

Der Bau der Landstraße von Königswinter nach Ittenbach im 19. Jahrhundert

Von Winfried Biesing

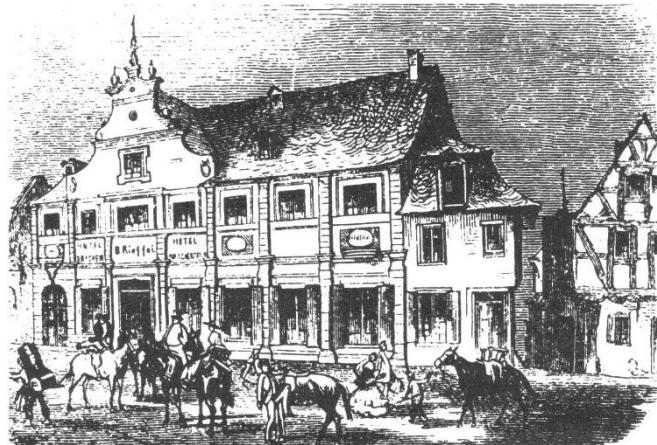
1. Teil (Siebengebirgs-Zeitung Nr. 38 vom 21. September 2000)

Nach dem Ende der napoleonischen Zeit war das Rheinland 1815 preußisch geworden. In der Folgezeit zog es immer mehr naturbegeisterte Menschen an den sagenumwobenen Rhein. Besonderes Interesse galt dem Drachenfels mit seiner Burgruine und dem Landsturmdenkmal. An komfortablen Reisemöglichkeiten am Rhein gab es Kutschen oder Schiffe, die stromauf im Wesentlichen von Pferden gezogen und stromab gesegelt oder gerudert wurden. Dem lokalen Schiffsverkehr dienten Nachen.

Ein neues Zeitalter des Reiseverkehrs am Rhein brach mit dem Beginn der Dampfschiffahrt an. Am 1.5.1827 eröffnete die „Preußisch-Rheinische-Dampfschiffahrt - Kölnische Gesellschaft“ mit ihren Dampfschiffen den Linienverkehr zwischen Köln und Mainz. Die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Mittel- und Niederrhein - Düsseldorfer Gesellschaft“ nahm den Dampfschiffbetrieb am 6.10.1836 auf. Seit April 1839 befuhren auch Dampfschiffe der „Niederländischen Dampfschiffahrt“ den Rhein.

In Bonn war das Betreten und Verlassen der Dampfschiffe dank einer Landebrücke einfach und unkompliziert. In Königswinter gab es dagegen zunächst nur eine Nachenstation, von der aus Nachen die Reisenden an den im Strom anhaltenden Dampfschiffen abholten oder die Abreisenden zu den Schiffen brachten. Im Oktober 1838 richtete die „Düsseldorfer Gesellschaft“ in Königswinter eine Landebrücke ein. Aus einer Anzeige im Bonner Wochenblatt vom 30.5.1841 ist zu entnehmen, dass jetzt auch die „Kölnische Gesellschaft“ in Königswinter eine Landebrücke unterhielt.

Am Siebengebirge war noch zu Beginn der preußischen Zeit intensiv Weinanbau betrieben worden. Die erforderlichen Weinbergpfähle gewann man im Siebengebirge aus zahllosen Rahmbüschen, aus denen Rahmen bzw. Weinbergpfähle mit Haumessern geschlagen wurden. Erst später in preußischer Zeit wurde nach und nach mit der Anlage von Hochwald begonnen. Das Gebirge wurde nicht von Straßen, sondern nur von Fußpfaden durchzogen. Reisende, die das Siebengebirge erwandern wollten, ließen sich deshalb in der Regel von ortskundigen Führern begleiten. In Königswinter wurde 1832 eine „Preisbestimmung für die Führer nach den Sieben-Bergen und den am meisten besuchten Ortschaften mit oder ohne Esel“ erlassen. Hier heißt es:



Reittiere in der Königswinterer Hauptstraße, 1861, Illustrierte Zeitung, Leipzig.

