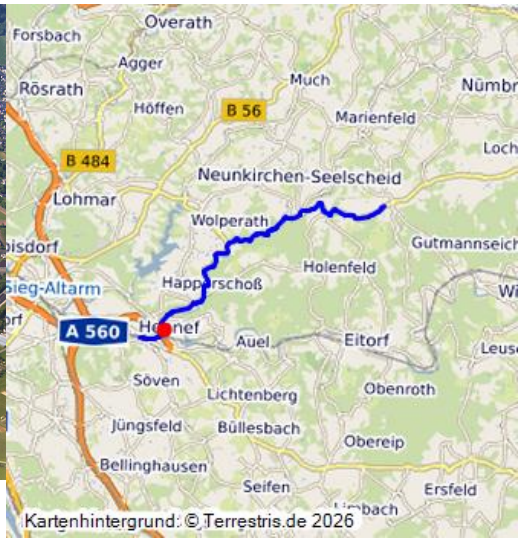
Pferde-Güterbahn Hennef – Ruppichteroth

Teilstrecke der Bröltalbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Gleiskörper
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Hennef (Sieg), Neunkirchen-Seelscheid, Ruppichteroth
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Luftbild mit Blick in südwestliche Richtung auf Hennef (2008), im Vordergrund die Bundesautobahn A 560 und die Sieg, die den Allner See links im Bild einrahmen.
Fotograf/Urheber: Toksave

In den Jahren zwischen 1862 und 1863 wurde zwischen den Orten Hennef und Ruppichteroth eine Pferdebahn für den Transport von Gütern (vor allem Eisenerz) auf einem Teilstück der späteren Bröltal-Eisenbahn betrieben.

Die Bröltalbahn (Rhein-Sieg-Eisenbahn)
Die Pferdebahn Hennef – Ruppichteroth
Streckenverlauf und Objektgeometrie
Das Ende der Pferdebahn durch den Einsatz von Dampflokomotiven
Museum der Bröltalbahn / Rhein-Sieg Eisenbahn AG
Internet, Literatur

Die Bröltalbahn (Rhein-Sieg-Eisenbahn)

Die *Bröltalbahn* oder *Rhein-Sieg-Eisenbahn* gilt als die erste Schmalspurbahn des öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Sie führte auf 785 Millimetern Spurweite ursprünglich über die beiden Teilstrecken *Hennef – Ruppichteroth* (über 20,3 Kilometer eröffnet am 27. Mai 1862) und *Ruppichteroth – Waldbröl* (über 10,8 Kilometer eröffnet am 6. September 1870).
Spätere Erweiterungen der „eigentlichen“ Bröltal-Schmalspurbahn umfassten zwischen 1891 und 1902 die Strecken *Siegburg – Niederpleis – Rostingen* und *Beuel – Niederpleis – Hennef – Asbach* bis hin zu einer Gesamtstreckenlänge von 87,3 Kilometern.
Die Bahnstrecke entstand im Zuge von bereits seit den 1840er-Jahren angestellten Planungen für den Bau einer Eisenbahn von Köln über Kassel nach Berlin, deren Strecke bis Siegen den ersten Planungen nach durch das Bröltal führen sollte. Aufgrund der hier vorherrschenden schwierigen Geländeverhältnisse entschloss man sich jedoch 1857 für einen Streckenverlauf entlang der Sieg (die später über Siegen führende *Siegstrecke Deutz – Gießen* auf 1435 Millimeter-Normalspur).

Als Betreiberin der nunmehrigen Nebenstrecke durch das eher unwegsame Tal des Brölbachs fungierte die zum 3. Februar 1869 gegründete *Brölthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft* (BTE), die ab dem 10. Juni 1921 als *Rhein-Sieg-Eisenbahn-AG* (RSE) firmierte und 1983 im dem Rhein-Sieg-Kreis gehörenden Eisenbahninfrastruktur- und Verkehrsunternehmen *Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft* (RSVG) aufging.

Ab 1951 erfolgte schrittweise die Einstellung des unrentabel gewordenen Schienenverkehrs zugunsten von Linienbussen und Lastkraftwagen (Personenverkehr bis 1. August 1956, Güterverkehr bis 17. Mai 1967). Bereits kurz nach Ende des Bahnverkehrs wurden die Schienen vollständig abgebaut.

