Drachenfelsbahn Königswinter

Zahnradbahn auf den Drachenfels

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Königswinter
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Blick auf die Gleise der Drachenfelsbahn an der Vorburg des Schlosses Drachenburg im Siebengebirge (2020).
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel

Die Drachenfelsbahn ist eine Zahnradbahn, die Königswinter am Rhein mit dem Drachenfels, einer rund dreihundert Meter hohen Felsspitze im Siebengebirge verbindet. Sie ist die älteste noch betriebene Zahnradbahn in Deutschland.

Vorgeschichte
Der Betrieb von 1883 bis 1914
Der Betrieb von 1914 bis 1947
Der Betrieb von 1947 bis 1958
Der Unfall am 14. September 1958
Der Betrieb von 1958 bis heute
Streckenbeschreibung
Hinweise
Quelle, Internet, Literatur

Vorgeschichte

Der Drachenfels entstand durch aufsteigendes Magma, das nicht zur Erdoberfläche durchbrechen konnte, sondern darunter domartig erstarrte; Vulkanologen nennen das Quellkuppe. Bereits in der römischen Zeit wurde hier Trachyt abgebaut und über den unterhalb des Berges vorbeifließenden Rhein abtransportiert . Auf der Spitze des Berges errichtete der Kölner Erzbischof Arnold 1149 einen Bergfried, der in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts zur Burg Drachenfels ausgebaut wurde.
Noch während des Dreißigjährigen Krieges verfügte der Kölner Erzbischof Ferdinand von Bayern 1634 die Sprengung. Unterhalb der Burg war weiterhin Granit abgebaut worden, u.a. für den Bau des Kölner Doms. So war es konsequent, dass auch die Burgruine an Steinbruchbesitzer aus Königswinter kam. Der Abbau wurde so weit vorangetrieben, dass 1788 die Rheinseite des Burgturms und Wirtschaftsgebäude sowie die Burgkapelle abstürzten.
Dies war der Beginn von Initiativen zum Schutz der Natur und dem Erhalt der Landschaft. Unter dem Druck der Öffentlichkeit untersagte 1828 der Kölner Regierungspräsident den weiteren Abbau von Gesteinen an der Rheinseite am Drachenfels. 1836 enteignete der preußische König Friedrich Wilhelm III. die Steinbruchbesitzer; die Kuppe ist seither Staatseigentum.

In der Zeit der Rheinromantik im 19. Jahrhundert wurde der Drachenfels zum meistbestiegenen Berg Europas. Bonner Studenten, Künstler, Naturfreunde, Ausflügler aus dem Rheinland und der ganzen Welt bereisten das Siebengebirge. Die Anfahrt erleichterte ab 1870 die rechtsrheinische Eisenbahn, ab 1827 gab es bereits regelmäßigen Schiffsverkehr. Seit 1834 gab es ein kleines Restaurant unterhalb der Burgruine.
Was blieb war der beschwerliche Aufstieg auf den Berg. Diesen erleichterten Fuhrunternehmer, die Kutschen oder Tiere, vor allem Esel, für den Aufstieg anboten. Der Wunsch nach einer Eisenbahn auf den Berg kam auf, nachdem in der Schweiz erste Bergbahnen erfolgreich eingeführt worden waren: auf den Rigi beim Vierwaldstättersee, 1871 von Vitznau aus, 1873 von Arth aus. Diese frühen Bergbahnen sollten auch das Vorbild für die Drachenfelsbahn werden.
Für die Planung konnte die Deutsche Lokal- und Straßenbahn Gesellschaft, Dortmund bzw. Berlin, gewonnen werden, die bereits Erfahrungen bei verschiedenen Dampf- und Pferdebahnen aufweisen konnte, so im Ruhrgebiet, in Rheydt und Mönchengladbach. Am 29. August 1881 erhielt die Gesellschaft die Konzession zum Bau und zum Betrieb der Bergbahn. Auch damals gab es bereits Gegner, wie die Kutscher und Reittiervermieter aus Königswinter sowie die Naturschützer, die eine Verschandlung des Landschaftsbildes fürchteten.
Die Vermessungsarbeiten begannen 1882, die Kolonnen der Erdarbeiter rückten im November 1882 an. Insgesamt wurden 23 000 Kubikmeter Erde und Fels bewegt, die schützenden Mauern bestanden aus 4537 Kubikmetern Mörtelmauerwerk und 1211 Kubikmeter Trockenmauerwerk. An der Talstation in Königswinter entstand eine offene Bahnhofshalle und eine kleine Werkstatt. Die Kosten beliefen sich auf 617.000 Mark.
Die Bahn weist eine Spurweite von einem Meter auf. Die Zahnstange gehört zum System Riggenbach (zwischen den Schienen eines Gleises ist eine Zahnstange eingebaut, in die ein gezähntes Rad der Lokomotive eingreift).

