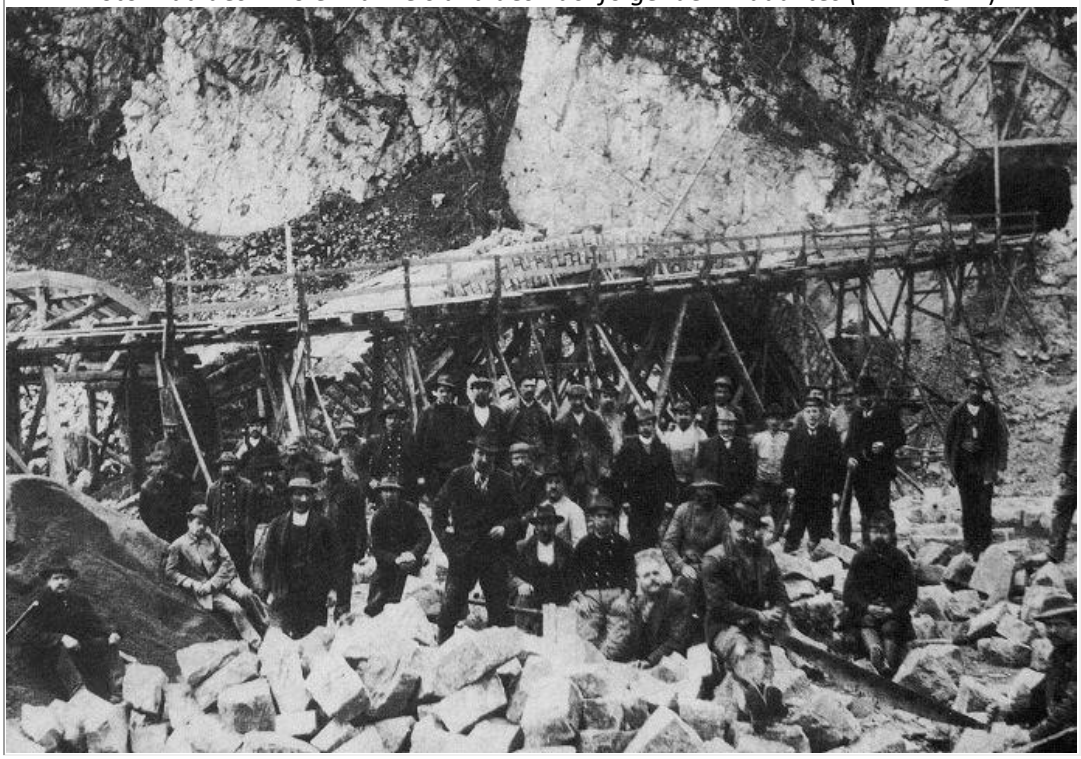
Die Chronik der Hönnetalbahn Menden – Neuenrade bis heute

07. August 1872	Die Strecke Fröndenberg - Menden wird eröffnet - die Festredner hoffen auf eine Weiterführung der Bahnlinie nach Hemer und ins Hönnetal
16. Juni 1876	Erstes Treffen von an einem Bahnbau ins obere Hönnetal interessierten Bürgern in Stefanopel
1878	Inbetriebnahme eines Anschlussgleises von Menden nach Rödinghausen (bei Lendringsen)
1883	Bildung eines "Comitees für die Durchführung einer Secundärbahn Hemer - Sundwig - Stephanopel - Balve - Neuenrade"
30. November 1883	In Sanssouci konstituiert sich ein "Comitee für die Durchführung eier Secundär-Eisenbahn von Menden bis Neuenrade"
1884	Das Amt Balve unterstützt die Bahnbefürworter mit einer Denkschrift. Die Bahn würde der heimischen Wirtschaft helfen wieder konkurrenzfähig zu werden.
15. August 1884	Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten in Berlin zur Ausführung der Vorarbeiten der Sekundärbahnstrecke Hemer - Sundwig - Balve
1894	Nun wird der Bau einer schmalspurigen Eisenbahn durch das Hönnetal in privater Form angestrebt
08. April 1889	Baugenehmigung für die Strecke Hemer - Sundwig (Eröffnung am 01. Oktober 1891). Der Bau einer Strecke Menden- Balve - Neuenrade kommt weiterhin nicht voran.
