strecke geprägt hat. 212 308 befährt im Mai 1997 die im Ortskern von Gevelsberg direkt neben der Bundesstraße 7 liegende Strecke.

Seite 2: Nur wenige hundert Meter weiter hinter dem Kruiner Tunnel passiert dieselbe Lok auf dem Rückweg nach Hagen die seinerzeit noch produzierende Gießerei Stockey und Schmitz (2. 8. 1995).

Durch die günstige Lage mitten in Gevelsberg war der Haltepunkt Nirgena einst die Station mit den meist verkauften Fahrkarten auf der Ennepetalbahn. 1968 wurde der Personenverkehr eingestellt. Seit 2006 wird die Strecke wieder im Ausflugsverkehr bedient. Am 1. 4. 2007 wurden dazu 798 796 und VS 98 184 der Ruhrtalbahn eingesetzt.

vorletzte Umschlagseite: Die Personenzüge wurden frühzeitig auf Schienenbusse später auf ETA umgestellt. Anfang der siebziger Jahre waren auch die Güterzüge nur noch mit V-Loks bespannt. Lediglich einem Zufall hatte es der Fotograf am 11. 9. 2000 zu verdanken, als 52 8095 des Eisenbahnmuseums Dieringhausen den letzten verbliebenen Güterzug auf der Strecke beförderte.

Das Bahngelände in Hagen-Kückelhausen wurde von der Spedition Schmidt erworben und der Anschluss an die eigenen Bedürfnisse angepasst. Am 9. 9. 2004 rangiert hier die eigene Lok 1, die 1965 unter der Fabriknummer 26546 von Orenstein & Koppel gebaut wurde.

Fotos: Ansgar Völmicke und Robin Wölke (Titelbild)



Lieber Leser,

zum Ende eines Jahres ist es üblich, eine Rückschau zu halten. Besonders gern werden dabei die Erfolge aufgezählt, Rückschläge und Misserfolge werden dagegen gern verschwiegen. Wie dies zum Beispiel beim derzeitigen Streit zwischen der Gewerkschaft der Lokführer (GDL) und der Deutschen Bahn AG ausgehen wird, ist heute (man trifft sich gerade auf dem Frankfurter Flughafen !!! zu sondierenden Gesprächen) schon klar. Beide werden zum Jahresende verkünden – ich gehe davon aus, dass man sich innerhalb der nächsten Woche notgedrungen zusammenraufen wird –, dass sie Ihre Positionen behauptet und die Ziele voll erreicht haben. Eine Beurteilung derartiger Aussagen überlasse ich Ihnen als aufmerksamen Beobachter (und eventuellem Teilnehmer) dieses Arbeitskampfes.

Wenden wir uns lieber den Ereignissen des Jahres bei den Eisenbahnfreunden Witten zu. Wir haben Signale gesetzt. Vor dem Bahnhofsgebäude ist im Frühjahr als sichtbares Zeichen unserer Präsenz ein kleines zweiflügeliges Signal aufgestellt worden. Das Bild von der Aufstellung konnten Sie bereits in EFW aktuell 57 sehen. Dazu ist inzwischen ein passendes Vorsignal gekommen, wovon jedoch nur Signalscheibe und –flügel im ersten Stock des Bahnhofs hängen, alle weitere Teile dazu wie Signalblende oder gar der Mast existieren dagegen nur als gemaltes Bild. Eugen Hübl hat dieses Kunstwerk so realitätsnah geschaffen, dass es aus wenigen Metern Entfernung kaum von einem echten Signal zu unterscheiden ist. Ein Eindruck davon können Sie sich bereits in dieser Ausgabe machen. Beide Signale konnten jedoch nur durch die Hilfestellung vieler freiwilliger Hände realisiert werden. Ein noch besseres Bild des Vorsignals können Sie sich machen, wenn Sie eine unserer Veranstaltungen besuchen. Im Durchschnitt kommen mittlerweile gut 30 Personen zu unseren Vereinsabenden, ein sichtbares Zeichen für die Qualität der Vorträge. Wir hoffen, dass wir dieses hohe Niveau auch weiterhin halten können.

Auf hohem Niveau waren auch die Ergebnisse unserer Verkaufsstände bei den Veranstaltungen in Bochum-Dahlhausen oder Siegen. Sicher hat die international beachtete „Zusammenführung“ aller DB-Neubaulokbaureihen zu den Museumstagen Ende April in Dahlhausen dazu beigetragen. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass auch die Eisenbahnfreunde Witten ihren Beitrag zum 30-jährigen Jubiläum des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen geleistet haben. Seit März konnten in einer Ausstellung Fotos von den ersten Anfängen bis zum heutigen Museum betrachtet werden. Diese Zusammenarbeit soll natürlich mit einer weiteren Ausstellung fortgeführt werden; das Thema ist jedoch noch offen. Vorschläge werden gerne entgegen genommen.

Im nächsten Jahr besteht die BSW-Freizeitgruppe 25 Jahre. Dies ist Grund genug, mit einem kleinen Fest auf erneut auf uns aufmerksam zu machen. Mehr dazu können Sie unter Signale aus der Dachetage lesen.

Wo Licht ist, ist auch Schatten. Wie sich die Zukunft der BSW-Gruppe gestalten wird, ist angesichts der Tatsache, dass über 70 Prozent der BSW-Spender Pensionäre und Rentner sind, nicht einfach zu prognostizieren. Fest steht, dass jede Gruppe immer stärker auch finanziell für sich verantwortlich sein wird. Das zeigt sich z. B. an den von uns zu übernehmenden Mietkosten, die bereits jetzt schon die Einnahmen der Mitgliedsbeiträge weit überschreiten. Damit wir weiter bestehen bleiben, müssen wir kreative Wege beschreiten. Gute Vorträge, interessante Fahrten, gute Präsenz bei den Eisenbahnveranstaltungen und viele hilfreiche Mitglieder sind der Schlüssel für unsere Zukunft. Wir – die Vorstände der Freizeitgruppe und des eingetragenen Vereins – freuen uns, wenn Sie uns im eingeschlagenen Weg unterstützen würden.

Vielleicht gibt es die Eisenbahnfreunde auch noch in 50 Jahren. Die Zeit bis dahin vergeht schnell. Bestes Zeitzeugnis ist das nebenstehende Bild, dass zu Weihnachten 1957 entstanden ist. Die Großeltern, die sich stolz mit den beiden Enkelkindern dem Fotografen stellen, haben u. a. mit den Spielzeuggeschenken zumindest einen der beiden Jungen (dem Autor dieser Zeilen) mit dem Eisenbahnbazillus infiziert. Und der Bazillus konnte weitergetragen werden, denn der Sohn des jüngeren Enkelkinds hat aufgrund des Kontaktes mit der kleinen Bahn selbst den Weg zum Eisenbahnfan gefunden. Trotz PC und Videospiele finden auch heute noch Jugendliche zur Eisenbahn, so dass den Eisenbahnfreunden Witten die Mitglieder hoffentlich nicht ausgehen werden, wenn wir eine attraktive Jugendarbeit leisten.

1957 sah die Welt noch anders aus, die Folgen des gerade mal zurückliegenden Weltkriegs waren noch lange nicht überwunden; die Welt war noch in Ost und West geteilt, die Dampflokomotive trug noch die Hauptlast des Eisenbahnverkehrs, aber das Weihnachtsfest sollte damals wie heute für alle friedlich und ruhig verlaufen. An den Wünschen hat sich also nichts geändert. Wir wünschen daher allen Mitgliedern, Freunden und Lesern

ein frohes Weihnachtsfest 2007

und ein gutes und erfolgreiches Jahr 2008

Vor 125 Jahren eröffnet:

Die Ennepetalbahn



von Ansgar Völmicke

Ein Wort vorweg

Keine Beachtung durch die Öffentlichkeit erfuhr die Bahnlinie dieses Jahr zu ihrem 125jährigen Geburtstag. Das war damals zur Eröffnung der gesamten Strecke am 01.09.1882 völlig anders. Endlich konnten direkt „vor der Haustür“ die Vorteile der Eisenbahn genutzt werden. Daher wurde mit Freude der erste, festlich geschmückte Zug begrüßt, der später von der Bevölkerung nur noch kurz „Teckel“ oder „Täckel“ genannt wird. In Kurzform betrachtet dieser Aufsatz das Auf und Ab dieser Eisenbahnstrecke.

Wer mehr über die Strecke erfahren möchte, dem sei die soeben neu erschienene Veröffentlichung „Die Ennepetalbahn“ von Rainer Moll, Ansgar Völmicke, Dirk Wiemann, Rudolf Ahrens und Bernd Mauren empfohlen. Das lohnenswerte Buch berichtet recht ausführlich über die Geschichte und den Betrieb dieser Bahnstrecke und schildert viele außergewöhnliche, historische Begebenheiten. Erschienen ist die in Hardcover gebundene Veröffentlichung im A4 Format mit 240 Seiten und 385 s/w Abbildungen zum Preis von 32,00 Euro im Ardenku-Verlag in Hagen. Bestellungen sind über die Internetseite www.eisenbahn-en.de oder über die Autoren möglich. Außerdem befindet sich das Buch im Verkaufsprogramm der Eisenbahnfreunde Witten, es kann während der Vereinsabende erworben werden. Die hier in diesem Aufsatz verwendeten Abbildungen stammen soweit nicht anders angegeben vom Verfasser oder aus dessen Sammlung.



