

Inhalt

Die Vorgeschichte der Kleinbahn

- 4 Industrie im Beueler Raum im 19. Jahrhundert
- 4 Die Pferdebahn der Alaunhütten auf der Hardt
- 6 Pferdebahn für Basaltverkehr von Limperich zum Rhein
- 6 Basaltbahn der Steinbruchverwaltung Engert & Lapp

Projektierung, Bau und Eröffnung der Kleinbahn

- 7 Planungen für eine Anschlußbahn
- 9 Planung einer öffentlichen Kleinbahn
- 12 Konzessionserteilung an Industriebahn AG in Frankfurt
- 13 Bau und Eröffnung der Kleinbahn

Strecke – Stationen – Anschlußgleise

- 16 Der Anschlußbahnhof Beuel
- 22 Ladestelle der Holzgroßhandlung B. Berthold
- 23 Anschlüsse Kalthoff und „Gabelwerk“
- 24 Anschluß des Beueler Gaswerks
- 25 Anschluß Dachpappenwerk A. W. Andernach
- 28 Anschluß Deutsche Vialit GmbH
- 30 Ladestelle bzw. Bahnhof Pützchen
- 32 Station Bechlinghoven (Anschlußstelle Holzlar)
- 34 Station Ausweiche (Bahnhof Kohlkaul)
- 35 Anschluß Otto Lohfing (R. Hagen bzw. Kautex)
- 37 Anschluß Hangelarer Tonwerke (und Krupp Kautex)
- 44 Bahnhof Hangelar (Industriebahn)
- 48 Anschluß G. Commans und Bahnhof Großenbusch
- 51 Station Limperich-Küdinghoven (Bahnhof Limperich)
- 54 Anschluß Gebr. Uhrmacher (Pakleppa bzw. Maybank)
- 55 Agl Willerscheid (Rübenach) und „Edelwerk“ (Novaktin)
- 56 Anschluß Steinbruch Engert & Lapp
- 58 Oberbau und Signale

Der Fahrzeugpark

- 60 Die Dampflokomotiven
- 72 Der Wagenpark

1900-64: Aus der Kleinbahngeschichte

- 76 Die Jahre vor dem 2. Weltkrieg
- 76 Planungen für eine Fortsetzung von Großenbusch bis Girengelsbitze
- 77 Organisation und Arbeitswelt
- 80 Harte Kriegs- und Nachkriegsjahre
- 80 1945-64: Abgesang der Kleinbahn

1965-94: Industriebahn Bonn-Beuel – Hangelar

- 84 Die Interessengemeinschaft Kleinbahn Beuel – Großenbusch (IKBG)
- 86 Der Verkehrsdienst
- 87 Die letzten Jahre der Industriebahn

Die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE)

- 89 Gefügte Gründung
- 90 Idealismus der Anfangszeit
- 90 Kampf gegen Windmühlen
- 91 Neue Aufgaben
- 91 Am Tropf der Zeit