

Schienenbus-Einsatz auf der Hönnetalbahn

"Und im Übrigen meinen wir, wir müssen einen Triebwagen haben" (frei nach Cato)

Können Sie sich das vorstellen? Schülerinnen und Schüler demonstrieren für ein Eisenbahnfahrzeug? Das hat es aber tatsächlich gegeben. Am 29. Mai 1954 gingen rd. 200 Fahrschüler der Hönnetalbahn „auf die Straße“. Am Mendener Bahnhof forderten sie: „Wir wollen Triebwagen“. Ähnliches wie der frei nach Cato formulierte Spruch "Und im übrigen meinen wir, wir müssen einen Triebwagen haben" stand auch auf Handzetteln, die kurz darauf verteilt wurden. Gegenstand der Forderungen waren die damals nagelneuen Schienenbusse. Diese verkehrten nämlich bereits seit einigen Wochen schon zwischen Unna, Fröndenberg, Menden, Iserlohn und Letmathe. Aber sie fuhren noch nicht im Hönnetal. Es sollte dann aber auch nicht mehr lange dauern, denn der Einsatz der Triebwagen im Hönnetal war bei der Bundesbahndirektion in Wuppertal längst beschlossene Sache. Noch im gleichen Jahr gingen schon einige Fahrten Richtung Neuenrade auf Schienenbusse über, ab 1955 war die Hönnetalbahn dann bis auf wenige Fahrten frei von den alten Dampfzügen (zumindest im Personenverkehr).

Und das sollte so bleiben bis zum 02. Juni 1984. Nur morgens und mittags kam weiterhin noch ein großer Zug mit Lok und Wagen als Schülerzug auf die Strecke.

1954 begann es mit dem einmotorigen VT 95 (später 795), der bei Bedarf einen kleinen Beiwagen mitschleppte und so rund 80 Fahrgästen Platz bot. Ab 1955 kamen dann die zweimotorigen VT 98 (später 798), die mit Bei- und Steuerwagen mehr Platz boten und auf den steigungsreichen Strecken des Sauerlandes bedeutend besser zurecht kamen.. Einige der Fahrzeuge, die 1955 nagelneu zum Bahnbetriebswerk in Bestwig kamen, blieben bis 1984 der Hönnetalbahn erhalten, so der 798 516.

Moderner Nahverkehr auf der Schiene - mit dem Schienenbus!

Die Schienenbusse waren damals im Bereich des Nahverkehrs mit das modernste, was die damalige Bundesbahn anzubieten hatte. Die schicke rote Farbe, die Rundumsicht mit Blick über die Schultern des Triebwagenfahrers auf die Strecke, die gepolsterten Sitze, die nach Fahrtrichtung umklappbar waren... - das war alles gegenüber den alten (Behelfs-) Personenwagen mit ihren Holzsitzen der letzte Schrei!



Schienenbus in Garbeck, Februar 1983

Auch insgesamt war die Konzeption der Schienenbusse einfach wie genial. Im Wesentlichen basierten diese Fahrzeuge auf der Plattform von Straßenbussen. So waren die eingebauten Büssing-Motoren samt Getrieben auch in den damaligen Straßenomnibussen zu finden. Ebenso war die weitgehende Verwendung von Aluminium, die eine leichte Bauweise ermöglichte, für Eisenbahn-

fahrzeuge in dieser Größenordnung Neuland.

Entwickelt wurden die Fahrzeuge von der Waggonfabrik Uerdingen, die den Bau der Fahrzeuge auch in Lizenz erlaubte. Der Uerdinger Schienenbus wurde ab 1950 zu einem der erfolgreichsten Schienenfahrzeuge innerhalb und außerhalb Deutschlands. Fast 1.000 Stück fuhren im In- und Ausland und damit längst nicht nur für die Bundesbahn. Selbst in Spanien und Kroatien kamen bzw. kommen die „Brummer“ (sie waren ja nur in Deutschland klassisch rot) zum Einsatz. Später waren sie auch als Gebrauchtfahrzeuge in der Türkei oder im Libanon.

