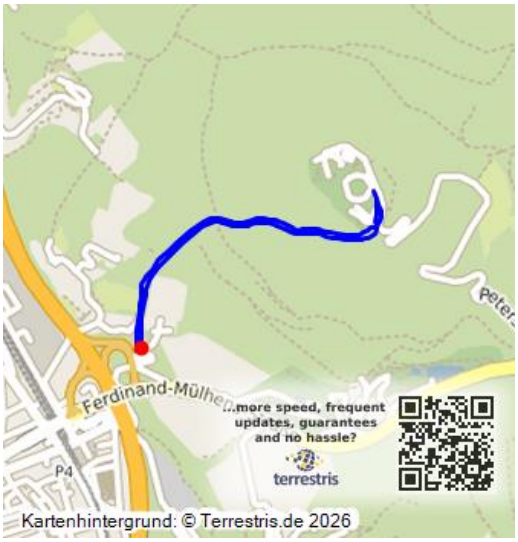
Petersbergbahn im Siebengebirge von 1888 bis 1921

Petersberger Zahnradbahn

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



Reste vom Zaun des Geländes der alten Petersbergbahn (2021) mit noch erhaltenem Schild "betreten der Bahnanlagen verboten".
Fotograf/Urheber: Katrin Becker



Die 1888 eröffnete Petersbergbahn verband Königswinter am Rhein mit dem Petersberg, vor allem mit dem auf dem Berg errichteten Hotel.

Geschichte des Petersbergs vor 1888
Die Petersbergbahn 1888 bis 1921
Internet, Literatur

Der Petersberg, früher Stromberg genannt, ist ein 336 Meter hoher Berg des Siebengebirges oberhalb von Königswinter. Er liegt auf der rechten Rheinseite, von hier hat man einen Blick über die linke Rheinseite mit Bad Godesberg und dem Drachenfelser Ländchen über Bonn mit dem Venusberg bis nach Köln.

Geschichte des Petersbergs vor 1888

Älteste überlieferte Relikte sind erhaltene Abschnitte einer Ringwallanlage aus der letzten Hälfte des 1. Jahrtausends v. Chr. Im frühen 12. Jahrhundert ließen sich hier Augustiner-Chorherren nieder, rekonstruierte Fundamente ihrer Kirche können besichtigt werden. Kurzfristig ließen sich im späten 12. Jahrhundert Zisterziensermönche nieder, bevor sie weiter zum Kloster Heisterbach zogen. Diese errichteten im 14. Jahrhundert eine Wallfahrtskirche für St. Petrus, nach der der Berg seinen heutigen Namen erhielt. Auf den Berg führen seit dem 14. Jahrhundert vier Bittwege von Königswinter, Ettenbach, Heisterbacherrott und Oberdollendorf und Niederdollendorf. Das Kloster wurde 1803 aufgehoben, die Anlagen kamen in preußischen Besitz.
Im 19. Jahrhundert gab es drei Steinbrüche an der Nord-, Ost- und Westseite, in denen Basalt abgebaut wurde. Eine Luftseilbahn beförderte das im Norden des Bergs gewonnene Material nach Oberdollendorf. Die Basaltsteinbrüche sind seit 1889 stillgelegt.
Der Kölner Kaufmann Joseph Ludwig Mertens (1782-1842) erwarb 1834 die Domäne Petersberg. Für seine Gattin, Sibylle Mertens-Schaaffhausen (1797-1857), wurde dort ein Sommersitz errichtet. 1856 kam der Petersberg in den Besitz der Familie Paul Nelles aus Köln. Diese ließ hier ein Hotel erbauen. Da es noch keine feste Straße auf den Petersberg gab und um den Hotelgästen einen bequemen Zugang zu schaffen, plante man ab 1885 den Bau einer Zahnradbahn, vergleichbar der auf den nahen Drachenfels, die seit 1883 bestand.

