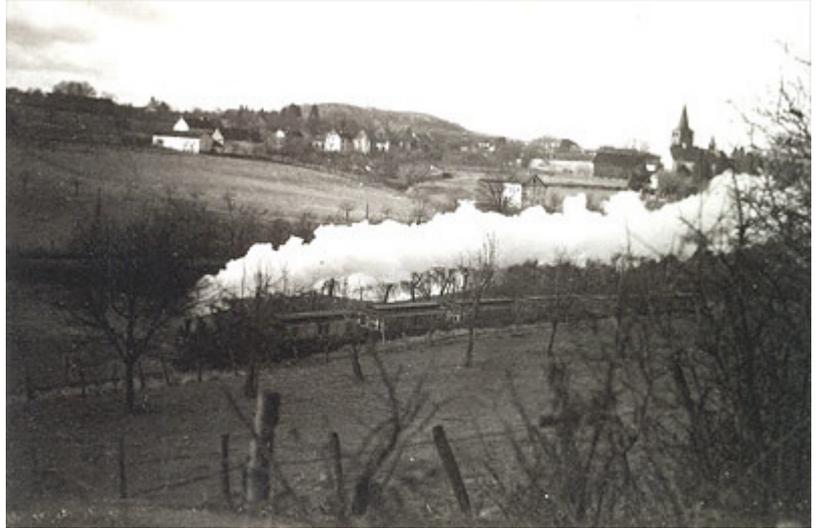


Heinrich Christoffel

**„Et Bähnche“  
- Zur Geschichte der Brölbahn -**

Für den nun folgenden Bericht entnehmen wir das Zahlenmaterial der Festschrift von Dr. Ing. O. Kayser, Eisenbahndirektor i. R., die dieser aus Anlass des 75-jährigen Bestehens der Eisenbahn am 25. April 1938 herausgab. Daher schließt sich diese Abhandlung eng an die Festschrift an, und das mit besonderer Erlaubnis des Besitzers. Weil dieses Züglein auch für den Oberhau ein unvergessliches Stück Zeitgeschichte bedeutet, soll uns dies Anlass genug sein, den Werdegang dieser ältesten Schmalspurbahn Deutschlands zu verfolgen.



Wir schreiben also den 25. April 1938. Die Brölthaler Eisenbahn - jetzt Rhein-Sieg-Eisenbahn – begeht ihren 75. Geburtstag. Sie hieß zuerst Brölthaler Eisenbahn, weil sie eben durch das Bröltal fuhr, und zwar von Schönenberg nach Hennef an der Sieg. Die Bahn, die zuerst für den Güterverkehr gedacht war, übernahm später noch weitere Aufgaben.

Dabei wurde diese Bahn als Pferdebahn gebaut, war also kein Dampfeisenbahn. Diese Pferdebahn wurde am 27. Mai 1862 eröffnet. Sie lief entlang der im Jahre 1860 gebauten Trasse durch das Bröltal und sollte Transportwege für die um Schönenberg gelegenen Eisensteingruben und Kalksteinbrüche erschließen, denn der beste Industriebetrieb ist wertlos, wenn er keine Absatzmöglichkeiten besitzt.

Mit dieser Erkenntnis hatten die Herren Friedrich Gustorff zu Friedrich-Wilhelms-Hütte, Gustave Lambinon zu Lüttich und Emil Langen, Generaldirektor des Siegrheinischen Bergwerks- und Hütten-Aktienvereins in Friedrich-Wilhelms-Hütte, am 2. April 1860 die Brölthaler Eisenbahn-Kommanditgesellschaft gegründet. Diesen Herren verdankt das Bröltal seine Eisenbahn, weil es ihnen gelang, die Straße durch das Bröltal für ihre Zwecke benutzen zu dürfen. Sie durften nach einigen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden die Straße verbreitern. Es war nämlich geplant, Schienen darüber zu legen und dabei auf der Straße nebenher die ziehenden Pferde laufen zu lassen. Innerhalb einiger Jahre wurde eine Bahn von 22,6 km Länge erstellt. Ihre Spurweite betrug 0,785 m. Aus Sicherheitsgründen fuhr anfangs mit jedem Zug ein Sicherheitskommissar, der jedes Scheuwerden der Pferde aufzuschreiben hatte; man wollte kein Risiko eingehen und vorsorglich alle Unfälle verhüten.

