

Die Anfänge der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE)¹

Von Paul Szablewski

Die stetige wirtschaftliche Entwicklung im 19. Jahrhundert in Deutschland – wenn auch mit regionalen Unterschieden – wäre ohne den Ausbau der Eisenbahn nicht möglich gewesen. Zunächst wurden Verbindungen zwischen Metropolen gebaut. Im Rheinland waren das beispielsweise die Strecken von Köln nach Aachen bzw. nach Trier.

1841 wurde zunächst die Strecke zwischen Köln und Aachen (mit einem Tunnel durch den Villerücken zwischen Großkönigsdorf und Horrem) gebaut; etwa zur gleichen Zeit wurde die Verbindung zwischen Köln und Minden fertiggestellt. Diese Bahnlinie wurde 1847 bis Berlin verlängert. Nur eine feste Brücke über den Rhein gab es noch nicht. Die Bahnlinie endete in Deutz. Erst im Oktober 1859 wurde eine Brücke als Gitterbrücke, im Volksmund wegen ihrer Bauweise auch „Muusfall“ (Mausefalle) genannt, in Betrieb genommen. Der „Centralbahnhof“ neben dem noch nicht fertiggestellten Dom ging im gleichen Jahr in Betrieb. 1875 wurde dann die Eifelbahn zwischen Köln und Liblar (später bis Trier verlängert) fertiggestellt.

Zwar gab es schon früh wichtige überregionale Bahnlinien. Aber eine verkehrliche Entwicklung in der Fläche setzte erst ab 1893 durch ein Netz von Kleinbahnen ein. Bis dahin lagen die ländlichen Gebiete abseits der Eisenbahnlinien meist im wirtschaftlichen Abseits. An diesen Gebieten ging der wirtschaftliche Aufschwung im neu gegründeten Deutschen Reich im Wesentlichen vorbei.

Um dies zu verhindern, gab es in Frechen schon ab 1866 Bestrebungen, den Ort an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Zwar gab es einen Pferdeomnibus zwischen Köln und Frechen, der fuhr jedoch nur drei Mal täglich und konnte nur jeweils sechs Personen befördern. Für die in Köln arbeitenden Frechener Handwerker und Hausangestellte (etwa 200 – 300 Menschen) war dieser Bus unerschwinglich; sie gingen zu Fuß von Frechen nach Köln und zurück. Der Gütertransport wurde mit Pferdefuhrwerken abgewickelt, wobei der Transport der Bruch gefährdeten Frechener Tonwaren problematisch war.

Als treibende Kräfte für die Realisierung des Bahnprojekts sind insbesondere der Frechener Bürgermeister Anton Franz und die Fabrikbesitzer der aufstrebenden Tonröhrenindustrie in Frechen aber auch andere Unternehmer verschiedener Branchen entlang der projektierten Bahnlinie auch auf Kölner Gebiet zu nennen. Die Verantwortlichen in Frechen und der Kölner Vororte befürchteten, vom wirtschaftlichen Aufschwung, der auch durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes ausgelöst worden war, abgekoppelt zu werden.

Es dauerte 25 Jahre mit vielen Vorschlägen, Eingaben aber auch Ablehnung von Gesuchen bis der Frechener Gemeinderat am 29.10.1891 den Bau einer gemeindeeigenen Bahn zwischen Frechen und Köln in die Wege leiten konnte. Die Gemeinde Frechen schloss am 25.04.1893 mit der Stadt Köln einen Straßenbenutzungsvertrag, der die Nutzung der städtischen Straßen in Köln regelte. Der Vertrag legte auch ein Vorkaufsrecht der Stadt Köln für den Fall fest, dass die Gemeinde Frechen die Bahnstrecke verkaufen sollte.

Am 05.06.1893 erteilte der Kölner Regierungspräsident der „Cöln - Frechener Kleinbahn“ die bis zum 31.12.1923 befristete Betriebsgenehmigung. Der Frechener Bürgermeister Franz schrieb am 11.11.1893 an den Landrat: „Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich gehorsamst anzuzeigen, daß die Betriebseröffnung der Kleinbahn Cöln-Frechen, und zwar auf der am 21. v. Mts. abgenommenen

¹ Die Arbeit beruht, wenn keine anderen Fundstellen genannt werden, im Wesentlichen auf folgenden Quellen: Franz-Joseph Kiegelmann, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Frechens im 19. Jahrhundert. Die Entwicklung einer Landgemeinde zu einer Industriegemeinde, Siegburg 2003, Seite 36 ff., Häfen und Güterverkehr Köln AG (Hrsg.), 100 Jahre Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn, Köln 1993, Helmut Weingarten, Hans Dampf löste das Rößlein ab, Kölner Stadtanzeiger vom 18./19.09.1993. Eine kurze Beschreibung der Entwicklung der KFBE findet sich auch bei Kayser, Die Bahnen der Stadt Cöln, Berlin 1913, Seite 13 ff. und Doris Lindemann, Kölner Mobilität, 125 Jahre Bahnen und Busse, Köln 2002, Seite 138 ff.

Strecke vom Oberdorf Frechen bis Lindenthal an die neue Verbindungsstraße von der Dürener Straße nach der Bachemer Straße sowie auf der Abzweigung nach dem Güterbahnhof Ehrenfeld am Montag, den 13. d. Mts., stattfinden soll.“²



Abbildung 1: Dampfstraßenbahn vor dem ersten Frechener Bahnhofsgebäude (1910)³

Die Dampfstraßenbahn nahm am 13. November 1893 auf einer Teilstrecke zwischen Köln-Lindenthal und Frechen ihren Betrieb auf; die Gesamtstrecke ging am 01.03.1894 in den öffentlichen Betrieb.

Die Bahn wurde auf einer eingleisigen Strecke als kombinierte Güter- und Personenbahn in Normalspur (1435 mm - Güterverkehr) bzw. Schmalspur (1.000 mm – Personenverkehr) von der Gemeinde Frechen selbst betrieben. Die Züge fuhren zunächst auf einem Dreischienengleis, wobei hauptsächlich bestehende Verkehrswege genutzt wurden.



Abbildung 2: Dreischienengleis auf der Frechener Hauptstraße (rechts die Gaststätte „Zur Glocke“)

² Helmut Weingarten, Hans Dampf löste das Rößlein ab, Kölner Stadtanzeiger vom 18./19.09.1993

³ Bilder Stadtarchiv Frechen (Info-Tafel Bahnhof Frechen)

Die Strecke führte vom Bahnhof in Benzelrath, der in unmittelbarer Nähe der gerade errichteten Brikettfabrik Sibylla lag, sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr über die Frechener Hauptstraße zum Bahnhof in der Frechener Neustadt. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof in Frechen war eben erst verkehrsgünstig die Brikettfabrik Clarenberg errichtet worden. Vom Bahnhof ging die Bahnstrecke entlang der Provinzialstraße bis nach Lind. Die Trasse teilte sich hier; der Personenverkehr lief über die Dürener Straße bis zur Endhaltestelle Schaafenstraße/Ecke Rinkenpfehl (Schmalspur), der Güterverkehr über eine eigene Trasse durch den heutigen Stadtwald bis zum Bahnhof in Köln-Ehrenfeld (Normalspur).

Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr wurden mit Dampflokomotiven abgewickelt. Die Brikettfabriken (Sibylla, Clarenberg, sowie später Schallmauer, Wachtberg und Carl), verschiedene Tonröhrenfabriken und andere Gewerbebetriebe waren über Anschlussgleise angebunden.



Abbildung 3: Güterzug der KFBE mit Kastenlokomotive ⁴

Zunächst wurden meist Tonröhren transportiert. Im ersten vollen Betriebsjahr 1894 wurden 11.628 t Tonröhren, aber nur 1.132 t Briketts und Braunkohle befördert. Hinzu kamen noch 13.150 t Steinkohle und Koks, die vorwiegend aus dem Ruhrgebiet kamen und wegen des höheren Heizwertes in der Steinzeugindustrie verwendet wurden. Die Verhältnisse kehrten sich aber bald um, da in Frechen immer mehr Brikettfabriken ihren Betrieb aufnahmen. 1902 wurden 21.934 t Tonröhren, aber 196.978 t Briketts und Braunkohle transportiert. Das Transportvolumen betrug 1894 insgesamt 50.249 t, 1902 lag das Gesamtvolumen schon bei 309.590 t.

Die Fahrzeit im Personenverkehr für die gesamte Strecke zwischen Frechen-Benzelrath und Köln-Schaafenstraße betrug nach dem Fahrplan ab dem 01.05.1901 insgesamt 54 Minuten.⁵ Die Zuwachsraten im Personenverkehr entwickelten sich langsamer als der Frachtverkehr. Im ersten Betriebsjahr 1894 wurden 114.200 Personen transportiert, im Abrechnungsjahr 1904/1905 waren es 521.766 Personen.⁶

⁴ Stadtarchiv Frechen Nr. 3 - 000090

⁵ Akte Stadtarchiv Frechen C 145, Seite 250; die Fahrzeit für die vergleichbare Strecke mit der Linie 7 zwischen Frechen-Benzelrath nach Köln-Rudolfplatz beträgt heute etwa 30 Minuten

⁶ Franz-Joseph Kiegelmann, a.a.O., Seite 39



Abbildung 4: Dampfstraßenbahn von Köln nach Frechen, die eben die Kölner Endhaltestelle in der Schaafenstraße verlässt, beim Überqueren des Hohenstauferringes (1913)

Strassenbahn Köln-Frechen.

Winter-Fahrplan.

Gültig vom 13. November 1893 bis auf Weiteres.

Zug-Nr.	2	4	6	8	10	12	14		1	3	5	7	9	11	13	Zug-Nr.
<i>Entfernung</i>	2. und 3. Classe.							Stationen.	2. und 3. Classe.							
<i>Kilometer.</i>																
	641	846	1100	115	415	640	846	Lindenthal	620	828	1033	108	497	622	828	
<i>1,8</i>	651	856	1110	125	425	650	856	Lind	623	828	1043	1250	357	622	828	
<i>3,2</i>	702	907	1121	130	436	701	907	Marsdorf	612	817	1032	1247	346	611	817	
<i>5,5</i>	710	924	1138	153	453	718	924	Frechen	530	800	1015	1230	329	534	800	

Abbildung 5: Erster Fahrplan der Dampfstraßenbahn ab Montag den 13. November 1893⁷

Die Frachttarife von Frechen nach Köln-Ehrenfeld und umgekehrt hatte die KFBE nach dem Tarif vom Juni 1894 gestaffelt nach Produkten und Menge festgelegt. So lag der Tarif für Tonröhren, Steinkohle, Braunkohlebriketts und Ziegelsteinen bei einer Menge von 5.000 kg bei sechs Mark und bei einer Menge von 10.000 kg bei zehn Mark. Für Rohkohle, rohem Ton und weißem Sand lag der Tarif bei fünf Mark bzw. acht Mark. Der gleiche Tarif galt auch für Kalk, Kunstdünger und landwirtschaftliche Erzeugnisse.⁸

⁷ Akte Stadtarchiv Frechen C 145, Blatt 10 für die erste Teilstrecke zwischen Frechen und Lindenthal

⁸ Zu den Frachttarifen der KFBE siehe auch Akte C 131 Stadtarchiv Frechen, Blatt 59

Eine Fahrt mit der Dampfstraßenbahn von Frechen nach Lind kostete 1893 in der 2. Klasse 50 Pfennig und in der 3. Klasse 30 Pfennig.⁹

Die KFBE war auch nach Westen über die Grenze zum Kreis Bergheim an das sich immer weiter entwickelnde Eisenbahnnetz angeschlossen. Ab 1896 (Schmalspur) und ab 1912 (Normalspur) gab es über den Bahnhof Mödrath eine Verbindung in den Kreis Bergheim bis nach Blatzheim. So war die KFBE über die Verbindung nach Mödrath insbesondere im Personenverkehr an das übrige Bahnnetz angeschlossen. In Fahrplänen aus der Zeit um die Jahrhundertwende werden auch die Anschlussverbindungen nach Mödrath bzw. Blatzheim angegeben.

Die gesamte Transportleistung der KFBE stieg immer mehr an. Im Güterverkehr von 97.000 t (1894) über 458.000 t (1904) auf über 1.000.000 t (1910). Die Steigerung der Transportleistung war insbesondere auf den Transport von Briketts und Rohbraunkohle (trotz zwischenzeitlicher Absatzprobleme kurz nach der Jahrhundertwende) zurückzuführen. Die erfolgten Transporte für einige ausgewählte Jahre (Angaben in Tonnen):

Jahr	Brikett	Rohbraunkohle	Jahr	Brikett	Rohbraunkohle
1901	112.958	26.630	1908	474.690	81.988
1902	158.046	45.928	1909	497.750	95.222
1903	206.550	70.651	1910	622.674	98.798
1904	243.654	59.877	1911	778.802	100.265 ¹⁰

Die bereits nach zehn Betriebsjahren stark gestiegene Nachfrage nach Transportleistungen hätte erhebliche Investitionen für notwendige Modernisierungen der Betriebsanlagen und des Fuhrparks erfordert. Da die Gemeinde Frechen diese finanziellen Mittel nicht aufbringen konnte, verkaufte die sie die Bahn 1903 mit Wirkung vom 01.01.1904 an die Stadt Köln. Die Gemeinde Frechen erhielt eine dauernde Rente, die später durch eine Kapitalzahlung abgelöst wurde.¹¹ Bis 1914 wurden dann umfangreiche Modernisierungen sowohl im Güter- als auch Personenverkehr vorgenommen (komplette Umstellung auf Normalspur, Anlegen einer separaten Trasse für den Güterverkehr in Hochlage südlich um den damaligen Ort Frechen herum bis zum Bahnhof in Benzelnath, Bau einer zweispurigen Verbindung zwischen dem Bahnhof Frechen und Lind auf eigenem Bahnkörper.

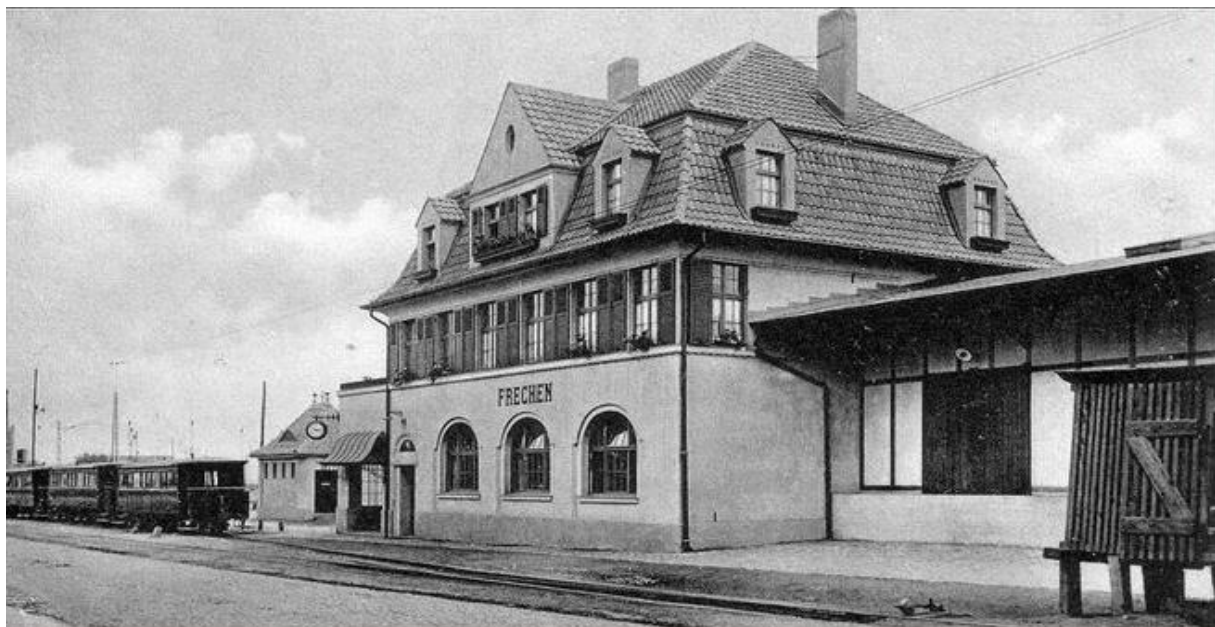


Abbildung 6: Das 1914 in Betrieb genommene neue Frechener Bahnhofsgebäude mit Ladehalle

⁹ Helmut Weingarten, Hans Dampf löste das Rößlein ab, Kölner Stadtanzeiger vom 18./19.09.1993

¹⁰ Häfen und Güterverkehr Köln AG (Hrsg.), a.a.O., Seite 22 (1901 – 1904) und Frechener Volkszeitung Nr. 7 vom 16.01.1913 (1908 – 1911)

¹¹ Der Wortlaut des Vertrages findet sich bei Häfen und Güterverkehr Köln AG (Hrsg.), a.a.O., Seite 25 ff.

Da der alte Bahnhof in Frechen den steigenden Anforderungen nicht mehr genügte, wurde auch ein neues Bahnhofsgebäude mit Ladehalle für Stückgut sowie umfangreiche Gebäude für die Wartungsarbeiten am Wagenpark errichtet.

im Jahr 1912 hatte das Streckennetz der KFBE eine Gesamtlänge von 16,15 km. Die Bahn verfügte über 164 Wagen. Im Personenverkehr beförderte die Bahn 637.872 Fahrgäste; an Gütern wurden 1.304.415 t transportiert.¹²

Im Jahr 1913 berichtet Kayser über die Verkehrsentwicklung der KFBE: „Der Güterverkehr auf der Bahn Cöln-Frechen-Benzelrath ist erheblich. Es werden im Sommerhalbjahr täglich bis zu 300, im Herbst und Winter bis zu 600 Wagen nach Frechen und von dort nach Ehrenfeld befördert, wozu täglich in jeder Richtung bis 15 Züge erforderlich sind. Befördert werden in der Hauptsache Braunkohlen und Tonprodukte.“¹³

Der dampfgetriebene Personenverkehr wurde durch eine elektrische normalspurige Straßenbahn abgelöst. Der letzte Dampfzug fuhr am 19.02.1914 mit Girlanden geschmückt nach Köln. Am 20.02.1914 fuhren die ersten elektrischen Bahnen, wobei sich auch die Streckenführung geändert hatte. Die Endhaltstelle der Linie „F“ lag bis nach dem 2. Weltkrieg in der Nähe des Rudolfplatzes in der Flandrischen Straße in Köln.



Abbildung 7: Straßenbahn der Linie „F“ vor dem Depot in Frechen nach dem 2. Weltkrieg

Ein Straßenbahnzug bestand normalerweise aus zwei Triebwagen (vorne und hinten) und einem Beiwagen in der Mitte. Für den Post-, Expressgut- und Güterverkehr konnte ein Stückgutwagen mitgeführt werden. Die Landwirte entlang der Strecke nutzten diese Wagen beispielsweise für den Transport von Milchkannen nach Köln. Diese Transporte wurden bis nach dem 2. Weltkrieg durchgeführt.

Die einzelnen Wagen mit vier markanten Seitenfenstern hatten eine Länge von zehn Metern und eine Wagenbreite von 2,50 Metern. Der Fahrgastraum hatte 32 Sitz- und 18 Stehplätze. Er war in eine Raucher- und eine Nichtraucherseite aufgeteilt. Ein Triebwagen hatte ein Leergewicht von 15.500 kg. Er wurde von zwei Elektromotoren der Siemens-Schuckert-Werke, Berlin, mit einer Leistung von jeweils 55,4 kW angetrieben.¹⁴

¹² Karl Göbels, Frechen – damals, 2. Aufl., Frechen 1986, Seite 248

¹³ Kayser, a.a.O., Seite 81

¹⁴ Zu den technischen Details siehe auch Hermann Driever und Rolf Hafke, Straßenbahn-Museum Thienenbruch der Kölner Verkehrs Betriebe AG, Köln 1997

In Volksmund wurde die Bahn bald „Finchen“ genannt. Die neuen Straßenbahnwagen waren bis nach dem 2. Weltkrieg im Einsatz. Ein Zug der Linie „F“ hat sich erhalten. Er steht heute im Straßenbahnmuseum der Kölner Verkehrs-Betriebe in Köln-Thielenbruch und kann dort besichtigt werden. Zu besonderen Anlässen besucht er mit eigener Kraft seine alte Heimat.

Ab 1953 wurden die aus dem Jahr 1911 stammenden Wagen der Linie F nach und nach durch modernere Fahrzeuge ersetzt.

Der Güterverkehr der KFBE entwickelte sich insbesondere durch den Transport von Braunkohlebrikett rasant. So wurden 1938 - im letzten vollen Betriebsjahr vor dem 2. Weltkrieg 6.285.000 t Güter befördert. Davon bestanden ca. 80 % aus Transporten von Roh-Braunkohle oder Braunkohle-Brikett. Im Personenverkehr beförderte die Linie F im gleichen Jahr insgesamt 1.497.036 Personen.¹⁵

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude wurde 2011/12 restauriert und beherbergt heute die Gaststätte „Zum alten Bahnhof“. An einer Außenmauer des Bahnhofsgebäudes hat das Stadtarchiv Frechen eine Informationstafel über die Anfänge des Bahnverkehrs in Frechen angebracht.

Im Jahr 1992 wurde der Güterverkehr der KFBE in die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) eingegliedert. Der Personenverkehr von Frechen-Benzelrath über den Kölner Neumarkt bis nach Köln-Zündorf wird heute als Linie 7 von den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) durchgeführt. Die Strecke in Frechen führt immer noch über Frechener Hauptstraße. Sowohl die HGK als auch die KVB sind Teil der Stadtwerke Köln GmbH, einer übergeordneten Holding der Stadt Köln für die typischen Stadtwerkedienstleistungen.

¹⁵ Hans Schaeven, Die Gemeinde Frechen, Notizen und Zahlen zur Kommunalpolitik einer Industriegemeinde, Frechen 1948, Seite 38