

## **MIT ROTER V-200-KRAFT IN SCHÖNE WEISSE WINTERPRACHT DIE HEF-WINTERFAHRT NACH WINTERBERG**

Nachdem die zum Rollmaterial des DB Museums gehörende historische Diesellok V 200 007 Ende Mai 2018 ihren Status als betriebsfähige Maschine verlor, ist die Lok V 200 033 die einzige Maschine der ehem. DB-Baureihe 220, die noch in historischen Fahrzeugbeständen über diesen Status verfügt - zugleich gehört sie zu den letzten noch betriebsfähigen 220-Maschinen überhaupt. Erhalten, betrieben und gepflegt wird die Lok V 200 033 nach wie vor vom Verein "Hammer Eisenbahn-Freunde e.V." (HEF) und Heimatort dieser Lok ist weiterhin Hamm in Westfalen, von wo aus die HEF auch eine eigene Museumsbahnstrecke ins benachbarte Lippborg betreiben. Ihre Lok V 200 033 setzen die Hammer Eisenbahn-Freunde e.V. aber vor allem vor Sonderzügen ein, die auf dem DB-Streckennetz von Hamm aus zu verschiedenen Zielen außerhalb dieser Lippe-Stadt rollen. Gemeinsam mit den Museumsbahn-Zügen auf der hauseigenen Strecke nach Lippborg haben diese HEF-Sonderzüge stets den Wagenpark, der aus dem HEF-Museumszug besteht. Der setzt sich aus fünf dreiachsigen Umbauwagen und einem vierachsigen Umbauwagen aus ehemaligem Bundesbahn-Rollmaterial zusammen. In dem Vierachswagen befindet sich auch ein bistroähnl. Bereich für den Verkauf von Getränken und kleinen Speisen.

Während viele Veranstalter von Sonderzugfahrten mit bahnnostalgischem Fahrzeug-Material derartige Fahrten in der Zeit zwischen Jahresbeginn und Frühling nicht durchführen, ist das bei den HEF anders. Sie führten in jüngster Vergangenheit eine Sonderzugfahrt in absoluter Winter-Kernzeit durch und rollten in öffentl. Tour am Samstag, d. 19. Januar 2019 mit ihrer Diesellok V 200 033 und ihrem Umbauwagen-Museumszug von Hamm/Westf. aus nach Winterberg im Hochsauerland.

Ursprünglich sollte diese Tagestour die ebenfalls im Hochsauerland gelegenen Orte Willingen und Korbach zum Ziel haben. Schnell wurde aber klar, daß die hierher führenden Bahnlinien wegen dichtem Plan-Taktbetriebes ("Kurahessenbahn") und betrieblicher Gegebenheiten zumindest momentan keine Sonderzugfahrten ermöglichen. Die HEF wichen für ihre Winterfahrt deshalb ins benachbarte Winterberg aus und beschränkten die Fahrtroute damit auf den westfälischen Teil des Hochsauerlandes, was aber auch alles andere als uninteressant war.

Trotzdem nahmen einige bereits angemeldete Fahrgäste wegen der o.a. Fahrzieländerung Abstand von der Teilnahme an der HEF-Winterfahrt, für die nun nur noch 150 Mitreisende übrig blieben, die aber allesamt mit einer schönen Sonderzugtour belohnt wurden. Unter den Mitfahrern befanden sich auch acht Fahrgäste aus Großbritannien. Die HEF-Fahrten mit V 200 033 verfügen über ein treues Teil-Publikum von der britischen Insel, wo sich Diesellok-Freunde den

deutschen V-200-Lokomotiven sehr verbunden fühlen - und hier besonders jenen V 200, die über Maybach-Motoren verfügen, wie es bei V 200 033 als letztem deutschen 220-Aktiv-Mohikaner noch heute der Fall ist. Bei dieser Lok läßt sich der markante Motorensound der Maybach-MD-650-Maschinen immer noch vernehmen und erleben. Vor allem britische Fans schätzen und genießen ihn und erinnern sich an Zeiten, als er auch noch in britischen Diesellokomotiven zu hören war, was in England immerhin heute noch auf Museumsbahnen genossen werden kann.

In Deutschland ist das sogar noch bei Einsatz von HEF-Lok V 200 033 auf Hauptbahnstrecken der Fall und mit der HEF-Winterfahrt von Hamm nach Winterberg und zurück am 19.01.2019 war es mal wieder soweit, daß der "Maybach-MD 650-Sound" über westfälischen Bahnlinien erklang.

Die o.a. beschriebene HEF-Fahrt begann am 19.01.2019 kurz vor 09.00 Uhr morgens in Hamm/Westf. und führte von hier aus mit mehreren Einstiegshalten über Kamen, Dortmund Hbf und die Verbindungskurve zur Umfahrung des Bahnhofes der Ruhr-Stadt Schwerte auf die Gleise der "Oberen Ruhrtal-Bahn" (ORTB), die von Schwerte aus auf einer Gesamtstreckelänge von 138 Km über Fröndenberg, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Bestwig, Brilon und Meschede bis Warburg verläuft. Die durch das Hochsauerland von West nach Ost verlaufende ORTB-Strecke schließt in Schwerte an die elektrifizierte Bahnlinie Hagen - Unna - Hamm und in Warburg an die ebenfalls elektrisch betriebene Bahnverbindung Hamm - Paderborn - Altenbeken - Warburg - Kassel an. Die Obere Ruhrtal-Bahn selbst ist nicht elektrifiziert und verläuft ihrem Beinamen gemäß vor allem in ihrem Westteil zwischen Schwerte und Olsberg im Tal des Ruhr-Flusses, östlich davon hat sie bis Warburg beträchtliche Höhen von bis zu knapp 500 Meter zu überwinden.

Die ORTB-Strecke ist zwischen Schwerte und Brilon zweigleisig und verläuft insgesamt durch landschaftlich schönes Gebiet hindurch. Durch diese reizvolle Landschaft rollte auch der von Hamm nach Winterberg verkehrende HEF--Sonderzug am 19.01.2019 auf der o.a. Strecke von Schwerte bis Bestwig. Kurz danach bog er in Nuttlar von der ORTB-Strecke aus auf die hier beginnende eingleisige Bahnlinie zum hochsauerländischen Winterberg ab.

Diese Nebenbahnstrecke bildet den letzten Rest der einst knapp 65 Km langen Durchgangs-Bahnverbindung Bestwig - Frankenberg/Eder, die von Nord nach Süd quer durch das Hochsauerland hindurch führte. Südlich von Winterberg hatte diese Bahnstrecke einen sehr landschaftlich recht höhenreichen Verlauf mit Steigungen bis zu 2,5%. Der unterhaltstechnisch teure Betrieb im Mittelteil des von Bestwig nach Frankenberg führenden Schienenstranges wurde hier in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre eingestellt: Zwischen Winterberg und Allendorf wurde der Personenverkehr am 14.11.1966 stillgelegt. In diesem Mittelabschnitt der Bahnverbindung Bestwig - Frankenberg folgte am 28.05.1967 auch die Stilllegung des Güterverkehrs zwischen Hallenberg (bei Winterberg) sowie Allendorf. Anschließend wurde die Bahnstrecke hier abgebaut.

1981 erfolgte ebenfalls die Stilllegung vom Südteil der o.a. Bahnverbindung, dem Streckenabschnitt Allendorf - Frankenberg/Eder. Hier blieb allerdings das Gleis erhalten und es wurde hier am Anfang unseres Jahrtausends für einige Zeit sogar wieder touristischer Personenverkehr durchgeführt, der aber inzwischen auch schon wieder eingestellt wurde.

Im nördlichen Verlauf der Bahnverbindung Bestwig - Winterberg wurde am 30.05.1992 auch der Güterverkehr von Winterberg bis Hallenberg eingestellt. Auch dieser Streckenabschnitt blieb nun ohne Verkehr und das Gleis wurde ebenfalls hier abgebrochen. Auch die in diesem Abschnitt gehörenden beiden Tunnelanlagen in Winterberg wurden stillgelegt. Gleichzeitig endete damit auch der Güterverkehr zwischen Nuttlar und Winterberg.

Nach den o.a. Einstellungsmaßnahmen blieb von der in Nuttlar von der Oberen Ruhrtal-Bahn abzweigenden Nebenbahnstrecke nach Frankenberg nur noch deren fast 26 Km langer Abschnitt bis Winterberg dauerhaft in Betrieb. Das aber wie gesagt nur noch für den Personenverkehr.

Der hochsauerländische Ort Winterberg entwickelte sich am Fuße des fast 900 m hohen Berges "Kahler Asten" im 20. Jahrhundert schnell zu einem touristischen Erholungsort und auch zu einem großen Wintersport-Zentrum. Besonders Bewohner des nicht allzuweit von hier entfernten Ruhrgebietes suchten hier Erholung - vielfach auch in Tagesausflügen, und das ebenfalls im Winter. Zum Erlebnis des klaren Hochsauerland-Klimas und der Pflege von Wintersport-Vergnügen.

Eisenbahnmäßig war Winterberg deshalb gut angebunden und versorgt: Es gab hierher zahlreiche durchgehende Kurswagen-Verbindungen aus verschiedensten Teilen vom Ruhrgebiet und Rheinland. Ab 1905 rollten aus diesen Gebieten auch öffentl. Sonderzüge für den Wintersportverkehr in großer Anzahl an den Wochenenden nach Winterberg. Das beschriebene Zugangebot setzte sich hier in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg fort und wurde nun sogar noch verstärkt - inkl. des Einsatzes von Wintersport-Sonderzügen an den Wochenenden, die jeweils nur kurzfristig bei guter Schneelage eingesetzt wurden; aber bei günstigem Fahrkartenpreis stets gut besetzt waren.

Außerhalb des Tourismus- und Wintersportverkehrs wurden die lokalen zwischen Bestwig und Winterberg pendelnden Personenzüge aber ab den 1960er Jahren immer weniger in Anspruch genommen. Ein großer Teil ihrer Fahrten wurden bald auf Straßenbus-Kurse umgestellt und für die wenigen verbleibenden Lokal-Personenzüge auch Schienenbusse eingesetzt. In den 1990er Jahren drohte schließlich sogar auch die Stilllegung der Reststrecke Nuttlar - Winterberg.

Die wurde dann aber ab 1997 durch verschiedene Initiativen abgewendet. Zunächst wurden die Schienenbusse und die teilweise auch lokbespannten Züge durch (damals) moderne 628/928-Triebzüge ersetzt. Diese pendelten ab Mai 1998 zwischen Bestwig und Winterberg im Taktverkehr. Ab Mai 2001 wurden

mehrmals täglich und im Taktverkehr mehrere Regional-Express-Verbindungen durchgehend von Dortmund nach Winterberg und umgekehrt eingeführt. Sie bestanden ab Dez. 2004 aus neuen DB-Dieseltriebzügen der Baureihe 648.1 und die Fahrten dieser Durchgangs-RE wurden alsbald wegen steigender Nachfrage erhöht. An den Wochenenden sogar auf einen Stundentakt von Dortmund nach Winterberg und umgekehrt.

Durch die o.a. Intensivierung und Belebungsmaßnahmen steigerten sich die Fahrgastzahlen für den Zugverkehr zwischen Bestwig und Winterberg im Zeitraum von 1997 bis 2012 um 125%. Als Folge dieser positiven Entwicklung und wegen der 2015 in Winterberg durchgeführten Bob- und Skeleton-Weltmeisterschaften wurde die DB-Strecke Nuttlar - Winterberg 2014 und 2015 vollständig modernisiert. Das betraf auch alle Bahnhöfe dieser Strecke einschließlich dem vom Streckenendpunkt Winterberg. Aber auch die Gleise und der Oberbau der o.a. Strecke wurden erneuert und ein signal- und weichentechn. Fernsteuerbetrieb eingeführt, dessen Bedienung von Bestwig aus erfolgte und noch erfolgt.

Güterverkehr findet auf der Bahnlinie Nuttlar - Winterberg weiterhin nicht mehr statt. Der Personenverkehr ist hier dafür umso lebhafter und bietet im Zweistundentakt, am Wochenende sogar im Stundentakt RE-Zugverkehr, der in den meisten Fällen aus Durchläufer-Zügen von Dortmund nach Winterberg und umgekehrt besteht.

Für den RE-Zugverkehr nach/von Winterberg wollte die DB Regio AG eigentl. bereits im Dezember 2016 neue, in Polen gebaute Dieseltriebzüge vom Typ PESA-LINK (Baur. 632 und 633) in Betrieb nehmen. Technik und Abnahme-Probleme verzögerten die Inbetriebnahme dieser Neubauzüge empfindl., so daß der o.a. RE-Zugverkehr zum genannten Zeitpunkt erst mal übergangsweise mit dieselektrischen DB-Triebzügen der in den Jahren 1998 - 2000 gebauten Baur. 644 ausgestattet wurde. Aber auch mit diesen Fahrzeugen konnten bereits die zwischen Dortmund und Winterberg sowie umgekehrt angestrebten schnelleren Fahrzeiten erreicht werden. Inzwischen wurden die ersten der neuen Pesa-Triebzüge (mit großem Fahrrad-Abteil und Fahrschein-Automaten) von der DB Regio AG in Betrieb genommen, aber erstmal in anderen Sauerland- und NRW-Bereichen eingesetzt, so daß es zwischen Dortmund und Winterberg sowie umgekehrt erstmal noch beim Einsatz der älteren Diesel-Elektro-644 bleibt, zumal von den neuen Pesa-Zügen erstmal nur deren zweiteilige Einheiten (Baur. 632) angeliefert wurden. Die Lieferung der dreiteiligen Pesa-Einheiten, die auch nach/von Winterberg rollen werden (Baur. 633) wird sich ab Frühjahr 2019 anschliessen.

Der Einsatz von lokbespannten Zügen auf der Strecke Nuttlar - Winterberg ist lange Geschichte. Schon am Ende der 1990er Jahre verschwanden hier die letzten Plan-Reisezüge mit Lokbespannung. Auch Sonderzüge kommen heute eher selten nach Winterberg. Der dichte Regelzugverkehr, der hier inzwischen vor allem an den Wochenenden wieder entstanden ist, hat das Angebot der

legendären Winterberg-Sonderzüge nach/von Winterberg an den Wochenenden ersetzt. Allerdings gibt es noch immer einen RE-Zug, der als planmäßiger Zug an den Wochenenden von Hagen aus bei guter Schneelage nach Winterberg mit DB-Triebzugeinsatz kurzfristig rollt. Und auch Busse rollen dann vermehrt kurzfristig ins Hochsauerland. Die Eröffnung des Ruhrtalradweges hat dieser Region und auch Winterberg weiteren Tagestourismus gebracht, der nun auch außerhalb vom Winter seinen Platz hat. Er erfordert aber auch verstärkten Fahrradtransport in den öffentl. Verkehrsmitteln. An Spitzentagen werden in den RE-Zügen von Dortmund nach Winterberg bis zu 500 Fahrräder befördert und es fahren hier auch schon parallel auf der Straße Busse mit Fahrradanhängern, um dem gestiegenen Bedarf gerecht zu werden. Der Einsatz der neuen Pesa-Link-Triebzüge mit ihren größeren Fahrrad-Abstellbereichen kommt dieser Entwicklung ebenfalls zugute.