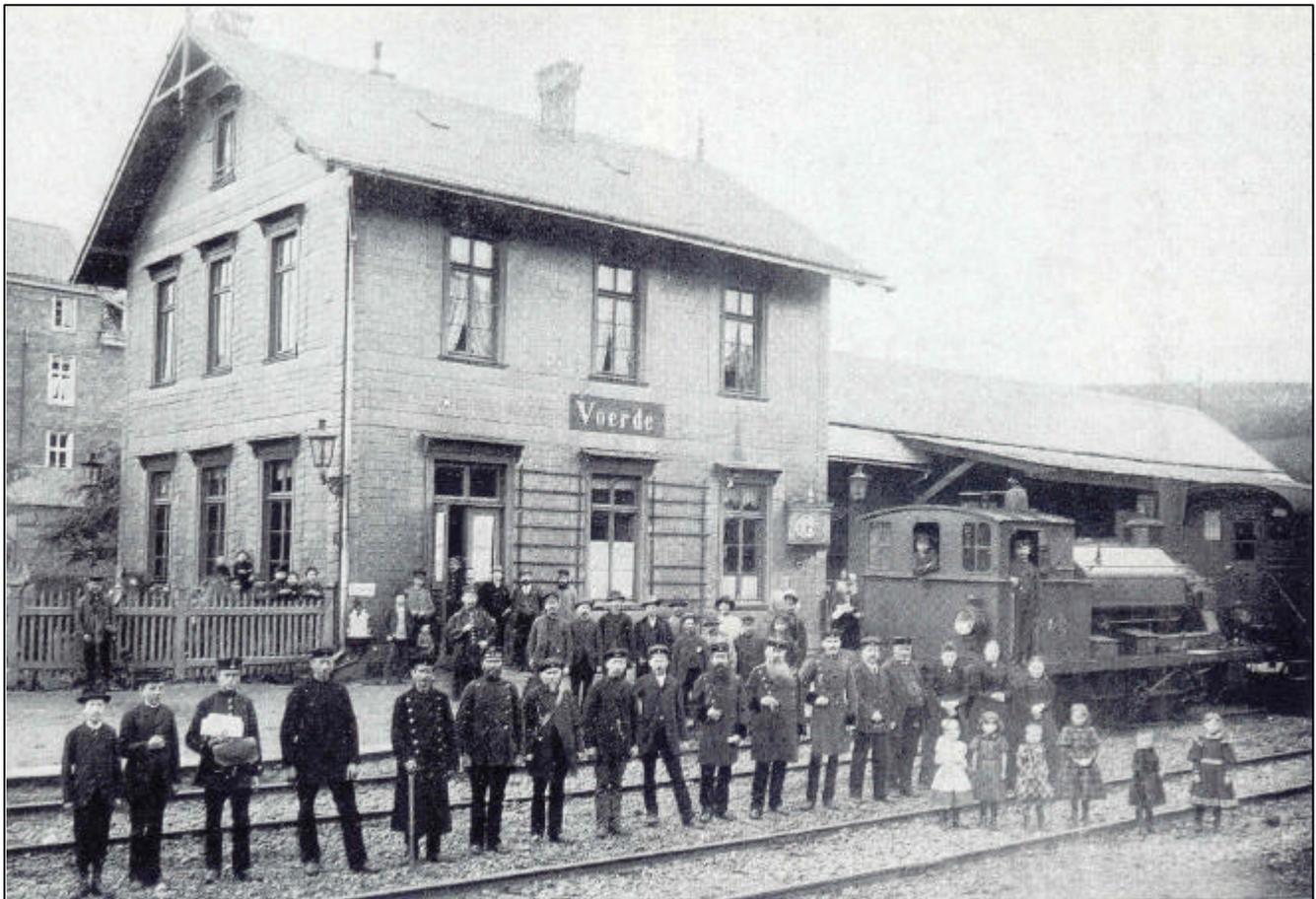
Der Bau der Ennepetalbahn

Seit jeher war im Tal der Ennepe die eisenverarbeitende Industrie von besonderer Bedeutung. Die Wasserkraft der Ennepe und ihrer Nebenflüsse wurde durch die Hämmer am Flusslauf für die Produktion bis auf das Äußerste ausgenutzt. Für die Herstellung der Erzeugnisse mussten kostengünstig und im ausreichenden Maße Rohstoffe, insbesondere die Kohle und das Erz, herangeschafft werden. Ebenso mussten die Halbzeuge sowie die Fertigwaren günstig versendet werden können um wettbewerbsfähig zu sein. Auf der Straße war dies nur bedingt möglich, so dass das Wachsen und das Blühen einer Region von der Existenz einer Eisenbahnverbindung abhing.

Vor dem Bau der Ennepetalbahn hatte die private Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BME) bereits ihre erste Bahnlinie von Wuppertal durch das Ennepetal und weiter über Hagen und Witten nach Dortmund gebaut. Diese ging am 9. März 1849 vollständig in Betrieb. Fortan konnten im Bahnhof Milspe, heute Ennepetal (Gevelsberg), im seit 1968 vollständig geschlossenen Bahnhof Gevelsberg und im Bahnhof Haspe Güter empfangen oder aufgegeben werden. Nachteilig für diese Linienführung war jedoch ihre Lage am Hang etwa 40 m oberhalb der Talsohle. So konnten die Bahnhöfe Milspe und Gevelsberg für die Fuhrwerke und die Fahrgäste nur mühsam erreicht und wichtige Werksanschlüsse nicht realisiert werden.

Mit dem Bau einer neuen Eisenbahnlinie direkt durchs Tal sollten die Industrie- und Siedlungsräume besser erschlossen werden. Unter dem Vorsitz von Friedrich Harkort gab es 1866 die ersten Bestrebungen zur Herstellung einer Gütertransportbahn durch das Tal der Ennepe. Die landesherrliche Konzession zum Bau und Betrieb wurde am 31. Dezember 1870 an die BME für die Strecke von Hagen bis Gevelsberg-Haufe und von hier weiter einerseits nach Haßlinghausen und andererseits nach Voerde (Altenvoerde) ausgesprochen. Der Bau des ersten, 9,48 km langen Teilstücks bis Haufe mit den Stationen Kückelhausen, Niederhaspe, Harkorten und Vogelsang wurde 1872 in Angriff genommen und am 12. Mai 1876 für den Güterverkehr und am 15. Mai 1876 für den Personenverkehr eröffnet. Der Bau einer Strecke nach Haßlinghausen wurde schnell wieder fallen gelassen, so dass vom geplanten Abzweigbahnhof Haufe nur der 4,37 km lange Streckenast nach Voerde mit dem dazwischen liegenden Bahnhof Milspe Tal erstellt wurde. Wegen langwieriger Grundstücksverhandlungen wurde die Fertigstellung verzögert, so dass erst am 1. September 1882 die feierliche Eröffnung stattfinden konnte. Weitere Pläne zur Verlängerung dieser Bahnlinie durch das obere Ennepetal wurden in den späteren Jahren zwar angedacht, jedoch nicht realisiert.

Abbildung links: Im Stadtgebiet von Gevelsberg verläuft die Trasse direkt neben der stark befahrenen Bundesstraße 7, der Kölner Straße. Der Güterverkehr wird seit 2004 in der Regel von der Transport-Schienen-Dienst (TSD) Maschine 202 330-7 erbracht. Mit ständigem Gehupe und in Langsamfahrt werden die zahlreichen Straßenübergänge und Hauseinfahrten auf dem Weg nach Altenvoerde passiert.



Die Bediensteten des Bahnhofes Voerde (Ennepetal-Altenvoerde) posieren für den Fotografen um 1900 vor dem Stationsgebäude. Die abgebildete Satteltank-Lokomotive, die in einer Stückzahl von 53 Maschinen im Zeitraum von 1868 bis 1875 für die BME erbaut wurde, beförderte in den ersten zwanzig Jahren sowohl die Personenzüge als auch die Güterzüge auf der Ennepetalbahn.

Aus Konkurrenzgründen wurde 1879 eine weitere Bahnlinie von Düsseldorf nach Dortmund durch das Ennepetal und über Hagen-Eckesey durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft fertig gestellt. Diese verlief gegenüber der Bergisch-Märkischen Hauptstrecke auf der anderen, nördlichen Hangseite. Erst nach der Verstaatlichung 1880/82 wurden die Strecken dieser beiden Gesellschaften miteinander verbunden und zu einem Netz verknüpft.

Der steigende Verkehr bedingte in den Jahren 1900 bis 1915 einen vollständigen Umbau der Hagener Bahnanlagen. Für den Güterverkehr wurde die Rheinische Strecke zur Umfahrung des Hagener Hauptbahnhofes vom Güterbahnhof (Wuppertal-) Vohwinkel nach Hagen-Eckesey bis 1902 um ein zweites Gleis erweitert, der Bahnhof Hagen-Eckesey erweitert und bis 1913 neue Anbindungen zu den Güterbahnhöfen Hengstey und Vorhalle geschaffen. Zwischen den Bahnhöfen Hagen-Eckesey und Kückelhausen entstand eine neue 1,03 km lange Verbindungstrecke, die vom Abzweig Weidestraße abging und am 21. Januar 1907 ausschließlich für den Güterverkehr in Betrieb genommen wurde.

