

Das Schienenverkehrswesen in Dollendorf

Von Jörg Brüßler

Ein Hauptanliegen des Menschen ist seit jeher die Mehrung seiner Freiheit — und dazu gehört natürlich auch eine wachsende Bewegungsfreiheit. Sie endete früher dort, wo nach der Marschleistung eines Tages die Füße versagten. Gute 30 km pro Tag schaffte der junge Wandersmann; doppelt so weit kam man mit Pferd und Wagen, aber auch dies nur mit größter Mühe. Johann Wolfgang von Goethe legte auf seiner Italienreise im Jahr 1786 mit einer Postkutsche beispielsweise täglich 60 km zurück. Hundert Jahre später hätte er die Eisenbahn benutzen können und dann die Strecke Karlsbad–Gardasee an einem Tag statt in zehn Tagen bewältigt. Diesen gewaltigen Fortschritt brachte die Erfindung von „eisernen Pferden und Pfaden“. Am 7. Dezember 1835 war mit der Nürnberg und Fürth verbindenden Ludwigsbahn die erste Eisenbahnstrecke in Deutschland in Betrieb genommen worden. Die deutsche Eisenbahn kann heute auf eine Geschichte von über 150 Jahren zurückblicken.

Den Ursprung der Eisenbahngeschichte kann man bis zum 16. Jahrhundert zurückverfolgen. In Bergwerken wurden damals längsliegende Holzbohlen verwandt, die seit dem ersten Viertel des 17. Jahrhunderts wegen zu hohem Verschleiß mit Eisen beschlagen wurden. 1798 kam die Grundform der heutigen Schienen auf und schon 1820 wurde das Auswalzen dieser Schienen auf maschinellern Weg in Eisen- und Gußwerken getätigt. Die Entwicklung der Dampflokomotive begann 1804; und zwar fuhr die erste Eisenbahn 1825 in England und zehn Jahre später in Deutschland. Für das Deutsche Reich fällt der Höhepunkt des Eisenbahnbaus in die Jahre 1870 bis 1880. Seit 1910 begann die Umstellung auf elektrischen Antrieb.

Die Eisenbahn ist ein schienengebundenes Verkehrsmittel, dessen Fahrzeuge auf Stahlgleisen mit eigenem Bahnkörper bestimmter Spurbreite fahren. Kurz seien noch die antriebstypischen Reibungs-, Zahnrad- und Standeisenbahnen erwähnt. Die Betriebsweise der Eisenbahnen wird je nach Spurbreite in Haupt- und Nebenbahnen unterschieden. Der Eisenbahnbau umfaßt die Herstellung und die Unterhaltung von Eisenbahnstrecken, wobei die günstigste Linienführung oder Trassierung durch Gelände Vermessung, geologische Untersuchung des Untergrunds u. a. ermittelt wird. Die Bettung der Trasse besteht aus Schotter, meistens Basalt, der für gute Entwässerung der Gleisanlagen sorgen soll. Ebenso entsteht eine elastische Unterlage für das Gleis, um einen ruhigen Lauf der Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Schwellen, die aus teergetränktem Kiefern- oder Buchenholz hergestellt sind, übertragen den Druck der Schienen auf die Schotterbettung. Selten nimmt man heute noch Stahl- oder Spannbetonschwellen, da die letztgenannten eine starre Auflage bilden und es an Elastizität bzw. Federung zu wünschen übriglassen.

Zum eigentlichen Thema des Schienenverkehrswesens in unserer Heimat sollen nun drei für Dollendorf wichtige Bahnen behandelt werden, nämlich 1. die rechtsrheinische Bundesbahn (früher Reichsbahn), 2. die Heisterbacher Talbahn, 3. die Siebengebirgsbahn.

Die rechtsrheinische Bundesbahn (früher Reichsbahn) mit Schwerpunkt in Dollendorf

Das Rheintal gilt bekanntlich als eine stark frequentierte Verkehrsader, die in Westeuropa in

ihrer Bedeutung keinen Vergleich zu scheuen braucht. Auf dem Rhein und an seinen beiden Seiten bündeln sich die Binnenschifffahrt, der Straßenverkehr und nicht zuletzt der Eisenbahnverkehr auf den hochbelastbaren Strecken zu ungewöhnlicher Dichte. Die industrielle Entwicklung unseres Raumes jedenfalls wäre nicht so rasch vonstatten gegangen, wenn man nicht zu Ende der 1860er Jahre die Eisenbahnstrecke Ehrenbreitstein – Honnef – Königswinter – Döllendorf – Beuel – Troisdorf gebaut hätte. Dem Bau dieser rechtsrheinischen Strecke ging die Errichtung der linksrheinischen Eisenbahn voraus.

Man muß sich geschichtlich und geographisch vergegenwärtigen, daß das westlich des Rheins gelegene Frankreich 1840 „in einem Moment nationalistischer und chauvinistischer Erregung“ in der Person des Ministerpräsidenten Thiers den Rhein als Grenze forderte, um den Eisenbahnbau an der französischen Westgrenze zu verhindern. Der französische König Philippe entließ zwar, als die Möglichkeit eines Krieges in der Luft lag, Thiers, aber ein Mißtrauen deutscherseits blieb, da schon seit Sonnenkönig Ludwig XIV. da Ansinnen Frankreichs bestand, seine Grenze nach Osten hin zu verschieben.

Im folgenden wird versucht, den chronologischen Verlauf der Planung und des Baus der rechtsrheinischen Eisenbahn einschließlich verschiedener Querelen aufzuzeigen. Eine 1837 entstandene „Bonn-Kölner-Eisenbahngesellschaft“ baute eine Strecke, die zum ersten Mal den Bonner Raum dem neuen Verkehrsmittel erschloß: Es ist die Linie, die von einem Bahnhof bei St. Pantaleon in Köln nach Bonn führte. Sie wurde am 15. März 1844 eröffnet. Der Bau der Rheintalstrecke über Bonn hinaus sollte sich bis 1856 verzögern. Die Ursachen dafür sind verschiedener Art. Einmal bot der Bau der Bahn in dem engen Rheintal technische Schwierigkeiten, zum anderen war die Dampfschifffahrt auf dem Rhein eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz für die Eisenbahn. Schließlich hatte auch noch die preu-

bische Regierung strategische Bedenken gegenüber Frankreich.

Obwohl ein Eisenbahnkomitee, das sich in Bonn gebildet hatte, am 21. März 1844 den preußischen Minister der Finanzen bat, „das Gesuch zur Anlage eines Schienenweges zwischen Bonn und Koblenz, der später eventuell bis Mainz verlängert werden sollte, zu unterstützen“, lehnte die preußische Regierung das Gesuch um eine Erteilung der Konzession für diese Strecke ab. Alle Bemühungen um den Bau dieser Strecke scheiterten an dem Widerspruch des Kriegsministers, der eine Linienführung wünschte, welche durch das Innere des rechtsrheinischen Lands geführt werden sollte. Diese landesinnere Strecke sollte es ermöglichen, eigene Truppen schnell zu verschieben, wenn feindliche Verbände bereits in das Rheintal eingedrungen wären. Das Kriegsministerium erklärte sich jedoch bereit, dem Weiterbau der linksrheinischen Bahn zuzustimmen, wenn die Durchführung des Baus einer rechtsrheinischen Bahn in Verbindung mit einer Bahnlinie von Ehrenbreitstein durch das Lahntal über Gießen nach Mitteldeutschland in Aussicht gestellt würde. Erst im Jahr 1854 genehmigte der preußische König schließlich den Fortbau der linksrheinischen Strecke. Die Konzession für den Bau und den Betrieb der linksrheinischen Bahn erhielt 1856 die „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“, die die „Bonn-Kölner-Gesellschaft“ übernahm.

Als 1854 die linksrheinische Strecke konzessioniert wurde, waren es nicht mehr militärische, sondern die Interessen der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“, die dem Bau der rechtsrheinischen Bahn entgegenstanden. Die preußische Regierung ging nämlich gegenüber der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“ bei der Konzessionierung der linksrheinischen Strecke die Verpflichtung ein, während der nächsten 30 Jahre kein Konkurrenzunternehmen zuzulassen. Das bedeutete, daß man 30 Jahre lang auf eine rechtsrheinische Strecke verzichten mußte. Man

darf nicht übersehen, daß die Gesellschaft eine erhebliche Investition vorgenommen hatte, die sich rentieren mußte. Man darf auch nicht außer acht lassen, daß die Rheinschiffahrt für den Güterverkehr auf der linksrheinischen Strecke ohnehin schon eine starke Konkurrenz bedeutete.

Trotzdem war es auf Dauer nicht möglich, dem rechten Teil des so wichtigen Stromtals den Fortschritt vorzuenthalten. Die „Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft“ erklärte sich bereit, in Koblenz eine Rheinbrücke zu bauen, um so eine Verbindung zwischen der linksrheinischen Bahn und der rechtsrheinischen „Nassauischen Linie“ bei Oberlahnstein herzustellen. Man wollte damit eine Eisenbahnlinie von Ehrenbreitstein über Neuwied nach Deutz unnötig machen. Die Ortschaften am rechten Rheinufer zwischen Troisdorf bzw. Siegburg und Ehrenbreitstein drohten in den wirtschaftlichen Schatten zu geraten. Die Erschließung dieses rechtsrheinischen Tals durch das moderne Verkehrsmittel mußte für seine Wirtschaft und deren Entwicklung zu einer Lebensfrage werden.

Ein Komitee in Neuwied bemühte sich noch im Februar 1861 in einer Bittschrift an den König, die aber vergeblich war. Eine neue Initiative kam aus dem Gebiet des Bergischen Landes; denn dort fand am 28. Mai 1863 in Barmen eine Versammlung von „Industriellen und sonstigen Interessenten“ statt, um über den Ausbau einer Eisenbahn von Lahnstein bzw. Ehrenbreitstein nach Neuwied, Honnef, Dollendorf, Beuel, Siegburg, Engelskirchen, Wipperfürth, Hückeswagen, Rittershausen, Sprockhövel, Bochum, Dülmen, Coesfeld, Steinfurt und Rheine zu beraten. Man akzeptierte einstimmig einen gefaßten Plan und setzte ein Komitee ein, das die notwendigen Vorbereitungen, darunter auch die Beschaffung der Geldmittel, vornehmen sollte. Die Initiatoren dieses Plans konnten darauf verweisen, daß seine Verwirklichung eine direkte Verbindung zwischen Lahnstein und Emden herstellen würde. Eine Strecke, die den Mittelrhein und das

Bergische Land mit dem Kohlenrevier und der Nordsee verbinden sollte. Dieser Plan war so eindrucksvoll, daß sich auch der preußische Handelsminister seiner Wirkung nicht entziehen konnte und am 24. Juli 1863 die Erlaubnis zur Vornahme der „generellen Vorarbeiten“ gab. Die Frage des Anspruchs der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“, daß bis zum Jahr 1876 keine rechtsrheinische Bahn konzessioniert werden sollte, löste sich von selbst durch das Übereinkommen, dieser Bahngesellschaft auch die Konzession für die Strecke Siegburg–Beuel–Dollendorf–Honnef–Niederlahnstein zu geben.

Damit war die Voraussetzung für den Bau der rechtsrheinischen Bahnlinie geschaffen. Der erste Abschnitt der rechtsrheinischen Bahn zwischen Neuwied und Niederlahnstein wurde am 27. Oktober 1869 in Betrieb genommen. In Zeitungsberichten kann man sich periodisch über den Fortgang der Bauarbeiten informieren. So wird am 9. Oktober 1869 berichtet, daß man auf der Strecke von Honnef über Dollendorf nach Beuel bis Troisdorf mit dem Grunderwerb beschäftigt sei. Im ersten Vierteljahresbericht liest man: „Der Bau der rechtsrheinischen Bahn von Ehrenbreitstein bis Siegburg wird kräftig betrieben. In den Bürgermeistereien Honnef, Königswinter und Oberkassel gehen die Erdarbeiten ihrer Vollendung entgegen, während in der Bürgermeisterei Menden der Grunderwerb eifrig betrieben wird. An dem Rheintrajekt bei Oberkassel wird gleichfalls mit aller Kraft gearbeitet.“

Der Vollständigkeit halber sei hier ein Trajekt angesprochen, mit dessen Hilfe man die Verbindung zwischen der rechts- und linksrheinischen Strecke herstellte. Dieses Trajekt eröffnete den Bürgern rechts des Rheins zwischen 1870 und 1914 die Möglichkeit, Bonn direkt über den Schienenweg zu erreichen. Der Bau der rechtsrheinischen Bahn war unter der Voraussetzung genehmigt worden, daß diese durch eine Abzweigung nach Bonn einen Anschluß an die linksrheinische Strecke erhielt. Man bediente sich eines großen, flachen, fährenartigen Fahrzeugs,

das Eisenbahnwagen tragen konnte. Eine Lokomotive schob die Wagen auf das Fährboot, blieb aber selbst auf dem Land zurück. Mit verankerten Stahlseilen wurde das Boot über den Rhein geführt. Am Bonner Ufer zog eine andere Lokomotive die Waggons herunter und hin zum Bonner Bahnhof. Klaus Kemp hat die Trajektbahn jüngst ausführlich geschildert.

Am 2. Juli 1870 erfolgte die polizeiliche Abnahme der Linie von Neuwied bis Oberkassel. Die ganze Strecke von Ehrenbreitstein bis Oberkassel wurde am 11. Juli 1870 dem Verkehr übergeben. Im Herbst wurde auch die Strecke Beuel–Troisdorf vollendet. Während des Baus war der deutsch-französische Krieg ausgebrochen. Die Bahn fand einstweilen nur für militärische Zwecke Verwendung. Im Februar 1871 wurde sie für den Güterverkehr eröffnet. Am 15. Juli 1871 konnte die ganze Strecke von Ehrenbreitstein über Dollendorf und Beuel bis Siegburg für den Personenverkehr freigegeben werden. Ein alter Traum, daß nun durch das rechte Rheintal das Dampfroß fuhr, war Wirklichkeit geworden. Das Projekt stieß jedoch bei manchen Einwohnern auf erheblichen Widerstand. Es mußte Land für die Trasse der Bahn und die Bahnhofsanlagen abgetreten werden. Winzer fürchteten wegen des ausgestoßenen schwarzen Qualms bzw. Rußes durch die Feuerrösser um ihre Weinqualität.

Die Strecke verlief zunächst eingleisig. Der Bahnverkehr nahm aber derart zu, daß die Linie 1883 zweigleisig ausgebaut wurde, was im Raum Dollendorf wiederum Proteste wegen Abtretens von nutzbarem Ackerland auslöste. Unter Berücksichtigung der Aufenthalte an den Bahnhöfen und des Trajekts betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 23 km/h. Man benötigte für die Strecke Bonn–Oberkassel–Dollendorf–Honnaf–Neuwied 112 Minuten. Bismarck verstaatlichte die großen Bahnlinien. Am 1. Januar 1880 ging das Netz der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“, das 1295 km umfaßte, zum Preis von 591 Millionen Mark in den Besitz des preußischen Staats über.

Dollendorf konnte zunächst nur mit einem unscheinbaren Bahnhöfchen, bestehend aus zwei kleinen Warteräumen für die Fahrgäste der ersten und dritten Klasse und einem noch kleineren Räumchen für den diensttuenden Beamten, an dem technischen Fortschritt teilhaben. Erst 27 Jahre später, am 21. September 1898, konnte in Dollendorf der Güterbahnhof vollendet und dem Verkehr übergeben werden. Die Amtsvertretung in Oberkassel stellte für die beiden Gemeinden Nieder- und Oberdollendorf mehrmals den Antrag für ein größeres Bahnhofsgebäude. Zunehmender Personenverkehr, aber mehr noch die schnelle Fortentwicklung der ansässigen Industrie zur Herstellung feuerfester Steine machten dieses Gebäude unverzichtbar.

Man beklagte sich wegen der schleppenden Abwicklung des Gütertransports. Einerseits war die Zuteilung der leeren Waggons wegen fehlender Parallelgleise zu umständlich, andererseits blieben die für den Abtransport beladenen Waggons aus dem gleichen Grund zu lange auf dem Werksgelände stehen. Dem Antrag für den Bau einer relativ großzügigen Bahnhofsanlage wurde schließlich stattgegeben. Im Herbst 1896 konnte man, nach Bewilligung der Geldmittel, mit dem Erwerb der erforderlichen Grundstücke beginnen. Auch damals gab es das Bestreben, auf dem Bodenmarkt Gewinne zu machen. Der Landrat berichtete am 19. Dezember 1896: „Die von der Gemeinde herzugebenden Parzellen müssen zum größten Teil im Enteignungsverfahren erworben werden, weil die Besitzer überzogene Bedingungen stellen.“ Die Enteignungsverfahren verzögerten natürlich die Durchführung des Bauvorhabens. Für die Errichtung des Bahnhofs in Dollendorf verlangte die Eisenbahnverwaltung den freien Baugrund und einen Zuschuß von 10 000 Mark. Als dieser Zuschuß im Jahr darauf auf die Hälfte gekürzt wurde, kam es zum Bau des Bahnhofs.

Gleichzeitig mit dem Güterabfertigungsbahnhof wurde ein weiteres großes Gebäude mit Dienstwohnung, Wartesaal und Räumen für den Fahr-



Bahnhof Niederdollendorf der Reichsbahn 1907

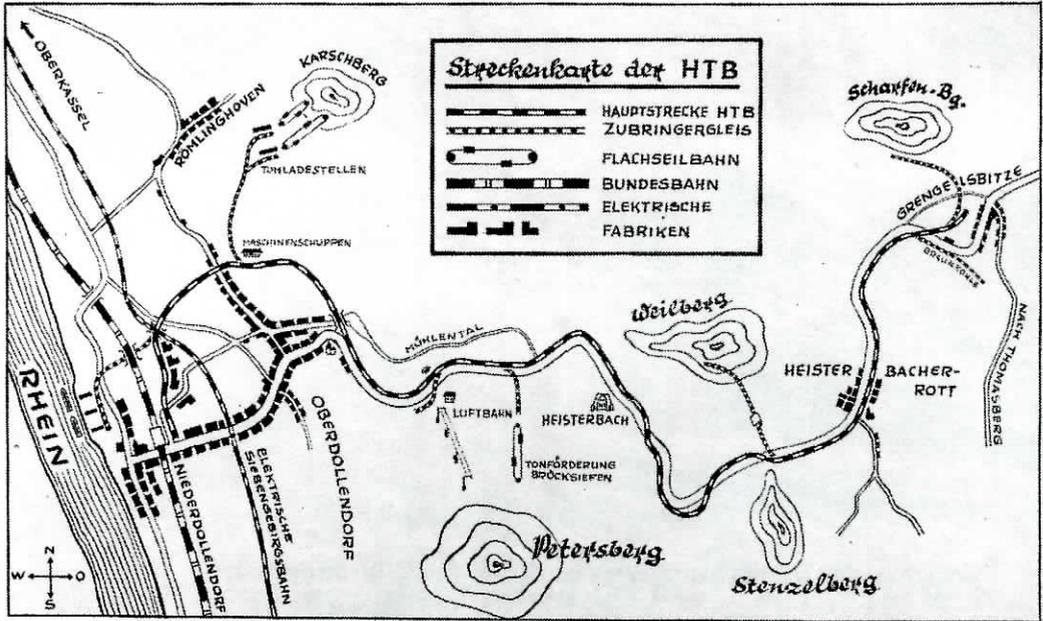
dienst und Paketversand errichtet. Der Paketversand erfolgte aber nur für sperrige Gegenstände, die im Postverkehr nicht zugelassen waren. Der Dollendorfer Bahnhof ersparte nun den ansässigen Bürgern den umständlichen Weg zum Bahnhof nach Königswinter. Die damalige Reichsbahn vergab die Aufträge für bauliche Anlagen häufig an ortsansässige Unternehmen. So kann man heute noch nach über 80 Jahren das aus ortsüblichen Ziegel- und Verblendsteinen hergestellte Bahnhofsgebäude im Baustil der wilhelminischen Zeit bewundern.

Im Jahr 1962 wurde die Strecke elektrifiziert, wodurch die Linie leistungsfähiger wurde. Die hohe Zugfrequenz auf dieser rechtsrheinischen Strecke erdulden die Bürger in Dollendorf täglich. Die Schranke auf der Heisterbacher Straße in Niederdollendorf dürfte im Durchschnitt länger geschlossen als geöffnet sein. Dieser für den Straßenverkehr widrige Zustand ist wohl jetzt

durch die Fußgängerunterführung direkt an der Schranke und die Kreisstraße 4 als Umgehung entschärft worden.

Die Heisterbacher Talbahn

Der Vollständigkeit halber sei hier eine weitere Bahn, die Heisterbacher Talbahn, eine Schmalspurbahn, erwähnt, mit der unsere Großväter eng verbunden waren. Schon deshalb, weil diese Bahn länger als 40 Jahre nicht mehr existiert und den Bewohnern von Dollendorf bis Girengelsbitze geschichtlich und volkstümlich von gewisser Bedeutung war, soll sie Beachtung finden. Hier sei das Büchlein „Erinnerungen an die Heisterbacher Talbahn“ von Jean Assenmacher empfohlen, der ausführlich in gefälligem Plauderton die Streckenführung, den Betrieb und die Personenbeförderung beschreibt. Die Schmalspurbahn war in damaliger Zeit ein wichtiger Helfer in den zahlreichen Steinbrüchen im Siebengebirge



Streckenkarte der Heisterbacher Talbahn

und löste den mühsamen Transport der Steine mit Pferdefuhrwerken ab.

Der Güterbahnhof der Reichsbahn in Niederdollendorf war gerade geplant und sein Bau schon in Angriff genommen, als der Privatmann Dr. Otto Lange im Jahr 1889 seinen Plan für eine Schmalspurbahn durch das Heisterbacher Tal in die Tat umsetzen wollte. Vielleicht versuchte Dr. Lange, angeregt durch die nahegelegene Schmalspurbahn im Bröltal, die bereits Anfang 1860 ihre Arbeit in den Steinbrüchen verrichtete, eine ähnliche Bahn durch das Heisterbacher Tal zu verlegen, um ihre Dienste den Betreibern der Siebengebirgssteinbrüche anzubieten.

Am 22. Oktober 1891 wurde die Hauptstrecke von der Talstation, die dem Reichsbahnhof in Niederdollendorf direkt gegenüber lag, bis zu den Basaltbrüchen am Großen Scharfenberg bei Grengelsbitze eröffnet. Schon 1903 wechselte die Bahn ihren Eigentümer und wurde von der älteren und auch wohl erfahreneren „Bröltal