Der Einsatz zusätzlicher Sonderzüge nach/von Winterberg im Stile der einstigen Wintersport-Züge ist aber auch wegen der ebenfalls hier geschrumpften Infrastruktur nicht ganz ohne Probleme. Als im Bereich der einstigen Gesamtstrecke Bestwig - Frankenberg noch deren Abschnitt Winterberg - Hallenberg für den Güterverkehr in Betrieb war (1966 bis 1992), wurden Wintersport-Sonderzüge nach Winterberg nicht hier, sondern auch im benachbarten Hallenberg abgestellt. Derartige Züge erreichten ja Winterberg damals an den Winter-Wochenenden mit guter Schneelage in großer Anzahl. Die Abstell-Möglichkeit für sie in Hallenberg entfiel mit Gesamtstillegung des dortigen Bahnbetriebes 1992 und in Winterberg reduzierten sich die Abstellmöglichkeiten spätestens rapide mit dem Umbau und der Modernisierung des dortigen Bahnhofes 2014. Immerhin können hier bei Bedarf auch seither noch Lokumläufe durchgeführt werden und es wurde sogar noch ein Zusatz-Bahnsteig in Betrieb gelassen, der ebenfalls bei Bedarf noch von Sonderzügen benutzt werden kann; aber die große Sonderzug-Ära ist hier vorüber.

In den 1980er Jahren wurden die Wintersport-Sonderzüge, die an den Wochenenden aus dem Rheinland und dem Ruhrgebiet zum Tagesaufenthalt nach Winterberg kamen, von damals planmäßig sonst nur im Güterzugverkehr eingesetzten 221-Diesellokomotiven der Bahnbetriebswerke Gelsenkirchen-Bismarck und Oberhausen hierher gebracht, wodurch dann auch Dieselmotoren des V-200-Typs nach Winterberg gelangten. Aber auch 216- und 218-Maschinen gaben sich an dieser Stelle mit derartigen Zügen ein Stelldichein.

Vorbei wie die gesamte Zeit des Lokeinsatzes auf der Strecke Nuttlar - Winterberg; aber auch die von legendären Kurswagen-Verbindungen ab Düsseldorf und Köln hierher. Und der Schreiber dieser Zeilen erinnerte sich in dem Moment, als er sie niederschrieb auch lebhaft an jenen mit den Sommerfahrplan 1969 eingeführten Eilzug, der von diesem Zeitpunkt an von Hamburg (!) aus an jedem Samstag nach Winterberg und zurück verkehrte. Dies aber wie gesagt aber nur an Samstagen. Dieser "Hecken-Express" fuhr über Buchholz/Nordheide, Rotenburg/Wümme, Verden/Aller, Nienburg/Weser,

Leese-Stolzenau, Minden/Westf., Herford, Bielefeld, Sennelager, Paderborn, Büren, Brilon Stadt, Brilon Wald und Bestwig bis Winterberg und umgekehrt.

Der Bericht-Verfasser fuhr mit dem o.a. Samstag-Eilzug Hamburg - Winterberg durchgehend an einem Oktober-Samstag des Jahres 1969, wobei dieser interessante Zug damals von Hamburg bis Bielefeld durch eine Elektrolok der Baureihe 110 befördert wurde. Von Bielefeld nach Paderborn brachte ihn eine 220-Diesellok und von Paderborn bis Winterberg ging die Fahrt hinter einer Dieselmachine der Baur. 212 (mit Lokumlauf in Bestwig) weiter. Dabei wurde auch die später unterbrochene Strecke Paderborn - Brilon Wald benutzt, auf der inzwischen im Abschnitt Brilon Stadt - Brilon Wald aber wieder Plan-Personenzüge rollen.

Nach Winterberg hin verschwanden die glücklicherweise nie, aber ihre Intensivierung hat hier auch die durchgehenden Kurswagen-Verbindungen von einst ersetzt. Heute ist umsteigen angesagt – obwohl immerhin von Dortmund aus durchgehend gefahren wird. Der o.a. Fern-Eilzug von Hamburg nach Winterberg und zurück war leider nur kurzlebig. Bereits in der Mitte der 1970er Jahre wurde er wieder eingestellt.

In jener Zeit besaßen auch nicht selten Eisenbahnfreunde-Sonderzüge die landschaftlich schöne Strecke Nuttlar - Winterberg als Ziel. Sie kamen damals im Schleppe der seinerzeit noch aktiven Dampflokomotiven auf diese Strecke. Mit dem Ende dieser Lokomotiven war sie dann nur noch selten das Ziel von Sonderzügen der o.a. Spezies.

Am 19.01.2019 rollte ein derartiger Zug aber nun einmal wieder nach Winterberg. Das in Form des HEF-Sonderzuges von Hamm, der aber eigentlich nur aus der Not heraus an diese Stelle vom Hochsauerland kam; denn eigentlich sollte dieser Zug ja nach Willingen und Korbach im benachbarten hessischen Teil des Hochsauerlandes fahren. Was aber aus den bereits erwähnten Gründen nicht möglich wurde.

Wegen deren Ursache verließ der o.a. HEF-Zug in Nuttlar die Hauptbahnstrecke Schwerte - Warburg und benutzte ab hier wie ebenfalls schon erwähnt, die Nebenbahnstrecke nach Winterberg. In deren Umfeld wurde die Landschaft nun immer gebirgiger; denn immerhin führt dieser Schienenstrang hier auf die höheren Bereiche des durchweg gebirgigen Sauerlandes. Zwischen dem 304 m hoch gelegenen Nuttlar und den in 654 m Höhe gelegenen Bahnhof in Winterberg überwindet das hier quer durch's Hochsauerland führende Gleis einen Höhenunterschied von immerhin 350 m. Da mußte sich auch Diesellok-Kraftprotz V 200 033 etwas anstrengen, um die ihm angehängten sieben Wagen auf die Höhen des Sauerlandes zu schleppen.

Was den Sound der Maybach-Motoren im o.a. Diesellok-Oldtimer nun besonders gut erklingen und vernehmen ließ und ausdrücklich war es im ersten Wagen des beschriebenen HEF-Sonderzuges erlaubt, dessen Fenster trotz der Winterkälte in diesem ansonsten sehr gut beheizten Zug zu öffnen, um den immerhin wie

schon erwähnt, bis aus Großbritannien zur Mitfahrt angereisten Diesellok- und V-200-Freunden ausreichend Gelegenheit zu geben, dem Motoren-Konzert der V 200 033 zu lauschen, das in der Auffahrt von Nuttlar nach Winterberg seine Höhepunkte erreichte.

Hatte eine schöne Wintersonne die Fahrt des HEF-Sonderzuges von Hamm nach Winterberg am 19.01.2019 von Anfang an begleitet, so wurde die Landschaft, durch die dieser Sonderzug hinter Nuttlar aus dem Ruhrtal heraus auf die Hochsauerland-Spitzen rollte, immer schneereicher und der Sonderzug -Zielort Winterberg präsentierte sich in einer weißen Winterpracht mit viel Schnee, klarer Luft und reichlich Sonne.

