A4o Die Siebengebirgsbahn (die „Elektrische“)

Aus der „Chronik Rhöndorf“ bis 1955

Die Angaben vor 1890 stammen aus alten Büchern: Von 1890 bis 2002 ist die Honnefer Volkszeitung (HVZ) die Hauptquelle. Danach sind es der General-Anzeiger (GA) und verschiedene lokale (Internet-) Zeitungen.

24.08.1895 Der Bürgermeister Breuer von Vilich gibt im „Anzeiger zum Centralblatt der Bauverwaltung“ folgende Anzeige auf: „Bau einer Kleinbahn. Die Bürgermeisterei Vilich beabsichtigt in Gemeinschaft mit den Gemeinden Obercassel, Ober- und Nieder-Dollendorf sowie der Stadt Königswinter eine Kleinbahn mit (voraussichtlich) elektrischem Betriebe von der Stadt Bonn bzw. der daselbst zu errichtenden festen Rheinbrücke aus bis Königswinter oder Honnef herzustellen… Bemerkt wird, dass voraussichtlich demjenigen Unternehmer, dessen Angebot bzw. Project Annahme findet, auch die Ausführung der Anlage und evtl. die Leitung des Betriebes übertragen werden wird.“ (30 Jahre später war die Straßenbahn dann in Honnef)

Bau einer Kleinbahn.

Die Bürgermeisterei Vilich beabsichtigt in Gemeinschaft mit den Gemeinden Obercassel, Ober- und Nieder-Pollendorf sowie der Stadt Königswinter eine Kleinbahn mit (voraussichtlich) elektrischem Betriebe von der Stadt Bonn bezw. der daselbst zu errichtenden festen Rheinbrücke aus bis Königswinter oder Honnef herzustellen.

Die hierzu erforderlichen Project- u. s. w. Unterlagen sollen baldigst beschafft werden und sind Anerbietungen zur Herstellung derselben binnen 4 Wochen hierhin einzureichen. Bemerkt wird, dass voraussichtlich demjenigen Unternehmer, dessen Angebot bezw. Project Annahme findet, auch die Ausführung der Anlage und eventuell die Leitung des Betriebes übertragen werden wird.

Vilich den 24. August 1895. [38841]

Der Bürgermeister.

Breuer.

8.10.1895 Besprechung aller verantwortlichen Stellen der am Bau der elektrischen Bahn Beuel-Honnef interessierten Gemeinden, der Provinzial-Verwaltung sowie der Bröltalbahn-Gesellschaft und der Fa. Havestadt und Contag in Königswinter. Dabei stellt sich heraus, dass eine Genehmigung der Bahn auf der Provinzialstraße wohl nicht möglich sei. Am schwierigsten sei die Linienführung in Königswinter.

3.03.1896 Der Rheinische Provinzial-Ausschuss genehmigt die Benutzung der Provinzialstraße zwischen Beuel und Honnef für den Bau einer elektrischen Straßenbahn.

17.06.1896 Die Genehmigungsurkunde für den Betrieb einer elektrischen Kleinbahn für die Beförderung von Personen und Gütern wird den Gemeinden Vilich, Oberkassel, Nieder- und Oberdollendorf, Königswinter und Honnef auf 50 Jahre erteilt. Die Geschwindigkeit für Fahrten in den Ortschaften Oberkassel und Niederdollendorf darf 8 km/h, in den anderen Ortschaften 15 km/h und auf freier Strecke 25-30 km/h nicht übersteigen.

23.11.1897 Im Bericht der Stadt Königswinter über das Etatjahr 1896/97 ist zu lesen, dass die Eisenbahn-Verwaltung die Kreuzung der Gleise der Staatsbahn bei Rhöndorf und Niederdollendorf durch die elektrische Bahn gestatte.

17.01.1897 Der Regierungspräsident hat die Durchführung der elektrischen Bahn über die Hauptstraße in Königswinter abschlägig beschieden. Weitere Vorschriften sind u.a. der Übergang über die Staatsbahn hinter Königswinter (Anm.: Steinchen ist auf 7,5 m zu verbreitern und so zu legen, dass die Kreuzung unter einem Winkel von mindestens 60 Grad erfolgt). Leitungsträger in den Ortschaften sind tunlichst zu vermeiden, auf Schrittwegen von unter 1 m Breite überhaupt nicht erlaubt. In Honnef ist für den Endbahnhof auf dem Marktplatz eine waagerechte Strecke von mindestens 25 m Länge erforderlich. Falls dies nicht durchführbar ist, darf die Bahn nur bis zur Einmündung der Bahnhofstraße in die Hauptstraße geführt werden. Dagegen wird von mehreren Seiten Berufung eingelegt.

5.06.1899 Die ergänzten Pläne für die elektrische Kleinbahn Beuel-Honnef liegen vom 5. d.M. ab 14 Tage lang auf dem Rathause hier zur Ansicht aus.

28.03.1900 Die Bezirksregierung Köln hat die endgültige Genehmigung für den Bau der elektr. Kleinbahn Beuel-Honnef erteilt. Die Geschwindigkeit innerhalb von Ortschaften darf 12 km/h, außerhalb 20 km/h nicht überschreiten.

15.09.1900 Laut ministerieller Anordnung müsse außerhalb geschlossener Ortschaften bei Nutzung der Straße durch die elektr. Bahn die Straße eine Breite von 8,5 m haben, wovon 1,5 m auf einen Gehweg an einer Seite entfalle.

9.05.1901 Die Führung der elektrischen Bahn Beuel-Honnef über die Provinzialstraße ist wegen der auftretenden Probleme zugunsten eines getrennten Bahnkörpers aufgegeben worden. Um den Bahnbau zu beschleunigen, haben die Gemeinden ihr Konzessionsrecht zugunsten Bonn aufgegeben.

21.12.1901 Die von der Regierung mehr oder weniger geforderte Verlegung der elektrischen Bahn zwischen Beuel und Honnef auf einen eigenen Gleiskörper fern der Provinzialstraße über eigenes Gelände scheinen wegen der hohen Kosten eine Realisierung zu verhindern. Im Februar 1902 schied die Fa. Siemens & Halske als Bewerber aus, da die Strecke unrentabel sei.

9.03.1907 Die Planungskosten für die elektrische Bahn Bonn-Honnef werden mit 10.000 Mk. geschätzt, wovon 2.500 auf den Abschnitt Königswinter-Honnef entfallen. Man einigte sich darauf, die Bahn zusammen mit der Bahn Bonn-Siegburg zu bauen, beide durch eine Gesellschaft zu führen und der Stadt Bonn und dem Siegkreis die Bahnkonzessionen zu übertragen. Prinzipiell werde beabsichtigt, die Bahn bis Honnef zu bauen. Ob dieser Teil aber gebaut werde, hänge ab von technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten und dem Entgegenkommen Honnefs.

1.08.1907 Mehrere Gemeinden von Unkel bis Hönningen wollen sich verstärkt dafür einsetzen, dass die elektrische Bahn von Bonn bis Honnef verlängert werde über Linz hinaus.

12.01.1908 In Königswinter wird heftig über die Parallelstraße Drachenfelsstraße-Rhöndorf gestritten, da die Bahn sechs schienengleiche Übergänge beseitigen will. Ebenso unklar ist die Führung der elektrischen Bahn: am Rheinufer, wie es die Geschäftswelt favorisiert, oder östlich der Eisenbahn. Außerdem würde die elektrische Bahn nicht nach Honnef weitergeführt.

16.04.1909 Zur Errichtung und zum Betrieb der elektrischen Bahnen von Bonn nach Honnef bzw. Siegburg soll eine Gesellschaft gegründet werden mit dem Namen „Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises“. Die Vertragsdauer ist 30 Jahre mit Verlängerungen von jeweils 5 Jahren.

13.06.1909 Die Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und Siegkreis gründen die „Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn Land und des Siegkreises“ und beschließen den Bau einer vollspurigen elektrischen Bahn von Bonn nach Siegburg und nach Honnef. Honnef ist etwas zögerlich, da es etliche Kosten übernehmen soll, wenn der Verkehr auf der Strecke Königswinter-Honnef nicht selbsttragend ist.

23.09.1909 Der Grunderwerb für die elektrische Straßenbahn von Bonn nach Siegburg und Honnef ist schon zu einem beträchtlichen Teil erfolgt. Hier und da werden aber Enteignungsverfahren nicht ausgeschlossen. Man hofft auf eine Eröffnung 1912.

8.11.1909 Zuständige Stellen in Linz verhandeln schon über die Streckenführung einer elektrischen Bahn zwischen Linz und Honnef.

1909 Starke Bemühungen in Linz und Neuwied für eine elektr. Bahn von dort nach Honnef zum Anschluss an die geplante elektr. Bahn nach Bonn.

2.03.1910 Das 2,5 Millionen-Darlehn der Rhein. Landesbank zur teilweisen Deckung der Kosten des Baues der elektrischen Bahnen Bonn-Königswinter-Honnef und Bonn-Siegburg soll bei einem Zinssatz von 4 % mit 1 % jährlich getilgt werden.

14.03.1910 Für den Bau der elektrischen Bahnen nach Siegburg und Königswinter-Honnef wird die Lieferung von 2.608 Kubikmeter kieferner, mit Teeröl getränkter Bahnschwellen sowie 75 Kubikmeter Weichenschwellen ausgeschrieben.

13.06.1910 Nach einer Meldung im Bonner Generalanzeiger soll die elektrische Bahn vorläufig nur bis Königswinter verwirklicht werden.

20.081910 In Königswinter tobt ein Kampf um die richtige Führung der elektrischen Bahn. Der Rhein. Verein für Denkmalpflege lehnt die Rheinuferstrecke ab. Um die Verschandelung der Rheinfront abzuwehren, wird eine Verlegung rechts oder links der Staatsbahn gefordert. Andere wieder wollen unbedingt an der elektrischen Bahn in der Hauptstraße festhalten.

28.10.1910 Wenn nach bisherigen Planungen die elektrische Bahnwestlich der Staatsbahn nach Honnef geführt werde, um dann nach Überquerung der Staatsbahn eine Endhaltestelle bei der evangelischen Kirche zu erreichen, dann müsse man bedenken, dass das bei einer zulässigen Steigung von 1:35 einen jeweils etwa 300 m langen Damm beiderseits der Staatsbahn bedeute – eine gewaltige Verschandelung ganz Honnefs.

8.12.1910 In einem Leserbrief im Echo des Siebengebirges spricht sich ein Leser aus Rhöndorf (der in Königswinter noch Honnef keinen Ar noch einen Halm sein Eigen nennt) unter der Annahme, dass die elektrische Bahn in Königswinter bergseits der Staatsbahn geführt werde, dafür aus, dass diese

Bahn auf der dafür breit genug ausgelegten Provinzialstraße zum Markt geführt werde. Diese Linienführung habe zudem den Vorteil, dass der Ankauf von zwar größtenteils unbebautem Land entlang der Staatsbahn in Honnef entfiele. So soll es doch schon Leute gegeben haben, die aufgrund der vermeintlichen Trassenführung Landaufkäufe gemacht hätten.

07.02.1911 Der Regierungspräsident hat sich für die Führung der elektrischen Bahn in Königswinter am Rheinufer ausgesprochen. Die Führung östlich der Bahn hätte einen sehr teuren Einschnitt in den Fuß des Drachenfels verursacht. Wie verlautet, soll die Bahn ihren vorläufigen Endpunkt am Hotel Matern in Königswinter haben.

10.021911 Die elektrische Bahn Bonn-Siegburg wird voraussichtlich am 1. Juli ihren Dienst aufnehmen.

11.02.1911 Der Regierungspräsident hat die elektrische Bahn von Bonn nur bis Oberdollendorf konzessioniert - zur großen Überraschung von Königswinter und Honnef. Im Amtsblatt wird eine Spurweite von 1,435 m und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Die Züge dürfen nur aus 2 Triebwagen und 2 Anhängewagen bestehen.

10.03.1911 Nach einem Besuch einer Linzer Delegation in Sachen des Baues einer elektrischen Kleinbahn Linz-Honnef in Honnef geht man von einer Inbetriebnahme in ca. 10 Monaten aus. Die Kleinbahn werde über die Linzer Straße in Honnef eingeführt und führe weiter über Hauptstraße und Bahnhofstraße zum Staatsbahnhof.

12.08.1911 In Königswinter muss die Rheinuferbefestigung verbreitert werden, damit dort die elektrische Bahn fahren kann.

14.08.1911 Bezüglich der oberhalb des Rhöndorfer Bahnhofs geplanten Unterführung für die elektrische Bahn will die Bahnbaugesellschaft derzeit keine Auskunft geben bis nicht die Linienführung in Königswinter feststehe.

6.09.1911 Eröffnung der Strecke Bonn - Beethovenhalle - Siegburg-Zange der „Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn Land und des Siegkreises“.

18.10.1911 Eröffnung der Strecke Bonn Meckenheimer Straße – Niederdollendorf der elektrischen Bahn mit stündlichem Verkehr.

9.11.1911 Der Weiterbau der elektrischen Bahn in Richtung Königswinter wird wegen der Unklarheit der Streckenweiterführung eingestellt, wodurch etliche Arbeiter ein lohnender Winterverdienst genommen wird.

30.11.1911 Der Kreistag in Siegburg gibt seine Genehmigung zur Aufnahme eines weiteren Kredits von 1.600.000 Mark für den Bau der beiden elektrischen Bahnen nach Siegburg und Königswinter-Honnef.

1.12.1911 Der Königswinterer Stadtrat spricht sich für die Verlegung der elektrischen Bahn am Rheinufer aus.

26.01.1912 Die Pläne für die Weiterführung der elektrischen Bahn für die Strecke von Königswinter nach Honnef werden zunächst der Stadt Honnef zugestellt, damit sie sich wegen der von der Bahn (nur von Honnef) geforderten Bürgschaft für die Verzinsung der Strecke schlüssig macht. Die Bahn soll unter der Staatsbahn, die entsprechend angehoben wird, durchgeführt werden.

23.03.1912 In einem längeren Beitrag wendet sich die Koblenzer Zeitung gegen die Verunstaltung der Rheinfront vieler Rheinorte durch Eisenbahnen und elektrische Bahnen. Wenn man in dieser Weise fortfährt, darf man sich nicht wundern, wenn unser schöner Rhein mehr und mehr seine Anziehungskraft einbüßt, (Gemeint ist die Verlegung der elektr. Bahn am Rheinufer in Königswinter).

30.03.1912 Der Plan einer elektrischen Kleinbahn Linz-Honnef dürfte sich erst einmal nicht realisieren lassen.

13.05.1912 Die Eisenbahndirektion lehnt eine Unterführung der Staatsbahn durch die elektrische Bahn ab, würde sie doch 160.000 Mark kosten. Besser wäre eine Unterführung südlich von Rhöndorf und dann Weiterführung der elektrischen Bahn zur Weyermann-Allee.

20.06.1912 Honnef will die elektrische Bahn nach der Steinchen-Unterführung (die wohl zu niedrig ist) auf der Provinzialstraße bis zum Hotel Dell führen, weil das in der Stadtmitte liege und auch die Provinzialregierung keine Bedenken dagegen habe. Abgelehnt wurde der Vorschlag der Bahn, die neue Strecke am Rhein entlang mit einer Unterführung unter die Staatsbahn beim Nachtigallenwäldchen bis unterhalb der evang. Kirche zu führen.

26.07.1912 Aus zuverlässiger Quelle erfährt das EdS: Der Verwaltungsausschuss elektrischer Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn Land und des Siegkreises hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, die Fortführung der Bahn von Königswinter nach Honnef fallen zu lassen, da dieserhalb geflogene Verhandlungen mit dem Bürgermeister von Honnef zu keinem Ergebnis geführt haben.

29.08.1912 Die neu errichteten elektrischen Bahnen beabsichtigen, eine beschränkte Güterbeförderung einzurichten

2.10.1912 Die beteiligten Gemeinden des Kreises Neuwied sind dafür, die projektierte elektrische Bahn aus Neuwied in Honnef bis an den Markt zu führen

17.01.1913 Der Kreistag in Neuwied bewilligt einstimmig 3 Mio. Mark für den Bau der elektrischen Bahnen Neuwied-Leutesdorf und Linz-Honnef. Mit dem Bau wird durch die Berliner Firma Becker & Cie. sofort begonnen. Die Strecke Linz-Honnef ist 12 km lang, es wird mit 200.000 Fahrgästen im Jahr gerechnet bei Fahrpreisen von 4 Pfennig pro Kilometer

18.03.1913 Eröffnung der alle 30 Minuten in beiden Richtungen fahrenden Siebengebirgsbahn in Königswinter (Haltestelle am Düsseldorfer Hof). 35 Minuten Fahrzeit nach Bonn, Fahrschein 55 Pfennige. Die Gesamtkosten waren mit 4.470.00 Mark veran-schlagt worden – jetzt wird von Kosten von 5.600.000 Mark gesprochen.

30.03.1913 Der Kreistagsabgeordnete und Beigeordnete Jansenius unterstreicht das Bestreben Honnefs, an die elektrische Bahn nach Bonn angeschlossen zu werden. Der Landrat des Siegkreises, Freiherr von Dalwigk, begrüßt dies sehr, äußert sich aber kritisch zu den Plänen, die Bahn nach Linz als Schmalspurbahn auszulegen. Das würde einer der größten Fehler sein, die man machen könne. Das Streben müsse dahingehen, am ganzen rechten Rheinufer eine vollspurige Schnellbahn zwischen Köln und Koblenz zu erhalten. (Die sich für den Bau interessierende Firma betreibt auch andere Kleinbahnen im Raume Neuwied).