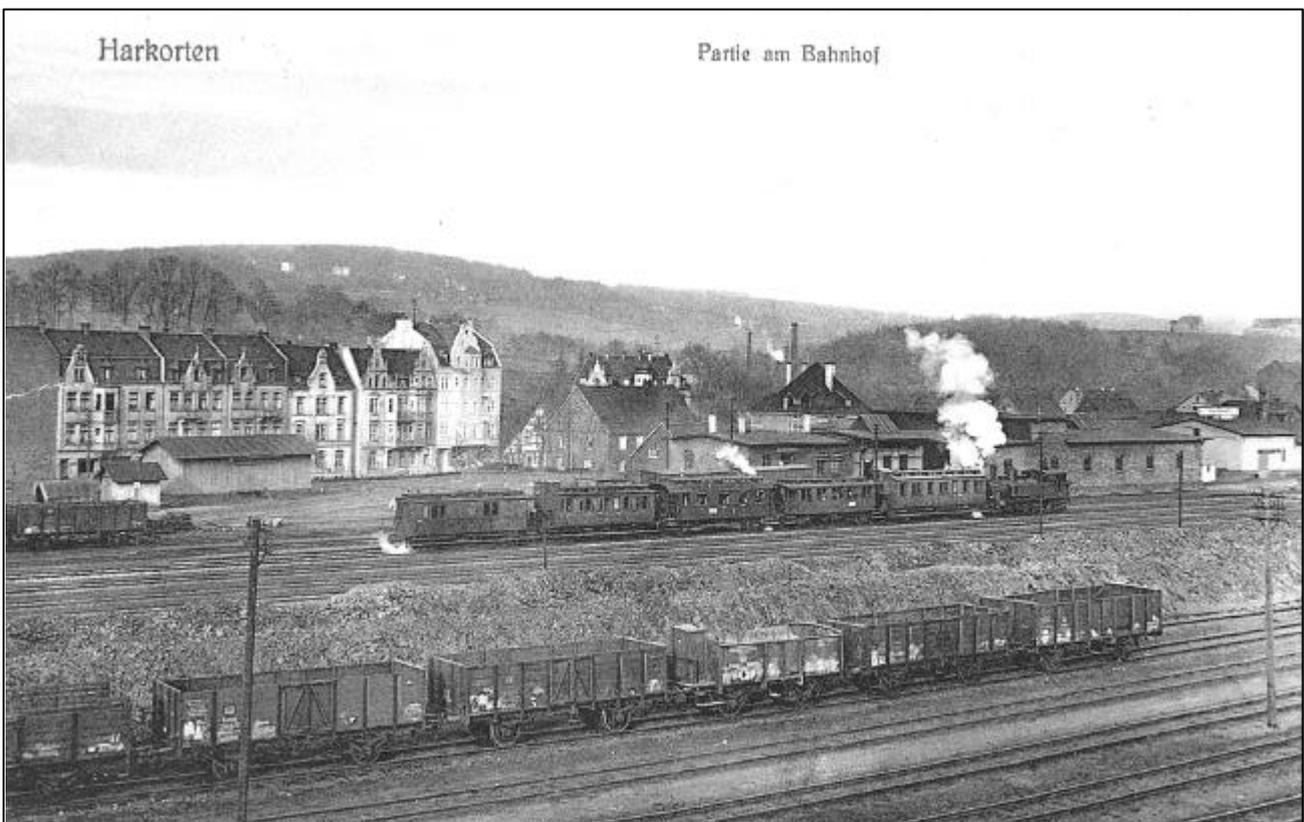
Nach der Einstellung des Personenverkehrs 1968 wurde 1972 die Verbindung von Hagen Hbf nach Hagen-Kückelhausen unterbrochen. Eine weitere Änderung entstand 1984 nach Stilllegung und Abriss der Hasper Hütte. Der hintere Streckenteil wurde mit einer Verbindung über das ehemalige Werksgelände zwischen Hagen-Haspe und Gevelsberg-Vogelsang neu angeschlossen. Somit konnte die alte, den Straßenverkehr störende Trasse zwischen Hagen-Kückelhausen und Gevelsberg-Vogelsang mit Inbetriebnahme der neuen Trasse am 29.10.1984 (Offizielle Eröffnungsveranstaltung am 29.11.1984) stillgelegt und anschließend entfernt werden. Der Hasper Ortskern wurde in diesem Bereich städtebaulich neu gestaltet und auf der alten Trasse entstand eine Umgehungsstraße. Einzig der Posten 4 erinnert hier noch an die Existenz dieser Eisenbahntrasse.

Streckenbeschreibung

Die Ennepetalbahn wurde als Sekundärbahn/Nebenbahn mit vereinfachten Bau- und Betriebsvorschriften betrieben. Die eingleisige Bahnlinie folgt in unmittelbarer Nähe dem Fluss Ennepe und überquert ihn auf der ursprünglichen Trasse an vier Stellen. Hinzu kommt auf der Verbindungsbahn Abzweig Weidestraße nach Hagen-Kückelhausen eine weitere Brücke.

Im dicht besiedelten Tal sind auf 13,72 km Streckenlänge im Laufe der Zeit 10 Stationen mit einer recht kurzen Entfernung zueinander entstanden. Die Bezeichnung der Stationen änderte sich im Laufe der Zeit mit der wechselnden kommunalen Zugehörigkeit:

Bahnhof: *20.12.1848 Hagen ≈ 01.06.1906 Hagen (Westf.) ≈ 15.05.1931-> Hagen Hbf
 Bahnhof: *12.05.1876 Kü(c)kelhausen ≈ 01.05.1913 Haspe-Kückelhausen ≈ 15.05.1931 Hagen-Kückelhausen
 Haltepunkt: Niederhaspe ≈ 17.05.1952 Hagen-Niederhaspe +29.09.1968
 Bahnhof: *15.01.1877 Harkorten ≈ 01.05.1913 Haspe-Harkorten ≈ 15.01.1931 Hagen-Harkorten +01.10.1984
 Bahnhof: *12.05.1876 Vogelsang ≈ 01.10.1913 Vogelsang (Kr. Schwelm) ≈ 15.05.1931 Gevelsberg-Vogelsang
 Haltepunkt: *22.05.1932 Gevelsberg-Poeten +29.09.1968
 Bahnhof: *12.05.1876 Haufe ≈ um1880 Gevelsberg-Haufe
 Haltepunkt: *26.10.1893 Gevelsberg-Nirgena +29.09.1968
 Bahnhof: *01.09.1882 Milspe-Thal ≈ 01.09.1903 Milspe Tal ≈ 02.10.1955 Ennepetal-Kehr +29.09.1968
 Haltestelle: *22.05.1932 Milspe-Kluterter ≈ 01.10.1955 Haltepunkt Ennepetal-Kluterthöhle +29.09.1968
 Bahnhof: *01.09.1882 Voerde ≈ 31.05.1902 Altenvoerde ≈ 02.10.1955 Ennepetal-Altenvoerde



Die Postkarte von 1910 zeigt mit Blick aus südwestlicher Richtung den Bahnhof Harkorten. Im Vordergrund befinden sich die Gleisanlagen der Hasper Hütte. Am Bahnsteig steht ein typischer Personenzug mit einer T9 Bauart Elberfeld, der über lange Zeit auf der Strecke eingesetzt war. (Sammlung R. Moll)

Der Zug fährt mitten durch die Ortskerne. Industrie- und Wohnbebauung sind ständig eng neben der Strecke anzutreffen. Nur zwischen Poeten und Haufe wird das Gebiet um Haus Rochholz landwirtschaftlich genutzt. Parallel neben der Bahnlinie durchschneidet die Bundesstraße 7 weiterhin das Tal und kreuzt diese in Niederhaspe, Gevelsberg-Poeten und Ennepetal-Kehr. Zudem gibt es viele weitere Bahnübergänge, die mit der zunehmenden Motorisierung immer mehr zum Verkehrshindernis und zum Ärgernis für LKW-, Autofahrer und Fußgänger wurden. Deshalb wurden in den fünfziger Jahren immer wieder Stimmen laut, die eine Verlegung oder gar Stilllegung der Strecke forderten. Die unmittelbare Nähe von Straße und Schiene führte auch immer wieder zu Zwischenfällen und Unfällen jeglicher Art. In Gevelsberg liegt die Eisenbahnstrecke auf etwa 2 km unmittelbar neben der Kölner Straße, so dass hier zur Unfallvermeidung langsamer gefahren werden muss.

Mit dem Krüner Tunnel besitzt die Strecke ein außergewöhnliches Bauwerk. Als die BME ihre Strecke von Wuppertal nach Dortmund baute, genügte ein 10,30 Meter breiter und 9,36 Meter hoher Durchlass für die dort vorhandene und spärlich befahrene Chaussee. Dieser 89 Meter lange Tunnel unter der Bahnlinie musste aber nun im Laufe der Zeit weiterhin die Bahnstrecke nach Altenvoerde mit einem abgetrennten Gleiskörper (1882) sowie die Straßenbahnlinie Haßlinghausen – Voerde im Straßenbereich (1907-1956) aufnehmen, so dass es hier mit Zunahme des Straßenverkehrs, der nur wechselnd einspurig durch den Durchlass geführt werden konnte, immer problematischer wurde. Erst seit 1993 wird der Straßenverkehr zweisepurig unter Ausnutzung des in der Straße eingelassenen Gleises durch das Hindernis geführt. Bei einer Zugfahrt werden nun die anderen Verkehrsteilnehmer durch eine Ampelschaltung gestoppt.



Der Ausschnitt aus der Übersichtskarte der Reichsbahndirektion Wuppertal vom 1. Juni 1933 veranschaulicht die vorhandenen Strecken im Tal der Ennepe, die Anbindungen der Ennepetalbahn und die dort vorhandenen Bahnhöfe. (Sammlung Arbeitskreis Haspe)

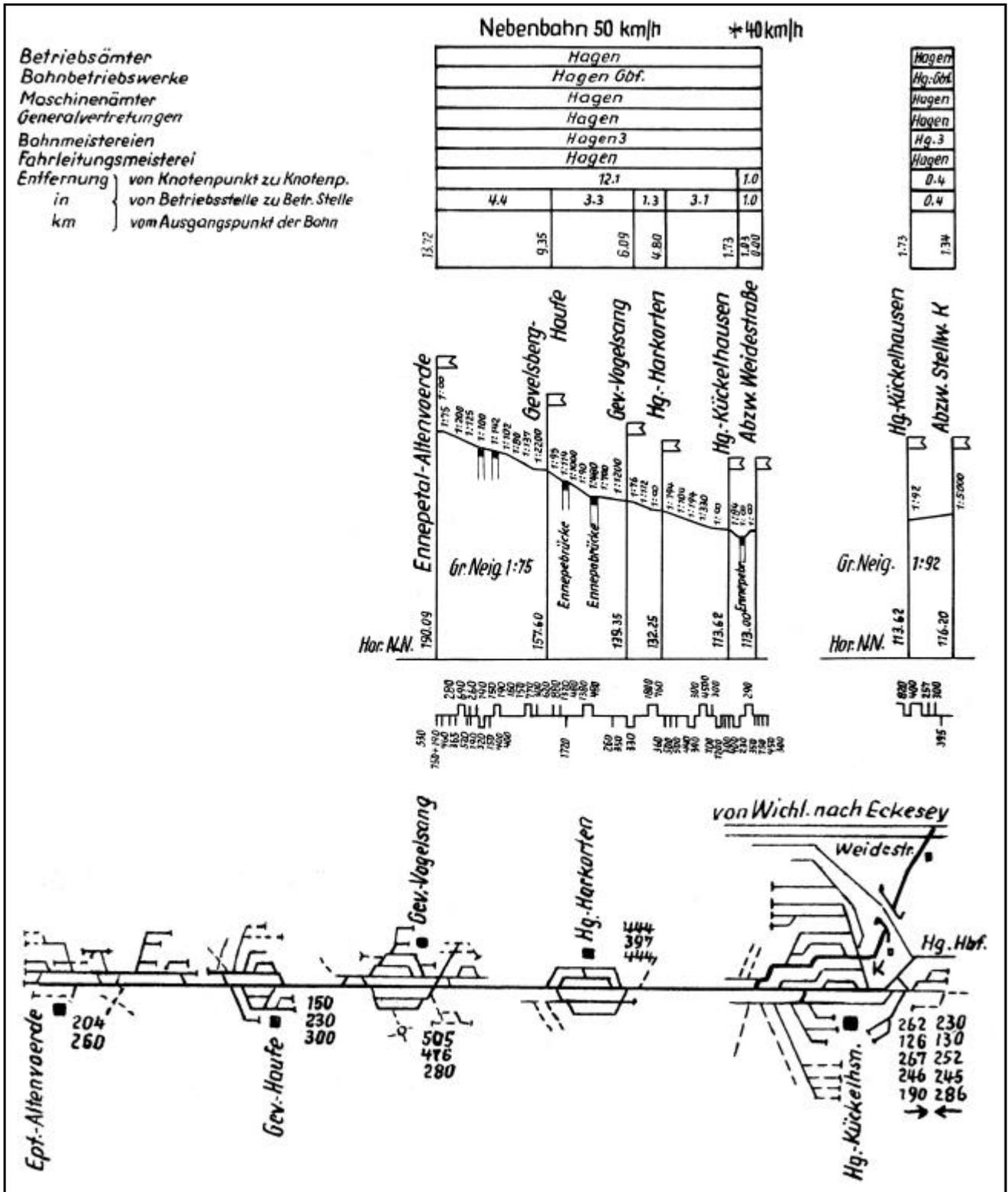
Der Güterverkehr

Die Bahn wurde damals in erster Linie für den Gütertransport gebaut. Die Erwartungen erfüllten sich schnell, so dass durch die günstige Verkehrslage der Güterumschlag derart anstieg, dass die Talbahn zur rentabelsten Strecke pro Zugkilometer wurde. Dafür besitzen die Bahnhöfe umfangreiche Gleisanlagen mit entsprechenden Umschlagmöglichkeiten.

Mit dem Bau neuer Hochöfen der Hasper Hütte 1906 entstand der wichtigste und zugleich größte Kunde an der Strecke, der fortan jährlich weit über 1 Mio. Tonnen, vorrangig Erz, Schrott, Kohle und Koks, bezog. Die Erzeugnisse allerdings wurden nicht über die Talbahn, sondern über den Bahnhof Hagen-Haspe abtransportiert. Zum Einsatz kamen leistungsstarke Dampflokomotiven der Baureihe 58 und später der Baureihe 44, zumeist in Doppelbespannung oder mit zusätzlicher Schublok. Für die leichteren Züge reichte die Baureihe 50 aus.

Wagenladungsverkehr in Tonnen auf den Stationen der Ennepetalbahn

Station	Versand					Empfang				
	1895	1922	1938	1949	1954	1895	1922	1938	1949	1954
Hagen-Kückelhausen	14.752		36.702	44.875	80.517	37.959		94.589	73.342	85.711
Hagen-Harkorten	2.399		170.744	117.255	156.856	7.594		1.984.667	1.267.639	2.076.413
Gevelsberg-Vogelsang		28.050	44.120	27.367	25.325		53.201	88.613	60.803	83.257
Gevelsberg-Haufe		38.673	29.886	14.691	14.731		106.596	81.258	112.585	95.112
Ennepetal-Kehr		11.303	10.099	7.458	7.196		44.350	65.608	25.147	23.306
Ennepetal-Kluterthöhle		-	13.524	8.569	8.472		-	28.954	16.335	10.465
Ennepetal-Altenvoerde		6.238	19.329	22.004	3.755		23.115	78.530	58.169	246



Die Informationen über die Zuständigkeit und die Streckenverhältnisse einschließlich eines schematischen Gleisplanes sind dem Fahrplanblatt des Winterfahrplanes 1970/71 entnommen.

Die eingleisige Strecke war somit bis zum Bahnhof Harkorten stark frequentiert, dahinter reichten zwei Bedienfahrten am Tag für den restlichen Güterumschlag aus. Ab Mitte der 1960er Jahre übernahmen dann Diesellokomotiven des Bw Hagen-Eckesey die zuvor mit Dampflokomotiven des Bw Hagen Gbf bespannten Nahgüterzüge. Für diese Aufgaben wurden die Baureihen V 60, V 100 oder später 290/294 herangezogen. Sowohl in Gevelsberg-Haufe als auch in Hagen-Kückelhausen waren ab 1934 bis Mitte der 1970er Jahre Kleinloks zum Rangieren und für die Bedienung der Anschlüsse vorhanden. Damit konnten die Güterzüge zügiger, ohne lange Rangieraufenthalte auf den Unterwegsbahnhöfen verkehren.

Viele Unternehmen besitzen eigene Anschlussgleise an den Bahnhöfen. Nur beispielhaft sollen hier für das Jahr 1972 alle Anschließer und Mitbenutzer aufzählt werden: Von den 133 Anschlüssen des Betriebsamtes Hagen liegt eine recht beachtliche Anzahl an der Ennepetalbahn in den Tarifbahnhöfen:

- ✂ an der freien Strecke zwischen Abzw. Weidestraße und Hagen-Kückelhausen: VARTA AG
- ✂ in Hagen-Kückelhausen: Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG, Stadt Hagen mit 8 Mitbenutzern am Anschluss Schlacht- und Viehhof, Koch & Mann GmbH mit Mitbenutzer Michael Brücken AG, Schenker & Co GmbH, Nordwest Eisen- und Metallwaren eGmbH mit Mitbenutzer Gußstahl-Handels-Gesellschaft mbH, Grundstücksgemeinschaft Wimmeler & Gärtner mit Mitbenutzer Blass GmbH, Hagener Eisenhandlung Josef Vollmers und Hoesch Stahlhandel, VARTA AG mit Mitbenutzer Königswarter & Ebell, Deutsche Shell AG
- ✂ in Hagen-Harkorten: Klöckner Werke AG (2 Anschlüsse)
- ✂ in Gevelsberg-Vogelsang: Wilhelm Köster mit Mitbenutzer Schenker & Co GmbH, Felix Fiand KG, Bölling & Co GmbH, Tractortecnic, Brandt Zwieback-Biskuits GmbH, Kurt Heinzemann, Müller & Borggräfe KG
- ✂ in Gevelsberg-Haufe: Krefft GmbH, AVU mit Mitbenutzer Dörken & Schulte KG, Hoesch Rothe Erde-Schmiedag mit Mitbenutzer Walter Pickhardt und Fritz Sieg, Karl Gustav Schüssler, F. & A. Wülfing
- ✂ in Ennepetal-Kehr: Stockey & Schmitz (Anschluss ruht, da derzeit vorübergehend abgebunden)
- ✂ in Ennepetal-Altenuerde: Paul Garthe KG, Carl Dan. Peddinghaus KG (2 Anschlüsse), Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG, Ewald Altfeld

Diese Anschlüsse bestanden schon in den Jahrzehnten zuvor zum Teil unter anderen Firmennamen. Allerdings darf nicht unerwähnt bleiben, dass in diesem Jahrzehnt einige Firmen kurz vor der Schließung standen bzw. die anderen Unternehmen lieber auf dem LKW verladen haben und nur noch verringerte Mengen auf die Bahn brachten.

Der Personenverkehr

Der Personenverkehr hatte zunächst nur wenig Bedeutung. In den ersten zwanzig Jahren des Betriebes genügte vier Zugpaare, die mit den Satteltanklokomotiven der BME bespannt waren. Zwischenzeitlich von 1884 bis 1887 war auch ein doppelstöckiger Dampftriebwagen der Bauart Thomas unterwegs. Ab 1898 kamen dann die fabrikneuen Tenderdampflokotiven T 9 der Bauart Elberfeld vor den bis zu sechs Zugpaaren zum Einsatz. Mit Beginn des 1. Weltkrieges nimmt die Anzahl der Zugpaare auf drei und nach dem Krieg sogar auf nur noch zwei ab. In dieser Zeit bespannten Tenderlokomotiven der Bauart T 9.3 (Baureihe 91.3) die aus Donnerbüchsen bestehenden Personenzüge. Ab 1928 nahm die Anzahl der Züge wieder leicht zu und kurzzeitig kam die Baureihe 74 zum Einsatz.

Erst 1931 nimmt die Bedeutung des Personenverkehrs durch Einführung eines Studentaktes rapide zu. Für einen modernen Nahverkehr standen ab 1932 neue Dieseltriebwagen bereit. Die Triebwagen waren für die Ennepetalbahn ideal, da sie bei der dichten Folge der Stationen ihr Beschleunigungsvermögen ausnutzen konnten und so Fahrzeitgewinne erzielten. Zeitgleich wurden die Haltepunkte Gevelsberg-Poeten und Milspe-Klutert eingerichtet. Spätestens mit Beginn des 2. Weltkrieges wurden die Triebwagen zu Treibstoffersparnis stillgesetzt und wieder durch die klassische Zuggarnitur mit der Baureihe 91.3 ersetzt.