Das Unternehmen schien sich zu lohnen. Da die Gruben florierten, ihre Förderung erhöhten, konnte man neben Erzen auch andere Materialien wie Holz und Kalk verfrachten. Das hatte zur Folge, dass sich die Pferdebahn bald als zu langsam und unrentabel erwies. Man musste sich etwas Anderes einfallen lassen und beschloss, die Pferde durch Dampflokomotiven zu ersetzen.

Das ging aber wieder nicht ohne gewisse Schwierigkeiten vonstatten. In dem Lokomotivbetrieb entlang der Straße sah man große Gefahren, bedenkliche Unruhe und eine unzumutbare Lärmbelästigung. Man ließ einen ersten Versuch zu. Unter gewissen Auflagen erklärten sich die verantwortlichen Stellen schließlich mit dem Dampflokbetrieb einverstanden. Es hieß aber: „Außer dem zur Lenkung und Bedienung des Zuges erforderlichen Personal müssen jedem Zug wenigstens noch zwei Leute beigegeben werden, um scheu werdende Tiere zu beruhigen oder bei andere Störungen, Wegräumen von Hindernissen u.s.w. hilfreiche Hand zu leisten. In allen solchen Fällen ist der Zug in gehöriger Entfernung anzuhalten.“

Bei gleich bleibender Ergiebigkeit der Erzgruben und der Beförderungskapazität hätte sich die Bahn gut bewährt. Das war aber nicht der Fall. Die Gruben hielten nicht, was man sich von ihnen erhofft hatte. Infolgedessen sank die talwärts beförderte Gütermenge von 28.700 t im Jahre 1864 auf 13.200 t im Jahre 1869. Um die junge Bahn nicht in die roten Zahlen sinken zu lassen, war man genötigt, sich nach weiterem Güterverkehr umzusehen. Man sah da eine Möglichkeit, wenn man die Bahn bis Waldbröl verlängern würde.

Aber wie sollte man das den Behörden schmackhaft machen? Waldbröl war Kreisstadt und noch an kein Stadtbahnnetz angeschlossen. Das hätte ein Anreiz sein müssen, das Vorhaben als lohnend anzusehen. Die Bahngesellschaft stellte entschlossen einen Antrag an das königliche Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin und erhielt eine Beihilfe von 60.000 Talern. Die Beihilfe wurde mit der Auflage verbunden, „dass die Strecke Waldbröl – Ruppichteroth mit einem entsprechenden Teil der Betriebsmittel in Staatseigentum übergehen sollte, wenn die Gesellschaft dort den Betrieb einstellte, dass ferner diese Strecke für Personenverkehr eingerichtet würde, der zudem auf die ganze Bahn auszudehnen war, sobald gewisse Überschüsse erzielt würden.“ Am 12. April 1869 wurde die genannte neue Strecke genehmigt und die ganze Bahnlinie von Hennef bis Waldbröl unter das die Eisenbahnunternehmungen betreffende Gesetz vom 3. November 1838 gestellt.

Die Brölthaler Eisenbahn wurde damit zur ersten mit Dampf betriebenen, dem allgemeinen Verkehr dienenden Schmalspurbahn Deutschlands. „Zügig wurde nun das Projekt vorwärtsgetrieben, sodass das neue Teilstück Ruppichteroth – Waldbröl (10,79 km) am 6. September 1870 in Betrieb genommen werden konnte.“ Aber erst zwei bzw. drei Jahre später (16. September 1872 und 1. Juli 1873) konnte die Personenbeförderung auf der ganzen Strecke Hennef – Waldbröl aufgenommen werden. „Diese Neuerung scheint anfänglich in der Bevölkerung wenig Gegenliebe gefunden zu haben. So kam es, dass die Gesellschaft im Jahre 1870 nach Eröffnung der Strecke Waldbröl zunächst zwei Jahre lang einen zum Dienstgebrauch gebauten Personenwagen am Schluss des täglichen Güterzuges zur unentgeltlichen Benutzung mitlaufen ließ, um das Publikum an die neue Beförderungsweise zu gewöhnen. 1872 fuhren die ersten gemischten Züge, von 1875 an täglich 3 Personenzüge und ein Güterzug.“

