

Ernst Pfeffer

Die Wismarer Triebwagen der Rhein – Sieg Eisenbahn

Als Kleinbahn- und auch Triebwagenfan begann ich mich frühzeitig für die Rhein – Sieg Eisenbahn und ihre Triebwagen zu interessieren. Erinnerungen aus frühen Kindertagen taten das ihre dazu. Obwohl die interessanten Triebwagen mehrfach in der Literatur Erwähnung finden, war keine befriedigende Auskunft über die Farben der Wagen zu Zeiten ihres Einsatzes bei der RSE zu bekommen. Wie schwierig es war, mehr als 30 Jahre nach dem Ausscheiden der Triebwagen diese Frage zu klären, zeigt der folgende Beitrag.

Die Rhein – Sieg Eisenbahn, die bereits am 25. April 1863 als „Bröltaler Eisenbahn“ ihren Betrieb aufnahm, war nicht nur die älteste Schmalspurbahn Deutschlands, sondern auch eine der interessantesten. In ihren besten Zeiten erschloß die Bahn mit ihren 4 Strecken von insgesamt 87,3 km Länge vom Rheinufer in Bonn-Beuel aus das Sieg- und das Bröltal, das Siebengebirge sowie den nördlichen Westerwald. Und das auf 785 mm Spurweite.

Bereits im Jahre 1925 gründete man einen eigenen Autobusbetrieb, um der Reichspost und anderen Unternehmen zuvorzukommen. Gleichzeitig stellte man Überlegungen an, auch den Personenverkehr auf der Eisenbahn attraktiver und schneller zu machen. Dazu beschaffte man 1934 einen ersten, 4achsigen Leichtbaetriebwagen mit einseitigem Motorvorbau von der Waggonfabrik Wismar.

Bekanntlich hatte die Firma neben den 2achsigen Schienenbussen der Bauart »Hannover«, zu der auch der DEV-Triebwagen T 41 gehört, in den Jahren 33/34 einen 4achsigen Leichttriebwagen für verschiedene norddeutsche Kleinbahnen entwickelt, vom dem auch ein Exemplar an die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf geliefert wurde. Die Wagen waren mit einem 95 PS starken Mercedes-Benz-Motor ausgestattet, der zwar nach Art eines Vorbaumotors angeordnet war, aber trotzdem über einem Antriebsdrehgestell innerhalb des Wagens Platz fand.

Im Gegensatz zu seinen norddeutschen Brüdern – einer hat bekanntlich als 699 001 bei der Wangerooger Inselbahn überlebt – wurde beim RSE T 1 der Motor, ähnlich wie bei den Wagen des Typs »Hannover«, als echter Vorbau ausgeführt. Schuld daran war wohl die extrem kleine zulässige Fahrzeugbreite mit nur 2.300 mm. So waren beim RSE-Triebwagen aus Profilgründen auch die Wagenwände eingezogen, die Stirnfenster waren wie schon beim Typ »Hannover« schräg ge-

stellt. Auch der RSE T 1 verfügte, wie die nach Norddeutschland gelieferten Wagen, über einen Dachgepäckträger. Als Weiterentwicklung dieser norddeutschen Triebwagen wurde ab 1936 der Typ »Frankfurt« mit mittig angeordnetem Deutz-Motor angeboten.

Nach den guten Erfahrungen mit dem T 1 wollte die Rhein – Sieg Eisenbahn den kompletten Personenverkehr auf Triebwagen umstellen und beschaffte 1938/39 bei Wismar 3 weitere, 4achsige Triebwagen sowie einen 2achsigen des Typs »Hannover«, der bereits 1955 ausgemustert wurde.

Die 3 aus dem Typ »Frankfurt« abgeleiteten Vierachser waren naturgemäß wesentlich kleiner und hatten wie schon T 1 aus Profilgründen eingezogene Wände an den Fahrzeugenden und die schräg gestellten Fenster. In der Hauptwerkstatt Hennef baute man 1938 zwei 4achsige Beiwagen TA 4 und 5. Im selben Jahr wurde T 1 in einen schweren Unfall verwickelt und anschließend zum Beiwagen TA 1 umgebaut.