Die Petersbergbahn 1888 bis 1921

Nach dem erfolgreichen Vorbild der Drachenfelsbahn gründete man die *Petersberger Zahnradbahn-Gesellschaft AG* mit einem Aktienkapital von 250.000 Mark. Die Bahn wurde nach denselben Prinzipien wie die Drachenfelsbahn gebaut, sowohl Personal als auch Betriebsmittel sollten auswechselbar sein. Die Kosten der Herstellung betrugen 515.000 Mark.
Die Jungfernfahrt war am 12. November 1888, die offizielle Eröffnung Ostern, den 20. April 1889. Auch die Petersbergbahn entwickelte sich von Anfang an erfolgreich. Allerdings war der Betrieb geringer als auf den Drachenfels. Es gab immer nur zwei Lokomotiven und zwei Personenwagen, aus denen zwei Züge gebildet werden konnten.
Der ursprüngliche Abfahrtsbahnhof in Königswinter lag nahe der Marienhöhe an der heutigen Straße Petersberger Bittweg (heute befinden sich hier Tennisplätze). Die Strecke führte dann nach Norden und querte den Mirbesbach auf einer Brücke, deren Fundamente noch heute vorhanden sind. Weiter durchquerte die Trasse in einem weiten Bogen noch Nordosten schwenkend den Wald unterhalb des Petersberges. Kurz vor Erreichen des Plateaus schwenkte die Trasse nach Nordwesten und endete an der Petruskapelle. Den ehemaligen Endpunkt der Bahn zeigt heute ein Denkmal an.
Die Bahn hatte damit eine Länge von 1,215 Kilometern, einen Wartungspunkt im Bereich „Am Dömchen“ und eine Ausweiche. Die Spurweite maß 1000 Millimeter, die Zahnstange richtete sich nach dem System System Riggenbach (zwischen den Schienen eines Gleises ist eine Zahnstange eingebaut, in die ein gezähntes Rad der Lokomotive eingreift) und die maximale Neigung betrug 260 Promille. Damit gehört sie zu den steilsten Zahnradbahnen Deutschlands.

Die übliche Zugkomposition bestand aus einer talseits fahrenden Dampflokomotive, einem Personenwagen oder einem Güterwagen. Es waren zwei Dampflokomotiven vorhanden, die bauartgleich mit denen der Drachenfelsbahn waren. Sie wurden 1889 von der Maschinenfabrik Eßlingen gebaut und entsprechen den ersten Lokomotiven der Drachenfelsbahn. Lok 1 wurde um 1929, Lok 2 wenige Jahre später ausgemustert.
Dagegen waren die beiden Vorstellwagen etwas länger als die für die Drachenfelsbahn. Sie fasten 57 Passagiere in fünf Abteilen. Die Wagen hatten ein Bremszahnrad an der talseitigen Achse. Die Bremse wurde vom Schaffner über eine Bremsspindel betätigt. Die Wagen hatten zunächst die Nummern 1 + 2, ab 1913 7 und 8. Der Wagen 8 wurde 1953/54 in eigener Werkstatt umgebaut, da er als Vorstellwagen für den elektrischen Triebwagen Nr. 1 der Drachenfelsbahn vorgesehen war. Dieser war nach seiner Ausmusterung 1963 noch in der Talstation zwischengelagert worden, bevor er verschrottet wurde.

Im Bereich „Am Dömchen“ lagen das Magazin, die Werkstätte sowie ein Lok- und ein Wagenschuppen, deren Gleise jeweils mit einer Schiebebühne verbunden waren. Das Speisewasser für die Dampflokomotiven zog man aus dem Mirbesbach.
Bereits vor der offiziellen Betriebseröffnung nutzte man ab dem 9. März 1889 die Bahn, um Baumaterial auf den Petersberg zu schaffen. Dieses wurde beim Ausbau des Hotels genutzt.