Der Vorteil lag aber nicht nur im - für die 50-er Jahre hohen - Komfort. Für die Bundesbahn war das Fahrzeug eine Möglichkeit, den Betrieb auf wenig rentablen Strecken rationeller zu gestalten. Ein Schienenbus war wesentlich wartungsärmer und leichter zu bedienen, als eine Dampflok. Außerdem war er wendiger, konnte schneller halten und anfahren. Neue Haltepunkte wurden so möglich. Im Hönnetal waren das Menden-Süd und Volkringhausen, an der Strecke nach Iserlohn (der Begriff Oesetalbahn existiert erst seit 2010!) waren die Haltepunkte Am Obsthof, Höcklingsen, Bräuckerstraße, Hemer Amt und Buchenwäldchen dem Schienenbus zu verdanken.

Traumfahrzeug Schienenbus!?

Der Schienenbus - ein Traumfahrzeug? So ganz ohne Macken war er dann doch nicht. Das Platzangebot reichte gerade beim kleinen VT 95 oft nicht aus. Man konnte nicht von Wagen zu Wagen gehen, die Lüftung durch die kleinen Oberlichter in den Fenstern war zu gering, so dass es im Fahrzeug im Sommer unangenehm heiß werden konnte. Im Winter kam die Webasto-Heizung oft nicht mit usw. Technisch war er zwar robust, aber auch nicht von ohne.

Man darf ja auch nicht vergessen, dass die Schienenbusse eigentlich nur für einen Einsatzzeitraum von 15 Jahren geplant waren. Dass es dann im Hönnetal 30, andernorts sogar fast 45 Jahre wurden, ist eine Folge bundesdeutscher Verkehrspolitik. 1974 kamen zwar erste Prototypen des Nachfolgezeuges der Baureihe 628. Die Serienfertigung begann aber erst 1986/87 und im Hönnetal hielten die neuen Fahrzeuge erst 1994 Einzug. Da galten sie schon als veraltet.



Die unerwartet lange Einsatzzeit der Schienenbusse machte die Schienenbusse zwar zum Sinnbild deutscher Nebenbahnromantik, doch diese Romantik hatte auch negativen Seiten. Wer wollte schon in den 80-er oder sogar noch 90-er Jahren mit einem Zug aus Adenauers Zeiten zur Arbeit oder Schule fahren? So vergaulete der einstige Retter der Nebenbahn zunehmend die Fahrgäste.

Doch sobald die Schienenbusse verschwunden waren, kam die Wehmut, mit der man auf die Einsatzzeit dieser Fahrzeuge zurückblickte. So schlecht war der Schienenbus dann doch nicht - im Gegenteil. Viele kleine Details, wie der Blick über des Lokführers Schulter auf die Strecke oder die in Fahrtrichtung klappbaren Sitze, finden sich in keinem anderen Fahrzeug. Der Schienenbus vertritt eine vergangene Zeit. Eine Zeit der Bodenständigkeit, in der Hektik zwar nicht unbekannt, aber auch nicht lebensbestimmend war. Der Schienenbus war so wie ein Großteil der von ihm befahrenen Strecken zuletzt ein Synonym einer gewissen Gemütlichkeit, ja einer als nicht negativ empfundenen Rückständigkeit.

Vor allem aber ist der Schienenbus für viele seiner Fahrgäste ein Teil ihres Lebens geworden. Das gilt besonders für das Hönnetal. Generationen von Fahrerschülern aus Neuenrade, Garbeck oder Balve sind mit ihm zur Schule, zum Sport zu Freunden gefahren. Pendler nutzten den ersten Schienenbus des Tages zur Fahrt zur Arbeit nach Menden, Fröndenberg oder ins Ruhrgebiet. Kein Klassenausflug ins

Hönnetal, sei es nach Klusenstein, Binolen oder nach Neuenrade zum Kohlberg ohne den Schienenbus. Oder die Fahrt mit den Eltern oder den Großeltern mit der Hönnetalbahn - einfach nur so. Der Schienenbus war immer dabei. Von weitem war das Brummen der Büssingmotoren zu hören oder die Hupe vor unbeschränkten Bahnübergängen. Im Schienenbus selbst umging den Fahrgast ein ganz besonderes Flair. Die Enge zwang zum Zusammenrücken. Ungezählte Bekanntschaften, Freundschaften, sogar Ehen weit über die Ortsgrenzen hinaus entstanden.