Verkaufte Fahrkarten auf den Stationen der Ennepetalbahn

Station/Jahr	1881	1885	1906	1921	1934	1938	1949	1954
Hagen-Kückelhausen	1.822	8.382				3.299	8.459	5.979
Hagen-Niederhaspe	11.683	27.191				34.747	49.658	54.492
Hagen-Harkorten	7.060	13.812				20.169	16.411	16.367
Gevelsberg-Vogelsang	10.787			10.413	16.208	27.735	22.665	24.646
Gevelsberg-Poeten	-	-	-	-	13.033	29.169	31.210	38.682
Gevelsberg-Haufe	17.050		19.970	11.436	11.458	17.168	26.880	18.223
Gevelsberg-Nirgena	-		53.977	6.312	71.289	104.553	107.190	110.773
Ennepetal-Kehr	-			3.852		30.486	42.113	34.528
Ennepetal-Kluterthöhle	-	-	-	-		19.495	24.010	18.191
Ennepetal-Altenuerde	-			11.647		51.423	46.337	55.397



Der für den modernen Nahverkehr beschaffte Triebwagen BC4vT 137 004 ist am 02. 02. 1935 gerade vom Bahnhof Milspe-Tal abgefahren und überquert nun auf den Weg nach Altenvoerde die Ennepe. Oberhalb des Zuges ist der Bahnhof Milspe zu erkennen. Beide Bahnhofsgebäude stammen aus den Anfangsjahren der Bahn und sind heute noch vorhanden.

Foto C. Bellingrodt

Nach dem 2. Weltkrieg mussten bis Oktober 1948 5 bis 6 Zugpaare genügen. Erst danach konnte wieder ein Stundentakt realisiert werden. Zum Einsatz kamen mit der Baureihe 91, 78 und V 36 bespannte Züge mit zum Teil erbärmlichem Wagenmaterial oder ein Triebwagen VT 70.9. Neue Schienenbusse kamen ab 1955 zum Einsatz.

Mit der Durchbindung der Züge bis nach Dortmund konnten ab dem Sommerfahrplan 1957 die hohen Wende- und Standzeiten in Hagen und Altenvoerde verringert werden. Das Zugangebot wurde zunächst vom VT/VS 98, ab 1962 vom ETA/ESA 150 gefahren.

Parallel zur Eisenbahnstrecke betrieb die Hagener Straßenbahn AG eine Straßenbahnlinie, die abschnittsweise vom Hagener Hauptbahnhof bis 1900 nach Gevelsberg-Nirgena eröffnet und ab 1953 schrittweise auf Busbetrieb umgestellt wurde. In Gevelsberg-Nirgena gab es seit 1907 einen Anschluss an die Straßenbahnlinie Gevelsberg – Milspe – Voerde, so dass hier ein Verknüpfungspunkt zwischen Zug und Straßenbahn bestand. Mitte der sechziger Jahre wurde für diese Eisenbahnstrecke die Hagener Straßenbahn AG immer mehr zum Konkurrenten. Mit der Modernisierung ihres Streckennetzes, günstigeren Tarifen und mit einem 20 Minutentakt entzog sie der Talbahn immer mehr Fahrgäste. Dies nahm die Deutsche Bundesbahn zum Anlass den Personenverkehr einzustellen. Seit dem 28. Mai 1967 verkehrte nur noch ein Alibizugpaar und am 28. September 1968 war dann endgültig Schluss. Es erfolgte die vollständige Umstellung auf den Busbetrieb, der nach Konzessionstausch durch die Hagener Straßenbahn übernommen wurde.

Der Niedergang

Die Stilllegung des Personenverkehrs 1968, die Schließung wichtiger Industriebetriebe in den 1970er Jahren (Hagener Schlachthof in Hagen-Kückelhausen, Hasper Hütte in Hagen-Harkorten, Kohlekraftwerk AVU, Hoesch Rothe Erde Schmiedag, Kreff/Bauknecht in Gevelsberg, Kaltwalzwerk Hoesch in Altenvoerde) und ein steigender Kostendruck führte u. a. zum Abzug des gesamten örtlichen Personals auf den Bahnhöfen, in den Stellwerken und Schrankenposten, zur Einführung des vereinfachten Nebenbahnbetriebes und des Zugleitbetriebes, zum Rückbau der Gleisanlagen auf ein Minimum, zur Reduzierung der Bedienfahrten sowie zur

Kündigung von Anschließern, die gar keine oder nur noch einen geringen Wagenladungsverkehr verzeichneten. Kurzum, es wurde in allen Bereichen radikal rationalisiert. 1997 überprüft die DB AG erneut die Wirtschaftlichkeit der Strecke Hagen-Haspe – Ennepetal-Altenvoerde und kündigt die Einstellung des Betriebes zum 31.03.2001 an. Auf dem anderen Streckenast nach Hagen-Kückelhausen wurde nach der Schließung des letzten Firmenanschlusses Bergbaustahl GmbH zum 01.08.1999 die seit 1986 bestehende Anschlussausweichstelle aufgelassen.

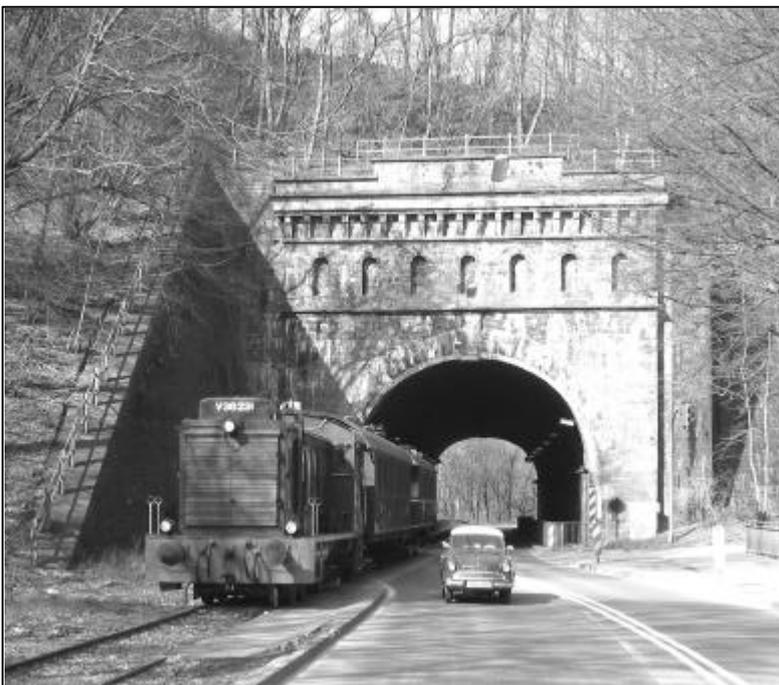
In beiden Fällen konnte die endgültige Demontage abgewendet werden. Der Bahnanschluss in Kückelhausen wurde durch die Spedition Robert Schmitz übernommen und im Jahre 2002 wieder belebt. Die Infrastruktur der Strecke Hagen-Haspe nach Ennepetal-Altenvoerde ging am 01.01.2000 auf einen neuen, privaten Betreiber, der Eisenbahn-Verkehrs-Gesellschaft mbH im Bergisch-Märkischen Raum (EBM) mit Sitz in Gummersbach, über, der wenig später auch selbst die Güterbeförderung durchführte. Als diese Gesellschaft 2004 in Konkurs ging, übernahmen drei Anschließer (Schüssler GmbH & Co KG in Gevelsberg, CDP Bharat-Forge GmbH in Ennepetal, Spedition Neuhaus GmbH) die Strecke und gründen dazu die Betreibergesellschaft „Talbahn GmbH“. Für die Durchführung des Güterverkehrs mit jährlich knapp 250.000 Tonnen Fracht ist zur Zeit das heute zum Hochwaldbahnverbund gehörende Eisenbahnverkehrsunternehmen Transport-Schienen dienst GmbH (TSD) beauftragt.

Die Ennepetalbahn heute

Montags bis freitags verkehrt noch ein Güterzug der Talbahn GmbH auf der Strecke nach Altenvoerde mit langen Rangieraufhalten auf den Bahnhöfen. Der Zug erreicht den Ausgangspunkt der Strecke in Hagen-Haspe von Schwerte kommend gegen 8.00 Uhr. Die Fahrzeiten auf der Ennepetalbahn selbst hängen vom Verkehrsaufkommen ab. In Hagen-Haspe wird der Holzhändler an der Ladestraße, in Gevelsberg-Vogelsang die Speditionen Neuhaus und Schmitz, in Gevelsberg-Haufe der Schrotthändler Schüssler und in Ennepetal-Altenvoerde die Schmiede CPD Bharat-Forge (Peddinghaus) bedient. Ein grober Anhaltswert für die Rückfahrt nach Vorhalle ab Gevelsberg-Vogelsang ist gegen 14.00 Uhr. Der andere Streckenast von Hagen-Eckesey nach Hagen-Kückelhausen zur Spedition Schmitz wird bis zu zwei Mal am Tag von der DB bedient. Hinzu kommen Sonderleistungen mit Papierrollen von Stora Enso aus Hagen-Kabel mit der dort für den Werksverkehr stationierten Köf der Mittel-Weser-Bahn. Zum Teil besitzen die zuvor genannten Firmen noch eigene Werkslokomotiven.

Seit diesem Jahr verkehrt regelmäßig im Ausflugsverkehr mit finanzieller Unterstützung der Städte Hagen und Gevelsberg, des Ennepe-Ruhr Kreises sowie der Kluterthöhlen Freizeit GmbH ein historischer Schienenbus der Ruhrtalbahn ab Hagen Hbf auf dieser Strecke, der das damalige „Teckel-Gefühl“ wieder aufleben lässt. An jedem ersten Sonntag in den Monaten von April bis November werden vier Fahrten angeboten. An den Haltepunkten Gevelsberg-Poeten und -Nirgena sowie in Ennepetal-Kluterthöhle kann ausgestiegen und die reizvolle Umgebung erkundet werden.

Auch in Zukunft wünsche ich der Bahnlinie „Allzeit gute Fahrt“.