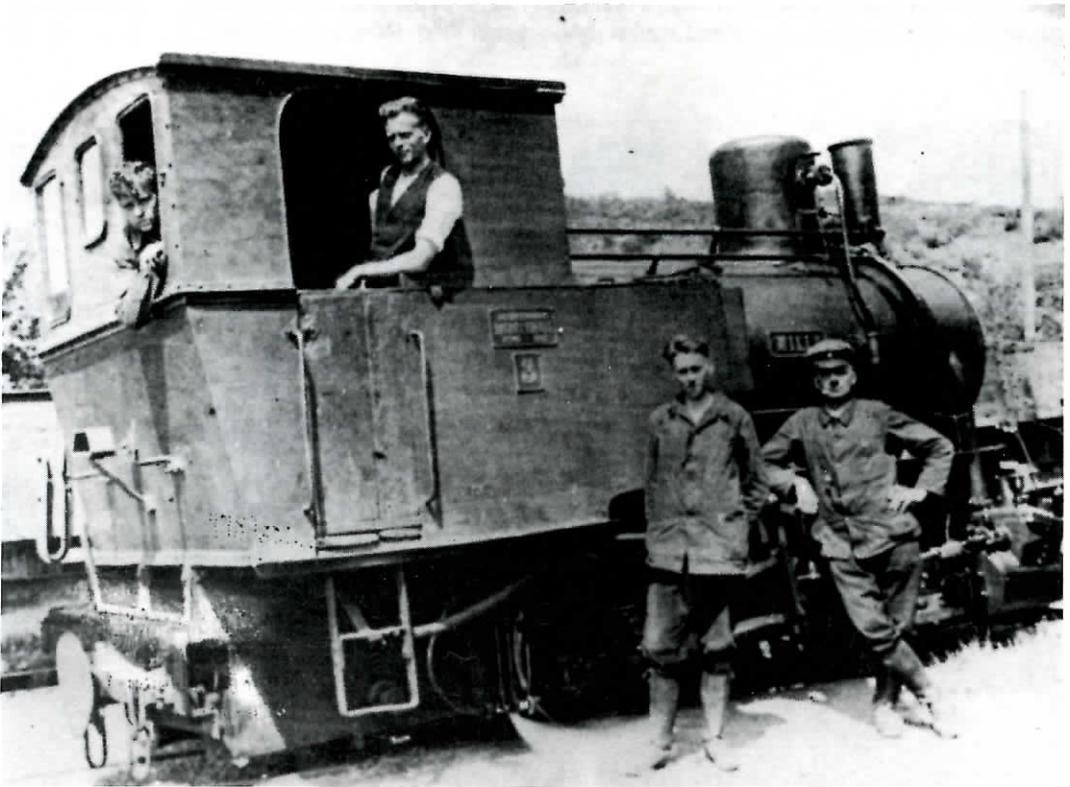
Eisenbahn AG“ übernommen. Auch unter dem neuen Besitzer transportierte die Talbahn vornehmlich Steinmaterial, aber auch Abraum aus den verschiedensten Steinbrüchen, die durch Nebenanschlüsse mit der Hauptstrecke verbunden waren. Die Basaltsteinbrüche an der Nordseite des Petersbergs waren bis 1912/14 in Betrieb. Die Beförderung des Gesteins vom Petersberg zu den Verladestellen der Heisterbacher Talbahn erfolgte auf zwei Strecken bzw. Trassen. Die erste führte über eine Trasse mit einer sogenannten Flachseilbahn, die bis zum Brück- oder Finkensiefen verlief. Es ist die Stelle, an der die Zufahrt zur Friedhofskapelle des Waldfriedhofs in die Heisterbacher Straße einmündet. Hier, auf dem freien Platz, der heute noch zu sehen ist, erfolgte die Bearbeitung des Basalts und der Abtransport mit der Talbahn. Die Flachseilbahn verlief an einem mittleren Steilhang und wurde anstelle einer Lokomotive durch ein Stahlseil geführt. Die Wagen liefen auf Schienen, wobei die oberhalb beladenen Wagen über ein Zugseil die entleerten Wagen hinaufzogen. Ähnliche Bahnen

mit direktem Seilantrieb sind zu Anfang des Eisenbahnbaus auch bei Hauptbahnen zur Überwindung kurzer, aber steiler Gefälle angelegt worden.

Die zweite Beförderung der Steine aus dem Petersberg, ebenso an der nördlichen Seite, geschah durch eine Hochseilbahn, die im Gegensatz zur benachbarten ebenerdigem Flachseilbahn im Volksmund „Luftbahn“ genannt wurde; sie endete gegenüber dem Eingang zum Waldfriedhof an der Heisterbacher Straße neben dem Haus Nr. 225. Auch hier wurde das Gestein bearbeitet und durch die Talbahn in Richtung Schiffsverladestelle transportiert. Diese Hängeseilbahn war nach einer Überlieferung ein lorenartiges Fördergefäß mit einem oberhalb befind-

lichen Räderlaufwerk, das auf einem als Schiene dienenden Drahtseil lief. Die Fortbewegung der Förderlasten geschah durch ein zweites, dünneres Zugseil. Die Antriebskraft erhielt man ebenfalls durch oben beladene Wagen, die wiederum entladene Loren hinaufzogen. Diese Hängeseilbahnen hatten den Vorteil, Schluchten und Wasserläufe mühelos zu überwinden.

Der Basaltsteinbruch am oder später im Weilberg wurde bis 1942 betrieben. Der Abtransport des Gesteins erfolgte früher mit Pferdefuhrwerken und ab 1891 über ein Stichgleis mit der Heisterbacher Talbahn. Die Trasse dieser Abzweigung ist noch heute in Höhe des Scheitelpunkts, volkstümlich „Am Scheet“ genannt, dort, wo die Heisterbacher Straße nach Heisterbacherrott abfällt,



Lok „Willy“ der HTB

als kleine Schlucht deutlich zu erkennen. Auf dem Weg zur Endstation Grengelsbitze passierte die Heisterbacher Talbahn noch den Steinbruch Limperichsberg an der rechten Seite der Landstraße. Das Gestein wurde auch hier bearbeitet und verladen. Die Endstation bildete schließlich der Steinbruch Scharfenberg bei Grengelsbitze.