. 12.12.1913 Die königliche Regierung verlangt, dass die elektr. Bahn Linz-Honnef als normalspurige Bahn ausgelegt wird. Auch sei die Beschaffung des erforderlichen Kapitals bei der gegenwärtigen Lage sehr schwierig.

16.07.1914 Die im Dezember 1913 gewählte Bahnkommission (s. 29.12.1913) trägt in der Stadtverordneten-Versammlung über ein Gespräch mit der Verwaltung de elektr. Bahnen vor. Akzeptiert sei – vorbehaltlich Genehmigung durch das Kollegium - eine Bahnstrecke, die etwas vor dem Kalkofen unter der Staatsbahn durchgeführt werde und soweit wie möglich zur Stadtmitte geführt werde. Die geforderte Garantie könne die Stadt nicht leisten und schlug einen jährlichen oder einmaligen Zuschuss vor, was aber von der Bahnverwaltung, Bonner Oberbürgermeister Spiritus, abgelehnt wurde.

16.10.1914 Für die Vermessung der elektrischen Bahnlinie Bonn-Honnef werden die hiesigen Grundbesitzer gebeten, den Vermessungsbeamten beim Betreten der Grundstücke keine Schwierigkeiten zu machen.

28.11.1914 Der Verwaltungsrat der rechtsrheinischen elektrischen Bahnen wird die Arbeiten für die Strecke Königswinter-Honnef erst wiederaufnehmen, wenn eine Einigung mit der Stadt Honnef herbeigeführt ist.

13.07.1917 Die Stadtverordneten stimmen – ebenso wie nochmals am 15. August – der Durchführung der elektr. Bahn Königswinter-Honnef zu. Der Ausbau soll gleich nach dem Kriege begonnen werden.

31.08.1917 Zwischen der Stadt Honnef und der Verwaltung der elektr. Bahnen ist ein Abkommen über die Fortführung der Strecke zwischen Königswinter getroffen worden. Danach übernimmt die Stadt ein Drittel der Grunderwerbskosten, außerdem stellt sie das Unternehmen 20 Jahre von der Gewerbesteuer frei und ist ihm beim Grunderwerb in jeder Weise behilflich. Der Kreistag stimmte dem Vertrag zu.

15.03.1919 Die Verwaltung der Siebengebirgsbahn begann mit dem Grunderwerb für die Bahnlinie nach Honnef. Angekauft wurde u.a. das Haus Poststraße 37, das für die Bahn abgerissen werden muss.

31.03.1919 Der Antwort der Siebengebirgsbahn an den Ortsverein Rhöndorf kann entnommen werden, dass einer Bewirtschaftung der für den Bahnbau benötigten Grundstücke in diesem Jahr nichts entgegensteht,

2.05.1919 Der Bahnbau stelle sich gegenwärtig derart teuer dar und die Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung seinen derart groß, dass der Beginn des Weiterbaus der Siebengebirgsbahn nach Honnef bis zum Herbst hinausgeschoben werden muss.

9.07.1919 Für die geplante Straße 5 (Fortsetzung der jetzigen Alexander-von-Humboldtstraße nach Norden von der Girardetallee bis zum Nachtigallenweg) wird eine Straßenbreite von 27 m festgelegt. In der Mitte soll die Siebengebirgsbahn auf eingefriedetem Bahnkörper geführt werden, rechts und links 9 m Straße und jeweils 7 m tiefe Vorgärten. In Höhe des Nachtigallenwäldchens ist eine Haltestelle vorgesehen an der Ecke heutiger Nachtigallenweg und der Straße An St. Göddert).

1.09.1919 Die Siebengebirgsbahn fährt wieder von Bonn bis Königswinter. In Oberdollendorf ist die Passprüfungsstelle für den Wechsel vom besetzten ins unbesetzte Gebiet. Zwei Tage später heißt es, dass in Römlinghoven der Umsteigebahnhof sei, wo sechs bewaffnete Engländer die Passkontrolle erledigen.

17.01.1920 Wegen der hohen Kosten von 1.570.000 Mark sei – so die Direktion der Straßenbahnen in Bonn – an einen Weiterbau der Siebengebirgsbahn derzeit nicht zu denken.

11.03.1920 Die Siebengebirgsbahn erhöht ihre Fahrpreise. So wird eine einfache Fahrt Königswinter-Bonn 1,80 Mark kosten, an Sonn- und Feiertagen sogar 20 Pfg. mehr.

5.05.1920 Mit dem Bau der Siebengebirgsbahn Honnef-Königswinter wird in absehbarer Zeit nicht begonnen, da sich die Baukosten auf 14 bis 15 Mio. Mark gegenüber etwa 800.000 Mark in 1917 vervielfacht haben.

21.09.1920 In einem Schreiben an die hiesige Stadtverwaltung legt der Bonner Oberbürgermeister dar, dass die Beschäftigung von Notstandsarbeitern an der Siebengebirgsbahn zwischen Königswinter und Honnef nur in beschränktem Maße möglich sei. Die neu zu errichtenden Ufermauern im nördlichen Streckenteil benötigen Facharbeiter. Eine Einsparungsmöglichkeit sei der eingleisige Ausbau der Strecke. Ungeklärt sei auch noch die Unterführung unter die um etwa einem Meter höher zu legende Eisenbahn zwischen Rhöndorf und Honnef. Fraglich sei auch, woher die Erde für die Hinterfüllung der Ufermauer genommen werden könne.

5.10.1920 Der Verkehrsverein Honnef schlägt vor, due Siebengebirgsbahn einspurig bis nach Honnef an der Eisenbahn entlang bis etwa in Höhe Girardet-Allee zu führen.

4.05.1921 Die Vermessung einer rheinseitig entlang der Eisenbahnlinie verlaufenden Strecke für die elektrische Bahn haben eine Kostenersparnis von rund 4 Mio. Mark ergeben gegenüber der ursprünglichen Planung mit Unterführung unter die Staatsbahn in Höhe des früheren Nachtigallenwäldchens.

11.04.1923 Einmal täglich fährt der Omnibus Ittenbach-Königswinter weiter nach Rhöndorf und Honnef und natürlich zurück, so dass Honnef einen weiteren „Zugang“ zur Siebengebirgsbahn in Königswinter hat.

31.08.1923 Der Bau der elektrischen Bahn von Königswinter nach Honnef mit Endstation an der Grafenwerther Brücke scheint ins Laufen zu kommen. Auch wenn man sich die Endstation an der evangelischen Kirche und damit näher am Ortskern gewünscht habe. Die dazu notwendige Unterführung der Eisenbahn würde heute keiner mehr bezahlen. Vorgeschlagen wurde, für den Bahnbau benötigte Erde im Toten Arm auszubaggern.

29.12.1923 Die Pläne für den Bau der elektrischen Bahn Königswinter - Honnef sind jetzt beim Regierungspräsidenten zur Genehmigung. Die Pläne geben genau den Ausbauzustand wieder, wie er dann später auch ausgeführt wurde und bis heute (mit einer Kurvenbegradigung am Steinchen) gilt.

Mit einer Anzeige macht die Honnefer Bankinstitute Volksbank, Städtische Sparkasse und die Bank Becker & Schmitz darauf aufmerksam, dass die Billionen-Mark, Abkürzung Bill-M, jetzt eingeführt wird. Ein Betrag von 56.350.000.000.000 Mark werde jetzt als 36,35 Bill-M. geschrieben.

4.02.1924 Die Fortführung der Siebengebirgsbahn nach Honnef scheint einzig und allein von der Beschaffung der dafür benötigten Geldmittel abzuhängen.

22.02.1924 Die bisher eingleisige Strecke der Siebengebirgsbahn zwischen Limperich und Niederdollendorf wird jetzt zweigleisig ausgebaut und im April 1925 in Betrieb genommen.

1.04.1924 Die Königswinterer Stadtverordneten stimmen der Fortführung der Siebengebirgsbahn nach Honnef unter gewissen Auflagen wie Baubeginn nicht vor Herbst 1924 zu. Insgesamt scheinen die Königswinterer aber den Honnefern nicht „grün“ zu sein.

27.05.1924 Die Weiterführung der elektrischen Bahn von Königswinter nach Honnef kostet insgesamt etwa 1,1 Mio. Goldmark einschließlich zwei neuer Motorwagen und zwei Anhänger sowie Ausbau der Wagenhalle in Beuel. Nach nicht festgelegt ist eine Kostenbeteiligung der Stadt Honnef.

5.07.1924 Die Direktion der elektrischen Bahn Bonn schreibt das Abladen der anzuliefernden Basaltsteine für die Errichtung der Böschungsmauer zwischen Königswinter, Wolfgang-Müller-Denkmal“ und dem „Steinchen“ in Rhöndorf aus. Angebote sind bis zum 9. Juli beim Stadtbauamt in Honnef einzureichen. Für die Ausladungsarbeiten dürfen nur Honnefer Erwerbslose beschäftigt werden. Mit dem Bau der Ufermauer kann allerdings erst begonnen werden, wenn das seit Frühjahr anhaltende Hochwasser zurückgeht.

28.07.1924 Im Königswinterer Stadtrat regt man sich darüber auf, dass bei den jetzigen Arbeiten zur Siebengebirgsbahn nur Honnefer Arbeiter beschäftigt werden. Die für den Honnefer Abschnitt bestimmten Steine seien auf Königswinterer Gebiet abgeladen worden.

29.07.1924 Der Kalkofen, ein altes Wahrzeichen am Rhein zwischen Rhöndorf und Honnef, soll in den nächsten Tagen abgerissen werden, um Weg zu machen für die neue elektrische Bahn. (Anm.: Ganz so schnell ging es dann doch nicht)

2.09.1924 Das Hochwasser behindert den Bau der neuen Ufermauern für die elektrische Bahn. Viele Bäume mussten fallen, insbesondere am Steinchen, das durch die Bahn durchschnitten wird.

5.09.1924 Die Direktion der elektrischen Bahnen, Bonn, schreibt den Abbruch des Kalkofens zwischen Rhöndorf und Honnef aus.

18.09.1924 Genaue Beschreibung des Streckenverlaufs der elektrischen Bahn von Königswinter nach Honnef. Gegenüber heute gibt es folgende Änderungen: Zwischen Königswinter und Steinchen mehrere Übergänge über die Bahn. Auf der kleinen Mauer zwischen Bahn und Promenade ein kleines Gitter. Am Steinchen eine Haltestelle für Drachenfelsbesucher. Der Kalkofen hätte theoretisch stehen bleiben können – jetzt aber hat der Zugführer „freien“ Blick.

20.09.1924 Die Direktion der elektrischen Bahn bittet Honnef um finanzielle Beteiligung an den Arbeiten, denn die neue Ufermauer diene ja vor allem der Weiterführung der Rheinpromenade.

25.09.1924 Nachmittags um 4 Uhr wurden auf Anordnung der Bonner Bahndirektion die Arbeiten am Bau der elektrischen Bahn eingestellt. Die Arbeiter, etwa 60 an der Zahl, wurden entlassen. Ein Grund wurde nicht angegeben. Es waren aber wohl ablehnende Äußerungen in der Stadtverordnetenversammlung, welche die Bahn zu diesem harten Schritt bewogen haben – was später sich bestätigte.

8.10.1924 Der Bau der elektrischen Bahn geht zügig voran, besonders am Steinchen. Das bisher schon wie ein Knie in den Rhein vorstoßenden Steinchen wird von seiner jetzigen Rampe aus noch etwa 10 bis 11 m weiter in den Rheinreichen, um Platz für Bahnkörper und Promenade zu schaffen. Derzeit arbeiten etwa 75 Menschen auf der Baustelle der elektrischen Bahn.

20.10.1924 Mit dem Bau der elektrischen Bahn sind jetzt 110 Arbeiter befasst. Das zum Auffüllen hinter den Böschungsmauern nötige Material wird zum Teil durch die Erdabtragungen längs der Rheinpromenade mittels Feldbahn an Ort und Stelle gebracht, zum größten Teil wird der Basaltsplitt von Linz per Schiff herangebracht werden. Abgesteckt ist der Bahnkörper von Norden kommend bis zum Kalkofen.

25.10.1924 Stadt und Siegkreis wollen sich – vorbehaltlich der Entscheidung der Gremien – mit 90.000 Mark am Ausbau die Siebengebirgsbahn beteiligen. Die Stadtverordneten stimmen dem gegen eine Stimme zu.

8.11.1924 Der Siegkreis beteiligt sich mit 30.000 Mark an dem auf Honnef entfallenden Zuschuss zum Bau der Siebengebirgsbahn von 90.000 Mark.

17.11.1924 Mit dem Abriss der beiden Gebäude an der Karl-Broel-Straße, die dem Bau der elektrischen Bahn weichen müssen, wurde begonnen. Am Steinchen müssen die Mauern; die noch nicht verfugt waren, wegen des Hochwassers zum Teil neuerrichtet werden.

1.12.1924 Beim Bau der elektrischen Bahn gehen die Arbeiten zügig voran, nach Einstellung von 30 Arbeitskräften sind jetzt wieder 90 beschäftigt.

4.12.1924 Der Wirteverein Honnef-Rhöndorf fordert, dass die Arbeiten an der elektrischen Bahn beschleunigt werden und dafür mehr Arbeiter eingestellt werden. Ziel muss es sein, dass die Bahn im Frühjahr 1925 den Betrieb aufnehme.

12.02.1925 Beim Bau der elektrischen Bahn soll das Steinchen unbedingt erhalten werden. Von den noch stehenden Baumgruppen wird nichts mehr entfernt, der Platz selbst wird durch Treppenaufgänge und Mauern erhöht und ausgestaltet. Die am Steinchen vorgesehene Haltestelle soll deswegen leicht in Richtung Rhöndorf verlegt werden.

6.05.1925 Am neugestalteten Steinchen will die Verwaltung der elektr. Bahn ein rundes Aussichtstempelchen als Wartehalle errichten – wenn die dafür benötigten 10 bis 12.000 Mark irgendwoher kommen.

25.07.1925 Die elektrische Bahn ist bemüht, den Betrieb schon bis zur 600-Jahr-Feier der St. Sebastianus-Schützen und der Jahrtausendfeier am 15. bis 17. August aufzunehmen.

7.08.1925 Am 15. August soll die Elektrische fahren. Ein kleiner Probewagen der Bahngesellschaft mit einigen Mann Personal und fünf Mann Musik fuhr bereits bis Rhöndorf und wurde bei seiner Ankunft herzlich begrüßt. Die Bahn wird halbstündlich verkehren, zunächst mit den drei vorhandenen Zugpaaren. Erst mit der Einbeziehung Honnefs wird das vierte Zugpaar benötigt. In Rhöndorf wird eine Wellblechbaracke errichtet. Vorgemerkt ist ein fester Bau, wo auch der diensttuende Beamte seinen Arbeitsplatz hat. Im Gegensatz zur „besetzten“ Station Rhöndorf wir Honnef eine unbesetzte Station.

15.08.1925 Die seit 18. Oktober 1911 von Bonn bis Oberdollendorf mit einstündigem Verkehr und seit 18. März 1913 nach Königswinter verkehrende elektrische Siebengebirgsbahn wird eingleisig von Königswinter nach Rhöndorf (mit Haltestellen am Steinchen und der Karl-Broel-Straße) in Betrieb genommen mit halbstündlichem Verkehr.

26.09.1925 Feierliche Eröffnung der Siebengebirgsbahn zwischen Rhöndorf nach Honnef mit Haltestelle „Honnef-Rheinau“. Die Fahrzeit zwischen Honnef und Bonn beträgt 45 Minuten und kostet 1 Mark. Zwischen „Rheinau“ und „Honnef-Ende“ wird bergseitig zur neuen Bahn ein drei Meter breiter Seitenweg angelegt, damit es den Eigentümern ermöglicht wird, zu ihren Grundstücken zu gelangen.

Am darauffolgenden Sonntag gab es im Kurhaus eine Feier anlässlich der Bahneröffnung mit anschließendem Festball.

20.10.1925 Der Bürger- und Ortsverein Rhöndorf hat auf einer Versammlung den Plan der Elektrischen, am Steinchen „ein Tempelchen“ zu errichten, ausführlich diskutiert. Gelobt wurde das Bemühen der Bahn, allerdings hat man auch kein Geld und die vielen Fensterflächen würden geradezu einladen, von Jugendlichen eingeworfen zu werden. So solle sich die Bahn zunächst einmal darauf konzentrieren, den alten Zustand des Steinchens wiederherzustellen.

23.10.1925 In Königswinter scheint man sich immer noch nicht mit der elektrischen Bahn abgefunden zu haben, besonders nicht die Eigentümer der Grundstücke nördlich des Wolfgang-Müller-Denkmals, wo die Bahn durch ein Mäuerchen mit Gitter von der Fahrbahn abgetrennt ist.

27.10.1925 Angesichts des kommenden Winters wird für die Haltestelle Rhöndorf der elektrischen Bahn ein, wenn auch nur provisorischer Wetterschutz gefordert.

3.03.1926 Der Verkehr auf der Siebengebirgsbahn Bonn-Honnef hat in 1925 gegenüber dem Vorjahr um ein Drittel auf 681.918 zugenommen – wohl auch eine Folge der Verlängerung der Bahn im Sommer 1925.

13.09.1926 Im zweiten Vierteljahr 1926 beförderte die Siebengebirgsbahn 822.541 Fahrgäste gegenüber 707.933 im Jahr zuvor, wohl bedingt durch die Verlängerung der Strecke nach Honnef. Alle anderen elektrischen Bahnen hatten z.T. erhebliche Rückgänge zu verzeichnen.

16.03.1927 Die Verkehrsämter und -Vereine von Königswinter, Rhöndorf und Honnef schlagen der Siebengebirgsbahn gewisse Schnellverbindungen Bonn-Beuel-Königswinter-Rhöndorf-Honnef vor mit nur 8 statt jetzt 15 Haltestellen vor.

22.03.1927 Die Weiterführung der elektrischen Bahn Bonn-Honnef-Linz-Neuwied wird jetzt von der Linzer Stadtverwaltung erneut aufgegriffen.

10.11.1927 Der gesperrte Übergang über die elektrische Bahn am früheren „Kalkofen“ wird wieder geöffnet, der wenig genutzte, zwischen Kalkofen und Rheinau liegende Übergang hingegen geschlossen.

28.11.1927 Dem Wunsch der Königswinterer entsprechen wird die elektrische Bahn in Königswinter Rillenschienen verwenden und den Raum zwischen den Schienen pflastern. Da auch die bisherige Einfriedung wegfallen wird, gibt es wieder freien Durchgang zu Promenade und Rhein.

27.03.1928 Die Stadtverwaltung möchte die beiden Übergänge über die Elektrische unter und oberhalb des Steinchen zu einem zusammenfassen.

16.06.1928 Der Verschönerungsverein Honnef bemängelt, dass die Bahnhöfe der Elektrischen keine Bedürfnisanstalten aufweisen und dass noch immer keine Schnellbahnen von Bonn aus fahren.

10.04.1929 Anzeige: Der Verkaufspavillon an der Elektr. Bahn, Haltestelle Rhöndorf, ist per 1. Mai unter günstigen Bedingungen zu verpachten.

10.10.1929 Die Fahrpreiserhöhung der Siebengebirgsbahn führte zu einer etwa 20 % niedrigeren Auslastung.

4.1.1930 Nach einem Bericht des Bonner Generalanzeigers soll die Siebengebirgsbahn beschleunigte Züge, die nur an den Hauptpunkten halten einführen. Die Pläne für die Fortführung der Siebengebirgsbahn von Honnef bis Linz sollen fix und fertig vorliegen, es fehle nur das Geld für die Realisierung.

21.02.1930 Bürgermeister Dr. von Reumont befürchtet Sparmaßnahmen der Siebengebirgsbahn. So sollen die Haltestellen „Steinchen“ und „Rheinau“ entfallen und evt. Abendzüge von Bonn nur bis Königswinter verkehren.

15.05.1930 Mit Beginn des Sommerfahrplans richtet die Siebengebirgsbahn schnellere Züge ein. Diese halten an allen bisherigen Haltestellen in Bonn und Beuel, ferner in Ramersdorf, Dollendorf, Königswinter-Düsseldorfer Hof, Rhöndorf und Honnef. Dadurch wird die Fahrzeit Bonn-Honnef um etwa 8-10 Minuten auf 40 Minuten verkürzt. Die Haltestellen „Am Steinchen“ und „Rheinau“ werden geschlossen. Im Zuge von Sparmaßnahmen wird Honnef werktags nur noch stündlich mit Bonn verbunden, die anderen Züge enden in Königswinter. Hiergegen protestierte der Honnefer Bürgermeister bei der Verwaltung der Bahnen.

23.06.1930 Die Siebengebirgsbahn hat die Schnellzüge wieder gestrichen. Es bleibt aber beim halbstündlichen Verkehr nur bis Königswinter und stündlichem bis Honnef.

9.08.1930 Bei der Siebengebirgsbahn befürchtet man wegen der sehr stark zurückgehenden Passagierzahlen und der zum 1. September angekündigten Entlassung des größten Teils des Werkstätten- und Bahnunterhaltungspersonals Fahrplaneinschänkungen für den Winter. „Schuld“ sei die unverständliche Preispolitik (teurer als Boote und Dampfer auf dem Rhein) und die Beteiligung der Bahn am Flugplatz Hangelar.

8.10.1930 Mit Beginn des Winterfahrplans der Siebengebirgsbahn wird die wenig frequentierte Haltestelle Longenburg nur noch von wenigen Bahnen angefahren.

12.12.1930 Die Beförderungszahlen der Siebengebirgsbahn Bonn-Honnef sanken im dritten Quartal 1930 von 918.719 im Vorjahr auf 667.061.

11.02.1931 Im Zuge von Sparmaßnahmen überlegt die Direktion der Siebengebirgsbahn, einen Teil der bewachten Bahnübergänge einzuziehen

1.12.1931 Einige Züge der Siebengebirgsbahn in den Abendstunden werden ausfallen.

1.03.1932 Die Siebengebirgsbahn senkt auf Verlangen des Preiskommissars, trotz erheblicher Verluste, die Fahrpreise. So kostet die Rückfahrkarte Rhöndorf-Bonn jetzt 1,10 statt 1,40 RM.

17.06.1939 In Königswinter wird das Überholungsgleis der Siebengebirgsbahn vor Bellinghausen entfernt, wodurch die Provinzialstraße bedeutend breiter wird. Dies war umso eher möglich, weil in Rhöndorf und vor dem Düsseldorfer Hof Überholungsgleise vorhanden sind.

20.10.1939 Die „Elektrische“ fährt jetzt bis zum Markt – so überschreibt die HVZ eine Meldung über die durch Hochwasser tageweise stillgelegte Siebengebirgsbahn und den Schienenersatzverkehr ab Markt Bad Honnef nach Königswinter.

8.02.1940 Nach der Reichsbahn gilt jetzt auch in der Siebengebirgsbahn Rauchverbot.

21.09.1940 Bei den elektrischen Bahnen Bonn-Königswinter-Honnef wird der Spätverkehr eingeschränkt.

1.06.1942 Bei der Siebengebirgsbahn sind die Haltestellen Königswinter-Rheinfähre, Königswinter-Longenburg und Limprich aufgehoben, Longenburg jedoch verbleibt werktags Bedarfshaltestelle.

1943 Ausdünnung der Fahrpläne der Siebengebirgsbahn.

1.04.1944 Am Steinchen stoßen zwei Züge auf der eingleisigen Strecke der Siebengebirgsbahn wegen falscher Weichenstellung zusammen. 6 Fahrgäste sterben, 40 weitere werden verletzt.

12.12.1945 Wiederinbetriebnahme der Siebengebirgsbahn zwischen Beuel und Römlinghoven.

07.1946 Wiederinbetriebnahme der Siebengebirgsbahn zwischen Römlinghoven und Rhöndorf

26.08.1946 Wiederinbetriebnahme der Siebengebirgsbahn zwischen Römlinghoven und Honnef.

1.03.1947 Die Siebengebirgsbahn verkehrt (bis zur Wiedereröffnung der Rheinbrücke in Bonn) zwischen Honnef und Siegburg.

12.11.1949 Fertigstellung der neuen Rheinbrücke (die alte war am 8. März 1945 von deutschen Truppen gesprengt worden) in Bonn und damit auch wieder Verkehr der Siebengebirgsbahn von Honnef bis Bonn.

5.04.1950 Feierliche Einweihung des neuen Endhaltestellen-Bahnhofs der Siebengebirgsbahn in Honnef.

9.05.1950 Der Bahnsteig der Siebengebirgsbahn in Rhöndorf wird verschönert.

10.1950 „Am Steinchen wird gebuddelt“ betitelt die HVZ einen Bericht über die Siebengebirgsbahn am Steinchen. Um die unübersichtliche Bahnkurve zu begradigen und die Sicht zu verbessern, muss auch die Erhebung des Steinchens beträchtlich verringert werden. Von der einstigen in den Rhein hineinragenden „Bastion“ wird nichts mehr übrigbleiben. „Das gute alte Steinchen muss aber wieder mal dran glauben, von ihm bleibt nun bald nichts mehr übrig wie nur der Name“. Bei den Bauarbeiten stößt man auf eine Tellermine.

18.02.1952 Beginn des stündlichen Stadtrundverkehrs mit Bussen der Siebengebirgsbahn in Honnef zwischen Rhöndorf und Selhof. Fahrpreis von Rhöndorf nach Selhof 30 Pfennig, nach Stadtmitte 20 Pfennig.

Die Haltestelle Rhöndorf der Siebengebirgsbahn bis Anfang der 1950er Jahre mit den elektrischen Bahnen aus den 1920er Jahren. Damals reichten Blechhütten für Personal und Fahrgäste aus.

23.08.1952 Feierliche Eröffnung des neugebauten Bahnhofs der Siebengebirgsbahn in Rhöndorf, der eine alte Wellblechbude ablöst. Der Entwurf des Flachdachbaus mit Wartesaal, Toiletten und Kiosk stammt von dem Godesberger Architekten Denninger, Baufirma ist das Rhöndorfer Unternehmen Siebertz.

29.10.1953 Eine große Anzahl Honnefer, insbesondere Rommersdorfer Bürger, fordert eine Wiedereinrichtung der Siebengebirgs-bahnhaltestelle am Spitzenbach, was durch die Siebengebirgsbahn abgelehnt wird.

16.04.1954 Die Siebengebirgsbahn setzt neue Doppeltriebwagenzüge ein, die sogen. „Silberpfeile“. Es sind mit Kaffeebüffet ausgestattete Bahnen, die nach und nach die noch aus den 1920ern stammenden alten Trieb- und Beiwagen ablösen.

17.11.1955 Im Zuge geplanter Rationalisierungsmaßnahmen will die Siebengebirgsbahn das Personal an der Haltestelle Rhöndorf und an mehreren beschrankten Bahnübergängen einsparen. Die graue Farbe der neuen Züge vertrage die Zementstaubablagerungen im Bonner Raum besser als hellgestrichene Wagen.

1.01.1960 Umstellung des Status der Siebengebirgsbahn von Kleinbahn auf Straßenbahn mit Änderung der Stromspannung von 1.000 auf 600 Volt der Bonner Straßenbahnen.

Fortschritt auch bei der Siebengebirgsbahn: 1952 wurde ein modernes Gebäude mit Wartesaal und Kiosk in Rhöndorf gebaut, und die “Silberpfeile“ beginnen, die alten Treibwagen abzulösen.

10.1960 Bei der Siebengebirgsbahn kommen neue, 27 m lange Wagen zum Einsatz, die zu Doppelzügen zur Beförderung von 230 Personen gekoppelt werden können. Sie lösen die seit fast 50 Jahren im Einsatz stehenden alten Bahnen ab.

19.08.1962 Die Siebengebirgsbahn wird teurer – durchschnittlich mit den Bonner Bahnen um 25 Prozent.

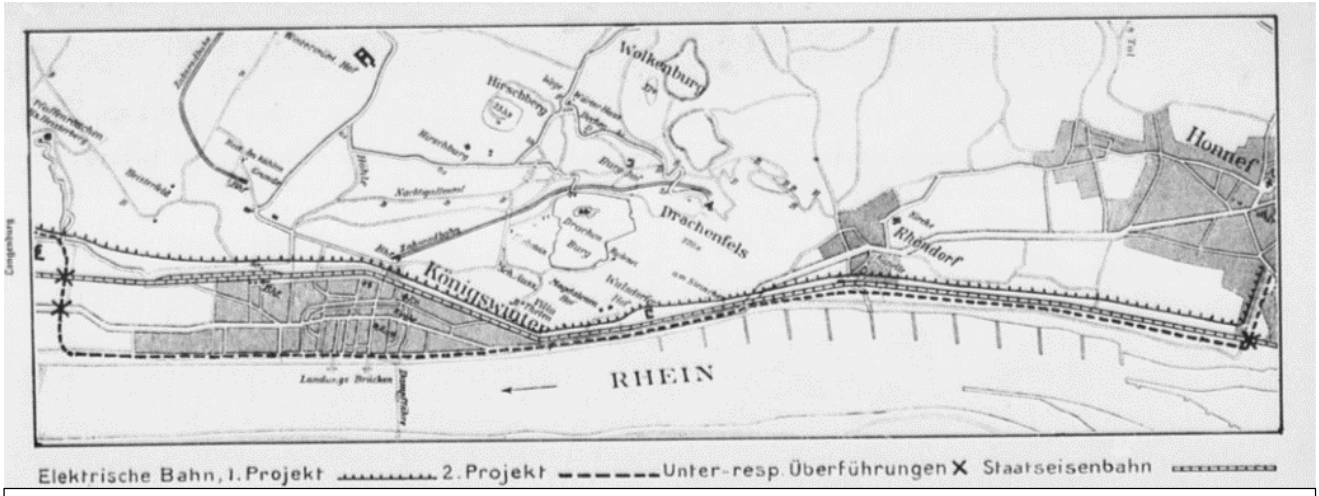
12.1969 Namensänderung der Siebengebirgsbahn in „Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises“.

26.09.1971 Die Linie HR der Siebengebirgsbahn wird jetzt morgens bis 8 Uhr und nachmittags von 15 bis 19 Uhr halbstündlich bedient, zu den anderen Zeiten stündlich.

22.08.1973 Der Innenminister von Rheinland-Pfalz, Heinz Schwarz, hält eine Verlängerung der Siebengebirgsbahn über Honnef hinaus nach Linz für sehr sinnvoll.

Auf dem Wege zur Stadtbahn

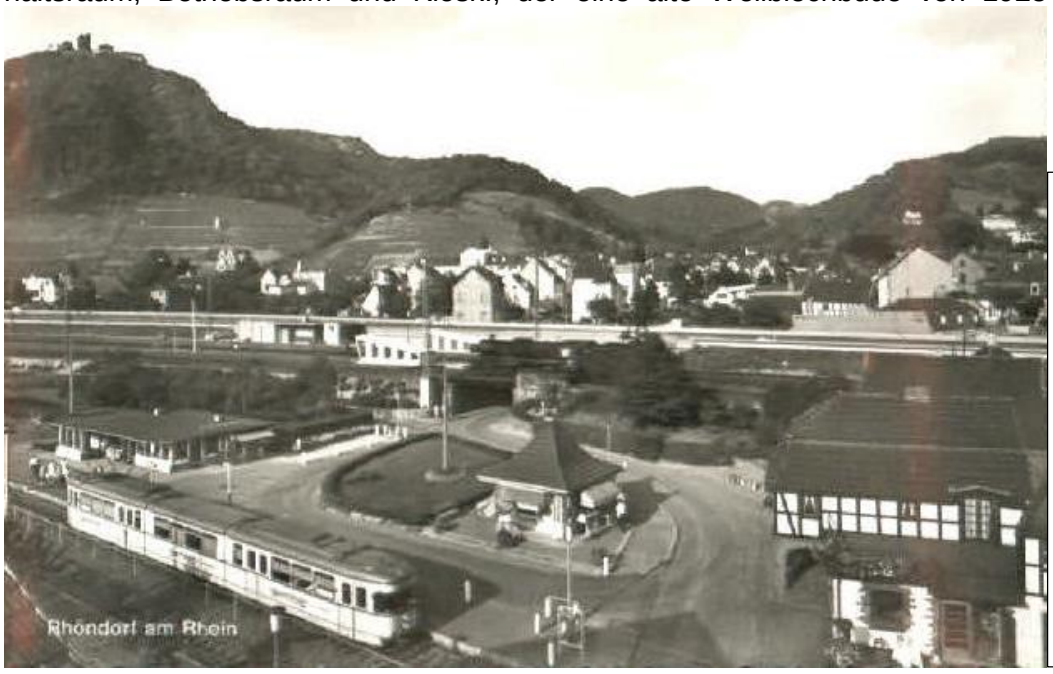
Nicht vergessen sei, dass schon 1895 eine Kleinbahnlinie mit voraussichtlich elektrischem Antrieb von Bonn über Beuel, Königswinter nach Rhöndorf und Honnef zur Diskussion stand. Mit von Linz stark gewünschtem Anschluss – ein Wunsch, der auch heute noch gelegentlich geäußert wird. Realisiert



Die beiden Streckenführungen der Siebengebirgsbahn zwischen Longenburg und Endhaltestelle in Honnef an der evangelischen Kirche. Realisiert wurde die Linie am Rhein entlang, aber nur bis zur Inselbrücke. Wäre die andere Streckenführung verwirklicht worden, hätte es Jahrzehnte später Probleme mit der Linienführung der Umgehungsstraße gegeben. (Aus Echo des Siebengebirges)

wurde diese Siebengebirgsbahn zunächst bis März 1913 zwischen Bonn und Königswinter. Da die Bahn damals vornehmlich dem Transport von Ausflüglern in Siebengebirge dienen sollte, verlangte die Königswinterer Gastwirtschaften die Verlegung der Gleise am Rhein entlang, damit die Gäste Königswinter auf ihrem Weg ins Siebengebirge durchqueren müssten. Daher die Verschwenkung der Trasse zum Rhein hin in Longenburg. Bei der weit günstigeren Fortführung östlich der Bahn wären die Besucher direkt auf den Drachenfels gestiegen, ohne ihr Geld in Königswinter zu lassen. Diese östliche Trasse hätte für Honnef den Vorteil gehabt, dass die Straßenbahnendhaltestelle zentrumsnah an der evangelischen Kirche gewesen wäre. Am 15. August erreichte die elektrische Siebengebirgsbahn dann endlich eingleisig Rhöndorf mit Haltestellen am Steinchen und der Karl-Broel-Straße. Am 26. September 1925 wurde sie fortgeführt über die Haltestelle Rheinau (heute „Am Spitzenbach“) zur Endhaltestelle an der Brücke zur Insel. Im Zuge der Wirtschaftskrise wurde im März 1930 der Betrieb auf stündlich reduziert und die Haltestellen „Steinchen“ und „Rheinau“ aufgelöst. Im Krieg wurde der Betrieb – wie bei der Reichsbahn – ebenfalls reduziert und zu Kriegende einstellt.

Die Neueröffnung (zunächst bis Römlinghoven) erfolgte am 26. August 1946. Am 1. März 1947 konnte man bis Siegburg fahren. Als dann die Rheinbrücke am 12.11.1949 wiederhergestellt war, war auch Bonn wieder in den Fahrplan integriert. Am 23.08.1952 war für Rhöndorf ein kleines Fest mit der feierlichen Eröffnung des neugebauten Haltestellengebäudes – einem modernen Flachbau mit Aufenthaltsraum, Betriebsraum und Kiosk., der eine alte Wellblechbude von 1925 ersetzte. Was wohl



An der Haltestelle der Straßenbahn hat sich in den 1970er Jahren nicht viel verändert. Ein neuer Triebwagen ist in Betrieb gegangen. Änderungen gab es jedoch an der Bundesbahn. Wegen der neuen Umgehungsstraße wurde das alte Bahnhofsgebäude durch ein neues kleineres ersetzt, das nun 2026 ganz abgerissen werden soll.

die Rommersdorfer bestärkte, die Wiedereröffnung der Haltestelle Rheinau zu fordern. Am 16.04.1954 begann die Siebengebirgsbahn mit der Modernisierung des Fuhrparks durch neue Doppeltriebwagenzüge ein, die sogen. „Silberpfeile“. Sie sind mit Kaffeebüffet ausgestattete etwas schwankende Bahnen, die nach und nach die noch aus den 1920ern stammenden alten Trieb- und Beiwagen ablösen. Die graue Farbe der neuen Züge vertrage die Zementstaubablagerungen im Bonner Raum besser als hellgestrichene Wagen. Schon im nächsten Jahr begann die Bahn im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen das Personal an der Haltestelle Rhöndorf und an mehreren beschrankten Bahnübergängen einzusparen. Zu Anfang 1975 folgte die Einführung des schaffnerlosen Betriebes bei der Siebengebirgsbahn.

Anfang der 1970er Jahre wird die Gründung eiern Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg diskutiert, um den Straßenbahnverkehr zu beschleunigen auf eigenem, von Straßen unabhängigen Gleisbett. Die Gründung der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg als Verkehrs- und Tarifgemeinschaft zwischen Köln, Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis war dann am 17.05.1974. Damals ist noch eine U-Bahn vom Steinchen unter Rhöndorfer- und Hauptstraße bis zum Marktplatz vorgesehen. Diese teure Lösung wurde natürlich nicht realisiert, ebenso wie der Wunsch des Innenministers von Rheinland-Pfalz und der Linzer, die Stadtbahn bis Linz zu verlängern. Die gut 20jährige Planungs- und Bauphase sei hier chronologisch dargestellt:

Aus der „Chronik Rhöndorf“ ab 1976

05.1976 Wohl bedingt durch die Einstellung der Straßenbahn zwischen Godesberg und Mehlem zugunsten eines Busbetriebes fürchten manche, dass auch die Siebengebirgsbahn zwischen Königswinter und Bad Honnef auf Busse umgestellt wird – was aber von politischer Seite sofort dementiert wird.

25.01.1979 Der Haupt- und Finanzausschuss des Honnefer Stadtrates empfiehlt, die vorhandene Straßenbahntrasse in Honnef nicht für den Stadtbahnvorlaufbetrieb zu nutzen und stattdessen die Stadtbahntrasse zweispurig unmittelbar neben der Bundesbahn auf gleichem Niveau zu bauen und die Stadtbahn zu einem späteren Zeitpunkt unterirdisch bis in Höhe des neuen Postgebäudes zu verlängern. Zu den Kosten: Zweispuriger Ausbau auf bisheriger Trasse 18,5 Mio. DM, auf Trasse neben Bundesbahn 28,5 Mio. DM und Tunnel bis Innenstadt 70 Mio. DM.

21.04.1979 Einführung der Siebengebirgsbahn (Linie H) und der Linie S in den Bonner Stadtbahntunnel.

28.01.1981 Im Zuge des sogen. Stadtbahnvorlaufbetriebes soll die Siebengebirgsbahn auf Honnefer Gebiet spätestens ab 1983 zweigleisig werden und südlich des Rhöndorfer Haltepunkt an den Bundesbahndamm herangeführt und auf dessen Höhe gebracht werden. Die Fahrzeit von Bad Honnef bis Bonn soll von 32 auf 22 Minuten reduziert werden. Kosten auf Honnefer Gebiet geschätzt 33,8 Mio. DM.

15.06.1981 Die Stadtbahn Bonn-Bad Honnef soll jetzt vom Steinchen an bis Honnef zweigleisig auf einen parallel zur Bundesbahn verlaufenden Damm verlegt werden – so der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt. Sieben Häuser müssten abgerissen werden – sie sollen in unmittelbarer Nachbarschaft neu errichtet werden. Für Fußgänger soll in Steinchennähe ein Tunnel unter der neuen Stadtbahntrasse gebaut werden

15.02.1981 Der Stadtrat billigt die vorliegende Entwurfsplanung für den Stadtbahnvorlaufbetrieb. Die Parkplätze in Rhöndorf sollen von 40 auf 60 erhöht werden. Zu prüfen ist die zusätzliche Variante, die Gleise schon am Steinchen auf Bundesbahnniveau zu bringen.

17.04.1986 Der Stadtrat spricht sich für die Verlegung der Trasse der Siebengebirgsbahn vom Steinchen an zweispurig bis Honnef direkt an und auf Höhe der Bundesbahntrasse aus. Am Steinchen müsste dafür eine drei Meter hohe Stützmauer errichtet werden.

21.01.1987 Der Planungsausschuss spricht sich für die Verlegung der Stadtbahn an die Bundesbahn, – wenn die fünf betroffenen Anlieger die um 25 % über dem Wertgutachten (1 Mio. DM) liegende Entschädigung annehmen. Wenn letzteres nicht eintritt, dann soll Variante I (weitgehend alte Streckenführung) gebaut werden. (Die Häuser wurden später von der Stadt für 1,1 Mio. DM angekauft).

04.1988 Der anstehende Ausbau der Siebengebirgsbahn ruft die Kritiker auf den Plan. Die einen wollen ab Königswinter ganz auf Busse setzen, die anderen kritisieren die Hochlage der Bahn zwischen Steinchen und Endstation, die sinnlos sei, da die Bahn in Königswinter nicht hochwassersicher sei.

27.05.1988 Die Stadtbahn ist jetzt von Dollendorf kommend fertig bis Haltestelle Clemens-August-Straße in Königswinter.

11.06.1988 Bei einer HVZ-Umfrage zur Siebengebirgsbahn äußern sich 734 von 1088 Einsendern für die Beibehaltung der bisherigen eingleisigen Strecke zwischen Steinchen und Endhaltestelle und deren Ausbau für den Stadtbahnbetrieb.

06.1988 Nach den Grünen wendet sich jetzt auch die Junge Union gegen den Bau eines Hochbahnhofs für die Siebengebirgsbahn in Rhöndorf.

26.10.1988 Wie Kreisdirektor Günter Brahm mitteilt, wird wegen des geringen Fahrgastauf-kommens in Honnef überlegt, den Stadtbahnausbau nur bis Rhöndorf zu machen, Honnef wäre dann per Bus angebunden.

17.11.1988 Der Planungsausschuss des Stadtrats befürwortet einen eingleisigen Ausbau der Stadtbahn zwischen Rhöndorf und Honnef ebenerdig entlang der Bundesbahn ab Haltstelle Rhöndorf.

18.01.1989 Die Grünen sprechen sich eindeutig für die Stadtbahn-Variante 1, also Modernisierung der bestehenden Strecke zwischen Rhöndorf und Honnef aus. „Es wurde zehn Jahre lang Murks geplant."

25.01.1989 In einem interfraktionellen Gespräch sprechen sich Vertreter von CDU, SPD, FDP und Bürgerblock für die Stadtbahnvariante 2b (Verschwenkung zur Bundesbahn nördlich des Hotels Bellevue) aus. Noch ungeklärt ist, welche Variante vom Staat bezuschusst werden kann, und das bei ab 1992 sinkenden Mitteln für den öffentlichen Nahverkehr.

26.07.1989 „Ohne Vorwarnung" schließen die Stadtwerke Bonn den Übergang über die Siebengebirgsbahn am Steinchen im Vorgriff auf den Stadtbahnvorlaufbetrieb, was in Rhöndorf starke Proteste auslöst.

22.03.1990 Die Siebengebirgsbahn zwischen Königswinter und der Endhaltestelle an der Insel Grafenwerth wird auf der alten Trasse ausgebaut, der Plan, sie an die Bundesbahn zu verlegen, wird aus Kostengründen nicht mehr verfolgt. Bezuschusst wird nur die Modernisierung der alten Trasse.

27.05.1990 „Am Spitzenbach" lautet die neue Haltestelle der Stadtbahn – dort war in den 1930er Jahren schon einmal die Haltestelle „Rheinau".

22.07.1991 Beginn für den stadtbahnmäßigen Streckenausbau der Linie 64 im Honnefer Stadtgebiet für rund 24 Mio. DM. Er soll bis Weihnachten fertiggestellt sein. Ein Schienenersatzverkehr bis zur Haltstelle Königswinter-Denkmal ist eingerichtet.

6.12.1991 Nach grundlegender Umgestaltung und teilweisem Neubau der Strecke zwischen Königswinter und Bad Honnef in den letzten drei Jahren beginnt die Siebengebirgsbahn mit dem Einsatz von Stadtbahnwagen bis Bad Honnef im 15-Minuten-Takt.

07.1993 An der Rhöndorfer Haltestelle der Stadtbahn bei der Zufahrt zum Hotel Bellevue wird eine Ampelanlage installiert.

04.1994 Die Endhaltestelle der Siebengebirgsbahn (Stadtbahnlinie 66) erhält einen überdachten Hochbahnsteig.

17.06.1994 Der Endhaltepunkt der Stadtbahnlinie 66, die einen überdachten Hochbahnsteig erhalten hat, wird mit Prominenz eröffnet. Bis Frühjahr 1995 soll auch die Haltestelle „Am Spitzenbach“ und die in Rhöndorf erneuert werden.

22.06.1994 Der Übergang über die Siebengebirgsbahn am Steinchen ist mit Schranken versehen und ist wieder geöffnet. Der alte Übergang war im Juli 1989 beseitigt worden.

06.1994 Die eingleisige Strecke der Siebengebirgsbahn zwischen Königswinter und Bad Honnef ist jetzt mit Signalen gesichert. Zuvor gab es nur eine Sicherung mit Handstäben: Einfahren durfte nur, wer sich in Königswinter-Denkmal einen Holzstab genommen hatte, den er bei der Rückfahrt wieder dort hinterlegen musste.

23.08.1994 Nach Fertigstellung der Endstation der Stadtbahn wird eifrig darüber diskutiert, ob nicht der Bundesbahnhof in die Nähe der Endstation verlegt werden soll, um so zu einem leistungsfähigen „Zentralbahnhof“ zu kommen mit guten Umsteigmöglichkeiten zwischen beiden Verkehrsmitteln. Ein Plan, der Investitionskosten in Höhe von 15 Mio. DM erfordern würde, der aber auch heute seine Anhänger findet.

25.09.1994 Nach Überarbeitung der Straßenbahnstrecke zwischen Königswinter und Bad Honnef erfolgt die Aufnahme des durchgängigen Stadtbahnverkehrs der Linie 66 zwischen Bad Honnef über (Südbrücke) Bonn nach Siegburg. Gleichzeitig wurden die in den 1950/1960er Jahren beschafften Fahrzeuge aus dem Verkehr genommen.

3.1995 Beginn der Modernisierung des Rhöndorfer Haltepunkts mit zwei modernen Hochbahnsteigen, Bahnsteigüberdachung und Beleuchtung für 2,8 Mio. DM.

11.2018 Der Park- & Ride-Parkplatz an der Rhöndorfer Haltestelle der Stadtbahn wird provisorisch um 27 Stellplätze erweitert.

2021 Die Stadtbahn verkehrt ab Honnef tagsüber alle 20 Minuten nach Siegburg, von Königswinter alle 10 Minuten, sonntags alle 30 bzw. 15 Minuten.

Kostengründe verhinderten, dass die Siebengebirgsbahn um 1990 eine neue Trasse zwischen Rhöndorf und Bad Honnef neben der Bundesbahn erhielt. Eine Hochwassersicherheit lässt sich nicht herstellen.

Honnef, den 10. August.

Die Elektrische Bahn Bonn-Königswinter-Honnef.

Im Anschluß an unsere Meldung in der Samstagsnummer, können wir heute weitere Mitteilungen über die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Königswinter-Rhöndorf-Honnef machen. Der Betrieb bis Rhöndorf wird, falls keine unvorhergesehenen Hemmungen mehr eintreten, voraussichtlich am 15. August aufgenommen.

Die Fahrzeiten von der jetzigen Endhaltestelle in Königswinter bis Rhöndorf sind die folgenden:

von Königswinter bis Königswinter-Denkmal 3 Minuten,

von „Denkmal" bis „Am Steinchen" — so lautet die bahnamtliche Bezeichnung dieser Haltestelle — ist die Fahrzeit 2 Minuten, von dort bis Rhöndorf ebenfalls 2 Minuten.

Insgesamt beträgt die Fahrtdauer somit bis Rhöndorf 7 Minuten. Das hat zur Folge, daß der bisherige Fahrplan vorläufig weiter bestehen bleiben kann, da die Züge in Königswinter einen Aufenthalt von 18 Minuten hatten. Die Ankunft der Züge in Rhöndorf ist also stets 6 und 36 Minuten nach jeder vollen Stunde. Die Abfahrt von Rhöndorf nach einem Aufenthalt von 4 Minuten ist stets um 10 und 40 Minuten nach jeder vollen Stunde. Durch die volle Ausnutzung des Fahrplans ist es der Bahnverwaltung auch möglich, mit den bisherigen drei Zugpaaren auch nach der Einbeziehung Rhöndorfs in den Verkehr auszukommen. Erst wenn der Verkehr bis Honnef aufgenommen wird, wird die Einlegung eines vierten Zugpaares erforderlich.

Zu dem bisherigen Fahrplan ist jedoch zu bemerken, daß der Zug 4.55 Uhr morgens ab Beuel und 10,55 Uhr abends ab Mechenheimerstraße Bonn nur bis Königswinter fährt, die Durchlegung bis Rhöndorf läßt sich aus Gründen der Arbeitszeit des Personals vorläufig nicht ermöglichen.

Erster Zug ab Rhöndorf ist 6,05 Uhr morgens. Dieser Zug ist 5 Minuten früher gelegt, damit Arbeiter und Angestellte in Bonn die Anschlüsse ins Braunkohlengebiet usw. erreichen. Letzter Zug von Rhöndorf bis Bonn 10,10 Uhr abends, letzter Zug ab Rhöndorf bis Bahnhof Beuel 10,40 Uhr abends.

Am Bahnhof Rhöndorf wird provisorisch eine Wellblechbaracke errichtet, jedoch ist dort ein massiver Bau vorgemerkt, da Rhöndorf „besetzte" Station wird, d. h. ein diensttuender Beamter dort ständig stationiert sein wird im Gegensatz zu Honnef, das „unbesetzte" Station wird. Honnef wird eine Bahnhofsanlage ähnlich der in Siegburg erhalten.

Der Haltepunkt „am Steinchen", über den in Rhöndorf bekanntlich die Meinungen geteilt sind, wird von der Bahnverwaltung unter allen Umständen beibehalten. Die Bahnverwaltung steht auf dem Standpunkt, daß der von dort ausgehende und ankommende Verkehr vom Drachenfels usw. diese Station erforderlich macht.

Die Betriebsaufnahme nach Rhöndorf wird vorläufig ohne jede besonderen Formen erfolgen. Eine festliche Eröffnungsfeier findet erst mit Inbetriebnahme der ganzen Strecke bis Honnef statt. Die Eröffnung der Strecke bis Honnef wird vermutlich am 15. September erfolgen.

10.08.1925

Rhöndorf, den 15. August.

Die Eröffnung der Siebengebirgsbahn bis Rhöndorf.

Nachdem heute Morgen mehrere Probefahrten erfolgten, fand heute Vormittag die Abnahme der Neubaustrecke der elektrischen Bahn Bonn—Rhöndorf statt. Der Bahnbetrieb wird am morgigen Sonntag eröffnet. Nach dem Sonntagsfahrplan trifft der erste Zug (von Bonn kommend) 6.36 Uhr in Rhöndorf ein, weiter 7.36 Uhr, 8.36 Uhr, 9.06 Uhr, 9.36 Uhr und so fort alle halbe Stunden bis abends 9.36 Uhr, letzter ankommender Zug 10.36 Uhr.

Abfahrende Züge (Sonntags): Erster Zug morgens 6.40 Uhr, weiter 7.40 Uhr, 8.40 Uhr, 9.10 Uhr, 9.40 Uhr und so fort bis abends 9.40 Uhr. Letzter Zug (bis Bonn) 10.40 Uhr abends.

Werktags (also ab Montag) fährt der erste Zug ab Rhöndorf 6.05 Uhr morgens, weiter 6.40 Uhr, 7.10 Uhr, 7.40 Uhr usw. bis 10.10 Uhr abends (letzter Zug bis Bonn), 10.40 Uhr (letzter Zug bis Bahnhof Beuel).

Falls es sich ermöglichen läßt wird die Bahndirektion den Betrieb schon heute Nachmittag eröffnen.

15.08.1925

Honnef, den 19. September.

Die Inbetriebnahme der elektrischen Bahn bis Honnef.