Führer allein	Silbergroschen	Führer mit Esel Silbergroschen
1. Nach dem Drachenfels	5	10
2. nach der Wolkenburg	5	10
3. nach der Löwenburg	5 – 15	20 – 25
4. nach dem Oelberge	12 – 15	25 – 30
5. nach dem Stromberg	10 – 15	20 – 25
6. nach dem Pfaffenröttchen	5	10
7. nach der Ruine Heisterbach	10	20
8. Honnef	5	10

Da es im Siebengebirge keine Gaststätten gab, musste man sich für längere Wanderungen mit Mundvorrat versehen, der bei größeren Gruppen von Eseln getragen wurde. Sie waren ursprünglich als Lasttiere bei den Arbeiten in den Weinbergen eingesetzt. Da viele Besucher es vorzogen, das Gebirge auf bequeme Weise zu erforschen, bot es sich an, in steigendem Maße Esel für die Personenbeförderung einzusetzen. Der Bürgermeister von Königswinter erließ am 27.7.1841 „ein Reglement für die Eselführer zu Königswintzer, welche ihre Thiere zur Besteigung der Gebirge benutzen lassen“. In § 4 des Reglements hieß es: Zur Verhütung von Ueberforderungen des Lohns für das Bergbesteigen wird bestimmt, daß für jede Tour hin und zurück inclusive Führer

- a) nach dem Drachenfels... 10 Sgr.
 - b) nach Heisterbach... 15 Sgr.
 - c) nach dem Oelberg oder Löwenburg... 10 Sgr.
 - d) für einen ganzen Tag... 30 Sgr.
- entrichtet wird und ein höherer Betrag nicht gefordert werden darf.“

Nicht unwesentlich zur Steigerung des Fremdenverkehrs zum Siebengebirge trugen 1844 die Eröffnung der Eisenbahnlinie Köln-Bonn und der erstmalige Einsatz einer Gierponte bzw. einer Fliegenden Brücke zwischen Mehlem und Königswinter bei. Ein Karrenweg zog sich vom Süden der Gemeinde Königswinter durch die Helte zu den Kucksteinhöfen und zum Burghof hin. Vom unteren Kucksteinhof führte eine Abzweigung des Karrenweges als Gemeindeweg durch die Bergbonnen Wiesen und den anschließenden steilen Hohlweg zu dem Ackergelände Schiffeld. Von dort aus zog sich der Karrenweg durch die oberhalb des Lippischen Tales liegenden Wiesen zur heutigen Gaststätte Milchhäuschen. Von dort aus führte der Karrenweg nach Ittenbach-Lahr in der Nähe der Löwenburg.

Zwei weitere Karrenwege führten zum Wintermühlenhof. Dieser Hof war bis 1803 Eigentum der Zisterzienserabtei Heisterbach gewesen. Danach wurde der Hof Staatseigentum. Peter Josef Mülhens, Inhaber der Kölner Firma 4711, war 1840 Erbpächter des Hofes geworden. Durch Vertrag vom 22.8.1843 wurde Mülhens Volleigentümer des Wintermühlenhofes. Einzelheiten über die Karrenwege zum Wintermühlenhof ergeben sich aus dem nachfolgenden Vermerk des Königswinterer Bürgermeisters Mirbach vom 13.12.1853:

„Es führen zum Wintermühlenhof zwei Fahrwege, und zwar der 1. durch die Mennes und die sogenannte Höhle und der 2. in kurzer Entfernung durch einen Bach. Der 1. ist der, wo er den Hohlweg paßirt, bloß im Sommer bei trockenem Wetter fahrbar, und ist trotz allen wiederholten Reparaturen auf die Dauer nicht in gutem Zustand zu erhalten; er wird gewöhnlich bloß mit unbeladenem Fuhrwerk paßirt; er zieht sich durch ein Grauw(a)ckengebirge hin, wo sich auf eine Länge von circa 120 Ruthen die Vertiefung des Weges durch alljährliche Ausspielungen so großartig geworden ist, daß die sehr steilen Uferränder sich bis zu 130 Fuß erheben, deren bröckelige Seitenwände sich durch Verwitterung vor und nach ablösen, herunterstürzen, und den Weg von neuem verderben. Die auf dessen gehörige Instandsetzung zu verwendenden