Während des Zweite Weltkriegs im Jahr 1942 wurde die Heisterbacher Talbahn stillgelegt und die Gleisanlagen mit sämtlichem Zubehör wie Loren, Maschinen und Personenwagen nach Polen transportiert. Noch bis in die 50er Jahre waren Relikte dieser Talbahn deutlich sichtbar. Der Viadukt überspannte die obere Bachstraße. Die Trasse der Bahn war zwischen der „Luftbahn“ und der Rennenbergstraße bis zu einer weiteren Verbreiterung der Heisterbacher Straße relativ gut erhalten. Obwohl die Gleise auf der gesamten Streckenführung entfernt waren, blie-

ben die Schienen bei den Überquerungen der Landstraße hinter Heisterbach noch viele Jahre sichtbar. Das sind die Erinnerungen der älteren Generation an eine vergangene Zeit, in der es ein großer technischer Fortschritt war, Schwerarbeit schon zum Teil mit einer mechanischen Einrichtung zu ersetzen.

Die Siebengebirgsbahn

Die Siebengebirgsbahn ist eine elektrifizierte Schienenbahn, die die Stadt Bonn mit den rechtsrheinischen Gemeinden über Beuel, Oberkassel, Oberdollendorf und Königswinter bis Honnef verbindet. Nach jahrelangen Beratungen und Verhandlungen über den Bau von elektrischen Kleinbahnen von Bonn über Dollendorf nach Königswinter-Honnef und von Bonn nach Siegburg zwischen der Stadt Bonn, den beteiligten Gemeinden und Privatgesellschaften, beauftragte die



Vor dem 1. Weltkrieg fuhr nicht nur die Talbahn nach Heisterbach

Stadt Bonn zusammen mit dem Landkreis Bonn und dem Siegkreis 1906/07 den Direktor der Köln-Bonner Kreisbahnen, Regierungsbaumeister Rohlfs, mit der Ausarbeitung entsprechender Projekte und Rentabilitätsberechnungen. Die Kosten dieser Arbeiten übernahmen die drei Auftraggeber je zu einem Drittel. Auf entsprechenden Antrag hin gab der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlaß vom 20. September 1907 die fraglichen Bahnen für den Personenverkehr frei.

Im Betriebsbericht der Bahnen für 1912 (1. April 1912 bis 31. März 1913) heißt es unter anderem: „Die Bahn Bonn–Königswinter wird in Bonn von der Staatsbahn (gemeint ist der Hauptbahnhof) aus über die Meckenheimer Straße, Sterntorbrücke, Friedrichsplatz, Friedrichstraße, Gudenaugasse, Brückenstraße und Rheinbrücke geführt und benutzt auf dieser Strecke die Gleise der städtischen Straßenbahnen, soweit solche vorhanden sind. In der Ortschaft Beuel wird die Bahn gleichfalls über die bestehenden Gleise der städtischen Straßenbahn bis zum Staatsbahnhof Beuel geleitet; hier tritt sie auf eigene Bahnkörper über.“

Im Oktober 1908 legte Direktor Rohlfs die für die Bahnen Bonn–Königswinter–Honnef und Bonn–Siegburg aufgestellten Pläne nebst Kostenvoranschlägen, Beschreibungen und Rentabilitätsberechnungen vor. Die Baukosten für die beiden Linien einschließlich des Grundstückserwerbs beliefen sich nach den Kostenvoranschlägen (laut Denkschrift von Direktor Rohlfs) für die Linie Bonn–Honnef auf 3 502 000 Mark und für die Linie Bonn–Siegburg nur auf 1 720 000 Mark. Es handelte sich also um ein Millionenprojekt, das sorgfältiger Überlegung wert war. Allein für die Teilstrecke Bonn–Königswinter waren 2 750 000 Mark veranschlagt, davon 930 000 Mark für den Grunderwerb.

Am 11. Juni 1909 wurde aufgrund eines Beschlusses vom 13. Mai 1909 bei Justizrat Wilhelm Rudolf Meyer, Königlich-Preußischer Notar für den Oberlandesgerichtsbezirk Köln mit Amtssitz

in Bonn, ein Vertrag zur Gründung der Bahngesellschaft — „Gesellschaftsvertrag“ — abgeschlossen und beurkundet. Wichtige Abschnitte dieses Vertrags lauten: „Die Stadt Bonn, der Landkreis Bonn und der Siegkreis vereinigen sich zu einer Gesellschaft, welche den Namen führt »Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises«. Der Zweck der Gesellschaft besteht in dem Bau und Betrieb 1. einer vollspurigen Bahn von Bonn nach Siegburg, 2. einer vollspurigen Bahn von Bonn über Oberdollendorf, Königswinter nach Honnef, unter Mitbenutzung der Gleise der Straßenbahn der Stadt Bonn insoweit, als die Linienführung dieser die gleiche ist, wie die Linienführung der Bahnen Bonn–Siegburg und Bonn–Königswinter–Honnef.“

Die Lieferung des für den Betrieb der beiden Bahnen erforderlichen Stroms für die Strecken auf eigenem Bahnkörper mit einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 40 km/h wurde dem Elektrizitätswerk Berggeist in Brühl übertragen. In dem diesbezüglichen Vertrag heißt es unter anderem weiter: „Das EWB (Elektrizitätswerk Berggeist) verpflichtet sich, der Bahn die erforderliche elektrische Energie für den Betrieb ihrer Linien Bonn–Siegburg und Bonn–Königswinter, eventuell Honnef, und sonstigen Anlagen zu liefern. Die Bahn verpflichtet sich, ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie für die genannten Linien und ihre sonstigen Anlagen insoweit ausschließlich dem EWB zu entnehmen, als nicht innerhalb der Stadt Bonn und der Gemeinde Beuel eine Energieentnahme von dem Elektrizitätswerk der Stadt Bonn erfolgt.“

Das Elektrizitätswerk verpflichtet sich, die für die Bahn benötigte Energiemenge in einer Umformerstation in Ramersdorf zur Verfügung zu stellen. Die für den Gesamtbetrieb nötige Strommenge sollte an der Austrittsstelle aus der Umformerstation als Gleichstrom von 1 000 Volt zu liefern und von der Bahn abzunehmen sein. Der Vertrag wurde auf 20 Jahre geschlossen. Die Bahnen waren jedoch berechtigt, unter bestimm-



Haltestelle Oberdollendorf der Siebengebirgsbahn 1930

ten Umständen mit einer achtzehnmonatigen Kündigungsfrist vom Vertrag zurückzutreten. Ein kündigungsberechtigender Umstand war zum Beispiel, wenn innerhalb von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten sechs oder mehr voneinander getrennte, schadenspflichtige Störungen von mehr als je zwei Stunden Dauer eintreten würden. Die Bahnen waren nach Ablauf von zehn Jahren berechtigt, jederzeit nach vorangehender achtzehnmonatiger Kündigung vom Vertrag zurückzutreten. In diesem Fall hatte die Bahn an das EWB für jede nicht bezogene Kilowattstunde eine Entschädigung von dreiviertel Pfennigen zu zahlen.