Während des Krieges waren die Triebwagen mit Holzgasgeneratoren ausgerüstet, so konnte der Eisenbahnbetrieb trotz fehlender Kraftstoffzuteilungen aufrecht erhalten werden. Nach dem Krieg zeichnete sich bereits ab, daß der Personenverkehr auf der Schiene nicht mehr von Dauer sein sollte. So wurde am 1. August 1956 der letzte verbliebene Triebwagenkurs auf der Strecke Hennef – Asbach eingestellt.

In den Jahren 1959/60, konnte man T 2, 4 und 5 zusammen mit Beiwagen TA 4 und 5 an die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) für deren Betrieb auf der Jagstalbahn verkaufen. Dazu wurden sie in der DEBG-Zentralwerkstatt in Bodenwerder-Linse auf 750 mm umgespurt, erhielten starke Pufferbohlen mit den bei der Jagstalbahn üblichen Mittelpuffern sowie mit Ausnahme des T 4 an einem Fahrzeugende vergrößerte Schiebetüren, damit die Wa-

gen zur Gepäckbeförderung eingesetzt werden konnten. Mit einem einheitlichen roten Anstrich erlosch auch der letzte Hinweis auf den früheren Eigentümer.

Bei der Jagstalbahn erlitt T 4 unter seiner neuen Nummer 302 einen schweren Unfall und wurde 1967 verschrottet. Heute sind in Dörzbach noch die RSE-Triebwagen T 5 als VT 300 und RSE T 2 als VB 403 vorhanden ebenso die in Hennef gebauten TA 4 (VB 400) und TA 5 (VB 401).

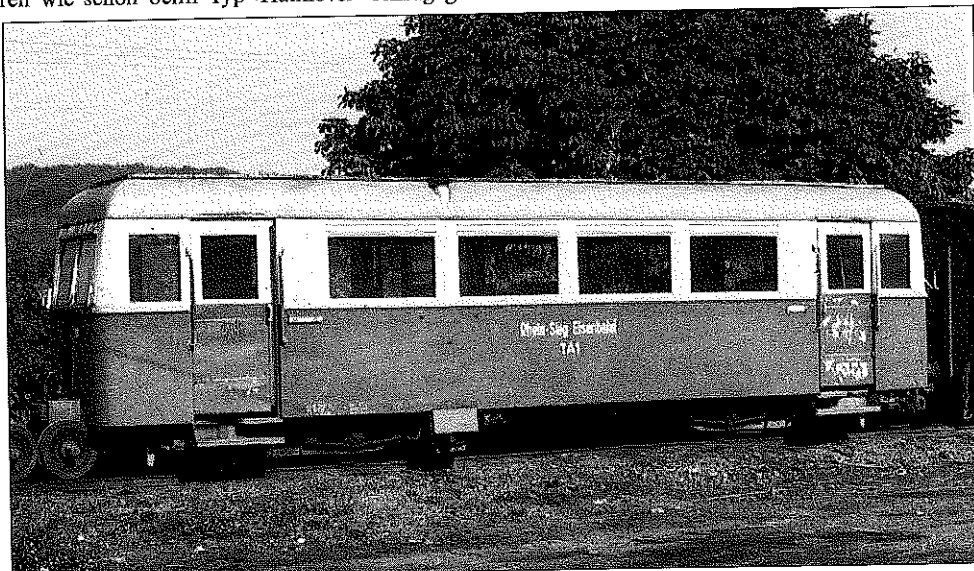
Als vor einigen Jahren die Firma Weinert ein exzellentes HOe-Modell des Triebwagens auf den Markt brachte, wollte ich ein Modell im RSE-Outfit zusammenbauen. Die Bauanleitung ging zwar ausführlich auf den Zustand der Wagen nach 1960 ein, die Angaben zum äußeren Erscheinungsbild zu Zeiten der Rhein – Sieg Eisenbahn waren aber nur dürftig: Demnach waren sie rubinrot (unten) und beige (Fensterband) lackiert. Diese Angaben ließen mich aus mehrerlei Gründen zweifeln. Erstens hatte ich aus frühen Kindheitstagen die beiden bei der Rhein – Sieg Eisenbahn verbliebenen Beiwagen TA 1 und TA 2 in grün/beige in Erinnerung, zweitens waren die Busse der Gesellschaft bis zur Übernahme durch die Rhein – Sieg-Verkehrsgesellschaft ebenfalls grün/beige lackiert.