Sympathieträger Schienenbus

Diese Eindrücke und Erinnerungen machten den Schienenbus aus und das war der Antrieb ihn zurück ins Hönnetal zu holen. Die 1985 gegründeten [Eisenbahnfreunde Hönnetal e.V.](#) machten 1989 den Anfang mit einem VT 95 der Hammer Eisenbahnfreunde. In den folgenden Jahren mieteten sie für Fahrten ab und nach Menden immer wieder Schienenbusse von der DB an. 1995 gründete sich dann aus den EFH heraus der [Förderverein Schienenbus e.V. Menden](#) und erwarb eine vierteilige Schienenbusgarnitur von der DB und einem Privatunternehmen. Die Fahrzeuge wurden in ungezählten Stunden renoviert und fahrbereit gemacht. Bis heute haben die Schienenbusse mehr als 400 Fahrten mit mehr als 15.000 km Laufleistung absolviert. Die Hönnetalbahn ist dabei ein besonderer Schwerpunkt. Allein die seit 2002 regelmäßig angebotenen Ausflugsfahrten "Zauberhaftes Hönnetal", die in Unna und Dortmund starten wurden von mehr als 5.000 begeisterten Fahrgästen gebucht.



Der Schienenbus ist heute wieder ein Sympathieträger. Er verherrlicht nicht die Vergangenheit, sondern ist vor allem auch eine positive Werbung für die Hönnetalbahn von heute.

Freuen wir uns noch auf viele schöne Fahrten mit dem Schienenbus!

Einige Fakten zum Schienenbuseinsatz im Raum Menden

von Guido Kaiser

Als diese VT 98-Garnitur im Jahr 1959 in Westig hielt, gehörte sie noch zum Bw Letmathe. Im Vordergrund sind noch die Masten der Iserlochner Kreisbahn zu sehen. (Archiv Zellerer / EFH-Archiv)

Die ersten Schienenbusse im Raum Menden wurden auf der Strecke von Unna über Fröndenberg, Menden, Hemer, Iserlohn nach Letmathe eingesetzt. Dazu erhielt das Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey im Mai 1954 die einmotorigen VT 95 470 bis 473 fabrikneu angeliefert. Die Fahrzeuge wurden im September komplett ins benachbarte Letmathe umstationiert, das die Unterhaltung von VT 95 und ab 1955 auch VT 98 für die Strecken Unna - Letmathe und Menden - Neuenrade übernahm.



Ab November 1960 war dann nur noch das Bahnbetriebswerk Bestwig für die Schienenbusse auf den Nebenstrecken rund um Menden / Fröndenberg zuständig. Das Bw Letmathe hatte zu diesem Zeitpunkt alle Schienenbusse abgegeben. Ab da muss auch der Einsatz der VT 95 auf diesen Strecken schon wieder zu Ende gewesen sein, da Bestwig nur VT 98 besaß. Durchschnittlich kamen die Schienenbusse auf 374 km pro Tag, was einer recht umfangreichen Laufleistung entspricht. Der Abschnitt Unna - Fröndenberg und Menden - Iserlohn sah im Personenverkehr zeitweise ausschließlich Schienenbusse!

Mit der Stilllegung der Nebenbahnen Wennemen - Finnentrop und Paderborn - Brilon Wald, reduzierte sich das Einsatzgebiet der Bestwiger Schienenbusse mit Ausnahme einiger weniger Leistungen auf der Oberen Ruhrtalbahn ab 1974 auf die Hönnetalbahn und ihre Nachbarbahnen.

1982 wurde das Bw Bestwig dem Bw Hagen 1 angegliedert. An den Einsätzen der Schienenbusse änderte sich zunächst wenig. Ab 1983 wurden einige Schienenbusleistungen zwischen Unna und Letmathe bereits von Wendezügen mit Dieselloks der Baureihe 212 übernommen.

Am 02. Juni 1984 endete der planmäßige Einsatz der Schienenbusse im Hönnetal. Als N 6467/68 verkehrte 798 774 mit seinem Steuerwagen 998 901 von Fröndenberg nach Neuenrade und zurück. Gleichzeitig machte 798 766 als N 6126 die letzte Schienenbusfahrt auf der Strecke Unna - Menden - Iserlohn - Letmathe.

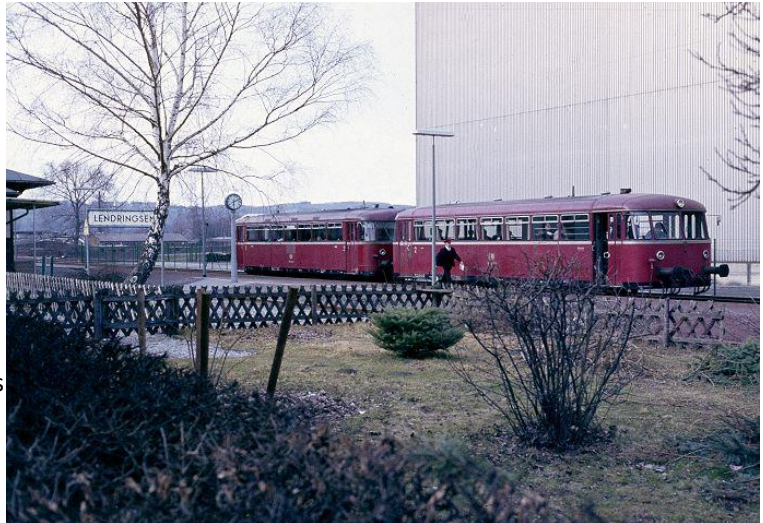
Schienenbus-Geschichten

Der neue Schienenbus

Von Ingrid Kröner

N 6473 nach Neuenrade in Lendringsen, März 1984. Der örtliche Betriebsbeamte J. Jakschik händigt die Zugführerschlüssel zur Bedienung des Stellwerks in Binolen aus.

Als Fahrschüler waren wir den alten Zug mit der Dampflok gewöhnt, der für uns durchaus viele Vorteile hatte: Man konnte im Sommer bei herabgelassenen Gittern auf der Plattform fahren und sich den Wind um die Ohren wehen lassen, man konnte die Fenster weit herunterlassen und auch so immer für frische Luft sorgen. Manchmal gab es sogar Abteile, in denen man noch relativ ungestört schnell die letzten Schularbeiten machen oder Vokabeln lernen konnte.



Ein ganz wesentlicher Vorteil war für mich, dass man, wenn man etwas spät dran war, problemlos auf den an-fahrenden Zug aufspringen konnte. Man hielt sich an dem Geländer fest und schwang sich elegant auf das Trittbrett. Bis der Zug richtig auf Fahrt kam, saß man längst im Zug.

All das änderte sich gewaltig mit dem neuen Schienenbus: Fenster konnte man nicht mehr öffnen, nur das Oberlicht einen kleinen Spalt schräg stellen. Dafür ließ sich auch bei Sommerhitze die Heizung nicht ausstellen, so dass man schon nach kurzer Fahrzeit im eigenen Saft schmorte. Eine Plattform gab es natürlich nicht mehr, dafür eine Tür, bei der man mit dem Daumen eine Taste runter drücken, dann ziehen oder drücken musste, worauf sich die Tür wie eine Ziehharmonika zusammenfaltete.

Eines Morgens war es mir mal wieder spät geworden. In gewohnter Weise lief ich auf den anfahrenden Zug zu, öffnete die Tür, jedoch nur einen Spalt breit, so dass ich gerade einen Fuß hineinstellen konnte. Ein Fahrgast hatte sich in dem überfüllten Zug in den Türschacht gestellt, so dass sich die Tür nicht auffalten ließ. Der Schienenbus fuhr wesentlich schneller an als der Dampfzug, und ich hing mit einem Fuß in der Tür und hielt mich verzweifelt am Türgriff fest. Im Vorbeifahren sah ich noch den panischen Gesichtsausdruck des zitternden Stationsvorstehers. Bis zum Bahnübergang hing ich so in meiner verzweifelten Lage, bis ein Fahrgast die Situation erkannte, den Blockierer aus der Türnische entfernte und die Tür aufzog. Starke Hände griffen nach mir und zogen mich ins Wageninnere in Sicherheit.

Spornstreichs lief der Stationsvorsteher zu meiner Mutter und informierte sie aufgebracht über mein ordnungswidriges Verhalten, das eigentlich behördlicherseits bestraft gehört hätte. Na, dafür sorgte dann schon meine Mutter, als ich mittags nach Hause kam.

Ob ich noch jemals wieder auf einen anfahrenden Zug gesprungen bin? Na klar, aber nie mehr auf einen Schienenbus.

Schülerproteste gegen Viehwaggon-Beförderung im Hönnetal

von Rudolf Rath

Inzwischen sind die Demonstranten in Rente. Schule, Studium und Arbeitsleben sind passé — da bleibt Raum für Rückblicke und Erinnerungen an die „gute alte Zeit“. Aber wenn sich dann der Jahrzehnte alte Nebel etwas gelichtet hat, werden auch die Schattenseiten wieder sichtbar. Dazu gehörten Anfang der 50er Jahre die Schülerfahrten mit der Bundesbahn aus dem Hönnetal nach Menden.

„Wann ist das Eisenbahnelend vorbei?“

In den ersten Monaten des Jahres 1954 spitzte sich der schon lang aufgestaute Unmut der Schülerinnen und Schüler aus dem Hönnetal zu. Ihre Geduld war am Ende. Sie waren nicht mehr bereit, sich frühmorgens zusammengepfercht in umgebauten Viehwaggons nach Menden befördern zu lassen. Und so geschah das, was die Hönne-Zeitung am 5. Juni 1954 eindrucksvoll schilderte: „Der Bahnhof in Menden erlebte am Samstag, 29. Mai, eine kleine Sensation mit ernsthaften Hintergründen. Nach Ankunft des Schülerzuges, der ungefähr 200 Schüler und Schülerinnen der verschiedenen Lehranstalten in der Morgenfrühe aus dem Hönnetal nach Menden bringt, wurde es auf dem dortigen Bahnhof ungewöhnlich lebendig, nachdem eine Demonstration der Schüler mit Sprechchören und Schildern bereits schon im fahrenden Zuge begonnen hatte. Auf gemalten Plakaten und vielen Flugzetteln verkündeten Schüler des Gymnasiums ihr Anliegen. In verschiedenen Variationen war es zu lesen: „Wir wollen einen Triebwagen!“, „Viehwagen im Winter, Viehwagen im Mai! Wann ist das Eisenbahnelend vorbei?“, „Ist das der Komfort der Bundesbahn?“

Fahrt auf Holzbänken

Die demonstrierenden Schüler, deren Gehaben einen bestimmten und wohlüberlegten Eindruck erweckte, wirkten wie eine verschworene Gemeinschaft. Die Beamtschaft schien zum Teil durch die Vorgänge nervös geworden zu sein. Viel schaulustiges Publikum ließ durch sein Verhalten auf ein Sympathisieren mit dem jugendlichen Demonstranten schließen.“ Das machte Mut, und so folgte wenige Tage später, noch vor den Pfingstferien, eine weitere Flugzettel-Aktion mit den Forderungen: „Die Hönnetäler verlangen statt Viehwagen Triebwagen!“ oder „Im Winter war'n die Lampen klein, drum lernten wir bei Kerzenschein.“

Tatsächlich beförderten in diesen Jahren noch Eisenbahnwaggons der minderen Qualität Schüler der Gymnasien, des Lyzeums und der Realschule sowie Arbeiter aus dem Hönnetal in Richtung Menden

— und das zu sehr früher Stunde mit der Folge von etwa einstündigen Wartezeiten vor Schulbeginn. Sie saßen auf zwei langen Holzbänken, Rücken an Rücken in der Mitte dieser Wagen, oder an den Innenwänden auf herausklappbaren Holzschalen — wenn sie nicht wegen überfüllter Waggons ohnehin stehen mussten. Dann wurden zwei primitiv hergerichtete Viehwagen für Schülerinnen und Schüler reserviert, die aber mit Licht und Heizung nur unzureichend ausgestattet waren. Kerzen wurden mitgebracht, und selbst ein Feuer wurde einmal angezündet, um für Wärme zu sorgen.