Sein hochsauerländisches Ziel erreichte der o.a. HEF-Zug pünktlich um 11.57 Uhr. Für seine Passagiere war hier ein Sonderbus-Shuttle organisiert, der sie vom Bhf. Winterberg aus ins benachbarte Zentrum oder in die Nähe vom "Kahlen Asten" brachte, dem mit fast 842 m höchsten Berg in der Nähe von Winterberg und zugleich einer der höchsten Erhebung in ganz Nordrhein-Westfalen.

Das schöne und sonnige Winterwetter lockte natürlich an diesem dritten Januar – Sonntag von 2019 noch viele weitere andere auswärtige Besucher als die des HEF-Sonderzuges nach Winterberg. Sehr viele Winterberg-Besucher kamen dabei im Auto hierher und verursachten schnell Verkehrsstau, durch den auch der HEL-Busschuttle vom Bhf. nach Alt-Astenberg routenmäßig umdisponiert werden mußte, letztlich klappte aber auch dieser Shuttle dann recht gut.

Im Bahnhof wurde inzwischen die HEF-Diesellok V 200 033 von der Freiwilligen Feuerwehr Winterberg mit neuem Heizwasser für den Kessel ihrer Dampfheizung versehen. Diese Heizwasserergänzung gewährleistete, daß die Wagen des HEF-Winterberg-Sonderzuges auch auf seiner Rückfahrt nach Hamm bestens beheizt wurden.

Diese Rückfahrt begann im Bahnhof Winterberg um 16.53 Uhr. Bei untergehender Sonne schleifte V 200 033 den o.a. Sonderzug zunächst wieder hinunter ins Ruhrtal zur Oberen Ruhrtal-Bahn, auf der dieser Zug erneut zurück nach Schwerte rollte. Wie schon umgekehrt bei der Hintour.

Vielleicht kamen beim einen oder anderem Mitfahrer nun nochmal Erinnerungen an vergangene Zeiten der „Oberen Ruhrtal-Bahn“, als noch Dampflokomotiven hier anzutreffen waren und auch noch Schnellzüge auf dieser Strecke rollten. Die Zeiten von Schnellzügen Köln – Berlin, Köln – Leipzig und umgekehrt war in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg zwar vorbei, aber dafür gab es nun einen Schnellzug von Amsterdam nach Bad Wildungen und zurück, der auf der ORTB-Strecke viele niedersächsische Urlauber ins Hochsauerland brachte. Später kamen die mehr und mehr per Auto hierher und der genannte Schnellzug wurde eingestellt. Es gab aber bis in die 1990er Jahre hinein noch an Herbst-Wochenenden Schnellzüge von Köln und Düsseldorf nach Willingen und Korbach und zurück. Bis zum Herbst 2003 rollte noch einmal in der Woche ein Schnellzug von Düsseldorf nach Willingen und zurück. Mit seiner Einstellung war der

Schnellzug- und Fern- Reisezugverkehr auf der Oberen Ruhrtal-Bahn Geschichte. Auch die einstigen Eilzüge gab es hier zu diesem Zeitpunkt längst nicht mehr. Sie waren zu Regional-Express-Zügen (RE) geworden.

Im Güterverkehr wurden nach dem 2. Weltkrieg auf der ORTB-Strecke nur noch wenige Durchgangszüge eingesetzt. Wegen des teils sehr gebirgigen Verlaufes dieser Strecke im Hochsauerland wurden diese Züge nach und nach auf die nördlicher gelegene und günstiger trassierte Bahnverbindung Hamm – Paderborn – Altenbeken – Warburg – Kassel verlegt, insbesondere nach deren Elektrifizierung in den Jahren 1969/70. Auf der ORTB-Strecke verblieben nun im Güterverkehr nur noch lokale und regionale Züge, was hier bis heute so geblieben ist. Es fahren von Schwerte aus bis Brilon und zurück noch Holztransportzüge für holzverarbeitende Betriebe entlang der Oberen Ruhrtal-Bahn. Auch Züge des Holztransportes rollen hier ins Höhentaltal und umgekehrt. Im Rest-Güterverkehr der ORTB-Strecke fahren 265-Diesellokomotiven der Firma DB Cargo, aber auch Dieselmotoren von Firmen, die nicht zum DB-Konzern gehören.

Der planmäßige Dampflokbetrieb endete auf der o.a. Strecke bereits 1971. Schon vorher begannen Dieselmotoren des V-160-Typs hier mit dem schrittweisen Ersatz der Dampfzüge. Wobei sich auf der Oberen Ruhrtal-Bahn zeitweise die in nur wenigen Exemplaren gebauten Diesellokomotiven der Baureihe 217 und die ersten Prototyp-218 tummelten. Dann teilten sich hier Serien-218 des Bw Hagen und 216-Maschinen des Bw Kassel die lokbespannten Zugdienste, die auch im Reisezugverkehr noch an dieser Stelle noch überwogen. Triebwagen fand man nur in lokalen Kursen in Form von Schienenbussen.

Ab den 1990er Jahren teilten sich auf der Oberen Ruhrtal-Bahn 218-bespannte und aus n- u. m-Wg. bestehende Zügeinheiten und 624-Dieseltriebzüge den regionalen RE-Zugdienst. Die lokbespannten Züge wurden aber mehr und mehr reduziert und durch Dieseltriebzüge der Baureihen 612 und 628 ersetzt, die hier auch einige 624-Einsätze übernahmen. Ende 2006 verschwanden dann die letzten lokbespannten Planzüge aus dem Personenverkehr der Oberen Ruhrtal-Bahn und 2008 ersetzten hier neue 648.1-Triebzüge die 628/928-Einheiten. Aktuell werden auf der ORTB-Strecke in deren Plan-Personenverkehr Dieseltriebzüge der Baureihen 612 und 644 und erste Neubau-Triebzüge vom polnischen Typ Pesa-Link eingesetzt (Baur. 632/633). Diese Triebzüge sollen hier auch alle noch verwendeten 612- und 644-Triebzüge ersetzen.

Lokbespannte Reisezüge findet man auf der o.a. Strecke nur noch in Form von Sonderzügen, die hier aber auch aus den beschriebenen Gründen eher selten fahren- insbesondere in lokbespannter Form. Der HEF-Zug nach Winterberg erinnerte am 19.1.2019 an die Zeiten, als Sonderzüge im Winter in Lok-Beförderung und in großer Anzahl über die Oberen Ruhrtal-Bahn bis Winterberg und Willingen rollten- teilweise auch von Maschinen des V-200-Typs befördert. Die waren auf der ORTB-Strecke sonst eher selten. Heute freut man sich schon darüber, auf dieser Strecke überhaupt einen Reisezug mit Lokbespannung zu

erleben und zu sehen. Auch hier bestimmen inzwischen Triebzüge das Bild. Diese rollen nur auf teilweise modernisierter Strecke. Deren wichtigste Bahnhöfe wurden in den vergangenen Jahren saniert. In anderen Bereichen sind bauliche Maßnahmen wie Tunnel-Sanierungen notwendig. Immerhin wurde an vielen Stellen d. Oberen Ruhrtal-Bahn der Oberbau erneuert, so daß sie in vielen Teilen mit 120 km/h, teilweise sogar mit 140 km/h befahren werden kann. Ein einst geplanter Durchgangs-Ausbau für 140 km/h und der Einsatz von schnellen Zügen mit Neigetechnik wurde nicht verwirklicht. Ebenso nicht die in den 1990er Jahren stets immer wieder diskutierte Elektrifizierung der Oberen Ruhrtal-Bahn. Sie bleibt eine „stromfreie“ Strecke mit Dieseltriebzügen, die hier aber im relativ dichten Taktverkehr fahren und vor allem an Wochenenden gut in Anspruch genommen werden.