Der ganze Eisenbahnbetrieb war inzwischen auf 5 Lokomotiven, 10 Personenwagen und 62 Güterwagen angestiegen. Mit der Zeit wurde der Personenverkehr größer und wichtiger als der Güterverkehr. Mit anderen Worten, der Personenverkehr stieg, die Güterlieferungen sanken. Die Anschlussbahn ins Saurenbacher Tal musste sogar stillgelegt werden. Dafür begann sich der interne Güterverkehr bemerkbar zu machen, so dass die Güterbeförderung bergwärts die talwärts bald übertraf: „Während im Jahre 1864 rd. 4.200 t aufwärts und rd. 28.700 t abwärts gingen, sind im Jahre 1881 rd. 19.000 t hinauf und 13.000 t hinunter befördert worden.“

Um das Unternehmen der allgemeinen Wirtschaftslage anzupassen, es einträglicher zu machen, seinen Bestand zu sichern und um damit weiter bestehen zu können, plante man eine Erweiterung. Bisher war der Umfang der Bahn auf das Oberbergische Land beschränkt geblieben. Nunmehr nahm man das Gebiet des Westerwaldes in Augenschein. Der nördliche Teil des Westerwaldes hatte mehrere Steinbrüche, deren Tätigkeit der Belieferung für den Straßenbau nützlich sein konnte, wenn sie eine Möglichkeit gehabt hätten, ihre Erzeugnisse zu befördern. Hier nun sah man für die Brölthaler Eisenbahn neue Verdienstmöglichkeiten. Sie sicherte sich die Unterstützung mehrerer Bankhäuser. Dadurch wurde es ihr ermöglicht, im Jahre 1888 drei neue Strecken zu beschließen, und zwar von Hennef nach Asbach im Westerwald, von Hennef über Niederpleis nach Beuel ans Rheinufer und von Niederpleis nach Oberpleis. Während die beiden ersten Vorhaben bereits am 27. Oktober 1889 genehmigt wurden, musste man für die Strecke von Niederpleis nach Oberpleis bis zum 19. November 1890 warten. Dann verlängerte man 1893 die Oberpleiser Linie weiter bis Herresbach. Das war immerhin ein zusätzliches Stück von 1,5 km. Für den Personenverkehr war die Verbindung von Niederpleis bis Siegburg von großem Nutzen.

Die Basaltsteinbrüche der Linzer Aktiengesellschaft bei Willmeroth und der Dachsberg boten sich geradezu an, neue Absatzmöglichkeiten zu schaffen. Was hätte näher gelegen, als nun die Bahnlinie Oberpleis – Herresbach weiterzuführen über Nonnenberg, Quirrenbach nach Rostingen. So konnte man Anschluss an die erwähnten Steinbrüche bekommen. Das Basaltwerk Willmeroth baute eine Luftseilbahn bis Nonnenberg. In Nonnenberg wurde eine große Verladerrampe errichtet, die mit dem Bahngleis in unmittelbarer Verbindung stand. Der Dachsberg legte eine Anschlussbahn von seinem Betrieb über Wülscheid und Gratzfeld nach Rostingen. Beide Betriebe konnten somit ab dem 1. Oktober 1902 zügig liefern und verschicken.

Damit hatte man auch im Oberhau mit der Eisenbahn die Möglichkeit, täglich nach Siegburg und zurück zu fahren. Die Schmalspurbahn war hier nur bekannt unter dem Namen „Brölbähnche“ oder kurz „et Bähnche“. Dieses Bähnchen führte nämlich bis zum 23. November 1921 den Namen „Brölthaler Eisenbahn“. Der Oberhau war auf diese Verkehrsunternehmen besonders stolz. In seinem Bereich lagen zwei Stationen: Quirrenbach und Rostingen, die Endstation. Hier hatte die Lokomotive eine Verschnaufpause und wurde wieder mit Wasser aufgetankt, um dann mit Gepfeife zu Tal zu fahren. Der freundliche Lokomotivführer grüßte dann unterwegs die im Tal auf den Wiesen arbeitenden Menschen.