Angewandte Demokratie

Ihre Schulkameraden aus den Richtungen Fröndenberg und Iserlohn berichteten dagegen voller Freude über die dort neu eingesetzten Triebwagen. Das brachte das Fass zum Überlaufen. „Es muss nicht ‚Neid der Besitzlosen‘ sein, wenn Fahrschüler aus dem Hönnetal ihren Transport im ehemaligen Viehwagen nunmehr als Zurücksetzung empfinden“, stellte die Hönn-Zeitung am 19. Juni fest und meinte zur nun folgenden Demonstration sogar: „Es hat sogar eine durchaus positive Seite, zu sehen, wie jugendliche Menschen in einem demokratischen Staat den Mut aufbringen, vom Recht der freien Meinungsäußerung Gebrauch zu machen und sich für eine als richtig angesehene Sache auch mit aller jugendlichen Kraft und Begeisterung einzusetzen, so lange dabei die gesetzlichen Grenzen nicht überschritten werden.“

Tatsächlich brachten diese Schüleraktionen vor 60 Jahren einiges ins Rollen:

Auf die massive Kritik hin, der sich auch Elternversammlungen anschlossen und die die Schulleitungen unterstützten, ließ der Präsident der Bundesbahndirektion Wuppertal verständnisvoll und einfühlsam antworten: „Liebe Hönnetaler Pennäler! Euer Protest gegen die ‚menschenunwürdigen‘ Eisenbahnwagen auf der Hönnetalbahn ist bis zum Bundesbahndirektionspräsidenten gedrungen. Er hat Euer Flugblatt weder dem Papierkorb überantwortet noch zornentbrannt mit der Faust auf den Tisch geschlagen und über die ‚ver... Lausbengels‘ aus dem Hönnetal gewettert, die der guten alten Eisenbahn am Wagen schieben wollen. Ganz im Gegenteil! Er hat sich über Euer Interesse für die Bundesbahn aufrichtig gefreut und nimmt Euren Protest, auch wenn er etwas übertrieben ist, keineswegs übel. Schließlich seid Ihr Jungs, die eine andere Sprache sprechen als ‚erwachsene Kritiker‘ oder eine hohe Behörde. Vorweg gesagt, Euer Wunsch nach besseren Fahrzeugen auf der Hönnetalbahn soll erfüllt werden. ... Aber dies lässt sich leider nicht von heute auf morgen schaffen. Der Bundesbahn fehlt Geld. Sie kann deshalb nur sehr langsam ihre ‚alten Vehikel‘ durch moderne, angenehme Fahrzeuge ersetzen. ... Ganz wird der Dampfzugbetrieb auf Eurer Strecke allerdings nicht aufgegeben werden können. ... Es mag Euch aber beruhigen, dass auch schon mit der Modernisierung der in Dampfzügen laufenden Wagen begonnen wurde, so dass Euch die Bundesbahn in absehbarer Zeit auch in reinen Berufs- und Schülerzügen bessere Wagen bieten kann...“

Der Schienenbus kommt

Der Präsident hielt zwar sein Versprechen: „Die Hönnetalbahn bekam zum Winterfahrplan 1954/55 die ersten Triebwagen, etwa ein Drittel der Züge fuhr aber zunächst weiterhin lokbespannt mit Dampfloks“, bestätigt Burkhard Wendel in seinem Buch „Die Hönnetalbahn und ihre Nachbarbahnen“. Aber es blieb bei der morgens allzu frühen Fahrzeit Richtung Menden.