Eine markanter Punkt der Ennepetalbahn ist der Kruiner Tunnel zwischen Gevelsberg-Nirgena und Ennepetal-Kehr. Bahnlinie und die Bundesstraße 7 von Wuppertal nach Hagen unterqueren an dieser Stelle den Damm der 1849 eröffneten Bergisch-Märkischen Eisenbahn von Elberfeld nach Dortmund. Ursprünglich waren Strecke und Straße im Tunnel getrennt und der Individualverkehr wurde durch eine Lichtzeichenanlage geregelt. Nach einem Umbau müssen sich Zug und Auto nun die Richtungsfahrbahn Hagen – Wuppertal teilen. Im März 2003 kam es anlässlich der Sonderfahrt zum 20-jährigen Bestehen der Eisenbahnfreunde Witten zu dieser ungewöhnlichen Situation, dass Zug und Auto gleichzeitig den Tunnel verlassen (Foto: R. Wölke)



Neuigkeiten aus der Region:

Fahrgästen und Besuchern des Wittener Hauptbahnhofs wird es aufgefallen sein. Die als Abellio Classic bezeichneten Wendezüge mit Dispo-Taurus (s. o. im Juli 2006 bei Wetter) gehören mittlerweile der Geschichte an. Recht schnell vollzog sich Anfang August 2008 der Wechsel auf die neuen Stadler-ET mit der Typenbezeichnung „Flirt“. Vorerst gibt es nur dreiteilige Einheiten, doch bis zum Fahrplanwechsel im Dezember müssen auch die zweiteiligen Fahrzeuge für die Übernahme des Ruhr-Sieg-Netzes zur Verfügung stehen. Eine erste Verkehrsspitze war am 25. August anlässlich der Love-Parade in Essen zu bewältigen. Dazu wurden auch Fahrzeuge der Westfalenbahn ausgeliehen. Auf dem unteren Bild sind jeweils ein „beherzter“ Flirt von Abellio sowie von der Westfalenbahn im Abellio-Bw Hagen zu sehen.

Fotos: W. Wölke, A. Völmicke



Beobachtungen bei der Borkumer Inselbahn

von Jens Grünebaum, Herdecke

Wie jedes Jahr im September verbringen wir unseren Familienurlaub auf der Insel Borkum, die sich im September 2007 schon von ihrer herbstlichen Seite zeigt. Morgens wollen wir mit unserem Auto in die Werkstatt, um Startschwierigkeiten des Motors beseitigen zu lassen. Auf dem Weg zur Werkstatt, die an der Reede liegt, möchte ich noch einige Aufnahmen von der neuen Diesellok "Aurich" machen. Doch zu meiner Enttäuschung sind die Umläufe getauscht worden und um 10.10 Uhr fahren die "Hannover" und die "Berlin" zur Reede. Bei der Vorbeifahrt in den Loogster Dünen scheint dann auch die Sonne, die sich danach aber wieder hinter dicken Wolken versteckt. Somit verzichte ich auf weitere Fotos.

Nach einem kurzen Check in der Werkstatt beschließt der Meister, den Wagen dort zu behalten, um sofort mit der Reparatur beginnen zu können. Wir machen uns zu Fuß auf den Weg zum Fährhafen, um mit dem Zug wieder in den Ort zu fahren. Bereits nach wenigen Metern werden wir von einem Regenschauer überrascht, der uns in das nah gelegene Cafe "Mäkki-Messer" zwingt. Beim Blick auf das Treiben im Hafen und den Seenotkreuzer vergeht die Zeit wie im Flug. Plötzlich sehen wir durch das große Panoramafenster das Fährschiff "Münsterland" um die Ecke biegen. Nun wird es aber Zeit für uns, denn bis zum Fährhafen müssen wir noch einige Minuten laufen.

Schnellen Schrittes erreichen wir das Fährterminal, doch zwischen den vielen wartenden Gästen ist kein Zug der Borkumer-Kleinbahn zu erkennen! Eigentlich hätte er schon längst abfahren sollen. Nach einer guten Viertelstunde taucht plötzlich der Lokführer Rolf Bootsmann an der am Hafen für Arbeitszugdienste abgestellten "Münster II" auf und beginnt diese aufzurüsten. Kurze Zeit später legt er die Weiche in Richtung Ortsbahnhof um und fährt los. Wir schauen uns verdattert an, was ist denn nun los? Ein Anruf in der Leitstelle soll Klärung bringen, jedoch dort ist permanent besetzt!

Nach weiteren 10 Minuten taucht unerwartet die „Münster“ mit einem Teil des alten Zuges im Fährbahnhof auf. Der Schaffner bittet die Wartenden vergebens nicht einzusteigen, weil die Wag-

gons defekt seien? Warum defekt denke ich mir, er fährt doch. In einem kurzen Gespräch erfahre ich dann, dass der 10.15 Uhr-Zug von der Reede in der Bauweiche entgleist sei und mehrere Wagen auf dem Sommerweg stehen. Die Fahrgäste würden mit Bussen zum Ortsbahnhof gefahren.

Der Unmut bei den Fahrgästen steigt. Allerdings bleibt ihnen verborgen, dass die Fahrgäste aus dem Unglückszug erst einmal zum Ort gebracht werden mussten. Nachdem die Fahrgäste evakuiert waren, werden

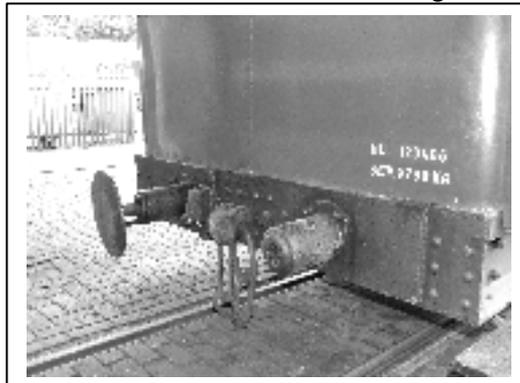


auch wir von der Reede zum Ort gefahren. Aus dem Bus heraus sehen wir, wie an der Unglücksstelle mittels Autokran die Wagen 44, 51 und 53 wieder auf die Schienen gestellt werden.

Alle Mitarbeiter sind im Einsatz und versuchen die Zuglaufstörung so schnell wie möglich zu beseitigen. Zum Glück kann nach Räumung der Unfallstelle der eingleisige Betrieb mit den Loks "Hannover" und "Berlin" im Wendezugbetrieb wieder aufgenommen werden. Ein Umsetzen an der Reede ist nicht möglich, weil hier ein Teil des alten Zuges abgestellt ist. Gegen 13.00 Uhr werden die Wagen 53 und 51 sowie die beiden unbeschädigten Bremswagen 56 und 57 zur Werkstatt ü-

berführt. Aufgrund der starken Überpufferung mussten bei den Wagen 51 und 53 teilweise die Puffer abgebrannt werden.

Bereits kurz nach der Räumung der Unfallstelle beginnt die Baufirma damit, die Vorbereitungen zur Kurvenentschärfung zu treffen. Nach Beendigung des Zugverkehrs am Abend wird die Gleisverschwenkung überarbeitet und bereits am Montag, dem 10.09.07, wurden die Wagen 51 und 53 in die Werkstatt gebracht. Die Drehgestelle des Wagen 51 sind so stark beschädigt, dass sie ausgebaut werden müssen. Eines hatte sich nach der Entgleisung in der Weiche verkeilt und in Längsrichtung gestreckt. Einen Tag später ist bereits das erste Tauschdrehgestell unter dem Wagen. Wo die beiden anderen gerichtet und aufgearbeitet werden, steht zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest.



Die Einführung des Wendezugbetriebes bei der Borkumer Kleinbahn

Speziell in der Hochsaison kommt es beim Umsetzen der Lokomotiven an den beiden Endpunkten der Kleinbahn immer wieder zu gefährlichen Situationen. Nicht selten laufen Kinder und auch Erwachsene kurz vor der Lokomotive her und bringen sich somit in Gefahr. Aufgrund der vielen Beinahe-Unfälle entschloss man sich, bei der Kleinbahn einen Wendezugbetrieb nach Langeooger Vorbild einzuführen. Da aber für die modernen Zuggarnituren aus dem Jahr 1993/94 nur drei bei Schöma gebaute Lokomotiven zur Verfügung stehen, wurde bereits im Herbst 2005 die Entscheidung zum Bau einer neuen Lokomotive getroffen. Bei unserem Besuch bei der Lokomotivfabrik Schöma im November 2005 wurde ja bereits über den damaligen Planungsstand berichtet.

Gegenüber den bereits vorhandenen Lokomotiven verfügt die neue Lokomotive "Aurich" vom Schöma Typ CFL-150 DCL über einige technische Verbesserungen, es sind schließlich fast 14 Jahre seit dem Bau der anderen drei Lokomotiven "Münster", "Hannover" und "Berlin" vergangen. Anstelle des bisherigen luftgekühlten 245 PS Deutz-Motors wurde nun ein wassergekühlter 250 PS-Motor eingebaut. Die Leistungsregelung aller Lokomotiven erfolgt nun über Microcontroller. Nach entsprechender Vorwahl durch den Lokführer wird die zu fahrende Geschwindigkeit vorgegeben und der Rechner regelt die dazu passende Drehzahl nach Last und Streckenverhältnissen ein. Für die Werkstatt bietet sich aufgrund der rechnergesteuerten Leistungsregelung die Möglichkeit, Fehler über ein modernes Diagnosesystem aufzuspüren. Welch ein Unterschied zu Reparaturen mit Hammer und 32er Schlüssel an der Lokomotive "Leer" aus dem Jahr 1934 - aber sie fährt heute noch, und das ganz ohne Computer!



In das neue ergonomisch gestaltete Führerhaus wurde für jede Fahrtrichtung ein Bedienpult eingebaut. Erstmals kann auf Borkum eine Lokomotive komfortabel im Sitzen bedient werden. Um die teilweise langen Standzeiten an der Reede bei großer Hitze erträglicher zu gestalten, wird der Führerstand durch eine auf dem Dach angebrachte Klimaanlage gekühlt. Bei den drei Lokomotiven der ersten Bauserie wurden diese Sozialverbesserungen des Lokführer Arbeitsplatzes jedoch nicht durchgeführt. Hier muss der Lokführer nach wie vor im Stehen fahren und es gibt nur ein Bedienpult für die Vorwärtsfahrt der

Lok. Ähnlich wie bei den Lokomotiven der DB-Baureihe 294 ist das Rückwärtsfahren wegen der Verdrehung des Oberkörpers unangenehm.

Äußerlich haben sich alle neueren Schöma-Lokomotiven verändert. In dem hinteren Vorbau der Lokomotiven ist nun das Heizaggregat mit 30 KVA Leistung für die Zugheizung eingebaut. Hierdurch besitzen jetzt alle Lokomotiven einen zweiten Abgaskamin. Aufgrund diesen Umbaus sind jetzt alle Maschinen auch bei Rückwärtsfahrt durch die Farbgebung des Kamins zu unterscheiden. Ursprünglich war bei den Loks aus den Jahren 1993/94 im hinteren Vorbau der Tank eingebaut. Dieser ist nun seitlich am Lokrahmen für das Personal gut zugänglich angebaut worden. Hierfür mussten die Druckluftbehälter der Bremsanlage in den vorderen Vorbau weichen und sind somit für den Fahrgast unsichtbar. Aufgrund des geräumigeren Führerhauses ist die "Aurich" mit einer Gesamtlänge von 7260 mm um 360 mm länger als die anderen drei Wendezugloks.

Die Heizaggregate der beiden Gepäckwagen 209 "Kobbedünen" und 219 "Bantjedünen" werden in der kommenden Wintersaison ausgebaut. Der ehemalige Generatorraum wird dann als Gepäckraum genutzt. Zusätzlich werden die Wagen noch mit einer zweiten Gepäckraumtür versehen.

Für einiges Aufsehen sorgte die neue Lokomotive Aurich bereits seit Anfang des Jahres in der Fach- und Tagespresse. Auf verschiedenen Internetseiten war der Bau der Lok bei Schöma in Diepholz ebenfalls zu verfolgen. Ihren Ehrentag hatte sie am 13. April 2007, als sie unter großer Anteilnahme der Bevölkerung auf den Namen der ostfriesischen Kreisstadt Aurich getauft wurde. Die Taufpatin und Gattin des Auricher Bürgermeisters Hilde Lindhorst verstand sich gut mit dem Wettergott. Bei herrlichstem "Sommerwetter", denn der Sommer 2007 hat dieses Jahr im April stattgefunden, taufte sie die Lok traditionell mit einer Flasche Sekt. Der Lokname "Aurich" hat bei der Borkumer Kleinbahn bereits Tradition. Vom Juni 1910 bis zum Ende der Sommersaison 1952 wurde bei der Bahn eine B-gekuppelte 60 PS starke Hohenzollerndampflok gleichen Namens eingesetzt. Außerdem wurde 1903 vom Regierungspräsidenten zu Aurich die Konzessionsurkunde für die Bahn ausgestellt. In jüngster Zeit gibt es weitere Verknüpfungspunkte zwischen der Kleinbahn und der Stadt Aurich. In diesem Jahr übernahm der oberste Betriebsleiter der Kleinbahn, Theodor Robbers, die Betriebsleitung für die wieder aufgebaute Strecke Abelitz - Aurich.

Wenige Tage später wurde die Lok dann nach Borkum verschifft. Hier wurde zuerst einmal das Personal geschult. Danach standen dann die ersten Probefahrten mit der bereits umgebauten Lok "Berlin" an. Sie war als erste Lok ab November 2006 bei Schöma auf die elektronische Steuerung umgebaut worden. Nach dem auch die beiden anderen Lokomotiven "Hannover" und "Münster" wieder auf der Insel waren, wurde im Rahmen eines kleinen Festes am 26.07.07 der Wendezugbetrieb offiziell eingeweiht. Zahlreiche Politiker, unter ihnen natürlich die Borkumer Bürgermeisterin Kirstin Mahlitz und die Geschäftsleitung der AG Ems, Dr. Bernhard Brons, waren zu diesem besonderen Ereignis anwesend. Pünktlich um 10.00 Uhr standen Diesellok "Aurich" und Dampflok "Borkum" vor dem Bahnhofsgebäude um mit ihren Ehrengästen auf die Reise zu gehen. Insgesamt kostete der Umbau der Loks für den Wendezugbetrieb 850.000 Euro, der zu 60% vom Land Niedersachsen getragen wird. Der nicht ganz unerhebliche Rest wird von der Kleinbahn selbst in die Zukunft investiert.

Technische Daten der Lokomotive "Aurich"

Spurweite: 900 mm
 Dienstgewicht: 16 t
 Achsanordnung: B
 Motorleistung: 184 KW / 250 Ps
 Nenndrehzahl: 2300 U/min
 Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
 Länge über Kupplung: 7240 mm
 Achsstand: 2900 mm
 kleinster Kurvenradius: 40 m
 Motor: KHD BF6M 1013CP



Kompletterneuerung des Streckengleises Reede - Ortsbahnhof, Baubeginn Dienstag, 04.09.07

"Eine Seefahrt die ist lustig..", könnte es auch bei einer Zugfahrt vom Hafen bis zum Dorfbahnhof heißen. Schaut man durch die offenen Waggontüren, gerät man leicht ins Schwanken. Dies ist nicht verwunderlich, wurde doch das Streckengleis 1987 letztmalig instandgesetzt. Eine Erneuerung war zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebes auf Borkum dringend notwendig.

Bereits seit Mai diesen Jahres werden im Rahmen einer enormen logistischen Leistung die Baumaterialien auf die Insel gebracht. Fährt man zur Zeit mit dem Zug von der Reede zum Bahnhof, sieht man überall neben der Strecke die speziell für Borkum angefertigten Betonschwellen liegen.



Sie wurden ebenso bei der Thyssen-Krupp GfT Gleistechnik gefertigt. Die bisher verwendeten Holzschwellen werden aufgrund der geringeren Lebensdauer im rauen Nordseeklima auf Borkum nicht mehr verwendet. Insgesamt sollen es mehr als 10.000 Stück sein. Mit ca. 185 kg pro Schwelle kein leichter Brocken für den sandigen Inselboden. Die Schienen mit 18 Metern Länge wurden ebenfalls von Thyssen-Krupp geliefert. Wochentags fahren täglich bis zu 5 Sattelzüge mit der Autofähre von Eemshaven nach Borkum. Auf der Insel angekommen werden diese an der Reede mittels eines Baggers entladen und auf die drei im Bestand der Kleinbahn gebliebenen Flachwagen 9, 60 und 62 verladen. Für die Gleiserneuerung wurde extra der ehemalige Handgepäckwagen Nummer 9 zum Flachwagen umgebaut und einer Hauptuntersuchung unterzogen. Für die Kleinbahn wurde er 1925 von O&K als 2-achsiger O-Wagen gebaut. 1966 wurde er in der eigenen Werkstatt als sogenannter Handgepäckwagen umgebaut und mit einer Handbremse inklusive Bremserbühne versehen. Ende der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts sollte der Wagen eigentlich verschrottet werden. Doch hinter und unter jeder Menge Kleinbahnschrott überlebte der Wagen, bis er schließlich Anfang des Jahres als Flachwagen Verwendung finden konnte.

Nach diesem kurzen Ausflug in die Geschichte zurück zum Streckenumbau. Nach der Verladung im Hafen auf die Flachwagen werden die Gleisbaumaterialien auf die Strecke gefahren. Dort werden sie dann an der jeweiligen Stelle mittels eines Minibaggers entladen und in den Randberei-

chen der Strecke gelagert. Danach werden die wegen der eingeschränkten Platzverhältnisse auf den Fährschiffen nur 18 Meter langen Schienenstücke zu 60 Meter langen Schienen verschweißt. Am 11.09.2007 ist der Schweißtrupp vom Hafen aus bereits hinter dem Deichtor bei der Arbeit.

Zur gleichen Zeit wird ab 04.09.2007 der Streckenabschnitt zwischen dem Fährhafen und dem Bahnübergang "Zum neuen Hafen" komplett erneuert und mit einer festen Fahrbahn versehen.

Zuerst wurde das Gleis Bahnhof - Reede in diesem Teilstück abgebaut. Um den Betrieb eingleisig abwickeln zu können, wird hierzu ca. 350 Meter vor dem Bahnübergang "Zum neuen Hafen" eine Bauweiche eingebaut. Da es sich um eine später im Hafen zu verwendende Weiche handelt, ist hier ihre Lage nicht ganz optimal. Wenn der Zug von der Reede kommt, muss er zunächst mittels einer Gleisverschwenkung auf das andere Richtungsgleis wechseln, um dann über die Weiche wieder auf Gleis weiter in Richtung

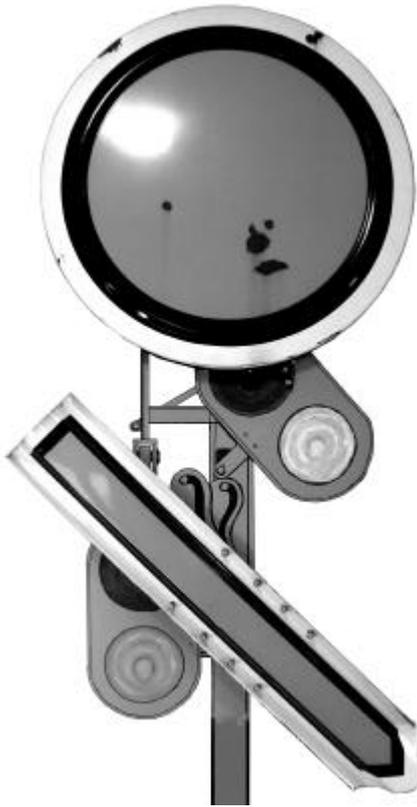


Ortsbahnhof zu fahren. Aufgrund der engen Radien kommt es trotz Probefahrten am Samstag, den 08.09.2007, beim 10.15 Uhr Zug von der Reede zu einem Unfall. Bei der Durchfahrt der Gleisradien überpuffern die Wagen 44, 51 und 53 so stark, dass sie entgleisen. Mittels eines Autokrans werden die Wagen innerhalb von 2 Stunden wieder eingleist. Der Zug und der Fährfahrplan waren danach nur noch Makulatur! Nach der Räumung der Unfallstelle wird ein Teil der Wagen an der Reede abgestellt. Die Wagen 57, 56, 53 und 51 werden von Lok "Emden" zum Ortsbahnhof gefahren, wobei die beiden Bremswagen 56 und 57 in der Wagenhalle abgestellt werden. Aufgrund ihrer Beschädigungen werden die beiden anderen Wagen gleich in die Werkstatt gefahren. Hier werden ab Montag, den 10.09.2007, die abgebrochenen Puffer und die verzogenen Drehgestelle des Wagens 51 ausgebaut. Aufgrund der starken Schäden des Drehgestells muss es gegen ein Reserve-drehgestell getauscht werden. Ein weiterer Einsatz des historischen Zuges ist somit für September 2007 nicht mehr vorgesehen.