Der Betrieb von 1883 bis 1914

Zwar konnte der gewünschte Eröffnungstermin Ostern 1883 nicht gehalten werden, aber am 14. Juni 1883 führte man die erste Probefahrt durch. Die offizielle Eröffnung war am 17. Juli 1883.
Vom ersten Tag an war die Bahn ein voller wirtschaftlicher Erfolg. Zwar wurden die veranschlagten Kosten um rund 170 Prozent überschritten, aber die Aktien verzinsten sich in jedem Jahr, zum Beispiel 1904 und 1908 mit rund 7,5 Prozent.
Das 1884 fertiggestellte Schloss Drachenburg wurde zu einem beliebten Ausflugsziel per Bahn. Dort befindet sich auch die einzige Zwischenstation der Bahn.
Die Deutsche Lokal- und Straßenbahn Aktiengesellschaft verkaufte 1913 die Drachenfelsbahn an Ferdinand Mülhens, Eigentümer der Firma „4711 – Echt kölnisch Wasser“ zu Köln. Mülhens war ein großzügiger und engagierter Förderer des Siebengebirges, zu seinem Eigentum gehörten auch das heutige Hotel Petersberg und die Petersbergbahn. Für die beiden Bahnunternehmen wurde im Juli 1923 die Bergbahnen im Siebengebirge AG gegründet, deren einziger Aktionär die Familie Mülhens ist.
Die ersten Lokomotiven wurden zwischen 1882 und 1884 bei der Maschinenfabrik Eßlingen gebaut (Nr. 1-3). Es waren zweiachsige Zahnraddampflokomotiven mit einem Zahnrad und Vorlegewelle (zum Übersetzen des Antriebes ins Langsamere). In den Jahren 1908 bis 1910 wurden Ersatzkessel von der Maschinenfabrik Eßlingen geliefert und eingebaut. 1927 musterte man die Lokomotiven 2 + 3 aus, 1929 die Nummer 1.
Die Lokomotiven beförderten jeweils zwei Wagen, wobei die Lok zum Tal hin fuhr, die Wagen zeigten zum Berg. 1883 schaffte man sechs Vorstellwagen an (Nr. 1-6). Die Wagen waren nicht mit der Lokomotive und auch nicht untereinander gekuppelt. Auf den Wagen fuhren jeweils ein Schaffner und Bremser mit, die vor allem für das Bremsen der Wagen verantwortlich waren. Dazu besaßen die Wagen ein Bremszahnrad auf den talseitigen Achsen. Diese Wagen waren bis 1958 im Einsatz, teilweise umgebaut oder ersetzt.
Die Anzahl der beförderten Personen schwankte im Jahresrythmus, was bis heute so geblieben ist. Jährlich wurden zwischen 93.024 (1885) und 102.622 (1904) Fahrgäste transportiert.
War ursprünglich auch ein Güterverkehr vorgesehen, beschränkte sich dieser jedoch dauerhaft auf den innerbetrieblichen Dienst. Nur selten wurde der einzige vorhandene Güterwagen benötigt, zur Versorgung des Hotels am Berg und der Bevölkerung im Nachtigallental. Der Güterwagen, Baujahr 1883, hat ein Ladegewicht von 5 Tonnen. Er besitzt eine einfache Kupplung, mit der er an die Treibwagen bergseits angekuppelt werden kann. Seine Bremserbühne zeigt in Richtung Tal, obwohl bei Zahnradbahnen üblich, die Bremserbühne wegen der Streckenbeobachtung, zum Berg zeigen muss.

Der Betrieb von 1914 bis 1947

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurde der Verkehr zurückgefahren, es kamen keine Urlauber mehr. Ab 1915 nahm man einen eingeschränkten Verkehr auf, für die Einheimischen, aber auch für Verwundete, erholungssuchende Kriegsteilnehmer und Urlauber. Auch in den Nachkriegsjahren zwangen Mangel an Betriebsmitteln und die politischen Unruhen 1923 zu Betriebseinschränkungen.
Ab der Mitte der 1920er Jahre bekam der Urlauberverkehr wieder Aufschwung, die Passagierzahlen stiegen wieder an. Zwischen 1924 und 1928 wurden um die 175.000 Fahrgäste jährlich gezählt.

Zwischen 1926 und 1929 ersetzte man die alten Lokomotiven durch fünf größere, ebenfalls geliefert von der Maschinenfabrik Eßlingen (Nr. 4 + 5, Nr. 1-3 in Zweitnummerierung). Es waren dreiachsige Heißdampfmaschinen mit zwei Zahnrädern und einer eigenen Achse unter dem Führerhaus. Die Nr. 2 ist heute Denkmallokomotive an der Talstation.
Für den Betrieb waren zwei Lokomotiven ausreichend, die anderen standen in Reserve. Eine Lok war dauerhaft zur Petersbergbahn ausgeliehen. 1938 gab man Lok 5 an die Niederwaldbahn ab (Zahnradbahn von der Talstation Rüdesheim am Rhein zur Bergstation beim Niederwalddenkmal).
Die neu gelieferten, stärkeren Lokomotiven konnten nun drei Wagen den Berg hinauf drücken. Es gab sechs Vorstellwagen, da immer nur zwei Züge gleichzeitig fahren konnten, blieb es bei der Anzahl. In Höhe der Drachenburg bestand eine Ausweichstation mit Zahnstangenweichen. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 11 Kilometer pro Stunde.
Trotz der Modernisierungen gingen die Passagierzahlen in den 1930er Jahre zurück, zwischen 1934 und 1938 waren es noch um die 120.000 Fahrgäste jährlich.
Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges 1939 wiederholten sich die Einschränkungen des Verkehrs. Wiederum gab es ab 1941 einen bescheidenen Betrieb. Im März 1945 wurde die Bahn durch Bombentreffer schwer beschädigt. Vor allem die Lokomotiven bleiben weitgehend erhalten. In der Heimat verbliebene sowie aus dem Krieg bzw. der Gefangenschaft zurückkehrende Bahnbedienstete versuchten nach 1945, den Betrieb wieder aufzunehmen. Die Genehmigung zur Wiederaufnahme der Zugfahrten datiert vom 14. März 1947. Pfingsten 1947 gab es wieder regelmäßigen Bahnverkehr auf den Drachenfels.

Der Betrieb von 1947 bis 1958

Nach der Wiederaufnahme des regelmäßigen Verkehrs 1947 und der Währungsreform 1948 entwickelten sich die Passagierzahlen wieder gut. Der aufkommende Tourismus der 1950er und 1960er Jahre hatte daran seinen großen Anteil.
Die Drachenfelsbahn wurde immer noch mit Dampflokomotiven betrieben, die jedoch einen erheblichen Aufwand im Betrieb und beim Personal darstellten. Die Vorbilder der Schweizer Bergbahnen waren bereits seit Jahrzehnten elektrifiziert und boten einen modernen, sauberen, schnelleren und kostengünstigeren Verkehr an. Erst Anfang der 1950er Jahre fiel der Entschluss, auch die Drachenfelsbahn elektrisch zu betreiben. Im April 1952 erhielt die Firma Brown, Boveri & Cie. (BBC) Mannheim den Auftrag, die Bahn entsprechend auszurüsten. Im Juni 1953 nahm man den Betrieb auf, zunächst mit einem Triebwagen (Nr. I), 1955 und 1957 folgte je ein weiterer Triebwagen (Nr. II + III). Als Stromsystem wird 750 Volt Gleichstrom verwendet.
Die elektrischen Triebwagen Nr. I bis VI gehören Typ Z ET 2 (zweiachsiger, elektrischer Zahnrad-Triebwagen). Das Laufwerk des Triebwagens Nr. I entstand im Eigenbau aus Teilen der Personenwagens Nr. 3, ehemals Niederwaldbahn (nach de.wikipedia.org; Wagen Nr. 1 nach Wolff), die elektrische Einrichtung liefert die Firma BBC Mannheim. Dieser Wagen wurde bereits 1963 ausgemustert.
Die Triebwagen II bis V erbaute zwischen 1955 und 1960 die Waggonfabrik Rastatt, die elektrische Ausrüstung kam wiederum von BBC Mannheim. Der Motor mit 150 kW Leistung wirkt auf das talseitige Antriebszahnrad, die Notbremseinrichtung und das Bremszahnrad der Bergseite. Die beiden Achsen laufen ohne Antrieb mit. 1978 folgte erneut ein Eigenbau (Nr. VI). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bergwärts 18 Kilometer pro Stunde, talseits 14-16 Kilometer pro Stunde. Es sind mehrere, voneinander unabhängige Bremseinrichtungen installiert.
Die Farben der Triebwagen beziehungsweise die Farben der Fahrzeuge aus der Dampflokomotivzeit sind mit den Hausfarben des Unternehmens 4711 identisch.
Der Bahnhof in der Talstation wurde bis Juli 1957 umfassend umgebaut und renoviert.
Im Sommer 1958 wurde das 75jährige Bestehen der Bahn gefeiert, stolz mit Blick auf 75 Jahre unfallfreien Betrieb. In diesem Jahr beförderte man fast 700.000 Gäste.