Museums-Schienenbusse 796 690 und 802 am 04.10.2004 am Haltepunkt Küntrop

Das bedauerte zwar der engagierte Balver Werminghaus am 4. September 1954 in der Hönne-Zeitung und erinnerte an den Antrag des Verkehrsvereins Balve, der sich zuvor ebenfalls für Verbesserungen eingesetzt hatte. Dann aber mahnte er: „So wollen wir auch mit dem unfertigen Schülerzug Nachsicht und Geduld haben. ... Es war eine kleine Revolution im Güterfahrplan nötig, um das jetzt Erreichte möglich zu machen; noch im Vorplan Mitte Juli fehlten unsere Schülerzüge

als ‚unmöglich‘! Nur in enger Zusammenarbeit der Direktionsabteilung mit hiesigen Stationsleitern ist es doch möglich geworden. Wir wollen daher unser jüngstes Kind im Hönnefahrplan freundlich aufnehmen, wenn es auch noch nicht allen genehm ist, sondern ihm mit Geduld begegnen, denn ‚Gut Ding will Weile haben‘ und ‚Auf einen Streich fällt keine Eich‘!“

Ob auch diese Maßnahme auf die Schülerproteste zurückzuführen ist? Mitte November 1954 wurde im Balver Bahnhof, nach gründlicher Renovierung, ein zweiter Wartesaal eingeweiht. Herr Giebeler stellte sich als neuer Bahnhofswirt vor. Bei dieser Feier erinnerte der Direktor der Bundesbahndirektion Wuppertal, Dr. Landwehr, seine Zuhörer daran, dass er besondere Beziehungen zu Balve hatte: In seiner Doktor-Arbeit hatte er sich insbesondere mit den Portalen der Balver Pfarrkirche befasst und seine Nachforschungen ergaben, dass diese bereits vor 1200 erbaut worden seien.

Kein Sprit im Tank von Heinrich Gosewinkel

Am 01.08.1976 begann ich meine 3-jährige Ausbildung zum Verwaltungsangestellten bei der Stadt Schwerte. Die 3-jährige Ausbildung beinhaltete neben der praktischen Ausbildung in den Ämtern und Abteilungen der Stadt Schwerte auch den regelmäßigen Berufsschulbesuch in Iserlohn. Berufsschulunterricht war stets montags, ab und zu sah der Lehrplan auch einen wochenweisen Blockunterricht vor. Die Berufsschule befand sich in Iserlohn- Ost im Karnacksweg.

Da ich noch keinen Führerschein besaß, war ich wegen der Fahrten nach Iserlohn auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen. Seinerzeit gab für mich 3 Alternativen, um von meinem Wohnort in Schwerte zur Berufsschule nach Iserlohn- Ost zu gelangen:

1. KBS 351/352 Schwerte- Ergste- Hennen- Kalthof – Iserlohn- in Iserlohn umsteigen Iserlohn – Ost
2. KBS 350/352 Schwerte- Ost – Fröndenberg- Menden – Hemer- Westig – Iserlohn – Ost
3. Busverbindung von Schwerte- Geisecke -Hennen- Kalthof - Iserlohn

Da die Busverbindung sehr zeitaufwändig war und ich von meinem Wohnort in Schwerte- Ost (Gänsewinkel) mit dem Fahrrad rund 2,5 km zum Schwerter Bahnhof hätte fahren müssen, entschied ich mich für die Variante 2. Ich erreichte den Haltepunkt Schwerte- Ost an der KBS 350 von der Wohnung fußläufig in gut 5 Minuten und konnte bequem ohne Umsteigen bis Iserlohn- Ost fahren.

Ich benutzte den N 6107, Abfahrt Schwerte- Ost um 6.38 Uhr, Ankunft in Iserlohn- Ost 7.30 Uhr. Somit war man pünktlich um 8.00 Uhr in der Berufsschule. Den Zug bildete eine 798/998/798 Garnitur des BW Bestwig.



An einem nasskalten und verregneten Montagmorgen im November/ Dezember 1976 begab ich mich mit meinem Kollegen Dieter Mokros wieder zur Berufsschule nach Iserlohn - Ost. Der Lehrplan sah an diesen Montag die erste Klausur im Unterrichtsfach „Staatsrecht“ vor. Nebenamtlicher Dozent für dieses Unterrichtsfach war der Städt. Oberverwaltungsrat Isenberg von der Stadt Iserlohn. Wir hatten uns auf die Klausur eigentlich gut vorbereitet, waren aber etwas angespannt und nervös.