Wie schon erwähnt, benutzte der HEF-Sonderzug am 19.1.2019 die ORTB-Strecke auch auf seiner Rückfahrt von Winterberg nach Hamm. Sie verlief pünktlich. Ab Schwerte fuhr der o.a. Sonderzug erneut über Dortmund und Kamen nach Hamm, wo er um 19.36 Uhr pünktlich eintraf. Eine sehr schöne und bestens organisierte Sonderzugfahrt hatte damit ihr Ende gefunden.

Es war eigentlich nicht die erste Fahrt der HEF in den Monaten vom Winter 2018/2019. Am 1.12.2018 (erster Advents-Sa v. 2018) führte dieser rührige Verein mit den Fahrzeugen; die er auch am 19.1.2019 für seine Tagesreise nach Winterberg einsetzte, eine Advents-Sonderzugfahrt von Hamm/Westf. über Soest, Paderborn, Altenbeken, Hameln und Hannover nach Celle sowie zurück. In seinem Advents-Sonderzug von Hamm nach Celle und zurück beförderte d. HEF-Verein sogar 300 Fahrgäste - davon kamen 70 aus Großbritannien!

Nachdem der genannte Verein am 19.1.2019 nun auch einmal wieder einen nostalgischen Sonderzug mit musealem Rollmaterial nach Winterberg brachte, wird dorthin bald ein zweiter derartiger Zug folgen. Der fährt im März 2019 von Bremen nach Winterberg und zurück und seine Tagesreise wird von der Arbeitsgemeinschaft Nostalgie-Zug-Reisen durchgeführt und organisiert. Dabei besteht der hierfür eingesetzte Zug aus ehem. Reichsbahn-Wagen und wird von der ehem. DR-Dampflok 23 1097 befördert. Eine ex-DR-Diesellok des V-180-Typs wird ihr Assistenz leisten und insgesamt gibt es dann zweifellos Fahrzeugpremierer auf der schönen „Oberen Ruhrtal-Bahn“ und der von ihr abzweigenden Nebenbahnstrecke nach Winterberg. Und ebenfalls nach längerer Zeit wieder einmal einen Dampflokeneinsatz hierher!

**Michael Hecht (nach Reisetnotizen von Sonderzug-Mitfahrer Reinhard Schwager und einem Fahrtrückblick der Hammer Eisenbahn-Freunde e.V.).**





Bevor die Sonderzugfahrt der Hammer Eisenbahnfreunde e. V. (HEF) nach Winterberg am 19. Januar 2019 im Personenbahnhof von Hamm/Westf. begann, konnte man am Morgen dieses Samstags noch interessante und hier neue Fahrzeuge des 'Rhein-Ruhr-Express' (RRX) betrachten, die seit dem Jahresende von 2018 auf der RE-Linie 11 (Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund - Hamm(W.) - Soest - Lippstadt - Paderborn - Altenbeken - Warburg/Westf. - Kassel-Wilhelmshöhe) eingesetzt werden. Diese Linie wird seit dem 9.12.2018 von der Firma Abellio betrieben. Die hat dafür die ersten bei Siemens gebauten neu gebauten Elektro-Triebzüge des Typs 'Desiro HC' in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um jeweils vierteilige Triebzüge, die aus zwei einstöckigen Triebköpfen (mit je einem Führerstand) und zwei doppelstöckigen (führerstandslosen) Mittel-Fahrzeugen zwischen den beiden Triebköpfen bestehen. Alle vier Fahrzeuge sind motorisiert und tragen die Baureihen-Bezeichnungen 462.0 + 462.1 (Triebköpfe) sowie 462.2 + 462.3 (Mittelwagen). Die Firma Abellio Rail NRW wird 82 der o. a. 1 1/2-Decker-Triebzüge in Betrieb nehmen und auf den künftigen RRX-Linien einsetzen. Auf der RRX-Linie 11 sind die ersten dieser Triebzüge wie schon erwähnt in Betrieb und die RRX-Triebzüge 462 004 und 462 009 sind auf den obigen Bildern am 19.1.2019 im Pbf von Hamm/W. zu sehen. Auch im SPNV dieses Bahnhofes geht die Zeit der von Lokomotiven beförderten Züge immer mehr zu Ende. Die beschriebenen 1 1/2-Decker-Triebzüge d. Abellio Rail NRW werden von der Firma Siemens in einem eigenen Fahrzeugwerk in Dortmund gewartet und technisch betreut. Fotos: Reinhard Schwager.

Etwas antiquierter und nostalgischer als in aktuellen, supermodernen RRX-Zeiten wurde es dann am Morgen d. 19.1.2019 im Pbf Hamm/Westf., als hier der Sonderzug der Hammer Eisenbahnfreunde e. V. (HEF) nach Winterberg für seine Abfahrt in diesem Bhf. bereit gestellt wurde. Die in Hamm/Westf. beheimatete HEF-Diesellok V 200 033 erinnerte einmal mehr im Pbf Hamm/Westf. an die einstige u. V-200-Zeit in diesem Bhf. u. auf den DB-Gleisen der Lippe-Stadt Hamm, die hier von 1956 bis 1968 dauerte. Die neben stehenden Bilder zeigen den o. a. HEF-Sonderzug in Hamm/W. Pbf. Seine Wagen wurden durch Zuglok V 200 033 bestens beheizt und boten die selten gewordene Möglichkeit, auf DB-Strecken wieder mal in einem dampf-beheizten Reisezug zu fahren.

Fotos:  
 Reinhard Schwager.



## Sonderfahrt Museumseisenbahn Hamm



Hammer Eisenbahnfreunde





Auch für die Verpflegung der Passagiere des HEF-Sonderzuges Hamm/W. - Winterberg und zurück war am 19.1.2019 bestens gesorgt. In ihm lief der vierachsige HEF-Umbauwagen mit, von dem eine Fahrzeughälfte mit einem gemütlichen Bistrobereich ausgestattet ist. Für den Proviant-Transport und zur Bistro-Vorratsversorgung wurde im o. a. Sonderzug extra ein HEF-Güterwagen am Zugschluß mitgeführt.

Fotos: Reinhard Schwager.



Das obere der obigen Bilder zeigt den HEF-Sonderzug Hamm/Westf.-Winterberg am 19.1.2019 während seines Einstieghaltes im Dortmunder Hbf. Auf dem Bild darunter hat dieser Sonderzug bereits die Nebenbahnstrecke Nuttlar-Winterberg erreicht und rollt hier in ständiger Bergfahrt vom Ruhrtal heraus auf die Höhen des Sauerlandes. In einer Höhe von 562 m mußte sich V 200 033 wie auf dem unteren Bild gezeigt in der Nähe des Hochsauerland-Ortes Silbach mit ihren Maybach-Motoren in ständiger Bergfahrt bewegen, was vor allem die extra für dieses eindrucksvolle 'Maschinen-Konzert' (teilweise bis aus Großbritannien angereisten) mitfahrenden Diesellok-Freunde begeisterte. Und auch an den einstigen Einsatz von V 200 033 als DB-Lok auf der steigungsreichen 'Schwarzwaldbahn' vor Schnellzügen erinnerte. Die Landschaft, durch die V 200 033 am 19.1.2019 brummt, war inzwischen vom Schnee des Hochsauerlandes bedeckt. Fotos: Oben = HEF. Unten = Axel Holste.



Pünktlich traf der HEL-Sonderzug von Hamm/Westf. am 19.1.2019 an seinem Ziel, dem Bhf. der Hochsauerland-Gemeinde Winterberg ein. Er hielt hier an einem für den Planungsverkehr nicht mehr benutzten Bahnstg., wo Zuglok V 200 033 seine Wagen aber bald verließ.