Der Unfall am 14. September 1958

Am 14. September 1958 kam es jedoch zu einem furchtbaren Unglück. Die Lokomotive eines zusätzlichen abendlichen Zuges war über die Zahnstange geklettert, fuhr einige hundert Meter ungebremst und sprang dann aus den Gleisen. Der erste Wagen stürzte um, der zweite fuhr in die Trümmer des ersten. Der dritte Wagen konnte vom Schaffner mit der Handbremse gehalten werden und fuhr auf den zweiten Wagen auf. 17 bzw. 18 Tote und 112 Verletzten waren zu beklagen. Als Ursache wurde eine Verkettung verschiedener Umstände ermittelt, Konstruktionsmängel der Lokomotiven, Fehlverhalten des Personals und technische Unzulänglichkeiten. Noch am selben Abend wurde der Dampfbetrieb sowohl auf der Drachenfelsbahn als auch auf der Petersbergbahn eingestellt.
Aus Anlass des Unglückes vom 14. September 1958 hat die Bergbahnen im Siebengebirge AG am 14. September 2018 eine Gedenkfeier an der Talstation der Drachenfelsbahn zum 60. Jahrestag des Geschehens veranstaltet. Zur Erinnerung enthüllte man eine handgeschmiedete Eisenstatue an der Außenwand der Talstation. Sie stellt den römischen Gott Merkur dar, den Gott des Verkehrs, der Reisenden und der Wissenschaft. Er verkörpert die geistige Beweglichkeit, die nach dem Unglück 1958 zu umfangreichen Überlegungen und Änderung in allen Sicherheitsbereichen und Materialien führten. Die Statue ist etwa 2 Meter hoch und wurde von dem Königswinterer Künstler Burkhard Mohr geschaffen.

Der Betrieb von 1958 bis heute

Mitte der 1960er Jahre wurde die Bahn vollständig elektrifiziert und der Oberbau durchgreifend saniert. Man schaffte drei weitere Triebwagen (Nr. IV bis VI) an.
Mit dem Neubau des Hotels auf dem Felsplateau Anfang der 1970er Jahre veränderte man auch die Bergstation. Die Kreuzungsstation an der Drachenburg verlegte man 1975.
Die Zahl der Fahrgäste ging nach dem Höhepunkt der 1960er und 1970er Jahren wieder zurück. Waren es 1975 noch 751.500 Passagiere, schwanken die Zahlen seitdem um die 500.000 Fahrgäste.
Zwischen 1999 und 2001 wurden die vorhandenen Elektrotriebwagen umfassend modernisiert.
Ab 2004 begannen die Planungen zum Umbau der Talstation zu einer Kombination aus Bahnhof, Touristeninformation und Ausstellungsstätte. Der Architekt Michael C. Deisenroth entwarf das Konzept, die drei Teile unter einem Dach zu vereinen. Im Oktober 2004 begannen die Arbeiten. Insgesamt stand für die Veränderungen ein Budget von 1,97 Millionen Euro zur Verfügung. Es wurde zu gleichen Teilen von der Bergbahnen im Siebengebirge AG und der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des „Bonn-Berlin-Ausgleichs“ getragen.
In der Talstation ist neben der Tourist-Information eine Ausstellung über die Sehenswürdigkeiten des Siebengebirges untergebracht. Dort findet sich die gläserne Werkstatt der Bahn und eine Ausstellung über die Geschichte der Drachenfelsbahn. Im Obergeschoss des Bahnhofes wird auf einer Fläche von 22 Quadratmetern eine Modellbahnanlage vorgeführt. Diese zeigt einen Teil der Altstadt von Königswinter, die Talstation, die Strecke mit den Villen und Schloss Drachenburg sowie die Bergstation mit dem Drachenfels im Jahre 1927. Im März 2005 eröffnet der „Drachenfels Tourismus-Bahnhof“ seinen Betrieb.
In den Jahren 2010 bis 2011 modernisierte man die Mittelstation, parallel zur umfassenden Sanierung und Restaurierung der Drachenburg.
Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bergrestaurants wurde auch die Bergstation bis 2013 umgestaltet.