Schienenbussonderfahrt in Iserlohn Ost, 21.09.1991

Der N 6107 erreichte planmäßig den Haltepunkt Schwerte- Ost. Wir stiegen ein und fuhren los. Der Zug erreichte Fröndenberg um 6.51 Uhr und hatte dort einen planmäßigen Aufenthalt von 5 Minuten (6.51- 6.56). Um 6.56 Uhr erfolgte entgegen des Fahrplans jedoch keine Abfahrt des Zuges Richtung Iserlohn! Uns war aus dem Zug heraus bereits aufgefallen, dass Zugbegleiter und Triebwagenführer auf dem Fröndenger Bahnsteig entlang des Zuges aufgeregt hin und her liefen und diskutierten. Schließlich forderte der Zugbegleiter die im Zug sitzenden Fahrgäste auf, wegen einer **Betriebsstörung** den Zug zu verlassen. Alle Fahrgäste stiegen aus, die Schienenbusgarnitur knatterte Richtung ehem. BW Fröndenberg

Was war geschehen? Die 798/998/798 Garnitur musste die Tankstelle des ehem. BW Fröndenberg an- fahren und Treibstoff aufnehmen. Der Zug konnte also in Fröndenberg wegen Treibstoffmangel seine Fahrt nach Iserlohn nicht planmäßig fortsetzen. Nachdem der Zug an den Bahnsteig zurückgekehrt war, konnten die Fahrgäste wieder einsteigen und die Weiterfahrt in Fröndenberg erfolgte mit ca. 45minütiger Verspätung. Entsprechend verspätet trafen wir in der Berufsschule in Iserlohn- Ost ein. Da die Klausur in der 1.Unterrichtsstunde ab 8.00 Uhr anstand, schied aufgrund unserer Verspätung eine Teilnahme an der Klausur aus. Der Dozent Isenberg reagierte sehr ungehalten auf unsere Verspätung und erkundigte sich nach dem Grund der Verspätung. Mokros und ich antworteten, dass der Zug keinen „Sprit“ mehr gehabt habe und in Fröndenberg nachtanken musste. Isenberg reagierte daraufhin sehr ungehalten auf unsere Auskunft und glaubte an einen schlechten Scherz. Er meinte, Zugverspätungen seien zwar möglich, aber eben nicht aufgrund Mangels an Diesel. Er behalte sich vor, aufgrund der lächerlichen Aussagen die Leitung der Berufsschule zu informieren und eine entsprechende Beschwerde beim Stadtdirektor der Stadt Schwerte einzureichen.

Eine entsprechende Beschwerde ist nach Wochen dann wohl beim Stadtdirektor der Stadt Schwerte eingegangen. Denn Wochen später wurden wir zum damaligen Personal- und Ausbildungsleiter der Stadt Schwerte, Herrn Kusmierz, gebeten. Wir wurden eindringlich darüber belehrt, derartige Scherze und Späße gegenüber den Dozenten der Berufsschule zu unterlassen und den Berufsschulunterricht, insbesondere die Teilnahme an den Klausuren ernst und mit der gebotenen Einstellung zu nehmen.

Gegenüber des Herrn Kusmierz bestätigten wir erneut den Grund der Verspätung, wobei auch der Ausbildungsleiter unsere Aussage nicht ernst nahm und unwirsch reagierte. Das Gespräch endete mit meiner Bemerkung: „Wenn man die Wahrheit sagt, wird einem auch nicht geglaubt!“

Die Klausur im Fach „Staatsrecht“ haben wir Wochen später nachgeschrieben. Die Ausbildung bei der Stadt Schwerte haben wir erfolgreich abgeschlossen. Doch irgendwie haben wir in der Ausbildungszeit immer den Eindruck gehabt, dass sich der Städt. Oberverwaltungsrat Isenberg von uns Auszubildenden „verarscht“ fühlte.

38 Jahre später fährt der Schienenbus nicht mehr planmäßig. Die Zugverbindung von Schwerte- Ost nach Iserlohn- Ost existiert nicht mehr. Der Personalchef Kusmierz ist längst pensioniert. Wie es um Herrn Isenberg steht, entzieht sich meiner Kenntnis.

Ich hoffe, mein Erlebnis aus dem Jahre 1976 trägt etwas zur Heiterkeit bezüglich der 798-Historie im Hönnetal bei.