K2-06 Die Vollendung der Siebengebirgsbahn 1925

Artikel der HVZ vom 26. September 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 Brölthal-Eisenbahn A.-G. in Honnef 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 (Wilich) eingelaufen, der auf die Bahnbaubüchten obengenannter Unternehmer hinwies und einen Beschluß des Bilicher Gemeinderates **mitteilte, das Unternehmen durch die beteiligten Gemeinden Wilich, 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 geneigtest erteilen zu wollen". Auf ein wiederholtes Ersuchen an den Bürgermeister von Wilich kam am 11. November 1895 die Antwort, „daß die aus den Vertretern der Bürgermeistereien Königswinter, Oberkassel und Wilich 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 Bahnbrauprojekt 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 Motorominibusse 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 des 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 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 Beckmann (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 Direkter 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 Henrici'sche 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 Bierwagenzug 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 Rodens und Reusch überqueren, durch den Garten des Hotel zur Traube und den dahinterliegenden Garten der Besitzung Lantz hindurchgehen und dann an das vorher geschilderte Projekt anschließen. Eine Prüfung dieses Vorschlages ergab derartig hohe Kosten, die vor allem durch ein Viaduktschlagen 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 Umsetzen 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 fiieß 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 Verhandlugen 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 Bahnangelegenheit 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 persönlich 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 Rücksicht 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 heinerlei 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, ungehindert von Königswinter aus fein 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 Hastenrath 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 schließt 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)

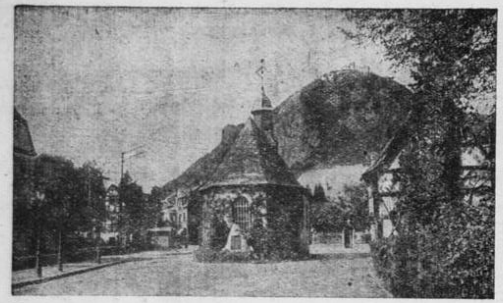
nach dem Stande des heutigen Tages

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. 38 f :: 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. . . . ."

Polizeiliche Lebensmittelprüfung. Die Anfang d. Mts. ...

A8 28.09.1925

Eine Fahrt mit der Siebengebirgsbahn nach Honnef.

Im Anblick des Rheins und des Siebengebirges. — Fünf Haltestellen. — Der Endpunkt Honnef. — Die Erschließung des Westerwaldes.

(Eigenbericht der Honnefer Volkszeitung.)

Honnef, den 18. September.

Da der Wasserstand des Rheines erfreulicher Weise wieder entsprechend zurückgegangen ist, werden, wie wir hören, die Arbeiten am Bau der elektrischen Bahn nunmehr wieder in vollem Umfange in Gang gebracht. Treten keine weiteren ungünstigen Momente, wie erneutes Hochwasser ein, so ist damit zu rechnen, daß bis zu dem vorgesehenen Termin, Pfingsten nächsten Jahres, die Durchführung der Bahn beendet sein wird. Mit dem Beginn der Arbeiten am Steinchen ist heute bereits wieder begonnen worden.

Ueber den Verlauf der Linienführung der elektrischen Bahn nach Honnef können wir unseren Lesern folgende Angaben machen:

Vom jetzigen Endpunkt bis zum Wolfgang Müller-Denkmal.

Vom jetzigen Endpunkt in Königswinter wird die Bahn rheinseitig weitergeleitet. Größere Aenderungen wird das Straßenbild in Königswinter vom Landeplatz der dortigen Fähre ab erhalten. Von der Fähre aufwärts bis zum Müller-Denkmal fällt nämlich die zweireihige Allee völlig fort, da anstelle der jetzigen Allee der Bahnkörper zu liegen kommt. Gleichzeitig wird die dicht an den Hotels bezw. Häusern vorbeiführende Fahrstraße, die jetzt recht schmal ist, wesentlich — auf 7.50 Meter — erbreitert, sodaß bequem drei Fahrzeuge gleichzeitig aneinander vorbeikönnen. Allein schon durch diese Straßenerbreiterung verschiebt sich naturgemäß die Bahnanlage etwas rheinwärts, doch sind auf genannter Strecke auch noch weitere Auffüllungsarbeiten am Rheinufer vorzunehmen, da rheinseitig der Elektrischen die ihr zum Opfer gefallene Allee wieder angelegt wird und zwar als ein Promenadenweg von 6 Meter Breite. Die jetzige alte Quaimauer zum Rhein hin wird zu diesem Zwecke abgebrochen; neue Betonstützmauern werden dort aufgerichtet. Diese Betonstützmauern sind Werftmauern von 1:1, ausgeführt aus 35 bis 40 cm messenden Basaltsäulen; gegen die Gefahr von Hochwasser und Unterspülung werden sie durch vorgelegte sogen. Futtermauern aus schweren Krotzen geschützt. Am Wolfgang Müller-Denkmal, das ungehindert stehen bleiben kann, weil es von der Bahn „umfahren" wird, wird die

erste Haltestelle „Hauptstraße"

eingerichtet — Hauptstraße, weil dort die Hauptstraße nach Königswinter hinein abzweigt. Gleichzeitig wird an dieser Haltestelle eine Ausweiche eingebaut — es sei hier eingeschaltet, daß die Bahn eingleisig ausgebaut wird —, um bei starkem Verkehr das Kreuzen von Zügen zu ermöglichen.

Von Bellinghausen bis zum Steinchen.

Von dieser ersten Haltestelle ab geht die Bahn weiter parallel der Provinzialstraße, die bei dieser Gelegenheit allgemein auf 6 Meter Breite gebracht wird, gegenüber den jetzt völlig ungenügenden Ausmaßen, die stellenweise auf 5 Meter, ja 4.80 Meter heruntergehen. Der Bahnkörper wird auf dieser Strecke auf den jetzigen Bürgersteig zu liegen kommen, doch wird er auch hier rheinseitig bis kurz hinter dem Steinchen von einem neuen Promenadenweg begleitet sein, der bis zur Grenze des Königswinterer Gemeindegebietes die stattliche Breite von 6 Metern haben, (hier kommen ihm die Anschüttungen zugute, die Königswinter in den letzten Jahren dort teilweise hat ausführen lassen), auf Honnefer Gebiet dagegen 4 Meter breit sein wird.

Die Elektrische liegt also auf dieser Strecke zwischen jetziger Chaussee und neu zu bauender, hart am Rhein vorbei führender Promenade. Um Unfällen vorzubeugen, wird der Bahnkörper von Chaussee und Promenade durch 40 Zentimeter hohe Betonmauern mit aufstehendem Rohreisengitter abgetrennt, doch sind natürlich, um den Verkehr zwischen Provinzialstraße und Rheinpromenade zu ermöglichen, mehrere Ueberwege an den wichtigsten Punkten vorgesehen, an denen das den Bahnkörper entlang führende Gitter unterbrochen wird. Im ganzen sind drei Ueberwege vorgesehen. Nach herrlicher Fahrt am Rhein entlang mit Ausblick auf Rodderberg und altersgrauen Rolandsbogen, während zur Linken der Drachenfels wie eine Mauer sich steil auftreckt, fahren wir in die

zweite Haltestelle „am Steinchen"

ein. Die Haltestelle am Steinchen wurde gewählt mit Rücksicht auf den Verkehr zum Drachenfels und in den oberen Teil Rhöndorfs, den man hier ja bequem über Rhöndorfer-, Drachenfelser- zur Löwenburgerstraße erreicht.

Vom Steinchen bis Rhöndorf.

Vom „Steinchen" ab aufwärts verläßt die Bahn den Leinpfad und geht nach links quer durch die Felder an den Staatsbahndamm heran zur

dritten Haltestelle „Rhöndorf".

Bei Ausgestaltung dieser Haltestelle wird, wie übrigens bei der ganzen Linienführung, der praktische und ästhetische Sinn der Bauleitung wieder besonders anschaulich. Die an dieser Haltestelle zu errichtende Wartehalle kommt nämlich direkt dem Ausgang der Staatsbahnunterführung gegenüber zu liegen, sodaß sie — in gerader Verlängerung der Carl Broelstraße gelegen — allen Reiselustigen sichtbar diese wie ein Magnet freundlichst an sich ziehen wird. Den in Rhöndorf die Bahn verlassenden Reisenden aber läßt sie den ersten Blick unwillkürlich auf den mächtig über Rhöndorf thronenden Drachenfels tun und weist ihn weiter ins waldumrauschte Löwenburgertal mit seinen herrlichen Bergkuppen, die es steil umragen. Die Haltestelle Rhöndorf wird, wie noch erwähnt sei, auch eine Ausweiche erhalten.

'Gen Honnef.

Bei den Häusern Nr. 37 und 39 durchschneiden wir auf unserer Weiterfahrt die Carl Broelstraße. Beide vorgenannten Häuser müssen mit ihren Nebengebäuden niedergelegt werden. Nunmehr gehts sozusagen parallel dem Staatsbahndamm und dem Rheinstrom, jedoch näher am alten Vater Rhein vorbei, aufs Endziel Honnef zu. Unterwegs muß der alte Kalkofen noch sein Scheinleben lassen, d. h. eigentlich hätte der alte Knabe ruhig in seiner erhoblich vom Zahn der Zeit angenagten Schönheit still beschaulich weiter dort stehen können, da die Bahn in etwa 1 Meter Entfernung rheinseitig an ihm vorbei ihren Schienenweg zieht. Doch das Schönheitsauge der Bonner Bahnherren, das entzückt zwischen idyllischem Rheinufer auf der einen und Bergeskette auf der andern Seite hin- und herblickte, empfand das alte Gemäuer als häßlichen Schönheitsfleck. Und da noch ein Zweites hinzukam, ein Moment der Betriebssicherheit: der Wagenführer wurde durch den Kalkofen in seiner Uebersicht über die Strecke gehindert — so muß er verschwinden. Das nebenstehende Wohngebäude bleibt natürlich erhalten. Wir kommen nun zur

vierten Haltestelle „Rheinau",

welche am Ausgang der Goeringallee, der alten Rommersgasse, eingerichtet wird. Dieser alte Name sagt uns besser wie der neuere, weshalb die Bahnverwaltung hier ihre Züge halten läßt: sie will den Rommersdorfern Gelegenheit bieten, auf direktem nächsten Wege durch Wilhelmstraße, Goeringallee-die Bahn zu erreichen und anderseits den Fremden ebenso bequem den Zugang ins idyllische Rommersdorf mit seinem Annatal und seinen Eingängen ins Siebengebirge erschließen. Von der Haltestelle Rheinau gehts in kurzer Fahrt zum

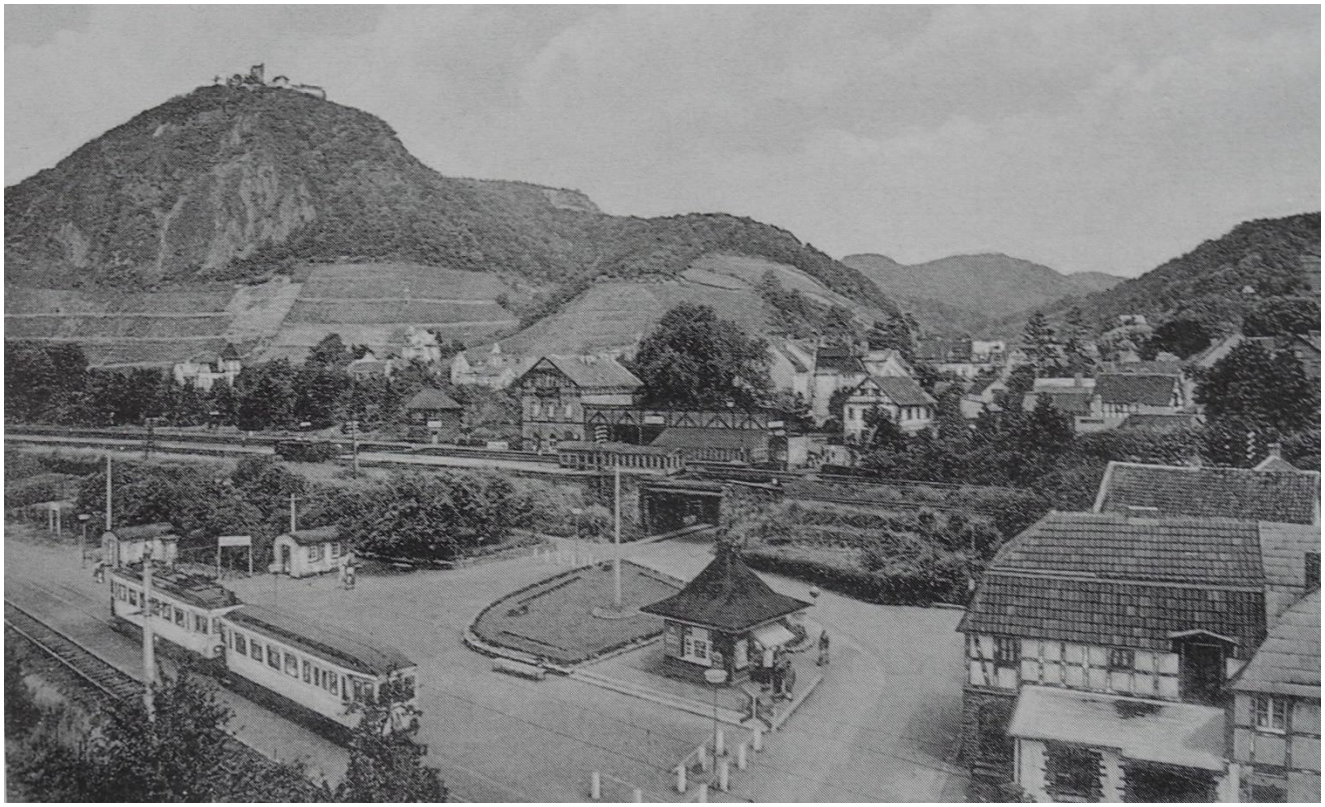
Endpunkt Honnef.

Der Bahnhof Honnef wird besonders sorgfältig und zweckentsprechend angelegt. So kommt er nicht, wie es bei der Siebengebirgsbahn sonst üblich, seitlich der Bahngleise, sondern an den Kopf derselben zu liegen. Der Endbahnhof Honnef wird im übrigen so ausgebaut, daß Sonderzüge, die bei starkem Verkehr vorgesehen sind, dort Aufstellung nehmen können. Es wird daher eine Ausweiche eingebaut werden, die eine Länge von 180 Metern in Anspruch nimmt. Da durch den Anschluß Honnefs an die Bahn überhaupt ein größerer Verkehr auf der Elektrischen zu erwarten ist, ist noch die Beschaffung einer weiteren Zuggarnitur (bestehend aus je 2 Motor- und Anhängewagen), sowie verständlicherweise eine entsprechende Erweiterung der Betriebswerkstätten in Beuel vorgesehen. Der jetzige Aufenthalt, den die Züge in Königswinter haben, wird nämlich zur Hin- und Rückfahrt nach Honnef nicht ausreichen, sodaß ein weiteres Zugpaar eingesetzt werden muß.

Die Gesamtlänge der neuzubauenden Strecke beträgt 3,9 Kilometer und zwar von km 12,3 (jetziger Endpunkt in Königswinter) bis km 16,2 (Endpunkt in Honnef). Die Haltestelle „Hauptstraße" in Königswinter wird bei km 13,1 liegen, die in Rhöndorf bei km 14,6, die Haltestelle „Rheinau" bei km 15,7. Die Gesamtfahrzeit von Bonn (Rheinuferbahn) bis Honnef ist auf 45 Minuten berechnet, also eine ganz vorzügliche Leistung, die auch nur dadurch zu erreichen ist, daß die Elektrische auch von Königswinter aus als nebenbahnähnliche Kleinbahn, wie der terminus technicus lautet, weiterführt, was ihr eine Geschwindigkeit bis 40 km gestattet.

Wie schon aus dieser in Umrissen skizzierten Schilderung des Bahnlaufes hervorgeht, wird die elektrische Bahn nach Honnef eine der romantischsten Bahnen unserer rheinischen Heimat werden. Von ihren Wagen aus werden sich herrliche Blicke ins Siebengebirge, des Rheinlands Edelstein, ins Rheintal mit der Insel Grafenwerth im Vordergrunde, überhaupt in sonnige rheinische Landschaft eröffnen. Die Bahn wird nunmehr, da sie bis Honnef und damit ins Herz des Siebengebirges geführt wird, ihren Namen Siebengebirgsbahn erst mit vollem Recht tragen und sie wird weiter allen, die nach des Tages Last und Mühen den Großstadtmauern Bonns und Kölns einmal enteilen wollen, entweichen müssen, den Genuß Gottes schöner Natur auf schnellstem Wege vermitteln. Doch noch ein weiterer Grundgedanke dürfte dem Bahnbau nach Honnef seitens der Bahnverwaltung zu Grunde liegen: die Erschließung des Westerwaldes, die Möglichkeit, für die Bewohner des vorderen Westerwaldes ihre Produkte den Nachbarstädten Honnef und Bonn zuzuführen und auch so befruchtend auf das Wirtschaftsleben einzuwirken. In diesem Sinne liegt auch ein weiteres Bahnprojekt der rührigen und weitblickenden Bonner Bahndirektion: nämlich die Verlängerung der elektrischen Bahn Bonn—Siegburg bis Hennef. Hennef, ein aufstrebender Industrieort, dem vermutlich noch eine industrielle Zukunft beschieden sein dürfte, ist gleichzeitig Mittelpunkt eines ebenso ausgedehnten wie in verkehrstechnischer Beziehung mangelhaften Kleinbahnnetzes. Wie ja überhaupt die Bonner Bahnverwaltung bestrebt ist, in die bisher im Siegkreise bezüglich des Personenverkehrs recht mangelhaften Zustände einen frischen Zug hineinzubringen, so soll durch den Anschluß von Honnef an das elektrische Bahnnetz eine schnellere Verbindung mit Honnef—Asbach bezw. Hennef—Oberpleis—Quirrenbach (Asgidenberg)—Rostingen erzielt werden. Das Projekt des Ausbaus der Bahn Siegburg—Hennef ist schon so weit gediehen, daß es an der Hauptfrage, nämlich: ob der Siegkreis die finanzielle Grundlage zustandebringen kann, angelangt ist.

Zur Grundtendenz: Aufschließung des Westerwaldes gehört auch der alte Vorkriegsplan auf Durchführung der elektrischen Bahn bis Linz. Wie gesagt, es ist ein alter Plan, der bekanntlich schon vor mehr als 12 Jahren ventiliert wurde, und in den Archiven der Bahnverwaltung natürlich auch noch vorhanden ist. Zu seiner Durchführung müßte die jetzt im Bau begriffene elektrische Bahn von ihrem Endpunkte in Honnef wieder um einige hundert Meter zurückgezogen werden bis zu einer geeigneten Stelle, wo sich eine Unterführung unter die Staatsbahn ermöglichen ließe. Jenseits der Bahn müßte dann weiter eine der (im Bebauungsplan Honnefs auch liegenden) Parallelstraßen ausgebaut sein, um die Bahn durch jetzt als unwegsames Feld, Gärten oder gar Hausgrundstücksgelände dort liegendes Terrain hindurch zur Linzerstraße zu führen. Dann ginge es weiter durch Rheinbreitbach, Unkel, Erpel, hinter letztgenanntem Ort würde die Reichsbahn wieder unterquert, um dann in Linz am Rheinufer zu enden. Das ist der alte Plan, an dessen Ausführung, das sei gegenüber vielfachen Aeußerungen in letzter Zeit festgestellt, **in absehbarer Zeit natürlich gar kein Gedanke ist.** Die wirtschaftliche Lage, der andere Kontrahent: der Kreis Neuwied, dessen Bahnen Schmalspur aufweisen, und die enormen im Stadtgebiet Honnef entstehenden Kosten sind einstweilen unübersteigbare Wälle. Ebenso verhält es sich mit dem Plan der Durchführung der Godesberg—Mehlemer Elektrischen nach Rolandseck und sogar nach Remagen; dagegen hat das Projekt des Ausbaues der Elektrischen von Mehlem nach Meckenheim lebhafteres Interesse in greifbarerer Zeit. Auch sonst gibts für die Bonner Bahnverwaltung noch genügend Zukunftsprojekte. Das Ziel ist ja die Schaffung eines großen Zentralbahnhofes Ecke Meckenheimer- und Thomasstraße. Die bald vollendete Durchführung der Godesberger Elektrischen zeigt schon hin auf diese Absicht, die Durchführung der Siegburger Elektrischen dorthin und die Elektrisierung des „befreundeten" feurigen Elsas, der Vorgebirgsbahn, müssen sich bei Gelegenheit anreihen. Alles in allem: die ehemaligen Rentnerstädte Bonn und Honnef sind an einem Wendepunkt angelangt: sie müssen sich als Folge der umgestellten wirtschaftlichen Lage auf den Verkehr werfen. Bonn tut es mit zielbewußter Energie. Für Honnef heißt es nunmehr, das, was ihm Bonn gibt, auch praktisch zu erfassen und auszumünzen, denn Bonn gibt nicht nur, sondern nimmt auch Verkehr. Die alte Klage Honnefs, abseits moderner Verkehrsmittel zu liegen, wird bald zu verstummen haben. Aufgabe aller wirtschaftlichen Kräfte Honnefs wird es sein, nun auch tatsächlich dafür zu sorgen, daß das, was Honnef zu bieten hat, auch einen Anreiz für den Fremden bildet, seine Schritte dorthin zu lenken. Nicht nur für die Stadt entstehen damit neue Aufgaben, auch alle, die direkt am Verkehr teilnehmen und ihn aufzunehmen haben, vornehmlich die Gaststätten, haben sich die Frage vorzulegen, wie sie aus Honnef, dem Endpunkt der Elektrischen, auch den Zielpunkt für alle Reisenden schaffen.



Wohl ein Foto aus den 1930er Jahren mit der Haltestelle Rhöndorf der Siebengebirgsbahn. Bis in die 1950er hätte sich nicht viel geändert – auch das Zugmaterial ist gleichgeblieben.

1952 erhielt die Siebengebirgsbahn in Rhöndorf eine Flachdach-Wartehalle mit Kiosk und Betriebsraum. Das rollende Material stammt noch von 1925

Die leicht schaukelnden sogen. Silberpfeile der Siebengebirgsbahn hielten sich nicht lange. Ihr Kennzeichen: pro Zug ist ein Abteil mit Kaffeebuffet ausgestattet