1897	Weiterer Rückschlag: Die Rheinisch-Westfälischen Kalkwerke übernehmen die Hönnetaler Kalkwerke und untersagen eine Mitbenutzung der (teilweise) neu errichteten Werkbahn für mögliche Züge ins obere Hönnetal.
24. September 1894	Die Westdeutssche Eisenbahngesellschaft erhält die Genehmigung zum Bau einer Kleinbahn Hemer - Neuenrade, nachdem die RWK (siehe oben) die Benutzung der Werkbahn abgelehnt haben. Das Vorhaben zerschlägt sich aber wieder
04. März 1901	Der Minister für öffentliche ARbeiten genehmigt Vorarbeiten einer Normalspurbahn Menden - Neuenrade Die Westfälische Eisenbahngesellschaft soll diese Bahn bauen und betreiben. Die Kosten werden auf 2,6 Mio Mark. Da sich die Verhandlungen mit den RWK weiter verzögern, beschließt das Hönnetalbahn-Komitee 1903 auf weitere Verhandlungen mit den Kalkwerken zu verzichten.
1904	Erneuter Vorstoß des Komitees die Hönnetalbahn doch noch als Staatsbahn zu erhalten. Am 31.03.1905 werden allgemeine Vorarbeiten zum Streckenbau offiziell genehmigt.
15. Juni 1906	Die Strecke wird in die Nebenbahnvorlage des Staates Preußen aufgenommen und per Gesetz genehmigt. Es wird von Kosten in Höhe ca. 3,4 Mio Mark ausgegangen.
07. / 08. November 1907	Landespolizeiliche Prüfung des Entwurfs. Bereits vorher kommt es zur Einigung mit den RWK. Das Gleis der Hönnetalbahn läuft ab dem Übergabebahnhof Horlecke parallel zum Werksgleis bis zum km 5,1. Die ersten 1,8 km bis Horlecke werden durch die Staatsbahn übernommen.
28. August 1908	Der erste Spatenstich - der Bau der Hönnetalbahn beginnt!

	Foto: Bau des Binoler Tunnels und des nachfolgenden Viaduktes (EFH-Archiv) 
28. März1912	landespolizeiliche Abnahme der Strecke
30. März 1912	Feierliche Eröffnungsfahrt *(Das Foto soll den Eröffnungszug bei der Einfahrt in Klusenstein zeigen. Für diese Annahme spricht die Zuglänge, dagegen die Aussage der zeitgenössischen Zeitungsartikel, der Zug sei geschmückt gewesen. Das ist nicht zu erkennen. So gesehen, könnte es auch der erste Sonderzug zu Pfingsten 1912 gewesen sein. Aufn. EFH-Archiv)*
31. März 1912	Die letzte Postkutsche verkehrt zwischen Menden und Neuenrade
01. April 1912	Aufnahme des planmäßigen Betriebes

Pfingsten 1912	erste Sonderzüge mit Ausflüglern aus dem Ruhrgebiet erreichen das Hönnetal
01. August 1914	Kriegsausbruch - wie auf allen anderen Strecken des deutschen Reichs auch, tritt auf der Hönnetalbahn ein Kriegsfahrplan in Kraft
1915	Erster Einsatz der Baureihe T 12 (später 74) im Hönnetal
1920	Gründung der Deutsschen Reichsbahn. Erstmals kommt die Baureihe T 14 (93.5) auf der Hönnetalbahn zum Einsatz
April 1933	Der Bahnhof Garbeck wird in eine Agentur umgewandelt, 1936 wird er (wieder) zur Zugmeldestelle erhoben.
13. Okt. 1936 und 15./ 20. Sept. 1938	Besuch des "Gläsernen Zuges" im Hönnetal (1936 Sanssouci, 1938 Binolen)
Oktober 1944	Beginn des "Unternehmen Schwalbe". Im Hönnetal (Steinbruch Emil) wird mit dem Bau einer unterirdischen Hydrieranlage zur Herstellung von Öl aus Stein- und Braunkohle begonnen. Dazu soll die Hönnetalbahn bis Oberrödinghausen zweigleisig ausgebaut werden. Ein zugemauterter Durchbruch in einer Brücke bei Oberrödinghausen und eine verbreiterte Brücke bei Lendringsen zeugen noch heute davon. Für die Arbeiten werden Zwangsarbeiter aus 20 Lagern zwischen Fröndenberg und Balve u.a. aus einem Lager im Biebertal bei Lendringsen eingesetzt. Näheres hier.