Fotos:  
Reinhard Schwager.





Die HEF-Diesellok V 200 033 fuhr am 19.1.2019 im Bhf. Winterberg vom Bahnsteig aus bis ans äußerste Gleisende dieses seit vielen Jahren eine Kopfstation bildenden Bahnhofes. An dieser Stelle wurden bei HEF-Lok V 200 033 durch die Freiw. Feuerwehr der Hochsauerld.-Gemeinde Winterberg die Heizwasser-Vorräte ergänzt.

Fotos:  
Reinhard Schwager.



Fotos:  
Reinhard Schwager,

Die HEF-Lok V 200 033 stand am 19.1.2019 im Bhf. Winterberg zur Heizwasser-Aufnahme direkt am äußersten südl. Gleisende dieses Bahnhofes, von dem aus das Streckengleis früher weiter bis Hallenberg und Frankenbg. führte. Nach Gleisabbau entstand an dieser Stelle das auf dem oberen der neben stehenden Bilder im Hintergrund erkennbare Gebäude. Auch die Zeit, in der an dieser Stelle noch zahlreiche Wintersport-Züge abgestellt wurden, ist längst vorbei. Für den Planzugverkehr ist im Bhf. Winterberg nur noch der auf der mittleren Aufnahme abgebildete Hausbahnsteig als 'Kombibahnsteig' mit Direkt-Zugang zu den zahlreichen d. Bhf. Winterberg berührenden Regional-Buslinien in Betrieb. Der Planzugverkehr in diesem Bhf. wird seit dem Dez. 2016 u. aktuell mit dieselelektrischen 644-Triebzügen der DB Regio AG abgewickelt, von denen der Triebzug 644 029 als RE-Zug Dortmund-Winterberg und umd zurück am 19.1.2019 im Bhf. Winterberg auf dem mittleren Bild zu sehen ist. Neben an nicht mehr regelmäßig benutzten 'Gelegenheits'-Bahnsteig stehen die Wagen des HEF-Sonderzuges, der Winterberg am 19.1.2019 besuchte. Das Wetter präsentierte sich hier an diesem Tag sonnig und klar, wie es auch das Bild vom Bereich des Winterberger Hausberges 'Kahler Asten' zeigt.



In Bestwig an der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' (ORT), wo in der Nähe auch die Bahnlinie nach Winterberg abzweigt und einst viele Dampflokomotiven beheimatet waren, erinnert auf dem Bahnhofsvorplatz noch heute die Rauchkammertür vom längst ausgemusterten Dampfross 44 390 an den ORT-Dampflokbetrieb, der hier 1972 zu Ende ging. Danach tauchten hier nur noch selten Sonderzüge mit Dampflokomotiven auf. Wie z. B. am 22.2.1976 die damals noch vom Eisenbahn-Kurier betriebene Museums-Dampflok 24 009, die an diesem Tag einen Sonderzug von Kreiensen nach Winterberg brachte und auf dem mittleren der nebenstehenden Bilder im Bw Bestwig zu sehen ist, als sie hier vom damals noch hier in Betrieb befindl. Wasserkran aus mit Wasser versorgt wurde. Nebenbei fährt auf den Gleisen der Oberen Ruhrtal-Bahn der Eilzug Warburg/W.-Oberhausen mit Diesellok 218 130 vom Bw Hagen-Eckesey vorbei. Die 218.1-Maschinen dieses Bw's waren auf der ORT-Strecke damals genauso zu Hause wie die im Hintergrund erkennbaren Schienenbusse des Bw Bestwig. Das untere Bild zeigt die ebenfalls zum Bw Hagen-Eckesey gehörende Diesellok 218 139 mit einem aus 'Silberlingen' bestehenden Nahverkehrszug 1993 im Bf. Bestwig. Hierher kam auch immer mal wieder eine der zehn 1983 mit orange-farbener Lackierung versehenen Hagener 218, die diese Farbgebung für ihren Einsatz auf der 'City-Bahn' Köln-Gummersbach erhalten hatten. 218 139 gehörte zu ihnen. 218 in Hagen gibt es seit 2006 nicht mehr. Auch das alte Bw Bestwig gibt es nicht mehr. Die DB Regio AG stellt hier aber heute noch Triebzüge in Betriebspausen ab.



Fotos: Oben = Reinhard Schwager.  
Mitte = Michael Hecht.  
Unten = Int.



Seit dem Dez. 2006 bestimmen ausschließl. Dieseltriebzüge den Regel-Personenverkehr auf der 'Oberen-Ruhrtal-Bahn' (ORT) sowie nach/von Winterberg. Der Planeinsatz von Lokbespannten Züge des Personenverkehrs ging hier damals endgültig zu Ende. Erst wurde zu diesem Zeitpkt. hier ohnehin nur noch in Resten durchgeführt, nachdem schon im Dezember 2004 neue 648.1-Dieseltriebzüge der DB Regio AG den meisten RE-Zugverkehr auf d. ORT-Strecke sowie alle RE-Züge nach/von Winterberg übernommen hatten. Einer dieser 648.1-Triebzüge ist auf dem oberen Bild im Bhf. Winterberg nach dessen Umbau in den Jahren 2014/2015 zu sehen. Die Aufnahme darunter zeigt eine 648.1-Doppeltraktion, als sie auf den Gleisen d. ORT-Strecke den zu dieser Strecke gehörenden 323 m langen Messinghäuser Tunnel erreicht. Seit dem Dez. 2016 ist der Einsatz der 648.1-Dieseltriebzüge auf dieser Strecke und nach/von Winterberg bereits schon wieder Geschichte. Und längst vorbei ist hier auch die Fahrt von 628/928-Triebzügen, von denen zwei als Doppeltraktion unten im Bhf. Bestwig zu sehen sind.  
Fotos: Int.



Das neben stehende Bild zeigt im Dortmunder Hbf einen RE-Zug nach Winterberg in der für diese Züge an den Wochenenden vom Dez. 2004 bis zum Dez. 2016 typischen Zusammensetzung, als diese Züge aus Gesamteinheiten bestanden, die sich jeweils zusammengekuppelt aus einem einteiligen 640- und zwei zweiteiligen 648.1-Triebwagen zusammensetzten. Die 640-Triebwagen waren teilweise nachträgl. für den immer umfangreicher werdenden Fahrradtransport auf der Oberen Ruhrtal-Bahn (ORT) sowie nach/von Winterberg umgerüstet worden. Als Reserve für die 648.1-Triebzüge wurden 2016 aus Schleswig-Holstein die allerersten 648-Triebzüge der Null-Serie (648 001-006) ins DB-Regio-Werk Dortmund umbeheimatet. Die 640- u. 648-Triebzüge wurden im Dez. 2016 auf d.ORT-Strecke und im Winterberg-RE-Verk. durch 644-Triebzüge ersetzt. Diese werden hier wiederum noch 2019 von Dieseltriebzügen des polnischen Neubau-Typs 'Pesa Link' (Baur. 632 + 633) abgelöst, von denen zweiteilige Einheiten bereits ab Dortmund im Einsatz sind, das allerdings nicht auf der ORT-Strecke und nach/von Winterberg.