Es war ein reizendes und auch juxiges Bähnchen, wenn man bedenkt, dass die ersten Lokomotiven nicht rückwärts fahren konnten und so an den Endstationen gedreht werden mussten. Die späteren Lokomotiven besaßen dieses Hemmnis nicht mehr. Es wäre auch unmöglich gewesen, sie in Rostingen zu drehen, weil hier eine solche Einrichtung fehlte. Die Lokomotive war gezwungen, den Talweg rückwärts zu fahren. Es kam auch schon einmal vor, dass das Bähnchen eigensinnig streikte und sich wie ein eigenwilliger Dackel auf die Erde legte. Die Lokomotive sprang dann aus den Schienen und blieb stehen. Ein Werkstattkommando aus Warth bei Hennef musste anrücken, um dem Gefährt wieder auf die Beine zu helfen. Die Fahrgäste an den nachfolgenden Stationen hatten dann einige Stunden unfreiwillige Wartezeit. Von Verspätung war da keine Rede. Das konnte keinen verdrießen. Dem Bähnchen wurde das großzügig verziehen. Die Hauptsache war, dass man schließlich doch noch nach Siegburg befördert wurde.

So lag eines Tages ein Züglein lahm im „Schürenberg“ zwischen Rostingen und Quirrenbach. Als sich die Entgleisung herumgesprochen hatte, war dies für die Kinder des Dorfes eine Sensation – und das geht bei solchen Anlässen immer sehr schnell. Der Stab von Hennef –

Warth rückte an, um mit Schwellen, Winden und Hebekran ans Werk zu gehen und das aus den Schienen geratene Dampfross wieder auf das Gleis zu heben. Es dauerte immerhin mindestens eine ganze Stunde, ein Erlebnis für die Kinder.

Die Kinder hatten übrigens ein feines Gespür für das Bimmelbähnchen. An dem gleichmäßigen und geregelten Gang der Lokomotive konnten sie feststellen, welcher Lokomotivführer den Zug fuhr. Es gab beim Gefauche des Zügels große Unterschiede. Das hing wohl mit der Regulierung des Dampfgebläses zusammen. Und da gab es drei Lokomotivführer, die hier wohl ein Geheimpatent herausgefunden hatten, um die Lokomotive zu einer höheren Leistung zu bringen. Die Kinder glaubten jedenfalls, das herausgefunden zu haben. – Nachdem die Bahn stillgelegt worden war (1951), hatte der Schreiber dieser Zeilen die Gelegenheit, einen alten pensionierten Lokomotivführer ob dieses Geheimnisses zu befragen. Dabei stellte sich heraus, dass er imstande gewesen war, fünf bis sechs Güterwagen mehr zu Berg zu ziehen als seine Berufskollegen. Auf Grund seiner verfeinerten Technik war er dann zum Oberlokomotivführer befördert worden. Allerdings lag eine gute Zugleistung auch an der Geschicklichkeit des jeweiligen Heizers, der für genügend Dampfkraft zu sorgen hatte. Vor jeder Wegüberquerung stand in einigem Abstand ein Schild. Das hatte den Lokomotivführer daran zu erinnern, dass ein Warngeläute gegeben werden musste, damit kein Fuhrwerk oder Passant durch den Zug zu Schaden kam.

Die Breite der Personenwagen durfte in der ersten Zeit eine doppelte Spurweite nicht überschreiten, und die Wagenhöhe über den Schienen durfte nicht mehr als eine dreifache Spurweite haben. Wie aber sollten sich in solchen Räumen Menschen befördern lassen? Man musste die Sachlage überdenken. Des Rätsels Lösung erlaubte schließlich eine Wagenbreite von 1,88 m und eine Höhe von 2,60 m. Diese Maße hielten sich bis zum Jahre 1917. Dann wurden die Wagenformen geändert. Die Personenwagen hatten vorn und hinten je eine „Bühne“ mit zwei Stufen an beiden Seiten. Die Bühne konnte man beiderseits mit einer Kette absperren, um ein Hinausfallen zu verhindern. Zudem war der Aufenthalt auf den Plattformen während der Fahrt verboten. Die Bahn musste sich absichern. Wenn man sich trotzdem auf der zugwärts gelegenen Bühne aufhielt, konnte es passieren, dass man mit Rauch und Ruß eingedeckt wurde, so dass man die Augen vor den Russteilchen schützen musste. Das kam häufig vor, wenn der Zug bergan fuhr und besonders stark pusten musste.

