

DIE LOKOMOTIVE NR. 53 DER RHEIN-SIEG-EISENBAHN AG

Die Rhein-Sieg-Eisenbahn AG in Beuel am Rhein hat im Jahre 1967 ihren Schienenverkehr eingestellt und alle dazu gehörigen Betriebseinrichtungen abgebaut. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte konnte aus dem freigewordenen rollenden Material die im Jahre 1944 beschaffte letzte Dampflokomotive dieser Eisenbahn, eine 1'D 1' h2 Tenderlokomotive erwerben, die im Nachstehenden beschrieben werden soll. Der Beschreibung seien einige Betrachtungen über die Schmalspur im allgemeinen und über die Rhein-Sieg-Eisenbahn im besonderen vorangestellt, wobei zur letzteren auf die Festschrift der Eisenbahn aus Anlaß des 75-jährigen Bestehens ¹⁾ zurückgegriffen ist.

Die Schmalspurbahn wird wegen der beschränkten Bauverhältnisse und des daraus folgenden geringeren Fassungsvermögens ihrer Fahrzeuge leicht als ein Verkehrsmittel minderwertigen Ranges angesehen und gegenüber den normalspurigen Eisenbahnen oft nicht ganz für voll genommen. Damit wird aber die Bedeutung der Schmalspur verkannt. Zu welchen Leistungen auch die Schmalspur fähig ist und welche ausgedehnte Schmalspurnetze insbesondere in Übersee entstanden sind, hat Remy in anschaulicher Weise dargetan ²⁾.

Beispielsweise seien hier nur genannt

Spurweite		vorwiegend verbreitet in	Weltstreckenlänge km ca.
metrische	englisch		
750	—	Deutschland (vor 1945)	3 800
762	2'6"	engl. Kolonien	12 600
785	—	Oberschlesien und Rhein-Sieg-Eisenbahn	900
914	3'	Mittelamerika	10 600
1000	—	Indien, Deutschland u.a.	139 000
1067	3'6"	„Kapspur“, Afrika u.a.	142 000

In Deutschland ist allerdings die Schmalspur hinter der Normalspur von 1435 mm stark zurückgeblieben. Es hängt dies damit zusammen, daß der Staatsbahngedanke, der eine einheitliche Spurweite als Grundlage des gesamten Verkehrsgeschehens anstreben mußte, während der Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes von Anfang an vorherrschend war. So kommt es auch, daß die Hälfte der nicht staatseigenen Eisenbahnen (Privatbahnen und Kleinbahnen), die den Zubringer- und Zwischenverkehr innerhalb des Staatsbahnnetzes versorgen, soweit er nicht von den Nebenbahnen der Staatsbahn selbst bedient wird, ebenfalls die Normalspur gewählt haben mit Rücksicht auf den Anschluß ihrer Strecken an die Staatsbahn. Denn bei gleicher Spurweite wird der Übergang der Güter von der Privat- oder Kleinbahn auf die Staatsbahn naturgemäß sehr vereinfacht. Es bleiben aber immer noch rd. 7500 km Schmalspurstrecken innerhalb der Reichsgrenzen Deutschlands vor 1945 übrig. Das sind etwa 10 % des damaligen Reichsbahnnetzes, von denen wiederum etwa die Hälfte 1 m, die andere 0,75 m Spur aufweisen mit einer Abweichung zur Spurweite 0.785 m (2 1/2 Fuß rheinisch).

Aber die Privat-Schmalspurbahnen in Deutschland haben nicht geruht und ihre Lokomotivparks im Rahmen der gegebenen Mittel auf größtmöglicher technischer Höhe zu halten gesucht. So hat auch die älteste Schmalspurbahn Deutschlands, die Rhein-Sieg-Eisenbahn (früher Bröltaler Eisenbahn), dafür gesorgt, daß stets den Verkehrsverhältnissen entsprechende leistungsfähige Lokomotiven zur Verfügung standen. 1862 wurde die Bahn mit 0,785 m Spurweite als Pferdebahn eröffnet, und zwar zunächst von Hennef/Sieg in etwa nordöstlicher Richtung das Bröltal hinauf bis Ruppichteroth (Abb. 1). Diese Strecke wurde 1870 bis Waldbröl verlängert. Schon ein Jahr nach der Eröffnung bis Ruppichteroth ging man zum Dampflokotivbetrieb über. In den 90er Jahren kamen die Strecken

- Hennef - Niederpleis - Beuel
- Hennef - Buchholz - Asbach
- Niederpleis - Herresbach - Rostingen
- Niederpleis - Siegburg

Abb. 1: Streckennetz der Rhein-Sieg-Eisenbahn
(Aus der Festschrift von 1938, siehe Anmerkung 1)
Titelbild: Lokomotive im Werk Jungenthal vor der Ablieferung
(Werkfoto Jung GmbH)