16:17. Mai 1943	Möhnekatastrophe: Die Wassermassen der Möhne bzw. Ruhr reißen nach der Bombardierung der Möhnetalsperre eine Schneise der Verwüstung ins Ruhrtal. Dabei wird auch die Ruhrbrücke in Fröndenberg zerstört. Der Betriebsablauf der Hönnetalbahn wird dadurch beeinträchtigt. Die Lokomotiven müssen über Letmathe versorgt werden,
24. Okt. 1944	Der Personenzug P172 wird bei Küntrop durch Tiefflieger beschossen, wobei der Lokführer getötet wird.
12. April 1945	Amerikanische Soldaten nehmen das Hönnetal ein. Deutsche Pioniere sprengen noch die Bahnbrücke in Sanssouci. Der Bahnverkehr ruht bis Ende Mai 1945
1951 - 1954	Das Bahnbetriebswerk Fröndenberg erhält die Exemplare der Neubaudampflok 65. 1954 wird das Bw Fröndenberg als selbstständige Dienststelle geschlossen.
01. April 1955	Sämtliche Bahnhöfe der Hönnetalbahn werden dem Bahnhof Menden als Nebendienststelle angegliedert.
Sommerfahrplan 1955	Nach Schülerprotesten erfolgen die ersten Einsätze von Schienenbussen (zunächst VT 95 des Bahnbetriebswerkes Letmathe) im Hönnetal. Bald darauf folgen die zweimotorigen VT 98. Sie werden bis 1984 hier fahren.

	VT 95 im Bf. Neuenrade kurz nach Einführung der Schienenbusse (EFH-Archiv)
1956	Der Bf. Sanssouci bekommt eine Kleinlok (Köf II, später Köf III) zugeteilt. Diese wird den örtlichen Rangierdienst bis Neuenrade übernehmen. *Das Foto zeigt den Eisenbahner O. Eckert auf einer Kleinlok in Sanssouci um 1960 (Foto Archiv O. Eckert)* Köf 6276 mit O. Eckert in Sanssouci um 1960, Qu. O. Eckert, Hemer

1956	Einrichtung des Haltepunktes Volkringhausen
1959	Einrichtung des Haltepunktes Menden-Süd
1960	Der Bahnhof Garbeck wird in eine Agentur umgewandelt.
1962	kleiner Festakt zum 50-jährigen Bestehen der Hönnetalbahn in Sanssouci
1965	Schließung der Stückgutabfertigung in Balve
28. Mai 1967	Einführung des vereinfachten Zugleitbetriebes auf der Hönnetalbahn. Die bisherigen Fahrdienstleiter der Hönnetaler Bahnhöfe werden zu örtlichen Betriebsbeamten, die nur noch auf Anweisung des Fahrdienstleiters Horlecke (ersatzweise Menden) handeln. Der Bahnhof Binolen wird in eine unbesetzte Zuglaufstelle umgewandelt. Die Aufgaben des dortigen Beamten übernimmt der Zugführer.
27. Januar 1969	Vermutlich letzte Dampflokfahrt ins Hönnetal mit 57 1387 im Rahmen einer Sonderfahrt der DGEG. Erst 1989 kommt wieder eine Dampflok ins Tal. *Aufn. Gladtfeld*
1970	Die Agentur in Garbeck wird geschlossen, der Bahnhof ist seitdem unbesetzt.
Mai 1972	Die Hönnetalbahn erhält (wieder einmal) eine neue Kursbuchnummer. Sie lautet jetzt (bis 1988) 352. Vorher hatte sie u.a. die Nummern 151e, 239g und 239f
Sommerfahrplan 1975	Die Hönnetalbahn verliert ihren Sonntagsverkehr. Ab Samstagnachittag und an Sonn- und Feiertagen wird der Verkehr mit Bussen durchgeführt. Stilllegungsgerüchte machen sich (wieder) breit.
09. Juli 1975	Auch der Bahnhof Balve ist personell jetzt unbesetzt. Das noch vorhandene Stellwerk im Gebäude wird 1978 ausgebaut.
31.12.1975	Der Bahnhof Balve wird in eine Agentur, der Bahnhof Neuenrade in eine unbesetzte Zuglaufstelle umgewandelt.
10. Oktober 1978	Die letzten dreiachsigen Umbauwagen fahren planmäßig im Hönnetal
26. Mai 1979	Auch Sanssouci wird als besetzte Betriebsstelle aufgegeben. Als einziger Bahnhof der Hönnetalbahn ist jetzt nur noch Lendringsen besetzt.