Das landespolizeiliche Prüfungsverfahren für die Strecke von Bonn über Oberdollendorf nach Königswinter und Honnef zog sich durch schwierige Verhandlungen mit der Stadt Königswinter wegen der Streckenführung sehr in die Länge.

Über den geplanten Verlauf der Bahnlinie gab es hitzige Diskussionen, die sich auch in den Leserbriefen im „Echo des Siebengebirges“ niederschlugen. Während in Königswinter im Jahr 1910 drei alternative Linienführungen diskutiert wurden, wurde bereits am 17. Oktober 1911 die erste Strecke Bonn–Oberdollendorf landespolizeilich abgenommen und für den Betrieb freigegeben. Die Abnahmefahrt, die um 14.45 Uhr an der Endhaltestelle in der Meckenheimer Straße in Bonn begann, verlief in technischer Hinsicht glatt. Aber die Untersuchungen der vielen Einsprüche aus Beuel, Oberkassel und Oberdollendorf, die sich unter anderem gegen die Verlegung von Wegen und Pfaden richtete und die Übergänge und Wasserführungen zum Gegenstand hatten, nahmen derart viel Zeit in Anspruch, daß der Abnahmezug erst bei völliger Dunkelheit am Endpunkt der Bahn in Oberdollendorf eintraf. Die Freigabe für den Verkehr in einstündiger Folge

erfolgte dann am 18. Oktober 1911. Die Länge der Strecke Bonn–Oberdollendorf betrug 9,3 km. Die Fahrt dauerte 25 Minuten.



Der schmucke Bahnhof Oberdollendorf (etwa 1924)

Die Bahnhöfe in Limperich und Oberdollendorf zeigten sich wohlgefällig in gelbem Putz mit grünen Läden und Schieferdächern. Der Bahnhof in Oberkassel besaß sogar neben einer Restauration zwei Dienstwohnungen und zwei Wartesäle.

Der Ausbau der Strecke wurde zwar weitergeführt, erfuhr aber erhebliche Verzögerungen, da immer noch Meinungsverschiedenheiten der Königswinterer Bürger über die Linienführung der Bahn innerhalb ihrer Stadt herrschten und die Verhandlungen mit Honnef wegen der von dieser Stadt zu übernehmenden Garantien nicht zum Abschluß gelangen wollten. Wegen der schwebenden Verhandlungen mit der Stadt Königswinter wurde im Jahr 1911 nur bis zur Longenburg weitergebaut.

Am 15. Februar 1912 wurde mit der Stadt Königswinter vertraglich vereinbart, daß die Linie der Bahn innerhalb Königswinters entlang des Rheines führen sollte. Nachdem Anfang 1912 mit den Erdarbeiten auf der Strecke von Longenburg bis zur Staatsbahn begonnen worden war, gelangte anschließend die Unterführung der Staatsbahn zur Ausführung. Gleichzeitig wurden die Arbeiten für die Herstellung des etwa fünf Meter tiefen Einschnitts für die Überführung der Provinzialstraße Beuel–Honnef von der Staatsbahn bis zum Rhein in Angriff genommen und mit dem Bau der Rheinallee begonnen. Die Straßen- und Oberbauarbeiten auf der Strecke Oberdollendorf–Königswinter waren Anfang März 1913 fertig. Mitte März war die ganze Strecke fertiggestellt. Die Länge der Strecke Bonn–Königswinter betrug 12,3 km. Am 18. März 1913 erfolgte nach vorgegangener landespolizeilicher Abnahme die Eröffnung der Strecke Oberdollendorf–Königswinter. Die Bahn wurde mit halbstündigem Verkehr betrieben. Der Fahrpreis von Bonn bis Königswinter betrug 55 Pfennige. Die Siebengebirgsbahn hatte unmittelbar Anschluß an die Rheinuferbahn in Bonn nach Köln und an die Züge der Siegburger Bahn.

Die Schwierigkeiten der Einfahrt der Bahn nach Königswinter, der Einspruch der Gemeinden und andere Hindernisse, die den Bau dieser Strecke Oberdollendorf–Königswinter zwei Jahre zuvor fast unmöglich erscheinen ließen, waren überwunden. Die langersehnte Verbindung zwischen der Stadt Bonn und dem zu Ausflügen einladenden Siebengebirge wurde mit allgemein großem Beifall begrüßt. Neue Verhandlungen über die Weiterführung der Strecke nach Honnef kamen durch den Ersten Weltkrieg und die anschließende Inflation ins Stocken. Nach der Stabilisierung der Währung begannen erneut Planungsarbeiten. Die örtlichen Verhältnisse führten zu großen Schwierigkeiten. Fußgänger, Fahrverkehr in beiden Richtungen und Bahnverkehr mußten, auch bei ständig zunehmendem Fremdenverkehr, gefahr- und störungslos auf der Königswin-

