

Einleitung

Vor 150 Jahren, am 5. April 1845, begannen die Planungen für eine Eisenbahnverbindung zwischen der Industrieregion an der Ruhr und dem Sauerland.

Der Oberpräsident der Provinz Westfalen, von Schaper, der 1846 zum preußischen Generalpostmeister ernannt wurde, ergriff die Initiative und legte damals bereits zwei konkrete mögliche Streckenverläufe für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn vor. Bereits ein Jahr zuvor waren in Olpe zahlreiche Gewerbetreibende, Bürgermeister und Abgeordnete des Provinziallandtags aus Südwestfalen zusammengekommen, um beim Preußischen Finanzministerium den Bau einer Pferdeisenbahn, die in Form eines Aktienvereins bestehen sollte, zu beantragen. Aus Berlin wurde aber erst gar nicht reagiert, und so blieb das Kapitel Pferdeisenbahn nur ein Plan.

Der Vorstoß des Oberpräsidenten bei der Königlichen Regierung in Arnberg im Jahr 1845, zehn Jahre nachdem die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth fertiggestellt worden war, brachte die entscheidende Wende für die Verkehrserschließung Südwestfalens. Auf von Schapers Eingabe ist es zurückzuführen, daß am 13. Oktober 1856 die Konzession zur Aufnahme der Bauarbeiten an der Ruhr-Sieg-Strecke von der Preußischen Regierung erteilt wurde. Nach Eröffnung der Bahnlinie im Jahr 1861 fuhren dann in einer immer rascheren Folge von Dampflokomotiven gezogene Güter-

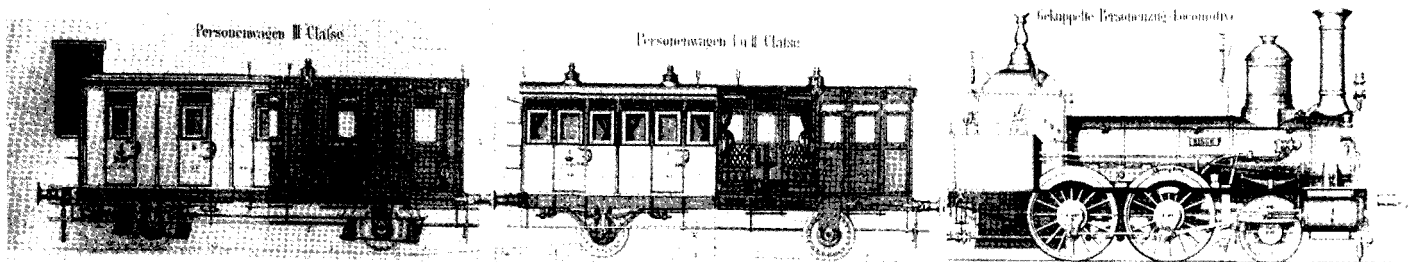
und Personenzüge aus dem Ruhrgebiet durch das Sauerland ins Siegerland.

Nachdem die Dampflokomotiven über 100 Jahre das Bild der Eisenbahnen an Ruhr, Lenne und Sieg geprägt hatten, traten sie nach der Elektrifizierung der Bahnstrecken vor dreißig Jahren ihre letzte Fahrt zu den „Lokomotivfriedhöfen“ an. Am 14. Dezember 1965 beendeten die letzten beiden Maschinen der Baureihe 44 beim Bahnbetriebswerk Altenhundem ihren Dienst.

Vor genau 20 Jahren befuhr dann der letzte von einer Dampflokomotive gezogene Reisezug am 31. Mai 1975 die Ruhr-Sieg-Strecke.

Diese drei oben genannten, für die Verkehrsgeschichte Südwestfalens bedeutenden Ereignisse, waren der Anlaß dafür, an die Dampflokomotivezeit in Südwestfalen, mit deren Planungen vor genau 150 Jahren begonnen wurde, zu erinnern. Für diesen Band wurde der südwestfälische Streckenabschnitt zwischen Finnentrop und Welschen Ennest mit den längst abgebauten Nebenbahnen nach Wennemen, Schmallenberg und Birkelbach ausgewählt.

Die Autoren bedanken sich herzlich bei allen Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden, die die Möglichkeit einräumten, auf ihre eisenbahngeschichtlichen Sammlungen zurückzugreifen und damit wesentlich zum Gelingen unseres Vorhabens beigetragen haben.



Gekuppelte Personenzuglokomotive „Bigge“ mit Personenwagen I., II. und III. Klasse. Sie fuhren seit 1863 auf den Schienen der Ruhr-Sieg-Strecke.