1889 gab es zwei Betriebsunfälle, bei denen an beiden Lokomotiven die Zahnradachsen aus Bronze brachen. Nach einer Unterbrechung und Einbau von Stahlachsen konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Die Bahn hatte zunächst einen guten Zuspruch, doch nahmen die Zahlen bis um 1900 kontinuierlich ab. Offensichtlich fehlte der Blick in das Rheintal, da die Petersbergbahn die meiste Zeit durch den dichten Wald unterhalb des Petersberges fuhr. Zudem war der Talbahnhof doch in einiger Entfernung von Königswinter und dem dortigen Staatsbahnhof entfernt.

Nach dem Konkurs der Familie Nelles 1906 übernahm die *Betriebs und Verwertungsgesellschaft Petersberg* die Bahn und das Hotel. Sie stellte den Bahnbetrieb 1907 ein und ersetzte ihn durch eine Omnibuslinie. Diese begann an der Rheinpromenade in Königswinter und bot somit eine deutlich bequemere Verbindung an.
1912 übernahm Ferdinand Mülhens das Hotel und die Bahn, die Verwertungsgesellschaft wurde aufgelöst. Mülhens war Eigentümer des Hauses „4711“ und Förderer von Königswinter und des Siebengebirges. Da gleichzeitig die Drachenfelsbahn mit übernommen wurde, gründete 1923 man die *Bergbahnen im Siebengebirge AG*, deren alleiniger Aktionär die Familie Mülhens war.

Die Petersbergbahn wurde wiederum als Transportmittel für die Baumaterialien zur Erweiterung des Hotels verwendet. Überlegungen zu einer Verlängerung der Bahn bis zum Staatsbahnhof in Königswinter (ab 1913) widersprachen der *Verschönerungsverein Siebengebirge* und die Wirtin der Talstation.
1914 wurde die heute noch genutzte Straße auf den Petersberg gebaut, zunächst jedoch für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges wurde der Verkehr auf den Siebengebirgsbahnen eingestellt (16. April 1915 bis zum 21. Mai 1920), das Hotel musste seinen Betrieb unterbrechen.
Erst 1920 eröffnete das Hotel auf dem Petersberg wieder. Wieder wurde die Verlängerung der Petersbergbahn zum Staatsbahnhof

diskutiert sowie eine Elektrifizierung gefordert. Zumindest die talseitige Verlängerung bis zum Staatsbahnhof wurde erfolgreich errichtet. Die für die Verlängerung erforderlichen Grundstücke mussten teilweise enteignet werden. Am 21. März 1921 wurde der Betrieb auf der verlängerten Petersbergbahn aufgenommen.

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2019)

Internet

de.wikipedia.org: Petersberg im Siebengebirge (Abgerufen: 22.4.2019)
de.wikipedia.org: Petersbergbahn (Abgerufen: 22.4.2019)
www.brueckenhof.de: Petersbergbahn (Abgerufen: 22.4.2019)
virtuellesbrueckenhofmuseum.de Virtuelles Brückenhofmuseum: Petersbergbahn (Abgerufen: 22.4.2019)

Literatur

Hofmann, Gustav (2007): Die Petersbergbahn. In: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Heft 1, S. 15-18. Köln.

Schyma, Angelika / Landschaftsverband Rheinland. Rheinisches Amt für Denkmalpflege (Hrsg.) (1992): Stadt Königswinter. (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmäler im Rheinland, 23.5.) S. 174, Köln.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 283-288, Freiburg.

Petersbergbahn im Siebengebirge von 1888 bis 1921

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof
Ort: 53639 Königswinter
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
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 1888, Ende 1921
Koordinate WGS84: 50° 40 50,99 N: 7° 11 53,05 O / 50,68083°N: 7,19807°O
Koordinate UTM: 32.372.697,87 m: 5.615.881,88 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.584.719,77 m: 5.616.825,97 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Petersbergbahn im Siebengebirge von 1888 bis 1921“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-291577 (Abgerufen: 4. November 2026)

Copyright © **LVR**