

Es heißt, ein Abenteuer passiert dem, der es am wenigsten erwartet. Und so ereilte auch uns das Unvorhergesehene auf der Saisoneroeffnungsfahrt am 20. Februar 2016 in das Willinger Upland. Doch dazu später mehr ...

Mit der Diesellokomotive vom Typ „ER20“ alias „PCW7“ vom SIEMENS Prüfcenter Wegberg-Wildenrath, der imposanten Schnellzugdampflok 01 150 (Baujahr 1935!) und dem 9 Wagen starken Sonderzug, bestehend aus Schnellzugwagen sowie Wagen des legendären Rheingoldzuges, hieß es mit Volldampf die Höhen des Sauerlandes zu erklimmen!

Die Fahrt begann pünktlich um 5:33 Uhr in Mönchengladbach Hbf und entgegen der ursprünglichen Planung wurden die Rheingoldwagen bereits am Vortag von Köln nach Mönchengladbach überführt. So konnten sich die Fahrgäste direkt an ihrem vorgesehenen Platz niederlassen um ihr Frühstück zu genießen. Für die Fahrgäste in den Schnellzugwagen lief der Gesellschaftswagen mit, wo ebenfalls lecker gefrühstückt werden konnte.

Über Grevenbroich bis Köln-Nippes zog die ER20 von Siemens den Sonderzug. Das Wetter kündigte bereits einen ungemütlichen, trüben und nassen Wintertag an, leichter Dauerregen lag über Nordrhein-Westfalen. Der Lokwechsel in Köln-Nippes auf die Schnellzugdampflok 01 150 wurde ohne Probleme durchgeführt und pünktlich ging es weiter durch den nur sehr langsam dämmernden Morgen.

Die Fahrgäste in den Schnellzugwagen lauschten fortan andächtig der imposanten Maschine bei ihren lautstarken Anfahrten u.a in Neuss, Krefeld-Uerdingen und Duisburg Hbf. Kurz vor Duisburg wurde bei Rheinhausen der Rhein auf der Hochfelder Eisenbahnbrücke überquert. Auch bei trüben Wetter ein schöner Anblick, besonders aus dem Rheingold-Aussichtswagen!

Nicht nur für die eingefleischten Dampf(lok)fans in den Schnellzugwagen gab es dann in Mülheim (Ruhr) den ersten Hauptgang von 01 150 serviert, denn der Heißener Berg war schon zur Dampflokzeit bei den Personalen gefürchtet! Die kurvenreiche Rampe nach Essen ist berüchtigt und mit lautstarkem Getöse bahnte sich die Maschine ihren Weg. Um die Dampflok nicht allzusehr zu belasten half die ER20 am Zugschluss im dosierten Maße mit, die Hauptleistung wurde jedoch garantiert von der 01 150 erbracht.



Das zweite, optische Highlight der Fahrt erwartete uns dann in Witten, die Überquerung des Ruhrtals auf dem Ruhrviadukt. Es verbindet den Wittener Hauptbahnhof mit dem Güterbahnhof Hagen-Vorhalle. Heute eine reine Güterzugstrecke, einst fuhren jedoch über Wengern Ost, Oberwengern und Volmarstein auch Personenzüge bis zum Hagener Hauptbahnhof.

Dank freier Strecke erreichten wir Schwerte rund zehn Minuten vor Plan und die Fahrgäste konnten aussteigen, um entweder eine Raucherpause einzulegen oder aber um sich die Dampflok genauer an zu schauen. Pünktlich ging es für uns anschließend weiter auf die obere RuhrtalBahn. In flotter Fahrt bahnte sich unser Zug den Weg zunächst bis Arnsberg. Hier mussten die Wasservorräte von 01 150 ergänzt werden.

Damit sind wir wieder am Anfang beim Unvorhersehbaren. Zwei Bauzäune waren komplett zwischen Straße und Gleis gezogen und die Schlauchverbindung konnte zunächst nicht gelegt werden. Nach einigen Minuten war der Zaun dann jedoch geöffnet und die Feuerwehr konnte die Vorräte der Dampflok wie geplant ergänzen. Vielen Dank an dieser Stelle noch einmal an die freiwillige Feuerwehr von Arnsberg! Glücklicherweise beeinträchtigte ein zeitgleicher Alarm für die Feuerwehr nicht das Wasser tanken – Glück gehabt!



Planmäßig ging es für uns nun weiter auf den Abschnitt bis nach Messinghausen. Höhepunkt war dabei die Fahrt über die Rampe von Bestwig bis Brilon-Wald – schon zu Dampflokzeiten ein echte Herausforderung. Am Abzweig Nuttlar trennen sich die Strecken nach Brilon-Wald und Winterberg und während die Strecke nach Winterberg zunächst noch recht flach verläuft geht es auf der zweigleisigen Strecke nach Brilon-Wald direkt mächtig zur Sache.



In Olsberg passierte dann das, was die Rampenfahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis machen sollte: Im Tunnel löste durch den Rauch der Dampflok auf der Diesellokomotive ER20 die Brandmeldeanlage aus und der Motor der Diesellok stellte automatisch ab. Die Dampflok 01 150 war fortan auf sich allein gestellt. Rund 600 Tonnen Zuggewicht als Schnellzuglok über eine Mittelgebirgsstrecke zu bringen, das hatten die Konstrukteure beim Bau der 01 mit Sicherheit nicht eingeplant.

Der Zug wurde langsamer und langsamer, die Akustik atemberaubender und atemberaubender. Für den Lokführer war nun absolutes Feingefühl gefragt, in einem Fall wie diesem muss die Steuerung nahezu komplett ausgelegt, der Regler jedoch nicht komplett geöffnet werden. Dazu wird immer wieder Sand gestreut. Ein zu hoher Druck auf der Schiene hätte ein Durchdrehen der Räder zur Folge und ein Liegenbleiben in der Rampe wäre wohl unausweichlich gewesen.

Dank einer Meisterleistung von Mensch und Maschine schafften es das Personal auf der Dampflok bis in den Elleringhauser Tunnel kurz vor Brilon Wald in dem sich der Brechpunkt befindet, wenngleich mit teilweise nicht mehr als 20km/h. In den Schnellzugwagen war kein Fenster mehr geschlossen und alle hielten mehr oder weniger den Atem an. Ein nicht vorhergesehenes wenn auch eindrucksvolles Schauspiel!

Dem Lokführer der Diesellok gelang es den Motor wieder zu starten und merklich nahm die Geschwindigkeit des Sonderzuges wieder zu. Zunächst ging es durch Brilon Wald bis zum Bahnhof Messinghausen. Hier war rund 30 Minuten Aufenthalt, warten auf freie Trasse nach Willingen. Aus Warburg hatte der Regelzug nach Willingen zunächst Vorrang. Dann ging es für uns auf das letzte Stück hoch nach Willingen und der ER20 war nun wieder Zuglok.

Mit jedem Kilometer, dem wir Willingen näher kamen, wurde es weißer. Bedauerlicherweise war genau für das Wochenende Milderung angesagt und mit uns kam nicht nur 266 m Zuglänge pünktlich in Willingen am Bahnsteig zum stehen sondern auch der Regen, der durch den Wind wie 1000 Nadeln wirkte. Dennoch war noch ein ordentliches Maß an Schnee übrig geblieben, man hatte tatsächlich Winter-Gefühle!



Für einen Teil der Fahrgäste stand nun eine Wanderung oder eine Planwagenfahrt durch Willingen auf dem Programm. Die meisten suchten sich jedoch einen gemütlichen und vor allem trockenen Ort aus. Erinnerungen wurden an das Vorjahr wach, Windstille und herrlichster Sonnenschein, ja man geriet ein wenig ins Träumen, so sehr dass plötzlich schon die Abfahrtszeit wieder gekommen war und die 4-1/2 Stunden Aufenthalt wie im Flug verstrichen waren.



In den Rheingold-Wagen gab es auf der Rückfahrt wie üblich das leckere Drei-Gang Menü Abendessen während im Gesellschaftswagen die Fahrgäste aus den Schnellzugwagen kleine Speisen und Getränke genießen konnten. Auf dem Rückweg mussten wir nicht bis Messinghausen fahren sondern konnten in Abstimmung mit der Fahrdienstleitung bereits in Brilon-Wald die Fahrtrichtung wieder wechseln. Dieser Umstand bedeutete, dass unser Zug nun deutlich vor Plan unterwegs war. Die Rückfahrt durch das mittlerweile dunkle obere Ruhrtal verlief ohne weitere Vorkommnisse und in Hagen-Vorhalle wurde die 01 150 abgegangen und dampfte zum Lokschuppen in Bielefeld wo sie am 05.03.2016 unseren nächsten Sonderzug übernehmen und ihn nach Emden befördern soll.



In Köln-Nippes wurden die Rheingoldwagen schon abgegangen und bis Mönchengladbach reisten die Fahrgäste in den Schnellzugwagen. Nun endete dann auch für uns eine nasse aber rasante und eindrucksvolle Eröffnungsfahrt 2016.

Fotos: Daniel Hein, Martina Keiluweit, Fabian Meyer, Bastian Oswald, Nicole Sobottka, Sönke Windelschmidt