Von der Bühne betrat man den Wagen durch eine zweiflügelige Tür. Es gab Abteile mit zwei Reihen Längsbänken aus Holz (zweite Klasse) und für anspruchsvollere Fahrgäste Abteile mit Polstersitzen (erste Klasse). Die Polsterklasse hatte nur die halbe Größe der Holzklasse. Man war sich mithin von vornherein im Klaren, dass kaum jemand die wesentlich teurere erste Klasse benutzen würde. Die Wagen hatten auch ein Gepäcknetz. Nach der Beschaffenheit der Wagen konnte man dort jedoch nicht viel unterbringen. Später wurde dann die erste Klasse wieder abgeschafft, weil sie zu wenig in Anspruch genommen wurde. Man bezeichnete fürderhin die Abteile nur als zweite und dritte Klasse. Aber auch diese Zweiteilung erwies sich mit der Zeit als unzweckmäßig, so dass es ab dem 15. Mai 1933 nur noch eine Fahrklasse gab.

Bis zu 14 Fahrgästen gab ein Wagenteil Sitzgelegenheit. Bei etwas Wohlwollen und Duldsamkeit der Reisenden durften auch noch welche in den Mittelgassen stehen. Sie mussten sich an den Gepäcknetzen festhalten, wenn sie bei der holperigen Fahrt nicht umfallen wollten. Die Bahnschaffner hatten dann Mühe, bei ihrer Fahrscheinkontrolle durchzukommen, denn ihnen oblag die Aufgabe, die Fahrkarten durch Lochung zu entwerten. Der Schaffner hatte auch auf die Pünktlichkeit bei der Abfahrt des Zuges zu achten. Auch war er verantwortlich für das im Packwagen am Ende des Zuges mitgeführte Gepäck. Die

Überwachung der Bremsvorrichtung war ebenfalls Aufgabe des Schaffners. Er musste kontrollieren, ob die Bremsen bei der Abfahrt auch gelockert waren. Bei der Fahrt talwärts hatte er sie zu bedienen, um das Züglein vor einer allzu schnellen Fahrt zu bewahren und ihm auch das Halten auf den Bahnhöfen zu erleichtern. Wenn „böse Buben“ die Bremsen blockierten, hatte der Zug Schwierigkeiten bei der Abfahrt, was Stockungen verursachen konnte.

Dass das Bähnchen so langsam fuhr, dass man unterwegs aussteigen konnte, um ein paar Blumen zu pflücken, ist wohl leicht übertrieben und scherzhaft gemeint, wenn auch anfänglich die Fahrgeschwindigkeit für Personenzüge auf 25 und die für Güterzüge auf 15 Stundenkilometer beschränkt war. Als man später schwerere Maschinen einsetzen konnte, ging die Fahrt natürlich etwas schneller. Wie sich der Verkehr weiter entwickelte, geht aus folgender Angabe hervor: Im Jahre 1913 verkehrten von Siegburg nach Rostingen 1 reiner Personenzug, 9 gemischte Züge (Güterzüge mit anhängendem Personenwagen) und 6 reine Güterzüge. Das war für eine Kleinbahn eine große Leistung. So war den Bewohnern des Oberhaus immerhin genug Möglichkeit gegeben, ihre Erzeugnisse nach Siegburg zu befördern und dort gewinnbringend zu verkaufen, was besonders zur Reifezeit von Beeren und Obst der Fall war.

Das Hauptgewicht der Bröhlthaler Eisenbahn lag wohl auf dem Gütertransport. Sie war für die vier Betriebe im Oberhaus das einzige Transportmittel. Der Steinbruchbetrieb Dachsberg hatte sein Anschlussgleis bis Rostingen. Diese Schmalspurbahn, die über Gratzfeld, Wülscheid durch den Musser Wald bis auf die Höhe des Dachsberges führte, beförderte keine Personen. Es war eine reine Werksbahn. Man konnte ihre Spur durch den Wald an dem aufsteigenden Dampf verfolgen, wenn das Bähnchen den Berg hinauf keuchte. Bergan drückte der Zug seine Leerwagen. So konnte sich kein Waggon ablösen, sich selbständig machen und talabwärts rollen. Es durften nur so viele beladene Wagen angehängt werden, wie die Lokomotive halten konnte. Vom Dachsberg bis Rostingen gab es keine Zwischenstation. Der Zubringerbetrieb war von dem Fahrplan der Bröhlthaler Eisenbahn unabhängig. Das Anfahren der erforderlichen leeren Güterwagen und das Abholen der vollen Wagen wurde telefonisch abgesprochen. Die Lokomotive vom Dachsberg brachte ihr Steingut nach Rostingen, stellte es dort ab, nahm die leeren Waggons und dampfte wieder ab. Den Beförderungsvorgang regelte man auf der Station Rostingen.