Nach erfolgter Abnahme durch die Aufsichtsbehörde, die an einem der kommenden Tage stattfindet, wird, wie wir schon kurz berichteten, voraussichtlich am Samstag, den 26. Sept., die elektrische Bahn nach Honnef eröffnet und dem Betriebe übergeben. Honnef am Ziele jahrzehntealter Wünsche! Die Direktion der Bonner Bahnen beabsichtigt, der Bedeutung der Bahnstrecke entsprechend, sie des Vormittags mit einem geschmückten Zuge, der einem Kreis geladener Gäste die neue Strecke vorführen wird, zu eröffnen, woran sich dann der fahrplanmäßige Betrieb anschließen wird. Der bekränzte Sonderzug wird auf ein Nebengeleise gestellt.

Der neue Fahrplan

wird wie folgt aussehen und, wie vorweg bemerkt sei, hat die Bahndirektion in demselben den Wünschen Honnefs auf Spätabendverbindungen von sich aus in der dankenswertesten Weise entsprochen und einen seit Jahren beklagten wunden Punkt in Honnefs Verkehrsverbindungen beseitigt. Die letzten Züge ab Honnef (auf der Staatsbahn bisher schon um 10.15 Uhr), werden auf der elektrischen Bahn 11.02 Uhr (11.47 Uhr in Bonn, mit Anschluß 12 Uhr Rheinuferbahn nach Köln) und 11.42 Uhr (bis Beuel) fahren. Die Züge verkehren im übrigen nach folgendem Plan:

		W		W			
Honnef ab	6.00	6.32	7.02	7.32	8.02	8.32	9.02
Rheinau	6.02	6.34	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04
Rhöndorf	6.04	6.36	7.06	7.36	8.06	8.36	9.06
Am Steinchen	6.05	6.37	7.07	7.37	8.07	8.37	9.07
Denkmal	6.07	6.39	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09
Königswinter	6.11	6.43	7.13	7.43	8.13	8.43	9.13
an Bonn	6.45	7.17	7.47	8.17	8.42	9.17	9.47

usw. halbstündlich bis 11.02 Uhr abends, sodann letzter Zug 11.42 Uhr bis Bahnhof Beuel. Ab Honnef fahren die Züge also stets 2 Minuten nach voll und halb.

Ab Bonn nach Honnef fährt der erste Zug morgens 5.55 Uhr (an Honnef 6.40 Uhr), weiter 6.25 Uhr (an Honnef 7.10 Uhr), 6.55 Uhr (an Honnef 7.40 Uhr), 7.25 Uhr (an Honnef 8.10 Uhr), 7.55 Uhr (an Honnef 8.40 Uhr) usw. halbstündlich bis ab Bonn 9.55 Uhr abends, dann letzter Zug ab Bonn 10.55 Uhr, an Honnef 11.40 Uhr.

Die neuen Stationen

auf Honnefer Stadtgebiet — nach den bereits bestehenden „Am Steinchen" und „Rhöndorf" — werden die Bezeichnung erhalten „Bad Honnef (Rheinau)", an der Göringallee gelegen, und „Bad Honnef (Endbahnhof)", an der Grafenwerther Brücke gelegen. Natürlich werden die Schilder auf den Bahnwagen, die jetzt nur die Bezeichnung nach Königswinter tragen, durch den Zusatz „Honnef" vervollständigt.

Die Bahnanlage am Endbahnhof in Honnef

hat ein Ausziehgeleise von 200 Meter Länge erhalten, der Bahnsteig eine Länge von 150 Meter, an der eigentlichen Haltestelle hat er eine Breite von 12 Metern. Zur Beleuchtung wird er 4 Beleuchtungskandelaber — aus Schleuderbeton hergestellt, wie die Masten der Oberleitung — erhalten. An der Haltestelle Rheinau werden 3 Beleuchtungskandelaber errichtet. Demnächst wird am Endbahnhof in Honnef auch eine Wartehalle erstehen. Sie wird am Kopf der Schienen erbaut und 12 Meter lang, 5 Meter breit sein. An der Rheinpromenade erhält sie den Warteraum, dem sich ein Dienstraum anschließt. Auf der Rückseite werden Abortanlagen eingebaut. Die gärtnerische Ausgestaltung der Bahnanlagen, sowohl am Endbahnhof in Honnef wie auch in Rhöndorf wird sich die Bahndirektion besonders angelegen sein lassen und ist weitgehend vorgesehen; doch wird dieselbe naturgemäß erst im nächsten Frühjahr vorgenommen werden können.

Ein 3 Meter breiter Seitenweg

wird vom alten Kalkofen ab — im Anschluß an den vom Staatsbahnübergang kommenden Weg — längs der elektrischen Bahn und zwar bergseitig angelegt, der es den Eigentümern ermöglicht, zu ihren Grundstücken zu gelangen. Der Weg wird vom Kalkofen aus bis zum Endbahnhof durchgeführt. Mit schwerem Lastfuhrwerk darf er jedoch nicht befahren werden.

19.09.1925

Die Vollendung der Siebengebirgsbahn

Honnef, den 26. September.

Die Elektrische Bahn hält heute ihren Einzug. Honnef steht am Ziele eines jahrzehntealten Ringens. Was seit 30 Jahren, seit fast einem Menschenalter, erstrebt wurde, ist nun Wirklichkeit geworden.

Ein großes umfangreiches Kapitel füllt die Elektrische Bahn in Honnefs Geschichte aus, mit vielen dunklen Blättern, die Zeugnis ablegen von dem heißen und aufrichtigen Bemühen Honnefs, als Gleicher unter Gleichen dem sich ausbreitenden Verkehrsnetz angeschlossen zu werden. Wenn auch heute, wo alle freudigen Herzens den bekränzten ersten elektrischen Zug erwarten, der Honnefs Traum zur Wirklichkeit werden läßt, kein Platz ist, alte trübe Erinnerungen aufzufrischen, so wird doch eine Rückschau in die Vergangenheit willkommen sein. Umsomehr sie — läßt man in kurzen Strichen die Vergangenheit Revue passieren — die Bedeutung des Ereignisses uns Heutigen klar und deutlich unterstreicht.

Am 7. Juni 1895 trat die Firma Havestadt u. Contag in Berlin an die Stadt Honnef mit der Mitteilung heran, daß sie bei der Regierung in Köln die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Kleinbahn (Dampfbahn mit 1 Meter-Spurweite) von Bonn über die projektierte Rheinbrücke nach Beuel und von dort über Oberkassel, Dollendorf, Königswinter nach Honnef nachgesucht habe. Bis unterhalb Oberkassel sollte die Bahn über die Provinzialstraße führen und von dort wegen der engen Straßen in Oberkassel und Dollendorf die Linie mehr bergseitig auf eigenem Planum laufen. Am 15. Juni 1895 teilte auch die Brühl-Vochem-Eisenbahn A.-G. in Hennef mit, daß sie ebenfalls die Konzession für den Bau einer derartigen, aber elektrisch betriebenen Kleinbahn nachgesucht habe. Also zwei Projekte innerhalb acht Tagen. Am 2. August erwiderte Honnef den beiden Firmen, daß die Stadtverordneten unterm 30. Juli 1895 beschlossen hatten, dem Unternehmen einer elektrischen Bahn Beuel—Honnef in jeder Weise entgegen zu kommen. Mittlerweile war am 18. Juli noch ein Schreiben des damaligen Bürgermeisters Breuer von Beuel (Vilich) eingelaufen, der auf die Bahnbauabsichten obengenannter Unternehmer hinwies und einen Beschluß des Vilicher Gemeinderates mitteilte, das Unternehmen durch die beteiligten Gemeinden Vilich, Oberkassel, Dollendorf, Königswinter und Honnef selbst in die Hand zu nehmen. Er ersuchte gleichzeitig um Herbeiführung eines Beschlusses, ob auch Honnef sich im Prinzip zur Beteiligung an diesem gemeindlichen Unternehmen bereiterkläre. Nachdem Honnef, wie oben erwähnt, den sich interessierenden Privatunternehmern am 2. August Entgegenkommen zugesagt hatte, teilte die Verwaltung dem Bürgermeisteramt in Beuel am gleichen Tage mit, daß das Stadtverordnetenkollegium von Honnef es abgelehnt habe, die Projektierung einer elektrischen Bahn Beuel—Honnef selbst in die Hand zu nehmen. Oberkassel, Niederdollendorf und Königswinter hatten inzwischen dem Vorschlage Beuels auf gemeinsamen Bau der Bahn zugestimmt und sich mit der Firma Siemens u. Halske in Berlin in Verbindung gesetzt, und als Honnef am 4. September 1895 in Abänderung seines Stadtverordneten-Beschlusses vom 30. Juli nach Beuel die Mitteilung gelangen ließ, daß es im Prinzip bereit sei, sich an dem Bahnunternehmen Beuel—Honnef zu beteiligen, blieb es ohne Antwort. Auf eine drei Wochen später abgesandte Erinnerung teilte der Bürgermeister von Beuel mit, daß, nachdem die Stadt Honnef es abgelehnt habe, sich an dem fraglichen Projekt zu beteiligen, dagegen von sämtlichen übrigen in Betracht kommenden Gemeinden zustimmende Beschlüsse gefaßt worden seien, er den Antrag der beteiligten Gemeinden (also ohne Honnef) auf Genehmigung zum Bau und Betrieb der Kleinbahn bis nach Königswinter oder Honnef bereits an den Regierungspräsidenten eingereicht habe. Der nachträgliche Beschluß Honnefs habe daher nicht mehr berücksichtigt werden können. Gegen diese Auffassung legte der damalige Bürgermeister von Honnef umgehend Verwahrung ein und wurde auch am 11. Oktober beim Regierungspräsidenten vorstellig mit dem Antrage, „die nachgesuchte Bahnbau-Konzession nur den vereinigten Gemeinden (einschließlich Honnef) und niemand anders genehmigt erteilen zu wollen". Auf ein wiederholtes Ersuchen an den Bürgermeister von Vilich kam am 11. November 1895 die Antwort, „daß die aus den Vertretern der Bürgermeistereien Königswinter, Oberkassel und Vilich bestehende Kommission für den Bahnbau Beuel—Königswinter (oder Honnef) es für erforderlich gehalten habe, zunächst ohne Zuziehung weiterer Gemeinden die Verhandlung durchzuführen". Honnef sah sich zu einem erneuten Bericht an den Regierungspräsidenten genötigt und ließ auch nicht unerwähnt, daß man das Verhalten gegenüber Honnef allgemein als eine bewußte Ausschließung der Stadt auffasse. Mitte Dezember 1895 endlich gelang, es den Zwischenfall zu überbrücken, und der Bürgermeister von Honnef konnte dem Regierungspräsidenten berichten, daß die Kommission der Gemeinden Beuel—Königswinter beschlossen habe, Honnef mit in das Bahnunternehmen aufzunehmen, nachdem die Honnefer Gemeindevertreter dem vorgelegten Entwurf eines Vertrages mit der Firma Siemens u. Halske in allen Punkten beigetreten waren.

Die Linienführung dieser Bahn ging vom Fuße der zu errichtenden festen Rheinbrücke in Beuel stets die Provinzialstraße entlang bis Honnef also auch in Königswinter über die Hauptstraße). In Honnef war für den Endbahnhof auf dem Marktplatz die Herstellung „einer wagerechten Länge von mindestens 25 Meter vorgeschrieben. Falls dies nicht ausführbar ist, darf die Bahn nur bis zur Einmündung der Bahnhofstraße in die Provinzialstraße geführt werden". (Aus dem späteren Genehmigungsbeschluß des Regierungspräsidenten.) Im Vertrage mit Siemens u. Halske hieß es bezüglich der Bauausführung, daß die Bahn bis Honnef spätestens eineinhalb Jahre nach Abschluß des Bauvertrages nach erfolgter Aufforderung durch die Gemeinden und bei Vorliegen aller behördlichen Genehmigungen ausgebaut sein müsse. Am 9. Juni 1896 unterzeichnete der Regierungspräsident die auf die einzelnen Gemeinden lautende Konzessionsurkunde für den Bahnbau. Im Winter 1896/97 trat jedoch ein neues Moment auf, indem die Stadt Bonn in Erkenntnis der Bedeutung der Bahnlinie sich meldete und ihrerseits Anschluß an das Unternehmen suchte. Während am 25. Mai 1897 in der Honnefer Volkszeitung eine Bekanntmachung erschien, daß die Pläne betreffend das Projekt der Elektrischen Kleinbahn Bonn—Beuel—Honnef vierzehn Tage lang auf dem Rathause zu Jedermanns Einsicht offen lägen, teilte am 2. Juni die Stadt Bonn mit, daß sie die Genehmigung zum Bau einer elektrischen Kleinbahn vom Staatsbahnhof Bonn bis zur rechtsrheinischen Brückenrampe in Beuel (das was jedoch nur der Anfang, wie man später sehen wird), nachgesucht habe. Bonn verhandelte nun ebenfalls mit Siemens u. Halske bezüglich seiner geplanten elektrischen Bahn. Am 12. Juli 1898 ging in Honnef die Mitteilung der Firma Siemens u. Halske ein, daß dieselbe ein Baubüro für die Elektrische Straßenbahn Bonn—Beuel und Beuel—Honnef in Bonn, Burgstraße 3, eröffnet habe. Weitere Schriftstücke der Firma tragen den stolzen Stempel „Bauleitung der Elektrischen Straßenbahnen Bonn—Beuel und Beuel—Honnef" — gebaut wurde aber nur die erstere. Nachdem im April 1898 seitens der beteiligten Gemeinden zwar der Bauvertrag mit Siemens u. Halske abgeschlossen war und man mit den weiteren Vorarbeiten begann, regnete es nämlich eine Flut von Beschwerden gegen die geplante Linienführung, an der Spitze Otto Rings-Königswinter, Stadtverordneter und Kreistagsmitglied, der gleich 225 gegnerische Unterschriften mit aufmarschieren ließ. Wenn auch die Einsprüche keinen Erfolg hatten, so zogen sie doch die Weitererledigung des Projektes bis 1900 hin.

Am 2. November 1900 legte Siemens u. Halske den inzwischen ausgearbeiteten Kostenanschlag mit einem Begleitschreiben vor. Es heißt darin u. a.: Nachdem die ministerielle Entscheidung betreffs die Beschwerden gegen den letzten Planfeststellungsbeschluß erfolgt ist und damit die Grundlagen zur Aufstellung eines Bau- und Betriebskostenanschlages für die Elektrische Bahn Beuel—Honnef endlich gegeben sind, haben wir die Baukosten und sonstigen Aufwendungen ermittelt. Das Ergebnis ist folgendes: Der in Anlehnung an den Anschlag von 1897 aufgestellte Baukostenanschlag schließt nunmehr mit einer Summe von 1 506 000 Mark gegen früher 1 127 000 Mark ab. **Die Erhöhung wird hauptsächlich mit** den einschränkenden Bestimmungen begründet, die in der endgültigen Genehmigungsurkunde auferlegt wurden. So war darin die ursprünglich vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 25 bis 30 Kilometer pro Stunde innerhalb der Ortschaften, auf höchstens 20 Kilometer außerhalb und auf 12 bezw. 8, ja herunter bis 5 Kilometer innerhalb der Ortschaften herabgesetzt worden, was eine bedeutende Vermehrung des Wagenparkes und eine ungenügende Ausnutzung desselben, sowie eine Verlängerung und Vermehrung der Ausweichen zur Folge haben mußte. Besondere finanzielle Sorgen boten auch die in Dollendorf und Rhöndorf (am Steinchen) notwendigen Niveaukreuzungen mit der Staatsbahn, da „nach dem Verhalten der Staatseisenbahnverwaltung in ähnlichen Fällen mit Bestimmtheit angenommen werden könne, daß, wenn nicht von vornherein, jedenfalls sehr bald der Ersatz der Niveaukreuzungen durch Ueberführungen gefordert würde". Unter Berücksichtigung dieser Aufwendungen stellten sich die Gesamtbaukosten auf rund 2 400 000 Mk. Siemens u. Halske kamen zu dem Entschluß, daß das Unternehmen in seiner bisher geplanten Gestalt als gesund und lebensfähig nicht mehr angesehen werden könne und es richtiger sei, Mittel zu suchen und es so auszugestalten, daß es aussichtsreich werden und nur dann, wenn dies gelinge, an die Ausführung herangutreten. Nachdem die Kosten bei Anlage der Bahn auf die Provinzialstraße schon so hoch geworden seien, sei eine Führung auf besonderem Bahnkörper neben der Straße vermutlich nicht unerheblich billiger. Man müsse daher eine Aenderung des Projektes in dieser Richtung erstreben. Ferner dürfte es sich empfehlen, das Projekt zunächst nur auf die Strecke bis Königswinter zu beschränken, weil die Weiterführung desselben auf eigenem Bahnkörper bis Honnef verhältnismäßig große Schwierigkeiten und Kosten verursache, die es geraten erscheinen ließen, zunächst das finanzielle Ergebnis der Strecke bis Königswinter abzuwarten und erst dann, wenn dies sich tatsächlich als günstig herausstellen würde, zu der Fortsetzung der Bahn bis Honnef zu schreiten.

Honnef war wieder einmal so weit, wie es sich fünf Jahre vorher befand und es sich später noch oft befinden sollte, nämlich außerhalb des Projektes.

Die Elektrischen-Bahn-Pläne der Stadt Bonn machten indessen weitere Fortschritte. Bonn ließ sich von der „Kommission der Gemeinden der Elektrischen Kleinbahn Bonn—Beuel—Honnef" am 19. Januar 1901 die den Gemeinden erteilte Baukonzession für die Teilstrecke Brückenrampe Beuel bis Staatsbahnhof Beuel abtreten. Damit war das von dem Bürgermeister in Beuel seinerzeit ausgegangene Bahnbauprojekt in seiner ursprünglich gedachten Form wohl endgültig erledigt, da in Beuel, das nunmehr elektrische Bahn erhielt (bis 27. August 1902 mußte dieselbe vertragsgemäß gebaut sein), das Interesse an der Weiterverfolgung der ursprünglichen Pläne langsam schwinden mußte. Zudem erklärten Siemens u. Halske am 31. Dezember 1901, daß sie nichts dagegen hätten — bei der Unmöglichkeit der Durchführung des ursprünglichen Planes — wenn die Gemeinden von dem abgeschlossenen Bauvertrage zurückträten.

Die Kommission der vereinigten Gemeinden blieb jedoch auch ferner noch lose bestehen; und auch in Honnef hat es weiter nicht an Versuchen auf Schaffung von besseren Verkehrsverbindungen gefehlt. Im März 1902 meldete sich eine Firma de Dietrich u. Cie., Niederbronn (Elsaß), die „betr. einer Verbindung Beuel bis Königswinter und Honnef sich die Ehre gab, am Montag, den 24. März 3.45 Uhr zu einer Probefahrt mit einem ihrer Motoromnibusse ganz ergebenst einzuladen". Es handelte sich um die damals noch recht ungelenken, nur drei oder vier Personen Platz bietenden offenen Wagen, die natürlich nicht im geringsten mit den heutigen riesigen Verkehrsautos zu vergleichen sind. Die Probefahrt fand unter Teilnahme eines Honnefer städtischen Vertreters statt und weiter hörte man nichts mehr von dieser Geschichte. Im Jahre 1903 traten verschiedene Firmen an die eigentlich nur noch auf dem Papier bestehende Kommission mit Plänen auf Wiederaufnahme des Bahnprojektes heran, doch waren die Anfragen so allgemein gehalten, daß man vorzog, nicht näher darauf einzugehen. Eine Wendung, die für die spätere Durchführung des Bahnbaues bedeutungsvoll werden sollte, trat — vorläufig in der Oeffentlichkeit unbemerkt — ein, als im April 1903 die Stadt Bonn vermehrtes Interesse zeigte und sich die Akten des Bahnprojektes zum Studium geben ließ. Vorerst hüllte Bonn sich noch in geheimnisvolles Schweigen. Stärker in Fluß kam die Angelegenheit, als im April 1904 die Siemens-Schuckertwerke in eine Prüfung der früheren Siemens-Halske'schen Pläne bezüglich der Bahn Beuel—Honnef eintraten, die sich bis Mitte 1905 hinzog. Zwischendurch gab es noch ein Projekt eines Kölner Ingenieurs auf Bau einer gleislosen elektrischen Bahn und im Sommer 1906 tauchte der Plan einer Einschienen-Bahn auf, den ein Kölner Ingenieur Otto Paul vertrat, der außerdem seine Einschienenbahn auch noch von Königswinter nach Ittenbach und eine Personen-Drahtseilbahn vom Petersberg nach dem Drachenfels plante, die, wie er dabei bemerkte, „Aufsehen erregend und sehr rentabel werden würde. Würde man diese Bahn bis Rhöndorf durchführen," so schrieb der ideenreiche Ingenieur weiter an die Stadt Honnef, „so wäre das von ungeheurer Zugkraft für ihre Bürgermeisterei". Bei der Rutschpartie am Drahtseil den Drachenfels hinab bis mitten hinein nach Rhöndorf hat man allerdings den unternehmungslustigen Ingenieur allein gelassen, sein Projekt einer Einschienen-Bahn aber wurde dem Landrat vorgelegt. Der Landrat in Siegburg antwortete im August 1906, daß zurzeit behufs Herstellung einer normalspurigen Elektrischen Bahn Bonn—Beuel—Königswinter Verhandlungen mit den Siemens-Schuckertwerken schwebten und in nächster Zeit die Vorlage eines entsprechenden Projektes erfolgen werde. Ehe dem Einschienenbahn-Projekt nähergetreten werde, müsse zunächst das Ergebnis obiger Verhandlung abgewartet werden.

Die Gerüchte über eine Elektrische Bahn Bonn—Königswinter verdichteten sich in der Folgezeit auch zu Zeitungsnotizen, sodaß die Stadtverwaltung Honnef sich veranlaßt sah, die Angelegenheit eingehend im Auge zu behalten. In einer Stadtverordnetensitzung vom 19. Dezember 1906 konnte der Bürgermeister von Honnef Folgendes über die inzwischen eingetretene Situation mitteilen:

Nach Auftauchen des ersten Gerüchtes über den Bau einer elektrischen Bahn Bonn—Königswinter habe er sich sofort zum Landrat nach Siegburg begeben und dabei Folgendes festgestellt: Der Landrat habe bei der Stadt Bonn angeregt, die elektrische Bahn-Frage in die Hand zu nehmen. Bonn habe darauf den Direktor der Köln-Bonner Kreisbahnen beauftragt, über Ausführbarkeit und Rentabilität der Bahn Berechnungen anzustellen. In einer Vorbesprechung in Bonn sei der Landrat sofort für Honnef eingetreten, und habe zum Ausdruck gebracht, Honnef mit in den Kreis der Berechnungen hineinzuziehen, um nach deren Ausfall festzustellen, wenn die Bahn bis Königswinter gebaut werden könne, ob und eventuell unter welchen besonderen Bedingungen deren Fortsetzung bis Honnef zu ermöglichen sei. Der Landrat habe nach dem Vorstelligwerden des Bürgermeisters von Honnef diese Forderung bei der Stadt Bonn noch besonders bestätigt, was der mit der Leitung der Arbeiten betraute Beigeordnete Bottler-Bonn ihm (dem Bürgermeister) persönlich mitgeteilt habe. In seiner Besprechung mit Beigeordneten Bottler habe er (Bürgermeister) die Bewilligung besonderer Leistungen seitens der Stadt Honnef in Aussicht gestellt, für den Fall, daß ohne solche nicht zum Ziele zu gelangen wäre.

Als Direktor Rohlfs der Köln-Bonner Kreisbahnen das Gutachten über den Bahnbau fertiggestellt hatte, fand am 2. März 1907 in Bonn eine Besprechung der Angelegenheit statt, an der teilnahmen: Beigeordneter Bottler für die Stadt Bonn, Landrat Graf Galen für Landkreis Bonn, Landrat von Dalwigk für den Siegkreis, die Bürgermeister von Beuel, Obercassel, Königswinter, sowie von Honnef Bürgermeister Waechter und die Stadtverordneten Jansenius, Peter Adams, August Müller. Es wurde vereinbart, daß die Kreise den Bahnbau in die Hand nehmen sollen. Seitens der Honnefer Vertreter wurde gebeten, Honnef mit ins Projekt hineinzunehmen und möglichst die Bahn bis Honnef zu bauen. Die Vertreter der 3 Kreise sagten auch ihr Möglichstes zu.

Seitens der Köln-Bonner Kreisbahn gingen nun die Vorarbeiten weiter. Am 11. Oktober 1907 verzichteten die konzessionierten Gemeinden förmlich auf die ihnen erteilte Bahnbaukonzession zugunsten der 3 Kreise. Je weiter aber die Geländebesichtigungen und die Bahnbauaussichten gediehen und je heftiger in Königswinter und Honnef die Meinungsverschiedenheiten über die zweckmäßigste Linienführung entbrannten, umso lauter wurden auch die Gerüchte, daß die Bahn dennoch nicht bis Honnef, sondern nur bis Königswinter gebaut werden solle. In einer öffentlichen Stadtverordnetensitzung vom 10. Januar 1908 erklärte der Königswinterer Beigeordnete Bechmann (lt. Honnefer Volkszeitung vom 13. Januar 1908): **„Mir ist offiziell zugesagt worden, daß hier in Königswinter die Bahn enden und ihre Weiterführung nach Honnef einstweilen unterbleiben soll."** Auf eine daraufhin erfolgte schriftliche Anfrage an ihn von Honnef aus erteilte er die orakelhafte Antwort: „Zu meinem großen Bedauern muß ich die Anfrage unbeantwortet lassen. Je mehr wir von der Bahn sprechen, je mehr schädigen wir die Sache". Honnef wandte sich darauf an den Landrat, der erwiderte, daß ihm von einer Aenderung oder der Absicht einer Aenderung des Planes nichts bekannt sei. Im Februar 1909 war die Rohlfs'sche Denkschrift mit Kostenberechnung der Elektrischen Bahn Bonn—Honnef fertiggestellt. Am 28. Mai 1909 teilte die Stadt Bonn der Stadtverwaltung Honnef mit, daß die Stadt Bonn, der Landkreis Bonn und der Siegkreis am 13. Mai 1909 den Bau der Elektrischen Bahn von Bonn über Königswinter nach Honnef beschlossen hätten, dabei den Bau der **Teilstrecke Königswinter—Honnef von der Bedingung abhängig gemacht hätten, daß die Stadt Honnef sich verpflichte, für den Fall, daß die Einnahmen dieser Strecke nicht ausreichen sollten,** die Kosten für Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten dieser Teilstrecke, sowie eines noch näher festzustellenden Anteiles am Betriebsbahnhofe, Elektrizitätswerk und den Betriebsmitteln, die Kosten für Abschreibung und die Kosten für die Betriebsführung zu decken, **einen Beitrag in Höhe der Hälfte des insgesamt aufzuwendenden Zuschusses zu zahlen.** Sobald das gesamte Bahnunternehmen einen Reingewinn abwerfe, solle die Stadt Honnef 10 Prozent des Reingewinnes als Rückzahlung ihrer evtl. geleisteten Zuschüsse bis zur völligen Zurückzahlung erhalten. Zurückgezahlt würden nur die tatsächlich gezahlten Zuschüsse, also keine Zinsen. Die Anlagekosten der Teilstrecke Königswinter—Honnef waren von Direktor Rohlfs auf 752 000 Mk. veranschlagt. An Verzinsung und Tilgung wären 45 120.— Mark jährlich aufzuwenden. Die Kosten der Abschreibung seien von Direktor Rohlfs auf 9920 Mark angegeben, die Betriebsausgaben auf 43 000 Mark berechnet. Ueber die übrigen Kosten seien irgendwelche Festsetzungen noch nicht getroffen. Zum Schluß wurde um Mitteilung ersucht, ob die Stadt Honnef grundsätzlich geneigt sei, diese Verpflichtungen, von denen der Bau der Teilstrecke Königswinter—Honnef abhängig gemacht sei, einzugehen.

Die Stadtverordneten, die sich in mehreren Sitzungen mit dieser Forderung befaßten, bestimmten am 13. August 1909 eine Kommission, bestehend aus den Herren L. Voß, A. Jansenius und August Müller, die sich mit dem Verwaltungsausschuß der Bahn bezüglich der an Honnef gestellten Forderungen ins Benehmen setzen sollte. Von da ab begannen langwierige Verhandlungen Honnefs um Gleichstellung mit den übrigen von der Bahn berührten Städten, die jedoch zu keinem Ergebnis führten. Des öfteren wandte sich auch die Stadt an den Regierungspräsidenten, dessen Schutz und Vermittlung anrufend. Erwähnt sei, daß am 4. März 1910 die Stadtverordneten Honnefs beschlossen, „vorbehaltlich der näheren Prüfung und Berechnung der ihr hierdurch entstehenden Verbindlichkeiten für den Fall, daß die Einnahmen der Strecke Königswinter—Honnef nicht ausreichen sollten, die Kosten für Verzinsung der Anlagekosten dieser Teilstrecke im Höchstbetrage von 752 000 Mark, die anteiligen Kosten für Abschreibungen und Rücklagen und die

durch den Betrieb der Strecke entstehenden Mehrkosten zu decken, einen Beitrag in Höhe der Hälfte des Unterschiedes zwischen den Einnahmen der Strecke Königswinter—Honnef und den obenerwähnten Unkosten zu leisten". Der Verwaltungsausschuß der Bahnen erklärte jedoch, daß durch die gemachten Vorbehalte die von Honnef übernommene Verpflichtung „gänzlich wertlos sei". Ueber zwei Jahre lang trat in der Sachlage keine Aenderung ein.

Die schwierige Linienführung.

Um so heftiger entbrannte jedoch in den Jahre 1910—12 der Kampf um die Linienführung. Es wird besonders interessieren, wenn wir hier auf einen Teil dieser Projekte, die von Bürger zu Bürger und auch in mehr oder weniger lebhaften Volksversammlungen diskutiert wurden, näher eingehen und sie der Vergessenheit entreißen.

Beim ersten Projekt erstrebte man eine rheinseitige Linienführung mit Unterführung der Staatsbahn am alten Mühlenweg, Anschneidung des Nachtigallenwäldchens, weiter parallel der Staatsbahn in zirka 90 Meter Abstand von derselben verlaufend und endigend etwa 60 Meter unterhalb der evangelischen Kirche. Gegen diesen Endhaltepunkt wurden jedoch Einsprüche erhoben und gleichzeitig wurde dargetan, daß bei dieser Linienführung der Henricische Bebauungsplan nicht aufrecht erhalten werden könne. Die Linie durchschneide die Gärten von Edelhoff, Bredt und Göring derart ungünstig, daß links und rechts der dort projektierten Straßen nicht genügend Bauterrain übrig bleibe.

Es kam ein zweites Projekt. Die Unterführung der Staatsbahn wurde wie bei Nr. 1 beibehalten, jedoch das Nachtigallenwäldchen nicht angeschnitten, sondern in seiner Längsrichtung mitten durchquert, um auf den von der Stadt Honnef projektierten Straßenzug (jetziges Hotel Rhöndorfer Hof—Mühlenweg—Linzerstraße) zu kommen. Endhaltepunkt sollte etwa 120 Meter unterhalb der evangelischen Kirche an der Girardetallee sein, etwa in der Mitte zwischen Kirche und Staatsbahn. Bei diesem Projekt wurden später größere Teile des Grunderwerbs getätigt, die bis jetzt noch in der Hand der Bahngesellschaft sind. Jedoch stieß man bei dem Grunderwerb auf äußerste Schwierigkeiten, so am Nachtigallenwäldchen und der Villa Göring, sodaß der Grunderwerb für diese Linienführung eingestellt werden mußte.

Nachdem man beim zweiten Projekt, wie dargetan, auch auf große Schwierigkeiten stieß, hatte die Stadt Honnef durch ihren Sachverständigen, Baurat Henrici-Aachen, neue Vorschläge bezw. Linienführungen unterbreitet. Hiernach sollte die elektr. Bahn am Steinchen abschwenken und durch die Unterführung gehen, um weiter über die Hauptstraße bis zum Herz von Honnef, dem Marktplatz, weitergeführt zu werden. Aus betriebstechnischen Gründen ließ sich jedoch diese Linienführung nicht ausführen, da einesteils bei der Unterführung unter dem Steinchen derartig starke Kurven nur in Frage kamen, welche die großen Wagen nicht durchfahren konnten, anderseits auch die Eisenbahn-Direktion der Durchführung am Steinchen, dessen Unterführung viel zu niedrig ist, aufs Entschiedenste widersprach. Der allergrößte Gefahrenpunkt war jedoch wohl, daß bei dem villenartigen Ausbau der Ortschaft Rhöndorf, deren Häuser an der zu durchfahrenden Rhöndorferstraße hinter Vorgärten so versteckt lagen, daß beim Austreten aus den Gebäulichkeiten eine Uebersicht gegen die Bahn nicht gegeben war. Unglücksfälle durch überfahren des Publikums wären unausbleiblich und nicht zu vermeiden gewesen, da ein Vierwagenzug selbst bei einer langsamen Fahrt auf höchstens 60 Meter zum Stehen gebracht werden kann. Wie die Bahn um die alte Kapelle, dem Wahrzeichen und Heiligtum Rhöndorfs, auf der Hin- und Rückfahrt hätte vorbeigeführt werden sollen, blieb ebenfalls völlig dunkel. Nachdem alles dieses mit der Stadtgemeinde durchgesprochen war, Ortsbesichtigungen stattgefunden hatten, wurde von dem Sachverständigen der weitere Vorschlag gemacht, zwar wieder unter dem Steinchen durchzuführen, dann aber kurz vor dem Hotel Drachenfels rheinseitig abzubiegen. Weiter sollte es dicht am Staatsbahnhof Rhöndorf vorbeigehen, die Poststraße zwischen den Neubauten Robens und Reusch überqueren, durch den Garten des Hotel zur Traube und den dahinterliegenden Garten der Besitzung Lanz hindurchgehen und dann an das vorher geschilderte Projekt anschließen. Eine Prüfung dieses Vorschlages ergab derartig hohe Kosten, die vor allem durch ein Viadukt schlagen von etwa 130 Meter Länge am Bahnhof Rhöndorf vorbei (damit der Zugang zum Bahnhof Rhöndorf nicht gestört wurde), weiter durch Ankauf von wenigstens 5—6 Gebäulichkeiten entstehen würden, sodaß an eine Rentabilität überhaupt nicht mehr gedacht werden konnte. Aus diesem Grunde wurde dieses Projekt sofort fallen gelassen. Erwähnt sei jedoch, daß während der Prüfung dieses Projektes die Bauarbeiten an obengenannten Neubauten sogar eine kurze Zeit eingestellt wurden.

Darauf wurde ein neues Projekt vorgeschlagen. Linienführung in die Au wie beim erstgenanten Projekt, dann aber Abzweigen durch Girardetallee, Weyermannallee auf Hauptstraße bis Hotel Klein. Hier Endhaltestelle. Um hier ein Umrangieren der Züge zu ermöglichen, hätten die Bürgersteige auf beiden Straßenseiten ganz erheblich verschmälert werden müssen. Das hätte sich schließlich mit geringfügigen Kosten ausführen lassen, doch hätte beim Umfegen der Züge mit einer jedesmaligen Sperrung der Hauptstraße gerechnet werden müssen. Ferner scheiterte dieses Projekt u. a. auch daran, weil das Gebäude der jetzigen Sparkasse vollständig hätte niedergelegt werden müssen. Beiläufig sei hier eingeschaltet, daß auch die Droschkenkutscher gegen dieses Projekt Einspruch erhoben.

Hierauf wurde der Bahngesellschaft der Vorschlag gemacht, zu versuchen, ob es nicht möglich wäre, das abgebrannte Wittler's Parkhotel in der Bahnhofstraße als Schlußbahnhof zu benutzen. Bei diesem Projekt stieß man jedoch auf die größten Schwierigkeiten, da man, abschwenkend von der Weyermannallee, nach dem besagten Plan wertvolle Baugrundstücke durchschnitten hätte und eine Weiterführung der Bahn (nach Linz z. B.) vollständig lahmgelegt worden wäre. Auch dieses Projekt mußte fallen. Durch Initiative des Direktors Sattler-Bonn wurden mit der Stadtgemeinde Honnef die Verhandlungen weitergeführt und neuausgearbeitete Projekte, darunter auch eine ganz rheinseitige Linienführung, vorgelegt. Am 19. Juni 1912 beschlossen jedoch die Honnefer Stadtverordneten **Einstimmig, als Linienführung für die Elektrische Bahn die Unterführung am Steinchen und weiterhin die Provinzialstraße am Hotel Dell vorbei bis zur Linzerstraße in Honnef zu empfehlen und unter allen Umständen an dieser Linie festzuhalten.** Das von Bonn vorgelegte Projekt wurde von den Stadtverordneten einstimmig verworfen. Auf die am 5. Juli 1912 nach Bonn gerichtete Mitteilung dieses Stadtverordnetenbeschlusses erfolgte unterm 26. Juli seitens der Elektrischen Bahnen die Antwort, daß der Verwaltungsausschuß der Bahngesellschaft einstimmig beschlossen habe, bei der Stellung der Stadtverordnetenversammlung zu Honnef, wie sie in dem vorerwähnten Schreiben niedergelegt war, **von der Fortsetzung der Verhandlungen wegen Weiterführung der Elektrischen Bahn von Königswinter nach Honnef abzusehen.** Danach ruhten die Verhandlungen gänzlich. Honnef nahm ein früheres Projekt einer elektrischen Bahnverbindung von Neuwied über Linz nach Honnef wieder auf, (Verhandlungen, die sich bis zum Kriege hinzogen, aber bekanntlich nicht zum Bau der Bahn führten).

Am 18. Juli 1913, nachdem Honnef während eines ganzen Jahres von Bonn nichts mehr gehört hatte, beschloß das Stadtverordnetenkollegium auf Antrag Jansenius, den Ausbau der Bahn Königswinter Honnef zu erstreben und den Landrat in Siegburg, der Mitglied des Verwaltungsausschusses ist, zu bitten, für Honnef die Bahn angelegenheit zu fördern. Der damalige Bürgermeister sowie die Herren Jansenius, Merkens und Dr. Weeg wurden beauftragt, mit dem Landrat in Verbindung zu treten und auf den Verzicht der Garantieleistung hinzuwirken. Am 30. Juli verhandelte die Kommission versönlich mit Herrn Landrat von Dalwigk in Siegburg. Der Landrat gab sofort seiner Bereitwilligkeit, die Wiederaufnahme der Verhandlungen mit Honnef bei dem Verwaltungsausschuß in Bonn anzuregen. Ausdruck und betonte, daß auch der Betriebsdirektor Sattler-Bonn sehr für die Durchführung der Elektrischen Bahn nach Honnef sei. Bei dieser Gelegenheit betonte der Landrat noch, daß es nicht ratsam sei, wenn die Stadt Honnef allzu großes Gewicht auf die Linienführung der Bahn lege, daß die Stadt in diesem Punkte nicht zu große Forderungen stellen dürfte, deren Durchführung überhaupt unmöglich sei. Hinsichtlich der Uebernahme einer Garantie oder sonstiger Verpflichtungen hatte man den Eindruck, daß dies der Vereinbarung zwischen dem Unternehmen und der Stadt vorbehalten bleibe. Am 13. Oktober 1913 erkundigte sich Honnef beim Landrat in Siegburg nochmals danach, ob und wann die in Aussicht gestellte Wiederaufnahme der Verhandlungen hinsichtlich der Weiterführung der Bahn nach Honnef zu erwarten sei. Am 10. Dezember teilte der Landrat mit, daß der Verwaltungsausschuß nach einer genauen Berechnung zu dem Ergebnis gekommen sei, daß für die Verlängerungsstrecke in den ersten Jahren mit einem Zuschuß von mindestens 30 000 Mark jährlich zu rechnen sein würde. Da nun die bisherige Strecke Bonn—Königswinter noch erhebliche Zuschüsse erfordere, sei der Verwaltungsausschuß zu dem Ergebnis gekommen, zurzeit von **einer Weiterführung der Bahn bis nach Honnef abzusehen** und zunächst die wirtschaftliche Entwicklung der im Betrieb befindlichen Strecke abzuwarten. Das erste Halbjahr 1914 wurde mit Rückfragen über die Errechnung des hohen jährlichen Zuschusses von 30 000 Mark ausgefüllt. Dann kam der Krieg. Die Bestrebungen in den Nachkriegsjahren, die Bahn nach Honnef zu bekommen, sind noch in guter Erinnerung. Es wurden neue Kostenanschläge aufgestellt, die schließlich durch riesenhafte Inflationszahlen erschreckten. Man schien in Honnef zuletzt überhaupt daran zu zweifeln, jemals die Elektrische Bahn zu bekommen.

Der Bau der Bahn.

Nachdem Herr Generaldirektor Kotschenreuther an die Spitze der Bahnverwaltung berufen wurde, hat derselbe in der allergroßzügigsten Form die Weiterführung der Bahn von Königswinter nach Honnef in die Wege geleitet. Unter Berücksichtigung der veränderten Verkehrsverhältnisse hat Herr Generaldirektor Kotschenreuther es verstanden, die Bahnlinie auf einer ganz neuen Grundlage aufzubauen. Hiernach verläuft die Bahn von der jetzigen Endhaltestelle Königswinter bis zum Ausgang aus Königswinter auf eigenem Straßengelände, um von hier aus auf eigenem Bahngelände weitergeführt zu werden, jedoch abweichend von den früheren Projekten nicht hart rheinseitig, sondern parallel der Provinzialstraße. Hierdurch ist es ermöglicht worden, daß die Fußgänger und der große Verkehr von Sommerfrischlern und Fremden unbehindert von Königswinter bis zur Stadt Honnef und dem Aufgang zur Rheininsel Grafenwerth stets am Rheinufer entlang geleitet werden können. Dieses Projekt hat auch die volle Zustimmung der beteiligten Kreise gefunden und ist es jetzt zu unserer Freude zur Vollendung gekommen.

In Anbetracht der allgemeinen Notlage der beteiligten Gemeinden hat die Bahngesellschaft es sich in uneigennütziger Weise angelegen sein lassen, hauptsächlich den in den einzelnen Gemeinden ansässigen Unternehmern die Ausführung der Arbeiten zu übertragen unter Berücksichtigung, daß hierbei hauptsächlich nur Erwerbslose der einzelnen Gemeinden zur Beschäftigung gelangen sollten. Durch diese Anordnungen der Bahndirektion ist es mit Erfolg gelungen, vielem Notstand in den einzelnen Gemeinden abzuhelfen.

Ueber die Bauausführung ist nachfolgendes zu berichten: Die Weiterführung der Bahn von Königswinter nach Honnef benutzt bis zum Berliner Hof in Königswinter die vorhandene Straße. Infolge der dort einsetzenden Verengung der Straße, deren Breite dort höchstens 4 Meter betrug, mußte, um die Durchführung der Bahn zu ermöglichen, die vorhandene Stützmauer an der Fähre um ca. 2,5 Meter rheinwärts zurückgesetzt werden. Hierdurch ist es gelungen, eine genügende Straßenbreite für einen Fuhrwerksverkehr von zwei sich kreuzenden Wagen zu ermöglichen und den alten Droschkenstand in der bisherigen Weise zu erhalten, indem derselbe nun parallel der neuen Gleise rheinwärts verlegt wurde. Weiterführend wurde die vorhandene Böschungsmauer von der Fähre bis Wolfgang Müller-Denkmal durch eine senkrechte Stützmauer ersetzt, wodurch gleichzeitig wiederum erreicht wurde, die enge Straße nunmehr soweit zu erbreitern, daß außer dem Betrieb der Bahn mit Leichtigkeit jeder Fuhrwerksverkehr und in jeder Richtung sich abwickeln kann. Die Weiterführung der Elektrischen Bahn vom Wolfgang Müller-Denkmal bis zum Steinchen erfolgte parallel der Provinzialstraße. Die Lage der Bahn gestattet bei einem Ausbau der Provinzialstraße dieselbe auf eine durchschnittliche Breite von 6 Metern zu bringen. Demgemäß liegt die Bahn von dort aus auf eigenem Bahnkörper und wird gegen die Provinzialstraße durch eine kleine Abschlußmauer mit aufstehendem Ziergitter abgeschlossen. Gegen den Rhein zu wird der Bahnkörper gegen die von der Gemeinde Königswinter neu projektierte Promenade von 12 Meter Breite abgeschlossen, sodaß ein unbehinderter Fuhrwerksverkehr von Königswinter ermöglicht ist, ferner der Bahnverkehr durch seine abgeschlossene Lage keine Störung erhält und heimerlei Gefahren mit sich bringen kann und vor allem auch Kurgäste, Sommerfrischler, Einheimische wie überhaupt jedermann von Königswinter nach Honnef am Rhein entlang unbehindert, ohne durch den früheren Fuhrwerksverkehr belästigt zu werden, sich ergehen kann. Auch von der Haltestelle Steinchen aus führt die Bahn auf eigenem Bahnkörper bis zum Endbahnhof Bad Honnef weiter.

Die Bahnanlage den Rhein entlang hat unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu großen Schwierigkeiten geführt. Es mußten bedeutende Anschüttungsmassen ausgeführt werden, welche durch vorhandene Abtragsmassen nicht ersetzt werden konnten. Um eine Verunstaltung des späteren von der Stadtgemeinde Honnef vorgesehenen Rheinpromenadenprojektes durch die Bahnanlagen, soweit es sich um Stadtgebiet Honnef selbst handelt, zu verhindern, hat sich die Bahngesellschaft entschlossen, die fehlenden Anschüttungsmassen durch anderweitige Grubenentnahmen zu bewältigen. Weiter hat die Bahngesellschaft infolge Abbruchs der alten Böschungsmauer und Errichtung neuer Stützmauern in Königswinter ein landschaftliches Bild geschaffen, das jeder Stadt zur Zierde gereichen würde. Des weiteren hat die Bahngesellschaft durch kostspielige Errichtung von Abschlußmauern dem Rheine zu es dem in den kommenden Jahren sicherlich stärker einsetzenden Fremdenverkehr ermöglicht, unbehindert von Königswinter aus sein Ziel, das herrlich gelegene Honnef, die Perle des Siebengebirges, erreichen zu können. Vom Steinchen bis zur Insel Grafenwerth hat die Stadt Honnef bekanntlich eine neue Rheinpromenade mit Anlagen vorgesehen (liebe Stadtverwaltung, notiere es auf jede Seite deines täglichen Notizkalenders!), welche sich an das Planum der Elektrischen Bahn anschmiegen wird, sodaß ein landschaftliches Bild geschaffen werden kann, das weit und breit seines Gleichen zu suchen hat.

Der Grunderwerb für die Weiterführung der Bahn von Königswinter nach Honnef bot in der Gemeinde Königswinter selbst nur geringe Schwierigkeiten. Sobald jedoch die Bahn auf Honnefer Gebiet übertrat, war infolge der großen Zerstückelung des Grundbesitzes der Erwerb der für die Bahngesellschaft benötigten Flächen mit zum Teil großen Schwierigkeiten verknüpft. Es kamen ungefähr 200 Grundstücksdurchschneidungen in Frage, welche teils durch Kauf nicht zu erhalten waren, sondern nach langwierigen Unterhandlungen im Wege des Austausches erworben werden mußten. Diese Arbeiten hat Herr Stadtoberinspektor a. D. Herm. Schneider tatkräftig zustande gebracht, sodaß der Grunderwerb ohne den Weg der Enteignung beschritten zu müssen, in Bahngesellschaft wie Grundstückseigentümer zufriedenstellender Weise abgeschlossen wurde.

Sämtliche Projekt- und Ausführungsarbeiten gingen durch die Hand des Herrn Generaldirektors Kotschenreuther. Derselbe hat es verstanden, bei Wünschen einzelner Grundstücksanlieger in jedem Falle einen zufriedenstellenden Ausgleich zu finden, sodaß bei der ganzen Weiterführung Beschwerden irgendwelcher Art nicht zum Ausdruck kamen. Daß er durch Heranziehung der örtlichen Baufirmen zu der Neubaustrecke und Beschäftigung der Erwerbslosen in weitgehendster Weise den wirtschaftlichen Nöten der Gemeinden Rechnung getragen hat und sie von sozialen Lasten befreite, haben wir schon erwähnt.

Die örtlichen Ausführungsarbeiten im Bau selbst unterlagen der Aufsicht des Herrn Betriebsdirektors Haftenrath und wurde dadurch ihre Weiterführung auf jede Art gefördert. In der technischen Aufsicht hat sowohl, soweit die Projektierungsarbeiten in Frage kommen, als auch bei der Ausführung der Grundbewegungen, Errichtung von Mauern, Abbruch und Neuerrichtung von Abschlußmauern usw. Herr Oberingenieur Giese sich als der erprobte Fachmann bewährt.

Nachdem diese Arbeiten fertiggestellt waren, begann man mit dem Oberbau. Dort war es Herr Oberbahnmeister Krämer, der die Arbeiten mit großer Nachkenntnis weiterführte. Die Oberleitungsarbeiten unterlagen Herrn Oberleitungsmeister Maier, der unter den schwierigsten Verhältnissen die Oberleitungsanlagen in einer derartig kurzen Zeit einzubauen wußte, daß ihm volle Anerkennung zu zollen ist.

*

Als es im vorigen Jahre hieß, die Elektrische Bahn nach Honnef wird gebaut, da begegnete diese Mitteilung wohl bei allen ungläubigem Kopfschütteln und Mißtrauen, das nach den Erfahrungen der vergangenen 30 Jahre wohl auch begründet war. Man hatte eben nicht mit dem frischen Mut, dem gesunden Optimismus und der unversiegbaren Energie des Herrn Generaldirektors Kotschenreuther gerechnet, der sich das Ziel gesteckt und es allen Zweiflern zum Trotz, alle technischen und finanziellen Hindernisse überwindend, erreicht hat. Honnef hat die Elektrische Bahn — Herrn Generaldirektor Kotschenreuther und seinen Mitarbeitern, die jeder am richtigen Platze standen und so das Werk vollendeten, das Honnefs wirtschaftlichem Leben neues Blut zuführen soll —

im Namen der ganzen Bürgerschaft den herzlichsten Dank!

Zur Eröffnung der Siebengebirgsbahn, Neubaustrecke Königswinter—Honnef

am 26. September 1925.

Die Herzen empor! Die Flaggen heraus!
Mit Liebe schmücke ein Jeder sein Haus!
Es schlecht sich Schiene an Schienenstrang
Den lieblichen, deutschen, Rhein entlang.
Des Zögerns und Wartens war reichlich genug.
Elektrische! halt deinen Siegeszug
Heut' festlich geschmückt in unsere Stadt,
Die sich zum Empfange gerüstet hat.

Nun denket nicht mehr an Vergang'nes zurück;
Nun aufwärts zu Gott und vorwärts den Blick!
Noch immer das Wort seinen Wert behält:
„Dem Mut'gen allein gehöret die Welt!"
Ja, mutig voran, ohne Rast und Ruh'
So strebtet ihr vorwärts dem Ziele zu.
Schon reiht sich der Mast an den Mast heran.
Parole ist: Vorwärts! Nur immer voran!

Gekrönt ist das Werk! Vollendet der Bau!
Die Masten ragen ins Himmelsblau!
Drum jauchze, deutsch' Nizza, in seliger Lust
Heraus aus der deutschen Männerbrust:
„Der Stadt bringe Segen und fröhlich Gedeih'n,
Daß Wohlfahrt erblühe am deutschen Rhein,
Daß aus den Ruinen ein Frieden ersteh',
Der niemals mehr in die Brüche geh'."

Nun danket dem Schöpfer, dem gütigen Herrn! —
Doch auch der Verwaltung von Herzen gern,
Daß endlich zerstört der törichte Wahn,
Es käme nicht mehr die elektrische Bahn.
Wir wünschten, sie nähm ihren Siegeslauf
Nun bald auch den ganzen Rheinstrom hinauf,
Dann pflanzte der Jubel sich immer fort
Von Berg über Tal, von Ort zu Ort.

Es winket uns freundlich des Glückes Stern! —
Drum eilet herbei von nah und von fern.
Herbei nun, ihr Lieben, in großer Zahl!
Deutsch Nizza kredenzt Euch den Wein im Pokal.
Bewundert die Allmacht in Gottes Natur,
Dann hör' eine einzige Stimme ich nur:
„Wie schön bist du, Honnef, wie herrlich und fein,
Du Kleinod und Perle am deutschen Rhein!"

Johann Conrads, Honnef.

Ein neues Teilnehmerverzeichnis des Fernsprechamtes Honnef

(enthaltend die Anschlüsse von Honnef, Rhöndorf, Rheinbreitbach, Unkel, Aegidienberg)

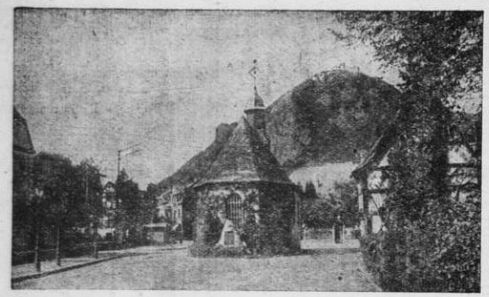
nach dem Stande des heutigen Tages

ist von uns herausgegeben und sämtlichen Fernsprechteilnehmern **kostenlos** zugestellt. Soweit die Fernsprechteilnehmer das neue Verzeichnis noch nicht erhalten haben, wird gebeten, dasselbe im unterzeichneten Verlag gefl. abholen zu wollen.

Buchdruckerei Karl Werber

Verlag der Honnefer Volkszeitung

Hauptstr. 381 :: Fernruf 7



Das Wahrzeichen Rhöndorfs: Die alte Kapelle.

Elektrische Bahn
Bonn–Rhöndorf–Honnef
(Siebengebirgsbahn)

Honnef a. Rh. und Siebengebirge.

Fahrplan ab 26. September 1925.

					W											
Bonn (Meckenheimerstr.)	ab			5.55	6.25	6.55	7.25	7.55	8.25	8.55	9.25	usw.	bis	abds.	9.55	10.55
„ (Friedensplatz)	„			5.58	6.28	6.58	7.28	7.58	8.28	8.58	9.28	„	„	„	9.58	10.58
„ (Beethovenhalle)	„			6.02	6.32	7.02	7.32	8.02	8.32	9.02	9.32	„	„	„	10.02	11.02
Beuel (Bilicherstraße)	„		W	6.06	6.36	7.06	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36	„	„	„	10.06	11.06
„ (Reichsbahnhof)	„	5.24	5.54	6.09	6.39	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	„	„	„	10.09	11.09
Limperich-Küdinghoven	„	5.27	5.57	6.12	6.42	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	„	„	„	10.12	11.12
Ramersdorf	„	5.29	5.59	6.14	6.44	7.14	7.44	8.14	8.44	9.14	9.44	„	„	„	10.14	11.14
Obercassel	„	5.32	6.02	6.17	6.47	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	„	„	„	10.17	11.17
Obercassel-Römlinghoven	„	5.34	6.04	6.19	6.49	7.19	7.49	8.19	8.49	9.19	9.49	„	„	„	10.19	11.19
Oberdollendorf	„	5.37	6.07	6.22	6.52	7.22	7.52	8.22	8.52	9.22	9.52	„	„	„	10.22	11.22
Longenburg	„	5.40	6.10	6.25	6.55	7.25	7.55	8.25	8.55	9.25	9.55	„	„	„	10.25	11.25
Königswinter	„	5.44	6.14	6.29	6.59	7.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	„	„	„	10.29	11.29
„ (Denkmal)	„	5.48	6.18	6.33	7.03	7.33	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	„	„	„	10.33	11.33
Am Steinchen	„	5.50	6.20	6.35	7.05	7.35	8.05	8.35	9.05	9.35	10.05	„	„	„	10.35	11.35
Rhöndorf	„	5.51	6.21	6.36	7.06	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36	10.06	„	„	„	10.36	11.36
Bad Honnef (Rheinau)	„	5.53	6.23	6.38	7.08	7.38	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08	„	„	„	10.38	11.38
„ (Ende)	an	5.55	6.25	6.40	7.10	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	„	„	„	10.40	11.40

			W		W											
Bad Honnef (Ende)	ab	6.00	6.32	7.02	7.32	8.02	8.32	9.02	9.32	10.02	10.32	usw.	bis	abds.	11.02	11.42
„ (Rheinau	„	6.02	6.34	7.04	7.34	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	10.34	„	„	„	11.04	11.44
Rhöndorf	„	6.04	6.36	7.06	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36	10.06	10.36	„	„	„	11.06	11.46
Am Steinchen	„	6.05	6.37	7.07	7.37	8.07	8.37	9.07	9.37	10.07	10.37	„	„	„	11.07	11.47
Königswinter (Denkmal)	„	6.07	6.39	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	10.39	„	„	„	11.09	11.49
Königswinter	„	6.11	6.43	7.13	7.43	8.13	8.43	9.13	9.43	10.13	10.43	„	„	„	11.13	11.53
Longenburg	„	6.15	6.47	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	„	„	„	11.17	11.57
Oberdollendorf	„	6.18	6.50	7.20	7.50	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	„	„	„	11.20	12.00
Obercassel-Römlinghoven	„	6.21	6.53	7.23	7.53	8.23	8.53	9.23	9.53	10.23	10.53	„	„	„	11.23	12.03
Obercassel	„	6.23	6.55	7.25	7.55	8.25	8.55	9.25	9.55	10.25	10.55	„	„	„	11.25	12.05
Ramersdorf	„	6.26	6.58	7.28	7.58	8.28	8.58	9.28	9.58	10.28	10.58	„	„	„	11.28	12.08
Limperich-Küdinghoven	„	6.28	7.00	7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	„	„	„	11.30	12.10
Beuel (Reichsbahnhof)	„	6.31	7.03	7.33	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	10.33	11.03	„	„	„	11.33	12.13
„ (Bilicherstraße)	„	6.34	7.06	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36	10.06	10.36	11.06	„	„	„	11.36	
Bonn (Beethovenhalle)	„	6.38	7.10	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	„	„	„	11.40	
„ (Friedensplatz)	„	6.42	7.14	7.44	8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	10.44	11.14	„	„	„	11.44	
„ (Meckenheimerstr.)	an	6.45	7.17	7.47	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	10.47	11.17	„	„	„	11.47	

Hotel Wolkenburg
Inh.: Val. Herr
Rhöndorf a. Rhein
3 Minuten von der Haltestelle an der alten Kapelle
erstklassiges Wein-Restaurant
Weine erster Firmen
anerkannt gute Küche

Kurhaus Drachenfels
Rhöndorf
2 Minuten von der Haltestelle „Rhöndorf" und „Steinchen" der elektrischen Bahn
Erstklass. Haus, das ganze Jahr geöffnet
EIGENE KURKAPELLE

Dell's Hotel Zum Siebengebirge
Mittelpunkt der Stadt / Seit 1828 im Besitz der Familie
Sommer und Winter geöffnet / Zentralheizung
Großes Bier-Restaurant / Separate Weinstuben
Dortmunder Union, Münchener Spaten / Weine aus ersten Winzerkellern / Anerkannt gute Küche
Sonntags: Früh- und Abend-Konzerte
Autogarage / Mitglied des A. D. A. C.
Telefon Nr. 37

Mittelrheinisches Transport-Kontor.

Kurhaus / Honnef a. Rhein
HOTEL-RESTAURANT
Jeden Sonntag nachmittag: 5 Uhr-Tee
Küche und Keller bestgepflegt — Solide Preise!

SCHUHHAUS N. LANG
VORNEHMES SPEZIALGESCHÄFT
GESELLSCHAFTS-, STRASSEN- UND SPORTSCHUHE, MÄDCHEN- UND KINDERSTIEFEL, STRÜMPFE UND ZUBEHÖR
BAD HONNEF A. RH.
MARKT 2 - FERNRUF 189

Rheininsel Grafenwerth
unmittelbar am Endpunkt der elektrischen Bahn
In seiner Art einzigster Ausflugsort am Rhein
Café- und Weinrestaurant
Elegante Säle für größere u. kleine Gesellschaften
Das ganze Jahr geöffnet.

Drachen-Quelle

hervorragendes Tafelwasser
erhältlich in allen besseren Hotels und Restaurants.
Nach auswärts Kistenversand.

Hotel Klein
Honnef a. Rh.
Tel. 19 - Bes.: D. Engelke - Tel. 19
GUT BÜRGERLICHES HAUS
CIVILE PREISE

Die Vollendung der Siebengebirgsbahn.

Wie schon in unserer Samstagsnummer mitgeteilt, erfolgte die Eröffnung der Schlußstrecke der elektrischen Bahn programmäßig am Samstag Vormittag. In Königswinter bestiegen, wie wiederholt sei, die Honnefer Teilnehmer an der Festfahrt den bekränzten Sonderzug, wo sie beim Betreten des Zuges von Herrn Generaldirektor Kotschenreuther und Herrn Oberbürgermeister Falk-Bonn, dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Bahnen, begrüßt wurden.

Wenn auch der Himmel sein griesgrämigstes Gesicht aufgesetzt hatte, dem bindfadenartiger Regen entströmte, so waren es dennoch vermutlich Freudentränen darüber, daß Honnef nun endlich Recht widerfahren, und — trotz des Regens — waren die Gäste aus der weiteren Umgegend einstimmig der Ansicht, daß die Bahnstrecke nach Honnef die landschaftlich schönste und des Werkes Krönung sei.

Mit dem Eintreffen des Zuges in Honnef setzte der regelmäßige Bahnbetrieb sofort ein.

Die Teilnehmer an der Eröffnungsfahrt begaben sich in den Kursaal, der, stimmungsvoll dekoriert, die Gäste einladend empfing und wo bei einem Frühstück die Freude über das frohe Ereignis, die Bedeutung des Tages für Honnef wie für den gesamten Bonner Wirtschaftsbezirk nochmals beredten Ausdruck fanden. Den Reigen eröffnete der Bonner Oberbürgermeister Dr. Falk mit herzlichen Worten, indem er u. a. ausführte: Die heißen Wünsche langer Jahre sehen heute ihre Erfüllung, auf Jahre der Enttäuschung folgen frohe Feste, so dürfe man nun auch in Honnef sagen. Er habe in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Verwaltungsrates die Festversammlung hierher gebeten, um gemeinsam die Eröffnung der elektrischen Bahn, dieses bedeutsamen Ereignisses für den ganzen Wirtschaftsbezirk Bonn, zu begehen. Namens der Bahngesellschaft und der Stadt Honnef begrüße er alle Gäste. Weiter wies er darauf hin, daß man gleichzeitig ein silbernes Jubiläum begehen könne. 25 Jahre sei es nämlich her, seitdem das Projekt einer elektrischen Bahnverbindung von Bonn nach Königswinter und Honnef aufgetaucht sei. Honnef habe damals schon geäußert, daß es die Bahn erhalten müsse, koste es, was es wolle. „An dieses Wort soll die Stadt Honnef später noch oft erinnert worden sein", so bemerkte Redner in zarter Anspielung auf die bekannten, nun glücklich überwundenen dunklen Tage in der Geschichte des Bahn-Baues nach Honnef.

Nach einem Rückblick auf die Geschichte des Bahnbaues und die schwierige Linienführung zollte er Herrn Generaldirektor Kotschenreuther, der das Bahnprojekt Königswinter—Honnef auf eine ganz neue Grundlage gestellt und glücklich durchgeführt habe, besonderen Dank.

„Es waren zwei Königskinder, die konnten zusammen nicht kommen, das Wasser, es war zu tief." Sein Wunsch aber möge besser ausgehen, wie jene Ballade. Mögen die beiden Königskinder, Bonn und Honnef, nun glücklich vereint, sich gegenseitig unterstützen. Er reiche der Stadt Honnef die Hand zum Bunde, so schloß der Bonner Oberbürgermeister.

Als nächster Redner sprach Herr Bürgermeister Dr. Berns. Einleitend bemerkte er, daß es nicht nur 25, sondern schon 30 Jahre her seien, seitdem die ersten Pläne auf Schaffung einer Straßenbahnverbindung Beuel—Honnef vorgelegt seien, 30 lange Jahre, in denen die Königskinder nicht hätten zusammenkommen können. Wenn man die Akten durchlese, komme man zu dem Ergebnis, daß die Schuld auf der einen Seite lag u. nicht auf der anderen. An Honnef sei nicht die Schuld gewesen; es habe sich aber in Honnef im Laufe der Zeit eine Erbitterung über die zuteil gewordene Behandlung breitgemacht, sodaß er sich gestatte, etwas näher darauf einzugehen. Redner schilderte kurz die Zurücksetzung, die Honnef seitens der Stadt Bonn erfahren habe, sodaß man erfreut aufgeatmet habe, seitdem jetzt ein anderer Wind aus Bonn wehe. Erfreut sei man auch gewesen, als durch die Berufung des Herrn Kotschenreuther ein Wechsel in der Bahnleitung und damit auch der Bahnbau nach Honnef eintrat. Dank gebühre auch dem Siegkreise, der in den letzten Jahren sich eifrig für den Bau der Bahn eingesetzt habe, nachdem er sich in früheren Jahren mehr von fiskalischen Interessen als von Interessen der dem Kreise angehörenden Stadt Honnef habe leiten lassen. Als man auch jetzt noch der Stadt Honnef für den

Bahnbau den das Maß des Erträglichen übersteigenden Zuschuß von 30 000 Mark auferlegt habe, sei der Kreis durch Uebernahme von 37000 Mark eingesprungen. Vor allem gebühre auch Dank an Herrn Kreisdeputierten Jansenius, der im Jahre 1913 den zerrissenen Faden wieder aufgegriffen und die Verhandlungen zwischen Bonn und Honnef wieder eingeleitet habe. Das Band zwischen Bonn und Honnef sei jetzt gezogen, sein Wunsch sei, daß alle daran geknüpften Wünsche sich erfüllen und es zu einem goldenen werden möge.

Landrat Dr. Wessel begrüßte die Gäste namens des Siegkreises, auf dessen schönstem Fleckchen Erde man heute tage. Er dankte Herrn Regierungsvizepräsidenten Hoche-Köln für seine Anwesenheit und für das Interesse, das er dem Kreise durch sein bereitwilliges Erscheinen bei allen besonderen Anlässen bekunde. Mit besonderer Befriedigung erfülle es ihn, daß der Bahnbau nun beendet sei. Er glaube feststellen zu können, daß die Probefahrt den besten Eindruck hinterlassen habe. Der Passantenverkehr werde in keiner Weise geschmälert und eine Verschandelung der Gegend, wie man dies in früheren Zeiten befürchtet habe, sei keinesfalls eingetreten, im Gegenteil, das Landschaftsbild sei bereichert worden. Die Befürchtung, daß Königswinter durch die Bahn hinter Honnef zurücktreten werde, könne er nicht teilen, er glaube, daß beiden Städten, Königswinter und Honnef, im gegenseitigen Wechselverkehr Vorteile durch die Bahnverbindung erwachsen würden. Bei der Freude über die Fertigstellung der Bahn seien ja auch schon die Verdienste des Herrn Jansenius um das Zustandekommen des Bahnbaues hervorgehoben worden. Er müsse feststellen, daß wohl keine Kreistagssitzung vorübergegangen sei, in der nicht Herr Jansenius sein „ceterum censeo: die Bahn nach Honnef muß gebaut werden" ausgerufen habe. In aller Form spreche er hiermit Herrn Jansenius seinen Dank für dessen großen Verdienste um den Bahnbau aus.

Die Glückwünsche der Staatsregierung überbrachte Herr Regierungsvizepräsident Hoche-Köln, auch gleichzeitig namens der Reichs-(Post- und Bahn-)behörden. Ein Kind sei heute aus der Taufe gehoben worden, zu dem er die Mutter Bonn und Honnef als die Empfangende beglückwünsche.

Herr Generaldirektor Kotschenreuther, der zielbewußte Erbauer der Bahn, dankte für die vielen Anerkennungen, die ihm in allen Reden zuteil geworden waren. Wie sein gesunder Optimismus, sein frischer Mut und seine nicht versiegende Energie ihn nie verließen, so standen ihm auch seine Mitarbeiter — Beamte und Arbeiter — treu zur Seite, auf die er den Dank ablenkte. Namentlich erwähnte er Herrn Betriebsdirektor Hastenrath, Herrn Ingenieur Giese, die Herren Oberbahnmeister Krämer, Oberleitungsmeister Maier und Bürodirektor Wenzel. Auch der Städtischen Sparkasse in Bonn, die ebenfalls bei der Feier vertreten war, und bei der die Bahn noch „schwer in der Kreide steht", zollte er für die bereitwillige Unterstützung seinen Dank. Desgleichen dem Verwaltungsrat für seine verständnisvolle Förderung des Projektes. „Arbeiten und nicht verzagen!", das Wort habe auch hier wieder einmal alle Schwierigkeiten überwunden und zu einem vollen Siege geführt.

Die einfache aber würdige Feier hinterließ bei allen Teilnehmern den besten Eindruck.

•

Was dem Berichterstatter der Kölnischen Zeitung auffiel.

Die Köln. Ztg. schreibt: „Samstag mittag erlebte endlich ein Projekt seine Vollendung, das seit rund 30 Jahren geplant war und immer aufs neue die Oeffentlichkeit beschäftigt hat. Es ist die nunmehr fertiggestellte Kleinbahn Bonn(—Königswinter)—Honnef. Ein mit Blumen und Gewinden geschmückter Sonderzug entführte die Teilnehmer um 11 Uhr aus Bonn. Von Königswinter an, das den Bahnbau sehr ungern sah und dessen Bürgermeister der Feier fernblieb, ist die Strecke neu. . . ."