Die Pferdebahn Hennef – Ruppichteroth

Im Jahr 1825 wurde durch Johann Wilhelm Windgassen (1779-1852) mit dem Bau der Friedrich-Wilhelms-Hütte an der Mündung der Agger in die Sieg begonnen. Neben einer verlässlichen Wasserversorgung durch den zu diesem Zweck ausgebauten älteren Troisdorfer Mühlengraben war das Eisenhüttenwerk vor allem auch auf gute Transportwege für seine benötigten Rohstoffe und seine Produkte angewiesen. Um 1830 wurden bei Ruppichteroth Eisenerzvorkommen gefunden, deren Erschließung für die von dort gut 30 Kilometer entfernte Friedrich-Wilhelms-Hütte von großer Bedeutung war.
Der Ingenieur und Unternehmer Emil Langen (1824-1870), ein Sohn des rheinischen Zuckerfabrikanten Johann Jakob Langen (1794-1869) und Bruder von Carl Eugen Langen (1833-1895), hatte 1848 die Leitung der Friedrich-Wilhelms-Hütte übernommen, bei der er bis 1867 als Direktor tätig war. Zu einer Verbesserung des bis dato mit Pferde- und Ochsenkarren bewerkstelligten Eisenerztransports von Ruppichteroth zu seinem Hüttenwerk verfocht Emil Langen den Bau einer Bahnlinie entlang einer gleichzeitig auszubauenden Straße durch das Bröltal (die heutige Bundesstraße B 478).
Die Bahnlinie *„sollte auf ihrer ganzen Länge die Straße mitbenutzen. Das Problem allerdings war, dass die Straße an einigen Stellen zu eng für die Mitbenutzung einer Eisenbahn war, weshalb sie teilweise verbreitert werden musste.“* (de.wikipedia.org, Bröltalbahn)

Zur Umsetzung des Bauvorhabens wurde zum 2. Juli 1860 die *Actien-Commandit-Gesellschaft Friedlieb Gustorff & Co.* gegründet, die über ein Grundkapital von 100.000 Talern verfügte (heute ca. 3 Millionen €, vgl. www.bundesbank.de), das in Aktien im Wert von je 100 Talern eingeteilt war. Neben Emil Langen waren Friedlieb Gustorff, der Bruder von Emil Langens Stiefmutter, und ein Gustave Lambinion aus dem belgischen Lüttich die Gesellschafter.
Mit den betroffenen Gemeinden Hennef, Lauthausen, Neunkirchen und Ruppichteroth wurde am 12. September 1860 ein Vertrag geschlossen, welcher der Gesellschaft ein Gebrauchsrecht an der Bröltalstraße für die Pferdeeisenbahn einräumte, ohne jedoch, dass diese den normalen Straßenverkehr beeinträchtigen dürfe. Im Gegenzug wurde die Gesellschaft zum Bau und zum Unterhalt einer Siegbrücke bei Allner verpflichtet.
„Am 30. November 1860 wurde die Konzession zum Bau der Pferdeeisenbahn durch das Bröltal sowie einer Stichstrecke von 2,4 Kilometern in das Saurenbachtal erteilt.“ (de.wikipedia.org, Bröltalbahn)
Neben Eisenerz wurden auf der Pferdebahn u.a. auch Kalk, Holz und Kohle transportiert. Zum Weitertransport zur Friedrich-Wilhelms-Hütte wurde das Erz in Hennef auf Wagen der Köln-Gießener Eisenbahn umgeladen.

Streckenverlauf und Objektgeometrie

Von Hennef aus querte die insgesamt 20,3 Kilometer lange und dabei etwa 100 Höhenmeter ansteigende Bahnstrecke die Sieg über die dazu neu erbaute Brücke zwischen Allner und dem Zufluss der Bröl bei Müschmühle und führte dann entlang der Brölbachs über die Ortschaften Bröl, Ingersauelermühle, Herrnstein, Büchel, Felderhoferbrücke und – ab hier dem Waldbrölbach folgend – über Schönenberg nach Ruppichteroth.
Auf den historischen Karten der zwischen 1836 und 1850 erarbeiteten *Preußischen Uraufnahme* sind zuvor nur spärlich-schmale Wege entlang der späteren Route zu erkennen. Die Blätter der *Preußischen Neuaufnahme* (1891-1912) lassen dann deutlich den Ausbau der Bahn und der Straße erkennen. Der vorab genannte Gleisanschluss in das Saurenbachtal (vermutlich beim Ortsteil Ruppichteroth-Scheid) ist in den historischen Karten nicht auszumachen (vgl. Kartenansicht, die hier eingezeichnete Objektgeometrie folgt der *Neuaufnahme*).