21. Februar 1981	Bei einem Brand im ehem. Bahnhofsgebäude Garbeck sterben die Kinder Eva (12) und Sandra (10) Bunsemeier. Das Gebäude verfällt danach zunächst und wird 1983 von der St. Georgs-Pfadfinderschaft Hagen übernommen und zum Gästehaus umgebaut.
23./24. Nov. 1981	Abriss des Güterschuppens in Sanssouci
18./19. Sept. 1982	70 Jahre Hönnetalbahn. Im Rahmen eines Bahnhofsfestes gelangt erstmals ein TEE-Triebzug der Baureihe VT 601 nach Balve.
02. Juni 1984	Letzter planmäßiger Einsatz von Schienenbussen auf der Hönnetalbahn. Ab 03. Juni 1984 übernehmen Wendezüge mit der Diesellokbaureihe 212 den Verkehr.
01.04.1985	In Balve gründen sich die Eisenbahnfreunde Hönnetal e.V., deren Ziel der Erhalt der stilllegungsgefährdeten Hönnetalbahn ist.
Sommer 1985	Sperrung der Hönnetalbahn ab Lendringsen zur Sanierung eines Felseinschinitts bei Binolen
30.05.1987	Schließung der Haltepunkte Oberrödinghausen und Klusenstein
1987	75 Jahe Hönnetalbahn - das Jubiläum wird groß gefeiert • 01. April 1987 Jubiläumssonderzug Menden - Neuenrade, gleichzeitig Eröffnung einer Ausstellung in Menden • Erscheinen der 1. Auflage des Buches "Die Hönnetalbahn und ihre Nachbarbahnen" von Burkhard Wendel • Am 12./13. September 1987 wurde das 75-jährige Jubiläum der Hönnetalbahn gefeiert - und das in einer Weise, von der man heute nur träumen kann. Die Bundesbahn schickte ihre damals modernsten Wagen auf die Hönnetalbahn. Am 12. September zog 218 153 auf dem Rückweg von Neuenrade einen "Mini-IC", bestehend aus Großraumwagen 2. Kl, Liegewagen, Großraumwagen 1. Kl. und zuletzt 2. Kl. gerade durch Volkringhausen. Oben ein Bild von der Fahrzeugausstellung in Menden. Hier steht heute ein Supermarkt.
1988	Zum Sommerfahrplan wird der Fahrplan der Hönnetalbahn vertaktet (noch kein Stundentakt!), die Züge über Fröndenberg hinaus nach Unna verlängert (neue Kursbuchstrecke 353) Gleichzeitig wird die Strecke Menden - Iserlohn neu strukturiert,

	die Züge fahren im Stundentakt nur noch zwischen Letmathe und Fröndenberg, wobei in Fröndenberg fast keine Anschlüsse an die Obere Ruhrtalbahn bestehen. Der Haltepunkt Klusenstein wird als Bedarfshalt für Gruppen wiedereröffnet. Grundlage ist ein Gruppenfahrschein und die Vorabanmeldung beim Bf. Lendringsen. Es darf nur bei Tageslicht gehalten werden.
27. Mai 1989	Einstellung des planmäßigen Personenverkehrs auf der Strecke Menden - Iserlohn. 212 313 zieht den letzten Zug nach Menden.
28. Mai 1989	Die 41 360 kommt als (vermutlich) erste Dampflok seit 1969 über Menden hinaus ins Hönnetal. Sie bringt einen Dampfzug der DGEG nach Neuenrade. Anschließend zieht sie den allerletzten durchgehenden Zug von Menden über Hemer nach Iserlohn
Juli 1989	Erste große Rückbauaktion von Weichen im Hönnetal. In Neuenrade, Garbeck, Sanssouci und Lendringsen werden die Ladegleise komplett, in Binolen durch Weichenausbau halbseitig abgebunden.
17.04.1990	Abriss des Güterschuppens des Bf. Lendringsen im Rahmen der Erweiterung einer Werkshalle der Fa. OBO-Bettermann
13.06.1990	Vorstellung eines von den Anliegerstädten der Hönnetalbahn in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Hönnetalbahn, das zu einem positiven Befund hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit der Strecke kommt.