In der zweiten Septemberwoche sind die Arbeiten im ersten Bauabschnitt weit fortgeschritten. Hier liegt eine besondere Schwachstelle der Kleinbahn. Bei höheren Fluten steht das Stück vom Fährhafen bis zum Bahnübergang "Zum neuen Hafen" ständig unter Wasser. Die Gleise liegen somit nicht richtig gesichert im aufgeweichten Sandboden und es könnte zu Unfällen kommen. In diesem Fall wird meistens im Schienenersatzverkehr gefahren. Aufgrund dieser Tatsache hat man sich hier entschlossen die Gleise auf einer 25 cm dicken Betonfahrbahn zu verlegen, um das "Absaufen" der Strecke zu verhindern. Nach dem Vergießen der Betonfahrbahn werden dann Schwellen und Schienen ausgerichtet um danach eingeschottert zu werden.

Insgesamt werden für die Baumaßnahme ca. 10.000 Schwellen, 14,5 Kilometer Schienen und 16.000 Tonnen Schotter benötigt. Dies ist alles zwischen Mai und September auf die Insel gebracht worden - eine logistische Meisterleistung. Sofern alle Arbeiten reibungslos verlaufen, werden die Oberbau-Erneuerungen zu Weihnachten abgeschlossen sein. Insgesamt investiert die Borkumer Kleinbahn ca. 3,5 Millionen Euro in die Erneuerung der Kleinbahnstrecke, um einen langfristigen Betrieb sicherstellen zu können. Die enormen Kosten sind zu 50% durch das Land Niedersachsen mit getragen worden.

Signale aus der Dachetage



Seit Anfang November ist diese Vorsignalkombination direkt neben unseren Raumzugängen in der ersten Etage des Wittener Hauptbahnhofs zu bewundern. Vorsignalscheibe und -flügel sind reale „Eisenbahndevotionalien“, Signalmast und Lampenblenden entstammen dagegen den künstlerischen Händen von Eugen Hübl. Zukünftig soll diese Abbildung unverwechselbar unsere Berichte aus der Dachetage anzeigen, nachdem das vereinfachte Eingangsportal des Bahnhofs vereinzelt auch als Kirche gedeutet wurde.

In den letzten Wochen wurden in unserem Vereinsheim wichtige Schönheitsreparaturen durchgeführt. So wurden das Treppenhaus (noch nicht ganz fertig), das Carl-Bellingrodt-Zimmer, der Wohnungsflur, das Zugabteil und unser Vortragsraum frisch gestrichen. Dies war nach 6 Jahren auch dringend notwendig, wie der Schmutzrand hinter vielen unserer schönen Bilder verriet.

Unseren „Malermeistern“ Karlheinz Gremme, Jens Grünebaum, Fred Henneberg, Ralf Jaensch, Manuel Hartmann, Ulrich Loyal, Herbert Makoschey, Jan-Christopher Menk und Willi Stratmann ein recht herzliches Dankeschön.

Dabei wurde unser Vortragsraum auch gleich auf den technisch neusten Stand gebracht. Unser Beamer wurde von Herbert Makoschey und Willi Stratmann unter der Decke aufgehängt und mit der Multimedia-Anlage verkabelt. Jetzt braucht man für einen Vortrag nur noch einen Laptop mit den entsprechenden Fotos mitzubringen. Ans Kabel angeschlossen, kann der Vortrag innerhalb weniger Sekunden starten. Vielleicht haben Sie schon immer auf diese Gelegenheit gewartet. Nutzen Sie diese Chance doch einmal. Vorträge für das nächste Jahr werden noch gesucht.

Im Treppenhaus fällt sofort unser stilisiertes Form-Vorsignal (s. oben) ins Auge. Nachdem Rolf Lutter die Scheibe und den Flügel angebracht hatte, konnte Eugen Hübel den Mast und die Steuerstangen an die Wand malen. Aus wenigen Metern Entfernung ist kein Unterschied zum Original zu erkennen.

Somit ist ein kleiner Teil der Vorbereitungen für das 25 jährige Jubiläum der Eisenbahnfreunde Witten im März 2008 erledigt. Für die weiteren Projekte benötigen wir aber noch Ihre Hilfe. Der Festausschuss unter der Leitung von Jürgen Kowalewski (Tel. 02327 85960) freut sich neben Ideen und Anregungen auch über reale Hilfsangebote. Folgende Projekte und Aktivitäten harren im Rahmen unseres Jubiläums noch auf Verwirklichung:

- ✗ Sortierung Archivierung unserer Fotosammlung, was nicht an einem Samstag gelingt
- ✗ Renovierung verschiedener Führerstandseinrichtungen aus dem ET 30, E18 und E40
- ✗ Weiterbau der Modellbahn
- ✗ Erstellung eines Jubiläumsheftes „25 Jahre Eisenbahnfreunde Witten“
- ✗ Erstellung eines Films über die Geschichte der EFW
- ✗ Fertigstellung des Dachbodenausbaus zu Lagerzwecken, sehr wichtig!
- ✗ **und die von Ihnen vorgeschlagenen Projekte**

Auch Eugen Hübl, Ulrich Loyal und Willi Stratmann stehen Ihnen als weitere Mitglieder des Festausschusses gerne für Fragen und Anregungen zur Verfügung.

Ein grober Umriss unseres Jubiläumswochenende ist bereits bekannt bzw. fest eingeplant:

- ✗ Ausstellung im ehemaligen Wartesaal des Hauptbahnhofs
- ✗ Souvenirverkauf im Ausstellungsraum sowie in der Bahnhofshalle. Dazu können sich noch Aussteller melden bzw. werden noch Standbeschicker gesucht.

- ✂ Pendelfahrten über den Wittener Viadukt nach Wengern Ost.
- ✂ Die Mini-Dampfbahn von Dr. Lausch wird am Sonntag auf dem Gelände vor dem Güterschuppen ihre Runden drehen.

Noch sind nicht alle Teilplanungen abgeschlossen. In vielen Fällen ist noch Hilfe erforderlich. Es wäre schön, wenn sich der eine oder andere aus dem Mitgliederkreis angesprochen fühlte und spontan zu Mitarbeit entschließen könnte. Geben Sie sich also einen Ruck. Vielen Dank im voraus.

Veranstaltungshinweise der Eisenbahnfreunde Witten

Falls nichts besonders angegeben ist, finden die Veranstaltungen ab 19 Uhr in unseren Vereinsräumen (in der ersten Etage) im Wittener Hbf, Bergerstraße 35, statt. Im Anschluss an die Abendveranstaltungen gemütliches Treffen. **Das vollständige Programm des nächsten Halbjahres finden Sie in unserem Faltblatt Programmvorschau oder im Internet unter www.efwitten.de.**

- | | |
|---|--|
| Mi 05. 12. 2007 | <p>Dampfbetrieb vor 20 Jahren – Ein Rückblick auf 1987
Dia-Vortrag von Edwin Rotzal, Sprockhövel, u. a. mit den letzten Dampf-Planeinsätzen im damals noch real existierenden Ostblock.
Die traditionelle Weihnachtsfeier findet erstmalig am kommenden Samstag ab 15 Uhr statt.</p> |
| Sa. 08. 12. 2007
ab 15 Uhr | <p>Traditionelle Weihnachtsfeier
mit Speis und Trank, Modellbahnbetrieb und vielem anderen mehr.</p> |
| Sa 15. 12. 2007 | <p>Weihnachtswinterdampf
Jahresabschlussfahrt der Eisenbahnfreunde Witten e.V. zum schwimmenden Weihnachtsmarkt in Emden. Mit einer Lok des Regelbetriebs fährt unser Zug von Köln über Wuppertal, Hagen, Wetter, Witten und Bochum nach Essen. Hier übernimmt 41 360 den Zug, um ihn über die Emslandstrecke nach Leer und Emden zu bringen.</p> |
| Mi 09. 01. 2008
Terminverschieb. | <p>Die V100 in Nordrhein-Westfalen
Lange Zeit wurde die V100 als Dampflokiller von den Fotografen verschmäht. Inzwischen ist sie selbst zur Kult-Lokomotive der Eisenbahnfreunde geworden. Dieter Zuncke, Herdecke, stellt uns in seinem Diavortrag die Einsätze in NRW vor.</p> |
| Mi 06. 02. 2008 | <p>Videoimpressionen aus dem „Land der aufgehenden Sonne“ Japan
Videovortrag von Norbert Steiner, Meinerzhagen, über den Eisenbahnbetrieb in Japan</p> |
| Mi 05. 03. 2008 | <p>Gelenkige Lokomotiven
Roland Erdmann stellt uns besondere Fahrzeugkonstruktionen des Lokomotivbaus vor.</p> |
| Sa/So 8./9. 3. 2008 | <p>25 Jahre Eisenbahnfreunde Witten im BSW
Jubiläumsveranstaltung im Vereinsheim und im Wittener Hauptbahnhof</p> |
| Mi 02. 04. 2008 | <p>Mit der Eisenbahn durch Schweden
Von Trelleborg bis in den Großraum Stockholm führt die Bilderreise von Werner Wölke, Wetter.</p> |
| Mi 08. 05. 2008
Terminverschieb.
wegen Feiertag | <p>Die Werkbahn des Bochumer Vereins
Im Laufe der Jahre kamen beim Bochumer Verein alle drei Traktionsarten, u.a. mit Eilokeigenbauten, zum Einsatz. Lothar Spork aus Bochum stellt uns diesen interessanten Eisenbahnbetrieb in seinem Dia-Vortrag vor.</p> |

Eisenbahnfreunde Witten *aktuell* Nr. 61 erscheint Anfang März 2008. Redaktionsschluss ist am 20. Januar 2008.