Ein Widerspruch, der wie ich meinte leicht zu klären sei. Weit gefehlt. Als erstes befragte ich Willi Kissau, Autor des umfassenden Werkes „Die Bröltalbahn“, der schon in den 30er Jahren ein ständiger Gast und Fotograf der Bahn war, ohne Erfolg. Er konnte sich nicht erinnern. Ebenso erging es mir bei Kleinbahn- und Triebwagenfachmann Dr. Rolf Löttgers.

Erstmalige Erwähnung finden die Triebwagenfarben in Adolf Beckers Buch „Die Bröltalbahn/Rhein – Sieg Eisenbahn“, allerdings weckten die hier gemachten ausführlichen Angaben ebenfalls meinen Widerspruch. Demnach sollen die Triebwagen vor dem Krieg einheitlich tomatenrot mit elfenbeinfarbenem Dach gewesen sein. Dem widersprechen alle bekannten Fotos, übrigens auch die in Beckers Buch, da die Wagenwände hier zweifarbig zu sehen sind. Die Annahme, die Wismarer seien während des Krieges einfarbig (laubgrün) gewesen, wird durch ein entsprechendes Foto im Buch unterstützt.

Beckers Aussage, die Wagen seien nach dem Krieg in blau/elfenbein umgespritzt worden, ist wenig wahrscheinlich. Was wäre einfacher gewesen, als den Laubfröschen ein elfenbeinfarbenes Fensterband aufzuspritzen? Und: Da waren noch die Kindheitserinnerungen (grün). Und nicht zu vergessen, die grün/beigen Busse der RSE.

Da die Fachwelt zur Klärung nicht viel beizutragen hatte, machte ich mich auf die Suche nach Zeitzeugen. Erste Bestätigung für meine grün/beige-Theorie erhielt ich vom Schwiegervater ei-



Rechts: Der vormalige T 1 der RSE als Beiwagen, 12. 10. 1963, Foto: Franz-Konrad von der Berswordt

nes Bäckermeisters, der unweit des Bahnhofs Niederpleis ansässig ist. Doch allein darauf wollte ich mich nicht verlassen. Im vergangenen Jahr bekam ich über Bekannte Kontakt zu einem ehemaligen Zugführer der Bahn, Aloys Burghard, 93 Jahre alt. Beim nachmittäglichen Kaffee erfuhr ich zwar viele kleine Geschichten aus den langen Dienstjahren auf den Triebwagen, an die Farben konnte er sich aber nicht erinnern.

Erst der Anruf bei seinem gleichaltrigen (!) Kollegen Johann Wehner brachte mich weiter. Ohne Nachzudenken kam die Antwort: grün/weiß, die von seiner auch nicht mehr ganz so jungen Tochter bestätigt wurde. Allerdings wußte er auch eine Einschränkung zu machen. So soll der bereits 1934 beschaffte Ur-Wismarer mit einseitigem Motorvorbau in rot-weißer Lackierung zur Bahn gekommen sein.

Die heute 76jährige Schaffnerin Josepha Kuhl, die das dramatische Triebwagenunglück vom 4. November 1940 miterlebt hat, bei dem T 2 wegen Unterspülung des Bahnkörpers in die Fluten der Bröl stürzte und vier Fahrgäste ums Leben kamen, erinnert sich ebenfalls an grün/weiß.

Die Annahme Adolf Beckers, die Wismarer hätten nach dem Krieg blau/elfenbein getragen, ist wohl darauf zurückzuführen, daß die Busse der 1972 gegründeten Rhein – Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG), deren Betriebsleiter Becker war, diesen Anstrich trugen. Der nach der Bahnstilllegung verbliebene Busbetrieb der RSE wurde 1973 von der RSVG übernommen und im folgenden Jahr in eine Verkehrsgemeinschaft mit der RSVG zusammengeführt.