Das untere Bild zeigt einen der neuen zweiteiligen Pesa-Link-Triebzüge, genau den Triebzug 632 119 der DB Regio AG als RE-Zug nach Lüdenscheid am 4.1.2019 in Dortmund Hbf. Erste dreiteilige der genannten Triebzüge kommen aktuell ab Bestwig bereits für Schulungsfahrten nach/v. Winterberg zum Einsatz. Im Endeffekt werden im DB-Regio-Werk Dortmund 20 Triebzüge der Baur. 632 (101-120) und 16 Triebzüge der Baur. 633 (101-116) beheimatet sein. Von den 648.1-Einheiten sind hier nur noch sieben (von einst über 30) stationiert, die nur noch in bescheidenem S-Bahn-Ersatzverkehr verwendet werden. Alle anderen 648.1-Einheiten wurden im Dezember 2016 nach Berlin (unter anderem für den dortigen 'Prignitz-Express') abgegeben. Die 640-Triebwagen (einst nur in Dortmund beheimatet) wurden nach Braunschweig und Trier abgegeben, teilweise auch abgestellt. Auch alle 648.0-Einheiten des DB-Regio-Werkes Dortmund wurden abgestellt. Auf der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' und nach/von Winterberg sollen ab dem Frühjahr 2019 nur noch 633-Einheiten rollen. Der vorübergehende 644-Einsatz ist dann hier auch schon wieder Geschichte. Fotos: Oben = Int. Unten = Reinhard Schwager.



Eine lange Tradition hatte und hat auf der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' (ORT) auch der Einsatz von in Kassel beheimateten Diesellokomotiven. Zwischen Kassel und Hagen teilten sich einst 218-Diesellokomotiven des Bw Hagen-Eckesey und 216-Diesellokomotiven des Bw Kassel die Reisezugbeförderungen. Auf dem oberen der obigen Bilder trifft im Bhf. von Warburg/Westf., der den östlichen Punkt der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' bildet, am 8.6.1975 der von der damals in Kassel beheimateten DB-Diesellok 216 221 beförderte Schnellzug Kassel-Köln ein, der im Anschluss an seinen Halt in Warburg von hier aus die ORT-Strecke in ihrer vollen Länge befahren wird und von der genannten 216 von Kassel bis Hagen gebracht wird. Im Hintergrund des obigen Bildes sind abgestellte Dreiachs-Umbauwagen zu sehen, die damals noch in Nahverkehrszügen in und um Warburg anzutreffen waren. Die DB-Diesellok 216 221 ging nach ihrer Ausmusterung im Dezember 2001 in den Fahrzeugbestand des DB Museums über, das sie zur weiteren Pflege als Standobjekt an die Rendsburger Eisenbahn-Freunde e. V. gab, die die Lok 216 221 im ehem. Bw Neumünster abstellten. Im April 2010 übernahm der Verein 'Historische Eisenbahn-Fahrzeuge Lübeck e. V.' (HEL) die Pflege der weiterhin nicht betriebsfähigen Museums-Maschine 216 221, wozu diese Lok nach Lübeck in den dortigen Lokschuppen 'Leu' kam. Seit dem Juni 2014 wird sie nun in Giessen von den Oberhessischen Eisenbahnfreunden e. V. (OEF) gepflegt und ist damit ihrer langjährigen einstigen Stützpunkt-Heimat Kassel wieder ein erhebliches Stück näher. Auf der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' sind heute noch im DB-Regio-Werk Kassel beheimatete 612-Triebzüge im RE-Zugverkehr eingesetzt. Einer von diesen 612-Triebzügen (612 044/544) ist als von Kassel nach Hagen fahrender RE-Zug auf dem unteren Bild am 19.1.2019 ebenfalls im Bw Warburg/Westf. zu sehen. Noch im Verlauf des Jahres 2019 sollen die 612-Triebzüge auf der ORT-Strecke durch neue 633-Triebzüge ersetzt werden, womit dann auch der Einsatz von 'Kasseler' DB-Triebfahrzeugen auf der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' sein Ende findet. Der 612-Einsatz begann hier am Ende der 1990er Jahre. Mit seinem Ende ist wohl auch mit der 612-Beheimatung im DB-Regio-Werk Kassel Schluss (jetziger Bestand 612 010 und 612 038-612 050).

Fotos: Oben = Michael Hecht. Unten = Reinhard Schwager.

\* 238d Bestwig-Winterberg (Westf)-Frankenberg (Eder) u zurü

Auf d. neuen Sa-Eilzug Hnb-Winterberg u.z. wurde besonders

Am 5. VI. Verkehr wie †

hingewiesen !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Table with columns for Zug/Fahrt Nr, Zug/Fahrt Nr, and stations: Bestwig (296 m), Nuttlar, Bigge, Steinhelle, Wulmeringhausen, Brunsappel, Siedlinghausen, Silbach (564 m), Winterberg (Westf) (655 m), Züschen, Liesen, Hallenberg (390 m), Bromskirchen BD Kassel, Osterfeld (Hess-Nass), Allendorf (Eder), Rennertehausen, Haine, Röddenau, Frankenberg (Eder) (277m).

Table with columns for Zug/Fahrt Nr, Zug/Fahrt Nr, and stations: Bestwig (296 m), Nuttlar, Bigge, Steinhelle, Wulmeringhausen, Brunsappel, Siedlinghausen, Silbach (564 m), Winterberg (Westf) (655 m), Züschen, Liesen, Hallenberg (390 m), Bromskirchen BD Kassel, Osterfeld (Hess-Nass), Allendorf (Eder), Rennertehausen, Haine, Röddenau, Frankenberg (Eder) (277m).

Table with columns for Zug/Fahrt Nr, Zug/Fahrt Nr, and stations: Frankenberg (Eder) (277 m), Röddenau, Haine, Rennertehausen, Allendorf (Eder), Osterfeld (Hess-Nassau), Bromskirchen BD Wuppertal, Hallenberg (390 m), Liesen, Züschen, Winterberg (Westf) (655 m), Silbach (564 m), Siedlinghausen, Brunsappel, Wulmeringhausen, Steinhelle, Bigge, Nuttlar, Bestwig (296 m).

Table with columns for Zug/Fahrt Nr, Zug/Fahrt Nr, and stations: Frankenberg (Eder) (277m), Röddenau, Haine, Rennertehausen, Allendorf (Eder), Osterfeld (Hess-Nassau), Bromskirchen BD Wuppertal, Hallenberg (390 m), Liesen, Züschen, Winterberg (Westf) (655 m), Silbach (564 m), Siedlinghausen, Brunsappel, Wulmeringhausen, Steinhelle, Bigge, Nuttlar, Bestwig (296 m).

☐ siehe Kurswagenverzeichnis unter der betreffenden Zug Nr

a = X außer Sa
b = täglich außer Sa
c = Sa und †
f = täglich außer X vor †

① Sa Zug 1. und 2. Klasse, o6
② nur an Schultagen im Land Hessen, siehe Ferienübersicht

● Anschluß nach Winterberg (W) in Olsberg erreicht
▲ Bus hält nicht am Bahnhof

**Bw Bestwig (BD Wt)**

**a) Baureihe o23**

E	685	Hagen - Bestwig	Sa
	687	Hagen - Warburg	w
	2283	Bestwig - Winterberg	a
	2284	Winterberg - Meschede	a
P	2214	Bestwig - Neheim-Hüsten	w
	2220	Warburg - Meschede	w
	2223	Bestwig - Warburg	a
	2225	Neheim-Hüsten - Bestwig	w
	2230	Bestwig - Hagen	Sa
	2240	Bestwig - Hagen	a
	2248	Warburg - Bestwig	w
	2261	Hagen - Fröndenberg	a
	2667	Warburg - Kassel	a
	2675	Warburg - Kassel	a
	2676	Warburg - Willebadessen	w
	2678	Warburg - Kassel	Sa
	2682	Kassel - Warburg	a
	2688	Kassel - Warburg	a