Kosten (Obgleich das Steigungsverhältniß mittelmäßig ist) würden sich alljährlich wiederholen und doch keinen dauernden Nutzen gewähren.“ Bei der Mennes handelte es sich um die heutige Bahnhofstraße, durch die der aus dem Nachtigallental kommende Mennesbach unkanalisiert zur Hauptstraße und zum Rheinufer floss. Der Mennesweg begann am unteren breiten Eingang des Nachtigallentales. Hier stand das Stapelkreuz, das schon seit längerem in der Nähe der Tennisplätze am Bittweg zum Petersberg steht. Im Nachtigallental steht seit 1925 ein steinerner Altar, der aus Anlass der Jahrtausendfeier der Rheinlande aufgestellt worden ist. Hier begann die von Mirbach erwähnte Höhle.

2. Teil (Siebengebirgs-Zeitung Nr. 40 vom 5. Oktober 2000)

Der zweite von Mirbach erwähnte Fahrweg führte durch die Brandstraße, von der aus man den Mirbesbach erreichte. Dieser fließt von der Margarethenhöhe am Wintermühlenhof vorbei nach Königswinter. Über den Verlauf dieses Weges führte Bürgermeister Mirbach aus: „Der andere Fahrweg durch den Bach ist leichter in fahrbarem Zustande zu erhalten und wird von dem beladenen Fuhrwerke benutzt, allein (er hat ebenfalls große Mängel); er führt etwa 100 Ruthen lang durch den Bach mit 20 - 30 Fuß hohen Uferrändern, und hat noch auf weitere 100 Ruthen Länge ziemlich hohe Seitenwände; auch ist er so schmal, daß eine Karre der andern nirgendwo ausweichen kann, bis man die Höhe bei Wintermühlenhof erreicht hat. Auch sind die Gleise durch die mit schmalen Rädern fahrenden, schwerbeladenen Steinkarren so tief eingeschnitten, daß das Fuhrwerk kaum fortkommen kann. Die Gemeinde Königswinter benutzt diesen Fuhrweg nicht, daher thut sie wenig zu dessen Unterhaltung, und das Steinfuhrwerk, was diesen Weg fast ganz allein benutzt, thut zu dessen Erhaltung gar nichts. Diesenselben Weg muß auch der Wintermühlenhofbesitzer gebrauchen, daher ist dessen Wunsch zu dessen Verbesserung sehr dringend, allein auch dieser Weg ist zum Ausbau nicht zu empfehlen, und schon deshalb nicht, weil er überhaupt zu schmal ist, einen Wasser- und Hohlweg bildet, den man nicht wohl erweitern kann.“

Bei dem von Mirbach erwähnten Steinfuhrwerk handelte es sich um die Wagen oder Karren, mit denen das am Stenzelberg gewonnene Gestein und das von den Backofenbauern in den Backofenkühlen gebrochene Gestein nach Königswinter transportiert wurde. Am 18.11.1852 führte Bürgermeister Mirbach bezüglich dieses Weges noch aus: „Der Fahrweg führt theilweise durch ein Grundwasserufer und meistens trockenes Bachbett mit hohen Uferrändern nach Wintermühlenhof, der für alles Steinfuhrwerk vom Stenzelberg und aus den Backofensteingruben berührt wird, und für dieses Fuhrwerk auch passabel ist, der aber für das Fuhrwerk das H. Mühlens zu fahren beabsichtigt, nicht zu empfehlen ist, vielleicht auch garnicht zu gebrauchen sein mag.“

Auch oberhalb des Wintermühlenhofes verlief der Fahr- oder Karrenweg zum Teil im Bachbett. In Höhe der heutigen Auffahrt zum Petersberghotel führte der Karrenweg nach rechts zu den Backofenkühlen. Nach links bog der Karrenweg zum Stenzelberg ab. In etwa entspricht er dem Verlauf der heutigen Fahrstraße zur Rosenau.