terer Rheinallee Platz haben. Auf Honnefer Gebiet waren wegen der Zerstückelung des Grundbesitzes starke Widerstände zu überwinden. Im Jahr 1924 wurde mit dem Bau der vier Kilometer langen Strecke begonnen. Nach einjähriger Bauzeit war auch diese letzte Strecke der Siebengebirgsbahn vollendet.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs war durch die Zerstörung der Rheinbrücke Bonn-Beuel die Verbindung der Siebengebirgsbahn nach Bonn unterbrochen. Ab 12. Dezember 1945 fuhren die Züge der Siebengebirgsbahn zunächst nur von Beuel bis Römlinghoven und ab 26. August 1946 wieder bis zur Endstation Honnef. Ab 1. März 1947, nach Aufhebung des Pendelverkehrs Königswinter-Honnef, war es dann möglich, die Züge vom Bahnhof Siegburg über Oberdollendorf bis Honnef zunächst stündlich verkehren zu lassen. Mit der Währungsreform am 20. Juli 1948 begann der Gesundungsprozeß. Die Wahl Bonns zur vorläufigen Bundeshauptstadt am 3. November 1949 brachte der Stadt Bonn und dem ganzen Bonner Raum einen beispiellosen Aufschwung. Am 12. November 1949 fand die feierliche Einweihung der neuen Rheinbrücke statt, da die bisherige durch Kriegseinwirkung vollständig zerstört wurde. Damit war die gesamte Linie der Siebengebirgsbahn wieder in Betrieb.

Die Reparaturen der zum Glück noch vorhandenen, aber sehr alten Wagen, die Gleiserneuerung, der Streckenausbau und die Verlegung neuer Gleise und vieles andere mehr mußten gleichzeitig in den Jahren nach Kriegsende bewältigt werden. Mit der vollständigen Erneuerung des Fahrzeugparks wurde im Jahr 1960 eine durchgreifende Rationalisierung des gesamten Betriebs eingeleitet, um das Bahnunternehmen dem Stand der Technik entsprechend wirtschaftlich gestalten zu können. Neben der Neubeschaffung großräumiger Gelenkwagen und der Modernisierung der Werkstätten und Stromversorgungsanlagen mußten insbesondere die handbedienten Schranken an vielen Überwegen besei-

tigt und, soweit erforderlich, durch automatische, zugbediente Halbschranken und Blinklichtanlagen ersetzt werden. In Oberdollendorf war der Siebengebirgsbahnhof bis zum Bau der neuen Bundesstraße 42 und der damit erforderlichen neuen Trassenführung der Bahn noch gut erhalten. Von diesem Bahnhof wurden bis in die 60er Jahre die Schranken der Bahnübergänge Heisterbacher Straße und Bachstraße bedient. Danach wurden die Schranken auf der Heisterbacher Straße durch eine Signalanlage und die auf der Bachstraße durch automatische Halbschranken ersetzt.

Die Siebengebirgsbahn, die zunächst hauptsächlich für den Ausflugsverkehr in das Siebengebirge gedacht war, wurde später wegen der zunehmenden Motorisierung weit weniger durch Fremden- und Wochenendverkehr als durch Berufs- und Geschäftsverkehr, auch infolge der Ansiedlung von Bundesbediensteten in diesem Gebiet, gern in Anspruch genommen. Durch den Bau der neuen Bundesstraße 42 hat sich das Bild der Siebengebirgsbahntrasse auf Oberdollendorfer Gebiet grundlegend geändert. Der Bahnkörper, der früher ebenerdig verlief, liegt heute unterirdisch parallel zur neuen B 42 in einem Trog. Mit dem neuen Bahnkörper war es auch möglich, die modernen Wagen der Stadtbahn bis zur Haltestelle „Oberdollendorf“ (Mitte) führen zu können. Seit drei Jahren wird Oberdollendorf neben der Siebengebirgsbahn auch von der Linie „S“ aus Siegburg über Bonn-Hauptbahnhof und die Konrad-Adenauer-Brücke als Endpunkt angefahren. Oberdollendorf ist somit durch die beiden Linien „H“ und „S“ in etwa fünfzehnminütigem Takt mit der Stadt Bonn verbunden. Zukunftsziel ist die Weiterführung der Linie „S“ bis Bad Honnef. Ob die Siebengebirgsbahn „H“ dann noch fahren wird, steht offen, nachdem sie über 75 Jahre lang den Nieder- und Oberdollendorfern und Römlinghovenern, aber nicht nur ihnen, sondern allen zwischen Beuel und Bad Honnef wohnenden Bürgern, einen guten Dienst geleistet hat.

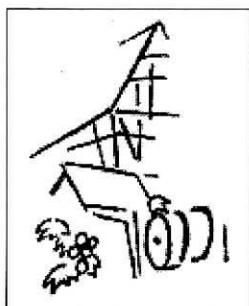
Benutzt wurden: *Schmitz*, Die Mark Dollendorf; *Assenmacher*, Heisterbacher Talbahn; *Heinrich Neu*, Der Anschluß des rechtsrheinischen Raumes von Bonn an den Eisenbahnverkehr. Eine Studie zur rheinischen Eisenbahngeschichte. Bonn 1971 (Studien zur Heimatgeschichte des Stadtbezirks Bonn-Beuel, 15); *Klaus Kemp*, Das Trajekt Bonn-Oberkassel. Ein abgeschlossenes Kapitel Eisenbahngeschichte, in: Bonner Ge-

schichtsblätter 35, 1984, S. 187–214; Denkschrift zum 50jährigen Jubiläum der Siebengebirgsbahn und der Bahnstrecke Bonn-Siegburg, 1961; Artikel: Die Straßenbahnlinie Bonn-Königswinter, 1893–1913, in: „Siebengebirgs-Zeitung“ Nr. 34 vom 23. 8. 1984; ferner mündliche Überlieferungen durch Herrn *Josef Schuchert* und Herrn *Josef Schumacher*, denen ich an dieser Stelle herzlich dafür danken möchte.

**Ein Beitrag von 1987 aus:
Oberdollendorf und Römlinghoven,
Ein Festbuch**
zum 25jährigen Jubiläum
des Heimatvereins Oberdollendorf und
Römlinghoven
1962 – 1987

www.brueckenhofmuseum.de

Mit freundlicher Genehmigung des
Heimatvereins Oberdollendorf
und Römlinghoven e.V.
übernommen in unser
Virtuelles Brückenhofmuseum



www.virtuelles.brueckenhofmuseum.de