04./05. April 1992	Bahnhofsfest "80 Jahre Hönnetalbahn" in Menden. Erstmalig kommen VT 628 und 624 ins Hönnetal
Mai 1993	Das Neuenrader Empfangsgebäude brennt aus
27. Mai 1993	Einführung des Stundentaktes auf der Hönnetalbahn und damit massive Verbesserung des Angebots Inbetriebnahme der neuen Schrankenanlage an der Iserlohner Straße in Menden, die den zum 08. Mai 1993 abgerissenen Posten 1 ersetzt.
Ende September 1993	Die Triebfahrzeugführer übernehmen die betrieblichen Aufgaben auf der Hönnetalbahn. Die bis dahin für Zuglaufmeldungen zuständigen Zugführer werden abgezogen. Gleichzeitig entfällt damit die Möglichkeit im Zug Fahrkarten zu erwerben. Nach und nach werden die Stationen mit Fahrkartenautomaten ausgestattet.
07. Mai 1994	Schließung der Fahrkartenausgabe des Bf. Lendringsen
28. Mai 1994	Mit dem Bahnhof Lendringsen wird der letzte Bahnhof der Hönnetalbahn zur unbesetzten Betriebsstelle. Der Bahnübergang Fischkuhle wird mit einer automatischen Lichtzeichen-/Schrankenanlage ausgestattet.

01. Juli 1994	Abriss des Empfangsgebäudes des Bf. Lendringsen.
August 1994	Neubautriebwagen der Baureihe 628.4 übernehmen weitgehend den Verkehr auf der Hönnetalbahn. Das wird mit einem (letzten) Bahnhofsfest in Menden gefeiert.
24. Dezember 1994	Der Weihnachtsmann fährt Hönnetalbahn. Ab jetzt jedes Jahr beschenkt der Weihnachtsmann der EF Hönnetal e.V. am Hl. Abend die Kinder, die in den Zügen mitfahren.
26. Mai 1995	Offizielle Inbetriebnahme der Rückfallweichen in Binolen, womit das Stellwerk "Bf" im Bahnhofsgebäude ersetzt wird.
28. Mai 1995	10 Jahre Eisenbahnfreunde Hönnetal - 41 360 kommt mit einem Sonderzug aus Dortmund nach Neuenrade
Sommer 1995	Die Wendezüge werden durch modernisierte VT 624 / 634 ersetzt.
01.01.1996	Beginn der "Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs". Der Nahverkehr auf der Schiene wird Ländersache. Für die Hönnetalbahn ist der Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe in Unna zuständig.
24. Mai 1998	Wiederaufnahme des planmäßigen Verkehrs an Sonn- und Feiertagen zwischen Menden und Neuenrade. Das wird mit einem Bahnhofsfest in Binolen gefeiert.
September 1998	Inbetriebnahme eines "Plus-Punktes" in Neuenrade - eine neue Form von Wartehalle. Diese wurde mittlerweile nach Ergste umgesetzt.
14. November 2000	Erster Einstz eines VT 640 auf der Hönnetalbahn. Die modernen Leichttriebwagen sollen die bisher verkehrenden VT 628.4 ersetzen.
01. Januar 2002	Die Hönnetalbahn wird dem "Regionalnetz Bergisch-Märkisches Land" zugeordnet, einer Unterabteilung von DB-Netz, die selbstständig ihre Strecken verwaltet. Die DB Cargo übergibt die Bedienung des letzten Gleisanschlusses (Fa. Hertin, Balve) an die Westfälische Almetalbahn.
Januar 2002	Der Haltepunkt Klusenstein wird überraschend stillgelegt. Grund: die fehlende Bahnsteigbeleuchtung. Die EF Hönnetal e.V. und die anliegenden Städte protestieren bis hin zum Petitionsausschuss des Landtages. Bis heute ist keine Lösung gefunden.
Dezember 2002	Die Stadt Neuenrade erwirbt einen Großteil des Bahnhofsareals und damit auch das ausgebrannte Gebäude. Ab 2003 wird dieses renoviert, der Bahnhof im Juni 2003 auf ein Gleis zurückgebaut und um rd. 100 m verkürzt.
15. Mai 2003	Im Rahmen einer "Plandampfaktion" werden die 78 468 und der Schienenbus des Fv Schienenbus in den Plänen der Regelzüge eingesetzt. In Neuenrade wird dabei letztmalig das Umfahrungsgleis benutzt.
23. Dezember 2003	Letztmalige Bedienung des Anschlusses Hertin bei Balve. Damit endet der Güterverkehr auf der Hönnetalbahn.