Der Stenzelberg war schon von den Augustiner Chorherren und den Heisterbacher Zisterziensern als Steinbruch benutzt worden. 1803 war er staatliche Domäne geworden. Die Königswinterer Steinhauergewerkschaft hatte den Stenzelberg 1820 gepachtet. Sie legte 1821 den eben erwähnten Karrenweg zum Stenzelberg zum Abtransport des Gesteins an. Die Königswinterer Steinhauergewerkschaft löste sich 1835 auf. Nach Abschluss der vermögensrechtlichen Auseinandersetzung zwischen den Gewerken und ihren Familien wurden die Steinbrüche am Stenzelberg von den Steinhauerfamilien Bachem und Spindler betrieben. Schließlich ging der Stenzelberg in das Eigentum der Familie Bachem über.

Maria Mirbach, der Tochter des Bürgermeisters, verdanken wir die Kenntnis über die Beschaffenheit der Straßen und Gassen im Ortsbereich. Hiernach war die vom Rheinufer ins Ortsinnere führende Klotzstraße 1841 gepflastert worden. Die Hauptstraße wurde 1843 gepflastert. Es folgte 1844 die Pflasterung der Kellerstraße. Diese und weitere Straßenverbesserungen wurden durch Spenden aus der Bevölkerung finanziert. Maria Mirbach führte u.a. aus, dass „1844 die hübsche Baumpflanzung im Kirkes bis zum Heiligenhäuschen am Fuße des Saurenberges“ angelegt worden ist. Die Kirkes war früher ein Teil der heutigen Drachenfelsstraße zwischen der Hauptstraße und dem Saurenberg. Sie führte noch lange den Namen Kirchstraße. Die heutige Altenberger Gasse wurde 1846 gepflastert. Es folgte 1849 die Pflasterung der Meerkatzstraße. Die „Kunststraße“ (Landstraße) zwischen Beuel und Honnef wurde 1850 fertiggestellt. Eine Rheinallee gab es damals lediglich zwischen Pfeffer- und Kellerstraße.

Ab Beginn des Karrenweges zum Stenzelberg und zu den Backofenkühlen gab es um die Mitte des 19. Jahrhunderts nur einen Fußweg durch das Mirbesbachtal zur Margarethenhöhe, der anscheinend notfalls auch von Fuhrwerken befahren werden konnte. Am 24.4.1848 hatten die Einwohner von Ittenbach eine Bittschrift an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz gerichtet. In ihr wurden zahlreiche Punkte zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Ittenbacher vorgebracht. U.a. ging es um die schlechte wegemäßige Anbindung des Dorfes Ittenbach an die Gemeinde Königswinter. Bürgermeister Mirbach gab in einer Stellungnahme zu, dass der Fußweg nur leidlich „im Stande gehalten“ würde, dieser aber doch nicht zu jeder Jahreszeit sumpfig sei. Der Weg sei, wie alle Gebirgswege, nur im Winter und bei Regenwetter „kothig und schmutzig“. Es sei auch schwierig, im Gebirge einen Fahrweg anzulegen.