Das Ende der Pferdebahn durch den Einsatz von Dampflokomotiven

Nach nur knapp drei Jahren Betrieb wurde die Pferde-Bröltalbahn auf den Betrieb mit Lokomotiven umgestellt und am 25. April 1863 fuhr mit einer 120 PS starken dreiachsigen Tenderlokomotive der *Maschinenbau-Gesellschaft Carlsruhe* das erste stählerne Dampfross fauchend durch das Bröltal.
Abgesehen davon, dass die sich seinerzeit technisch rasch fortentwickelnden Dampfloks rund 3 bis 4 mal so schnell fuhren, betrugen die Transportkosten im Dampfbetrieb nur etwa ein Viertel gegenüber dem Pferdebetrieb und auch die Personalkosten waren deutlich günstiger.

Museum der Bröltalbahn / Rhein-Sieg Eisenbahn AG

In Asbach im Westerwald (Landkreis Neuwied) hält das im Jahr 2000 eröffnete und über einen 2019 begründeten Verein „Museum der Rhein-Sieg Eisenbahn“ betriebene Eisenbahnmuseum in der Bahnhofstraße 23 die Erinnerung an die Bröltalbahn aufrecht.

Im erhaltenen Empfangsgebäude sowie Lok- und Güterschuppen des ehemaligen Streckenendpunkt-Bahnhofs von 1892 werden Exponate, Fotografien und Dokumente über die Bröltalbahn gezeigt. Ferner präsentiert das RSE-Museum Asbach noch existierende Original-Lokomotiven und -Triebwagen der *Rhein-Sieg-Eisenbahn*, die sogar auf einem dafür eigens wieder aufgebauten Gleisstück bewegt werden können.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2021)

Internet

www.museum-asbach.de: Museum der Bröltalbahn / Rhein-Sieg Eisenbahn AG (RSE) in Asbach / Westerwald (abgerufen 28.04.2021)
www.museum-asbach.de: Korrekturen und Ergänzungen zu dem Buch von W. Clößner und C. Gussmann, *Die Rhein-Sieg Eisenbahn*, 4. Errata-Datei ab der der ersten Auflage von 2017 (PDF-Datei 687 kB, Stand 18. August 2019, abgerufen 28.04.2021)
de.wikipedia.org: Bröltalbahn, 1860-1863: Pferdebahn Hennef-Ruppichteroth (abgerufen 28.04.2021)
de.wikipedia.org: Pferdebahn (abgerufen 28.04.2021)
www.bundesbank.de: Kaufkraftäquivalente historischer Beträge in deutschen Währungen (PDF-Datei 26 kB, Stand Januar 2021, abgerufen 28.04.2021)

Literatur

Becker, Adolf (1988): Die Bröltalbahn, Rhein-Sieg-Eisenbahn. Die Geschichte der ältesten Schmalspurbahn Deutschlands. Niederkassel-Mondorf.

Brölthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft (Hrsg.) (1913): Brölthaler Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft 1863-1913. Fünfzig Jahre Bestehen. Köln.

Clößner, Wolfgang; Gussmann, Carsten (2018): Die Rhein-Sieg Eisenbahn. Pionier der deutschen Schmalspurbahnen. Berlin (2. Auflage).

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 217-245, Freiburg.

Pferde-Güterbahn Hennef – Ruppichteroth

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Eisenbahnbrücke, Gleiskörper
Ort: Hennef / Ruppichteroth
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1862, Ende 1863
Koordinate WGS84: 50° 46 39,48 N: 7° 18 17,97 O / 50,77763°N: 7,30499°O
Koordinate UTM: 32.380.497,77 m: 5.626.466,85 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.592.086,44 m: 5.627.721,71 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Pferde-Güterbahn Hennef – Ruppichteroth“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-332621 (Abgerufen: 4. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR
Qualität für Menschen

HESSEN

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden

RheinlandPfalz

Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz