Kleinbahn von Beuel nach Großenbusch

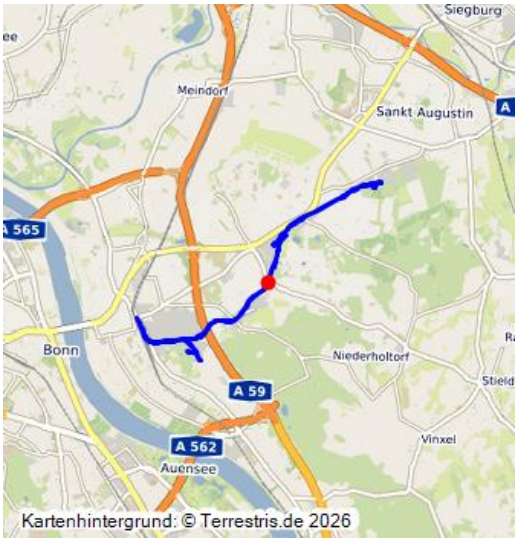
Beueler Industriebahn

Frankfurter Bahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Bonn, Sankt Augustin
Kreis(e): Bonn, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Gleisabschnitt der Kleinbahn Beuel-Großenbusch in Pützchen (2020)
Fotograf/Urheber: Sandro Golia



Die Eisenbahnstrecke von Beuel nach Großenbusch wurde im Dezember 1900 von der Industriebahn AG eröffnet. Sie diente dem Transport von Basalten aus Limperich sowie von Kohlen zu den Hangelarer Tonwerken und von deren Tonerzeugnissen zur Weiterverladung auf die Staatsbahn im Bahnhof Beuel.
Entsprechend ihrer Funktion war die 6,8 Kilometer lange Strecke eingleisig, wies aber zahlreiche Anschlüsse an Industriebetriebe auf. Eine Zweigstrecke führte nach Limperich.

Geschichte
Die Strecke und die Betriebsstellen
Wagenpark
Rhein-Sieg-Eisenbahn (Gründung 1994)
Links und Literatur

Geschichte

Die Ortschaften Bechlinghoven, Hangelar, Mülldorf und Niederpleis, welche seit 1891 durch die schmalspurige Brölthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft und seit 1911 durch die normalspurige Siegkreis-Bahn erschlossen waren, lagen mitsamt den Industriebetrieben und Ziegeleien im Raum südlich davon (um Pützchen, Bechlinghoven und Hangelar) verkehrlich noch im Abseits. Gleiches galt für die Basaltbrüche bei Limperich südlich von Beuel. Orte wie Betriebe bemühten sich daher seit den 1890er Jahren um einen Bahnanschluss.
Die Industriebahn AG in Frankfurt a. Main nahm die Planungen auf und baute die Bahn, offiziell *Kleinbahn Beuel Großenbusch Industriebahn*. Der Name *Großenbusch* bezieht sich auf ein Gelände zwischen den Dörfern Birlinghoven, Gielgen, Hangelar, Holzlar, Kohlkaul und Roleber. Es wurde als Weidefläche und zur Holzgewinnung genutzt. Der Name ist seit dem 17. Jahrhundert als „großen Busch“ belegt.
Die Konzession für den Betrieb der Bahn wurde am 30. Januar 1900 erteilt. Der Bau der Bahn war einfach, die Trasse unbebaut, Brücken nicht erforderlich. Die Bahnanlagen konnten einfach gehalten werden, da kein Personenverkehr vorgesehen war.

Die Eröffnung fand am 20., 21. oder 28. Dezember 1900 statt (nach verschiedenen Quellen).
Die Betriebsführung unterlag zunächst der AG für Bahnbau und -betrieb. Später gehörte sie zur Deutschen Eisenbahngesellschaft AG (DEGA) bzw. der Deutschen Eisenbahn-GmbH (DEG), Frankfurt/Main. Die Strecke wurde in Beuel daher „Frankfurter Bahn“ genannt.

Bis zum Ersten Weltkrieg entwickelte sich der Ladungsverkehr gut, den größten Anteil hatten die Lieferungen aus den Basaltbrüchen bei Limperich.
Im Zweiten Weltkrieg fanden vermehrt Treibstofftransporte zum Hangelarer Flugplatz statt.
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in Hangelar eine Übergabestelle für Güterwagen an die Rhein-Sieg-Eisenbahn angelegt. Hier wurden die normalspurigen Güterwagen auf Rollböcke der schmalspurigen Rhein-Sieg-Eisenbahn verladen. Der Übergabebetrieb endete am 1. Oktober 1962. Die Anlagen entfernte man 1963.
In den 1950er-Jahren befuhren täglich zwei Güterzüge für den Stückgutverkehr die Strecke. Bereits in den 1960er Jahren war der Bahnbetrieb kaum noch wirtschaftlich: So sind im Jahr 1965 nur noch 25.000 Tonnen Güter transportiert worden.
Am 30. November 1964 wurde die Zugförderung mit eigenen Lokomotiven aufgegeben. Die Kleinbahn stellte zwar weiterhin das Zugpersonal, als Triebfahrzeug wurde aber stundenweise eine in Beuel stationierte Kleinlok der damaligen Deutsche Bundesbahn angemietet.
Zum 1. Dezember 1965 wurde der Abschnitt Hangelar–Großenbusch stillgelegt und in den Jahren 1971/72 abgebaut.

Der Restgüterverkehr nach Hangelar wurde 1994 eingestellt. Daraufhin kaufte die Stadt Bonn die 4,6 Kilometer lange Reststrecke. Diese hat die Strecke an die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) verpachtet.
Im Güterverkehr wurde noch bis 2009 regelmäßig die Firma Calderys in Hangelar angefahren. Die Güterwagen wurden dabei von der Rhein-Sieg-Eisenbahn mit eigener Lok im Güterbahnhof Troisdorf abgeholt und gingen im Bahnhof Bonn-Beuel auf die Kleinbahn über. Nachdem das Werk in Hangelar aufgegeben und abgerissen wurde, ruht der Güterverkehr auf der Gesamtstrecke faktisch.

Die Strecke und die Betriebsstellen

Die Strecke führte vom Endbahnhof in Beuel über Pützchen, Bechlinghoven und Hangelar nach Großenbusch mit Endstation auf der jetzigen Waldstraße. In Beuel war der Sitz der örtlichen Bahnleitung. Der Lokschuppen in Beuel wurde 1945 zerstört und durch einen Holzbau ersetzt, der seit 1965 leer steht. Hier gab es auch einen Wasserturm.
In den Bahnhöfen Pützchen, Limperich, Vilich-Holzlar, Hangelar und Großenbusch gab es Ladegleise für den örtlichen Güterverkehr (Zuckerrübenverladung Großenbusch). Dieser lokale Verkehr war jedoch immer unbedeutend und wurde in den 1950er Jahren aufgegeben.

- Bahnhof Beuel Industriebahn (Streckenkilometer 0,0)
- Abzweig zur Strecke nach Limperich, Finkenberge (Kilometer 1,1)
- Bahnhof Beuel Süd bzw. Limperich (Endbahnhof Abzweig nach Limperich, Kilometer 1,87)
- Bahnhof Pützchen, später Beuel Ost (Kilometer 2,1)
- Haltestelle Pützchens Markt (Kilometer 2,74, seit 1989)
- Bahnhof Holzlar bzw. Bechlinghoven (Kilometer 2,8)
- Bahnhof Hangelar Industriebahn (Kilometer 4,53, von 1955 bis 1967 Übergabemöglichkeit zur Bröltalbahn über eine Rollwagengrube)
- Bahnhof Großenbusch (Kilometer 6,2)

Wagenpark

Zum Wagenpark gehörten anfangs zwei Lokomotiven, stationiert in Beuel sowie ein Zugführerwagen. Es waren kleine Dampflokomotiven mit Tender und drei Achsen, Achsfolge Cn2t. Insgesamt acht weitere dreiachsige Dampflokomotiven gab es auf der Kleinbahn in den Jahren 1950 bis 1965, die hier bis zur jeweiligen Ausmusterung ausgefahren wurden.
Letzter Zugang war eine vierachsige Lokomotive, die 1963 von der Farge-Vegesacker Eisenbahn kam und den eigenständigen Dampflokbetrieb auf der Beueler Industriebahn beendete. Sie kam noch an die Neheim-Hüsten-Sunderner Eisenbahn, dort war sie bis 1967 im Einsatz.

An Güterwagen gab es bis zu vierzehn eigene Wagen, die in den Güterwagenpark der Staatsbahn eingestellt waren. Der Zugführerwagen wurde 1955 durch einen zweiachsigen Personenwagen der Teutoburger-Waldeisenbahn ersetzt (Typ Bi 26, van der Zypen, Baujahr 1900). Ferner gab es einen eigenen offenen Flachwagen (Typ O 64), einen Spritzwagen (Flachwagen mit aufgesetztem Kessel) und einen Stückgutwagen.

Rhein-Sieg-Eisenbahn (Gründung 1994)

Um die Stilllegung der Strecke zu verhindern, gründete sich im Jahr 1989 die Initiative Kleinbahn Beuel - Großenbusch (IKBG), bestehend aus Aktivisten des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und zahlreichen verkehrspolitisch Interessierten aus dem Großraum Bonn. Man veranstaltete Sonderfahrten zum „Pützchens Markt“.
Schließlich wurde 1994 ein Eisenbahnunternehmen, die „Rhein-Sieg-Eisenbahnbetriebs-GmbH“ (RSE), gegründet, mit der Absicht, den Betrieb weiterzuführen und auszubauen. Zweites Standbein sollte die Strecke Siegburg-Lohmar sein. Im Jahr 2000 konnte die Beueler Kleinbahn mit einem großen Bahnfest ihr hundertjähriges Jubiläum begehen.
Der Ausbau der Bahn gelang aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leider bisher nicht in dem Maße, wie sich die Gründer der RSE das gewünscht hatten. Die Strecke Bonn - Hangelar ist jedoch die Keimzelle eines mittlerweile überregional agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmens.
Regelmäßig pendeln seit 1995 am zweiten Wochenende im September (Pützchens Markt) Sonderzüge zwischen Bonn-Beuel und Pützchen sowie nach Sankt Augustin-Hangelar.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2019)

Internet

de.wikipedia.org: Bahnstrecke Bonn-Beuel - Großenbusch (abgerufen 09.06.2018)
www.emfs.de: Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Siebengebirge e.V. (abgerufen 09.06.2018)
de.wikipedia.org: Großenbusch (abgerufen 06.08.2019)

Literatur

Dietel, Horst (2008): Kleinbahn Beuel–Großenbusch. In: Stadtarchiv Sankt Augustin (Hrsg.): Beiträge zur Stadtgeschichte. Heft 47, Sankt Augustin.

Löttgers, Rolf (1983): Privatbahnen in Deutschland. Die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft 1960-1969. S. 94, Stuttgart.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 209-216, Freiburg.

Kleinbahn von Beuel nach Großenbusch

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke
Ort: Bonn, Sankt Augustin
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1900
Koordinate WGS84: 50° 44 47,77 N: 7° 09 42,94 O / 50,7466°N: 7,16193°O
Koordinate UTM: 32.370.326,42 m: 5.623.257,68 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.582.050,61 m: 5.624.101,61 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Kleinbahn von Beuel nach Großenbusch“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-280082 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**