In Rostingen gab es auch noch ein Nebengleis für die Quarzitlieferung. Die Quarzittfelder der Rostinger Heide zu erschließen und das Gestein zu fördern, oblag einigen Arbeitern. Pferdefuhrwerke fuhren die Rampen an der Quirrenbacher Straße an, um je zwei Loren Quarzit aufzunehmen. In Rostingen musste dann das Gestein von Hand in die Eisenbahnwaggons umgeladen werden. Normalerweise ging das so vonstatten, dass der volle Pferdewagen angefahren und der leere abgeholt wurde. Je nachdem, wie groß die Ausbeute war, befanden sich die Rampen an der Quirrenbacher Straße oder auch im „Dollschet“ an dem Weg nach Willmeroth. Von dort konnte ein Pferd eine Wagenladung über die ebene Eudenbacher Straße bis zur Straßenkreuzung am Quirrenbacher Weg in Eudenbach ziehen. Da hier die Straße aber ziemlich anstieg, musste ein zweites Pferd Vorspann leisten. Bis zur Kreuzung Quirrenbacher Straße kamen jeweils zwei Pferdewagen, die dann einzeln von zwei Pferden hochgezogen werden mussten, bis zum Rostinger Weg. Von hier bergab bis zum Bahnhof Rostingen konnte jedes Pferd seinen Wagen wieder allein ziehen. Es war ein mühsames Geschäft und für die Pferde eine schwere Arbeit. Jahrelang haben Anton Müller und sein Sohn Jakob diese Dienstleistung vollbracht. Die Kinder nannten den Vater Müller respektlos „Höpp – Möller“, weil er ein steifes Bein hatte und daher gehbehindert war. Als die Familie Müller ihren Betrieb stilllegte, übernahm ein Landwirt aus Rostingen dieses

Quarzitzubringergeschäft. Er spannte gleich zwei Pferde an einen Wagen und ersparte sich so das Umschirren bei Bergfahrten.

Als der Quarzitvorrat zu Ende ging, wurde nur noch Sand abgefahren. Der Quarzit war Rohmaterial zur Herstellung von feuerfesten Steinen gewesen, während der Sand vorzüglich nach Krautscheid geliefert wurde. Zuletzt bestand der Betrieb auf der Rostinger Heide nur noch aus einem einzigen Mann. Die Heide war total ausgebeutet. Man sah sich genötigt, einzelne Parzellen für Bauzwecke zu verkaufen. Andere dienten nach wie vor dem Obstanbau. Weil aber niemand mehr das Obst erntet, geht es meistens zugrunde. Da auch der Betrieb auf dem Dachsberg auf Autotransport umgestellt und die private Schmalspurzubringerbahn außer Dienst gestellt wurde, war auch der Bahnhof Rostingen für den Güterverkehr überflüssig. Auch die Steinbruchbetriebe in Willmeroth und Hühnerberg stellten ihre Lieferungen auf Lastkraftwagen um. Das alles übte einen schädlichen Einfluss auf die Eisenbahn aus.