**b) Baureihe o50**

E	2287	Bestwig - Winterberg	w
	2292	Winterberg - Bestwig	w

Die obige Übersicht gibt Auskunft über die planmäßigen Züge des Personenverkehrs, die im Sommerfahrplan 1969 auf der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' (ORT) und der Strecke Nuttlar-Winterberg noch von Dampflokomotiven befördert wurden. Diese Übersicht war damals Bestandteil einer vom 'Eisenbahn-Kurier' heraus gegebenen Publikation zum Thema von seinerzeitigen Planzug-Beförderungen durch Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn im Personenverkehr ('Dampfgeführte Reisezüge der DB'). Die o. a. Dampflok-Einsätze vor den angegebenen Zügen stimmten mit den Laufwegen dieser Züge überein. Bis zum Juli des Jahres 1966 waren im Reisezugdienst der ORT-Strecke auch noch die legendären 03.10-Dampflokomotiven des Bw Hagen-Eckesey eingesetzt. Diese wurden damals durch neue, ebenfalls in diesem Bw stationierte V-160-Diesellokomotiven abgelöst, die ab 1968 unter der Baureihen-Bezeichnung 216 fuhren. In jenem Jahr erhielt das Bw Hagen-Eckesey ebenfalls Neubau-Diesellokomotiven der Baureihen 217 und 218.0, so daß die Umstellung des Dampflokbetriebes auf der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' auf Diesellokomotiven fortgesetzt werden konnte. Mehr und mehr fuhren Diesellokomotiven nun auch nach/von Winterberg. Bereits 1970 konnte man auf den Einsatz von Dampflokomotiven vor Reisezügen der ORT-Strecke und der Bahnlinie Nuttlar-Winterberg verzichten. Auch im Güterzugverkehr endete er damals auf diesen Strecken. Bis 1972 wurden aber im Bw Bestwig noch einige Maschinen der Baur. 50 unter Dampf für Reservezwecke, Ersatzleistungen und die Beförderung von Sonder-Güterzügen vorgehalten. Dann war mit dem Dampflok-betrieb auf der 'Oberen Ruhrtal-Bahn' und nach/von Winterberg abgesehen von seltenen Sonderzug-Besuchen endgültig Schluss.

**Michael Hecht.**

56 Hamburg—Rotenburg (Han)—Verden (Aller)—Nienburg—Minden (West)—Herford—Detmold—Altenbeken—Paderborn

Table with columns for train numbers (E 1762, E 1730, E 1865, D 182, 4194, E 1734, E 1958, E 1994), distances (km), and station names (Hamburg-Altona, Verden (Aller), Nienburg (Weser), etc.).

☒ siehe Kurswagenverzeichnis unter der betreffenden Zug Nr

a = X außer Sa
b = täglich außer Sa
f = täglich außer X vor +, nicht 24., 31. XII., 26. III. u 18. V.

1 Umsteigen in Langeland an X 6.52. E 739 ab Langeland X 6.56
2 Langeland an 14.11, 29.31 Langeland ab 14.22
3 Sa als E 1731 von Winterberg (Westf) ab Sa 11.36; X außer Sa als E 1739 von Hamm (Westf) ab Sa 14.40

4 Sa als E 1730 nach Winterberg (Westf) an Sa 15.12; X außer Sa als E 1738 nach Hamm (Westf) an Sa 11.53
5 Anschluss an E 1730/1738 wird in Nienburg an 9.33 erreicht
6 + 2. Klasse

☐ auch 1. XI., 28. V.
☐ nicht 1. XI., 28. V.
☐1) auch 25. XI., 1. I., 27. III. und 17. V.
☐1) nicht 24. und 31. XII.
☐2) bis und ab Bielefeld auch 1. XI., 28. V.

HANSEAT, X auch 19. XI., 30. III., 1. I., 18. V.; nicht 25. XII. bis 4. I., 27 bis 28. III.

57 Bremen — Bielefeld — Paderborn — Brilon — Marburg (Lahn) — Frankfurt (M)

Table with columns for train numbers (E 1762, E 1730, E 1994), distances (km), and station names (Bremen Hbf, Bassum, Sulingen (Han), etc.).

☒ siehe Kurswagenverzeichnis unter der betreffenden Zug Nr

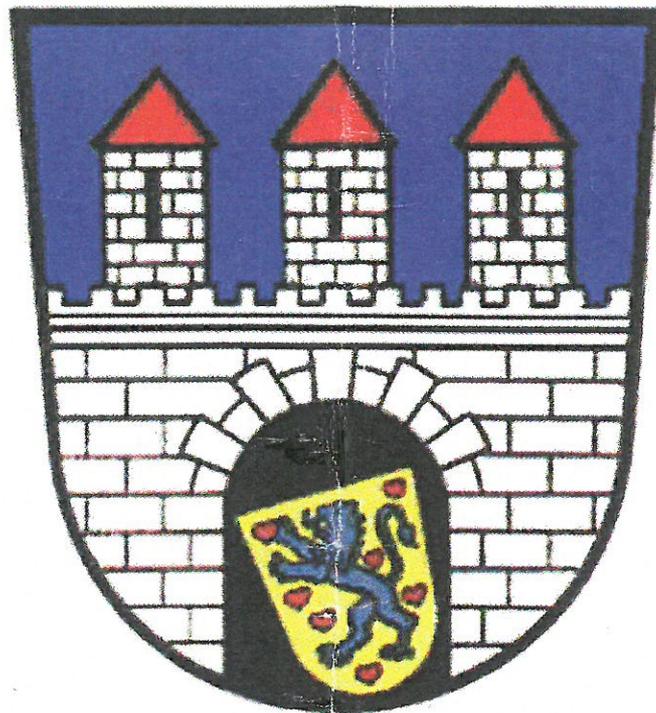
a = X außer Sa

1 X außer Sa (nicht 24. und 31. XII., auch 28. V.) 19.01, + 19.27 ab Osnabrück
2 X außer Sa bis Bielefeld als E 1738, Sa als E 1730 nach Winterberg (Westf) an Sa 15.12
3 X außer Sa ab Bielefeld als E 1739, Sa als E 1731 von Winterberg (Westf) ab Sa 11.36

☐ nicht 1. XI., 28. V.
☐ auch 1. XI., 28. V.
☐1) nicht 28. V.

Auszug aus dem Bundesbahn-Kursbuch für den Winterfahrplan 1969/70, der auch den größten Teil des damals gültigen Fahrplanes für das seinerzeit jeweils am Samstag verkehrende Eilzugpaar Hamburg-Winterberg und zurück zeigt. Die Züge dieses Zugpaares wurden von Hamburg bis Bielefeld und umgek. von einer Elektrolok der Baur. 110 befördert, zwischen Bielefeld und Paderborn sowie umgekehrt durch eine Diesellok der Baur. 220 und von Paderborn bis Winterberg und umgekehrt (mit jew. Lokumlauf in Bestwig) von einer Diesellok der Baur. 212.

**Zum Weihnachtsmarkt nach Celle**



**1. Dezember 2018**

**Hamm - Soest - Lippstadt - Celle  
und zurück**

Am 1.12.2018 veranstalteten d. Hammer Eisenbahn-Freunde e.V. (HEF) mit ihren Museums-Wg. 3- und 4-achsiger Umbauart (yg-Wg.) u. ihrer Diesellok V 200 033 eine Sonderzugfahrt von Hamm/W. nach Celle u.zur. D. neben stehende Bild zeigt d.Sonderzug dieser Fahrt an deren Ziel im Bhf.v.Celle. Foto: Reinhard Schwager.