02. Mai 2004	Letzter Sonderverkehr der Rheinkalk, der über den Bahnhof Lendringsen abgewickelt wird. Im Oktober 2004 werden sämtliche Weichen (außer Anschluss Bettermann Nord) ausgebaut.
12. Dezember 2004	Die Hönnetalbahn ist Teil des "Sauerland-Netzes". In einer Ausschreibung der Personenverkehre auf verschiedenen Strecken des Sauerlandes hatte sich zuvor DB Regio durchgesetzt. Ab Februar 2005 werden die neuen VT 648 den Verkehr im Hönnetal zunächst komplett übernehmen
10. Dezember 2006	Aufgrund von Sparmaßnahmen wird der Fahrplan der Hönnetalbahn teilweise ausgedünnt. An Wochenenden besteht zwischen Menden und Neuenrade grundsätzlich nur noch ein 2-Stundentakt.

12. / 24. Oktober 2007	Wegen Streiks der Lokführer fallen alle Züge auf der Hönnetalbahn aus.
09. Dezember 2007	Die Züge der Hönnetalbahn fahren aus Kostengründen von Mo - Fr. wieder durchgehend zwischen Unna - Neuenrade. Seit 2002 hatte eine Teilung der Strecke in den Abschnitt Unna - Menden und Fröndenberg - Menden - Neuenrade gegolten.
April 2011	Rückkehr der Baureihe 628.4, da die VT 648 zur Hauptuntersuchung müssen.
10. bis 25. Oktober 2009	Der letzte Abschnitt der Hönnetalbahn Garbeck - Küntrop - Neuenrade wird grundsaniert. Damit ist die Strecke seit 1995 komplett saniert worden.
28.08.2011	Einschub einer neuen Bahnbrücke in die Hönnetalbahn bei Garbeck. Dieses geschieht im Zug des Baus einer Umgehungsstraße. Auch in Neuenrade wird eine neue Brücke eingeschoben.
01. April 2012	Hundert Jahre Hönnetalbahn - Großes Streckenfest
2012 / 2013	Umgestaltung des verlassenen Mendener Bahnhofsareals. Alle alten Gebäude, darunter das Mendener Bahnhofsgebäude werden abgerissen und durch Einkaufsmärkte und Parkplätze ersetzt. An Stelle das alten Empfangsgebäudes entsteht ein dem Original nachempfundener Neubau. Bis 2015 soll der Bahnsteig erneuert werden.
Nov. 2012	Die Hönnetalbahn geht als Teil des Sauerland-Netzes in die nächste Ausschreibung. Damit die ist die Zukunft dieser Strecke bis 2028 gesichert.
Herbst 2013	Felssanierungsarbeiten am Uhu-Felsen
21.01.2014	Unterzeichnung des Verkehrsvertrages für das Sauerland-Netz ab Dezember 2016 / 2017. Die Eisenbahnlinien des Sauerlandes werden mit neuen Fahrzeugen des Typs PESA LINK befahren. Eine neue Fahrplanstruktur bringt erhebliche Verbesserungen auch für die Hönnetalbahn. Erstmals werden die Anschlüsse in Fröndenberg nicht mehr auf Hagen sondern auf Dortmund ausgerichtet.
01.06.2014	Schienenbusfest in Binolen. Erstmals seit dem 01.06.1984 gibt es wieder eine Kreuzung mit zwei Schienenbussen in Binolen.
Juni 2015	Fertigstellung des umgebauten und sanierten Bahnsteigs in Menden
2015	Einführung des technisch unterstützten Zugleitbetriebs auf der Hönnetalbahn
13.12.2016	Start des neuen Sauerland-Netzes - wegen verspäteter Abnahme der neuen PESA-Links werden zunächst "Altbau"-Fahrzeuge der Baureihen 640 und 648 eingesetzt.

12.07.2018	Erste Probefahrt mit den neuen PESA-Link-Triebwagen auf der Hönnetalbahn. Der Planbetrieb wird am 28.10.2018 auf der RB 54 (Hönnetalbahn) aufgenommen. Eine erste Vorstellung gibt es am 05.10.2018 in Form eines Streckenfestes. In der Folge gibt es zahlreiche Probleme mit den neuen Fahrzeugen. Es kommt zu Zugausfällen, die allerdings auch auf personelle Probleme zurückzuführen sind.