Dabei hatte die Bahn nach der Darstellung des Eisenbahndirektors i. R. Dr. Ing. O. Kayser für ihr gesamtes Schienennetz über 16 Lokomotiven, 37 Personenwagen, 12 Packwagen (auch solche mit Postabteil), 62 gedeckte und 174 offene Güterwagen verfügt. Hinzu kam noch ein Bestand von 351 offenen Güterwagen mit einem größeren Ladevermögen. Der Unterschied der beiden Güterwagentypen (5 bzw. 7,5 t) betrug immerhin 2,5 t. Ihr Nützlichkeitsbereich hatte sich im Laufe der Jahre wesentlich erweitert. Wie zweckdienlich die Brölthaler Eisenbahn war, sollte sich besonders in den Jahren des ersten Weltkrieges erweisen. Nicht nur, dass die Bahn Kriegsdienste leistete, indem sie die Arbeiter zu den Munitionsfabriken in Siegburg und Troisdorf beförderte, sie musste auch dem Heer noch 2 Lokomotiven und 20 Güterwagen zur Verfügung stellen. Die Kriegsdienstleistung ließ die Zahl der Fahrgäste sprunghaft ansteigen. Hatte man im Jahre 1913 543.000 Personen befördert, so waren es in den darauf folgenden Jahren 1.079.775, 1.708.858 und 1.755.611. Soweit Herr Dr. Kayser.

Nach dem ersten Weltkrieg hatte die Brölthaler Eisenbahn auch unter der französischen Besatzung zu leiden. Die Franzosen beschlagnahmten das Direktionsgebäude, unterbrachen durch Aufbrechen der Gleise das Schienennetz, verboten Gütertransporte u.s.w. . Am 18. 5. 1923 legte die Besatzung die Reichsbahn – Übergabebahnhöfe Hennef und Siegburg völlig still. Erst als die Besatzung im Februar 1926 endete, konnte man auch bei der Brölthaler Eisenbahn wieder an ein normales Arbeiten denken.

Am 23. November 1921 war sie in „Rhein-Sieg-Eisenbahn“ umbenannt worden. Dem Fortschritt der Zeit Rechnung tragend, stellte man sich ganz allmählich vom Schienen- auf Omnibusverkehr um. Schon am 1. Februar 1925 konnte die erste Kraftverkehrslinie in Betrieb genommen werden. Dr. Kayser führt folgende Kraftverkehrslinien auf (in Klammern das Datum der Eröffnung):

Bonn – Hennef - Waldbröl (02.02.1925)  
Siegburg – Hennef (dto.)  
Oberpleis – Niederdollendorf (dto.)  
Hennef – Asbach (11.02.1925)  
Siegburg – Oberpleis – Asbach (18.03.1925)  
Oberpleis – Königswinter (15.05.1929)  
Hennef – Oberpleis (01.08.1930)  
Pützchen – Stieldorf (06.12.1936)  
St. Augustin – Troisdorf (15.01.1937)  
Asbach – Flammersfeld (25.07.1937)  
Asbach – Neustadt (01.05.1938)

Im Jahre 1937 schloss sich der Lastkraftwagenverkehr an. Mit der Einführung des Kraftomnibusverkehrs entfielen bei der Eisenbahn die gemischten Züge. Mit dem Omnibus wurden im Jahre 1937 schon 388.000 Personen befördert, während die Eisenbahn derer nur rd. 305.000 aufzuweisen hatte. Im Laufe der Jahre überflügelte der Autobusbetrieb die Eisenbahn immer mehr.

Das schöne und reizvolle Bimmelbähnchen schien seine Aufgabe erfüllt zu haben. Da nun auch die Steinbruchbetriebe sich auf Lastkraftwagen umgestellt hatten, wurde die Rhein – Sieg – Eisenbahn in den Hintergrund gedrängt. Sie wurde überflüssig und ist dann auch in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Die Gleisanlagen wurden abgerissen, und zwar wurde der Betrieb auf der Strecke Nonnenberg – Rostingen im Jahre 1951 eingestellt. Die Hanftalstrecke ruht seit 1956, die Strecke Niederpleis – Nonnenberg seit 1963, und die Strecke Hennef – Asbach wurde 1965 stillgelegt.

Somit bleibt uns nur die liebevolle Erinnerung an die Rhein – Sieg – Eisenbahn, „et Bähnche“, das uns viele Jahre treu diente und gewissenhaft seine Pflicht erfüllte.

*Anmerkung der Redaktion:*

*Der Artikel wurde uns freundlicherweise von Frau Rita Christoffel zur Verfügung gestellt. Detailliertere ergänzende Angaben zur Bröltalbahn findet man bei Wikipedia: <http://de.wikipedia.org/wiki/Br%C3%B6ltalbahn> .*