Streckenbeschreibung

Die Talstation, auf 69,4 Meter Höhe, liegt oberhalb der Stadt Königswinter und der Bahnlinie von Koblenz nach Köln. Ursprünglich stand hier eine Bahnhofshalle mit gusseisernen Stützen und zwei Gleisen. Die drei Werkstattgleise erreichte man damals über eine Schiebebühne.
Einen Gleisanschluss gab es kurz nach der Ausfahrt aus der Bahnhofshalle. Die neuen Elektrotriebwagen waren in den 1950er Jahren mit einem DB Straßenroller über die Drachenfelsstraße von der Waggonfabrik Rastatt angeliefert worden. Man stellte eine Gleisverbindung zum Streckengleis her, über das die Elektrotriebwagen von der Dampflok auf die Gleise gezogen wurden. Reste dieses Anschlusses waren bis in die 1980er Jahre sichtbar.
Die Bahnhofshalle von 1951 ist eine Betonkonstruktion. Sie weist heute drei Gleise auf, die durchgehend bis in die Werkstatt weiter verlaufen.
Nach hundert Metern Strecke setzt die Steigung mit 172 Promille an, nach rund 680 Metern weist sie noch 156 Promille auf. Die Mittelstation auf einer Höhe von 170,8 Meter wird nach 900 Metern Strecke erreicht. Unmittelbar danach folgt die Acht-Bogen-Brücke über die Drachenfelsstraße und die Verbindung zum Burghof.
Es folgt ein 500 Meter langer Abschnitt, dessen Steigungen zwischen 100 Promille und 200 Promille wechseln. Der steilste Anstieg liegt kurz von der Bergstation auf 289,0 Meter Höhe, die nach 1480 Meter Strecke erreicht werden.
Die Bergstation hatte ursprünglich zwei Gleise, die einfach stumpf an Prellböcken endeten. Die Station liegt teilweise auf einem so genannten Hangviadukt. Mit der Umgestaltung des Bergrestaurants in den 1970er Jahre baute man das zweite Gleis ab. Ein Pavillon diente der Bahn als Abfertigungshalle.

Hinweise

Die Drachenfelsbahn ist eingetragenes Baudenkmal (Königswinter, UDB-Nr. 357; LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Datenbank-Nr. 45576), wertgebendes Merkmal des landesbedeutsamen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Kulturlandschaftsbereich Landesentwicklungsplan 29.02) und des historischen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 446).

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2019)

Quelle

Flyer „Auszeit mit Aussicht. Mit Deutschlands ältester Zahnradbahn bequem auf das Drachenfelsplateau“, hrsg. von der Bergbahnen im Siebengebirge AG.

Internet

www.drachenfelsbahn.de: Webseite der Drachenfelsbahn (abgerufen 21.04.2019)

de.wikipedia.org: Drachenfelsbahn (abgerufen 21.04.2019)

www.drehscheibe-online.de: Harald Müller, Die Drachenfelsbahn in Königswinter 1984. Beitrag vom 10.04.2019 im Forum Historische Bahn (abgerufen 21.04.2019)

Literatur

Schyma, Angelika / Landschaftsverband Rheinland. Rheinisches Amt für Denkmalpflege (Hrsg.) (1992): Stadt Königswinter. (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmäler im Rheinland, 23.5.) S. 127, Köln.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 289-298, Freiburg.

Drachenfelsbahn Königswinter

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Straße / Hausnummer: Drachenfelsstraße
Ort: 53639 Königswinter
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1883
Koordinate WGS84: 50° 40 27,05 N: 7° 11 55,44 O / 50,67418°N: 7,19873°O
Koordinate UTM: 32.372.726,74 m: 5.615.141,32 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.584.778,63 m: 5.616.086,98 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Drachenfelsbahn Königswinter“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-291576 (Abgerufen: 28. November 2026)

Copyright © **LVR**