Kurios ist die Tatsache, daß ausgerechnet die beiden Triebwagen, die in schwere Unfälle verwickelt waren, überlebt haben. T 2, der 1940 in die Bröl stürzte, ist bis heute bei der Jagstalbahn, zwar nur als Beiwagen aber dennoch im Einsatzbestand. Auch T 1, der 1938 frontal mit einer Dampflok auf der Motorseite zusammenstieß, wurde als Beiwagen wieder aufgebaut und befand sich noch in der Hauptwerkstätte in Hennef, nachdem die letzten Bahngleise abgebaut waren. Seine Drehgestelle wurden verschrottet, der Wagen selbst steht vielleicht heute noch irgendwo als Gartenlaube im Einsatz.

Warum nun so viele Zeilen für solch ein bisschen Farbe? Die Geschichte lehrt uns eines: Auch wir Museumsbahner sollten bei Zeiten daran gehen, unsere Geschichte sorgfältig zu dokumentieren, denn in ein paar Jahren erinnert sich kaum noch jemand an die wenig beachteten Kleinigkeiten am Rande.

Literaturverzeichnis:

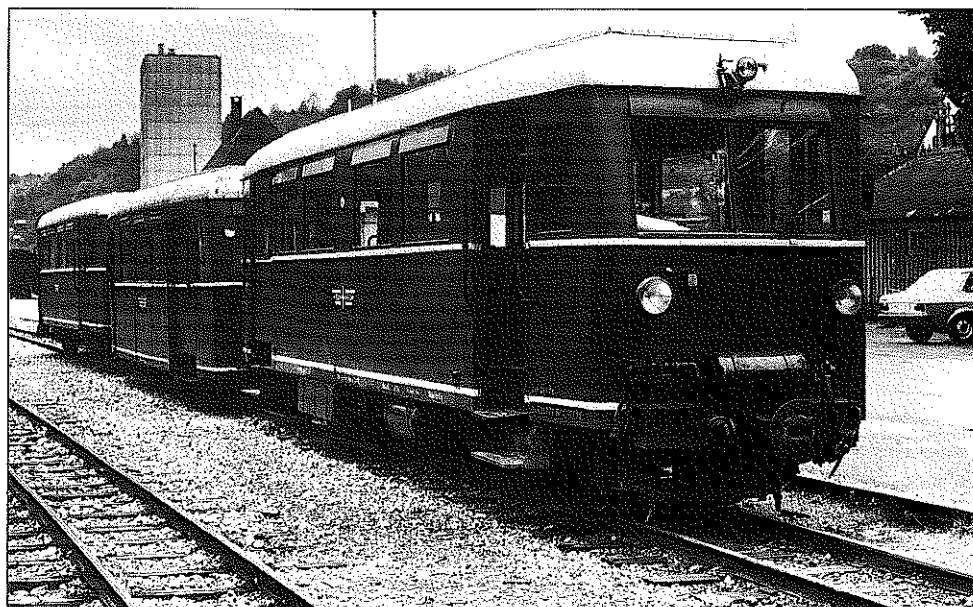
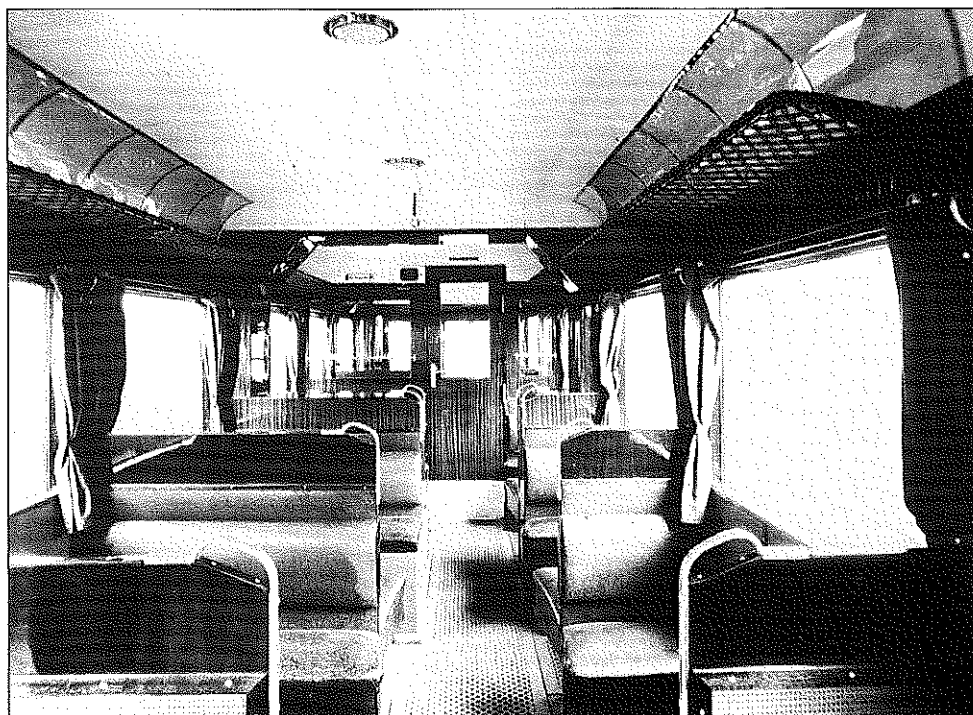
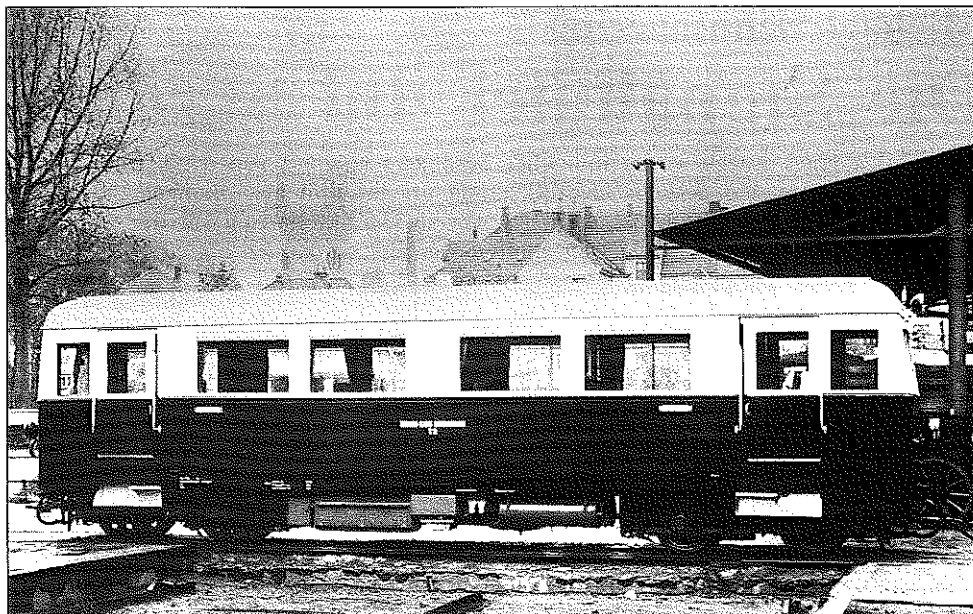
Henning Wall: Die Wismarer Triebwagen vom Typ Frankfurt, in: Die Selfkantbahn 5/92

Willi Kissau: Die Brölalbahn, Krefeld 1970

Adolf Becker: Die Brölalbahn/Rhein – Sieg Eisenbahn, Troisdorf 1988

Braun u. a.: Die Fahrzeuge der Jagstalbahn, Dörzbach 1984

Gerd Wolff: Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 5 Baden-Württemberg, Gifhorn 1977



Oben und Mitte: Werkfotos des T 2 der RSE

Unten: RSE-Fahrzeuge im Bahnhof Möckmühl der Jagstalbahn