Die damaligen örtlichen Verhältnisse sind heute kaum noch vorstellbar. Eine gewisse Auskunft geben ein Schreiben von Peter Joseph Mühlens vom 9.11.1852 und ein Vermerk des Bürgermeisters Mirbach vom 13.12.1853. Mühlens hatte den Landrat dringend gebeten, die Fahrstraße nach Ittenbach auszubauen. Er führte wörtlich aus, „daß die beantragte Instandsetzung für mich von Interesse liegt wohl klar zu Tage und ich bin daher ganz zu jedem mäßigen Opfer an Geld und Terrain bereit; allein einen größeren Nutzen würde die Gemeinde hierdurch haben, indem erstens ein für Königswinter so nothwendiger Verbindungsweg mit dem Gebirge eröffnet und zweitens die meisten Rahn und sonstigen Hölzer auf diesem Wege nach Königswinter, geschafft werden. Rechnet man nun dazu, daß die vielen Pferde, welche im Sommer durch die Fremden Verwendung finden, in den anderen Jahreszeiten reichlich zum Transport obiger Gegenstände und zum Heraufschaffen des Düngers für Ländereien und Wiesen so wie für das Bebauen der Felder benutzt werden könnte, so würde sich bald eine Besserung aller Verhältnisse bei Verwendung solcher jetzt nutzlos ruhenden Kräfte fühlbar machen.“

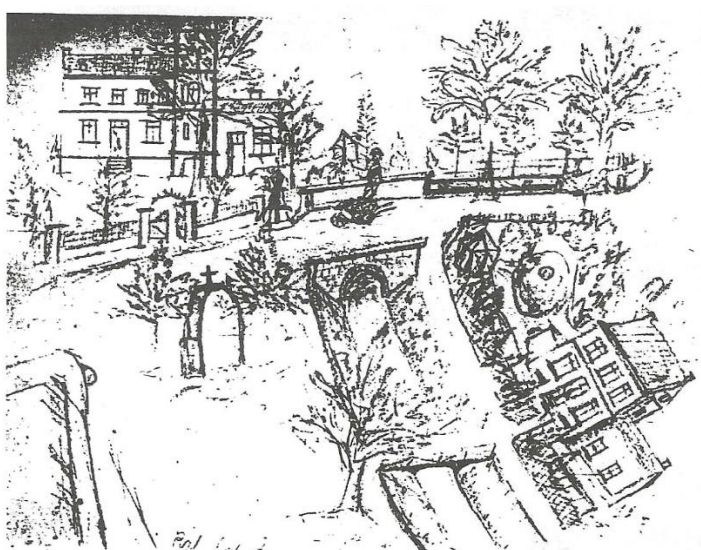
Mirbach führte am 13.12.1853 aus: „Der fragliche Weg nach Ittenbach kann auswärts bloß von den dasigen Einwohnern benutzt werden; drum wird er auch theilweise von dem Stenzelberger- und Backofensteinfuhrwerk, von dem Wintermühlenhofe und durch die Winzer von Königswinter zum Abfuhrwege mit Schiebkarren benutzt. Das Stenzelberger Steinfuhrwerk wird aber diesen Weg also bald verlassen, als die ziemlich nahe am Stenzelberg vorbeiführende Oberdollendorferstraße beendet sein wird. Es bleibt dann bloß noch der Wintermühlenhof und die Backofensteingruben mit Ittenbach übrig, welche den in Rede stehenden Fuhrweg benutzen, aber auch sogar Ittenbach benutzt denselben wenig und fährt in der Regel mit Fuhrwerk anders nicht, als nach Oberdollendorf. Die Waldprodukte und das Heu aus dem Terrain zwischen Königswinter und Ittenbach wird selbst per Schiebkarre und im Winter von Schlitten genommen, in dem die Einwohner von Königswinter beim Wein- und Landbau keine Gespannfuhren noch beschäftigen können. Der Fußweg bis Ittenbach als Hauptbedürfnis der

Königswinterer Grundbesitzer ist in ziemlich gutem Zustande, der Fahrweg aber allerdings nicht; es würde aber auch nicht zu behaupten sein, daß die Anlage eines polizeilich Instand zu setzenden Fuhrweges auf 1800 Ruthen Länge (1 Ruthe = 3,14 m) dem kleinen Dorfe Ittenbach zu Gefallen, das wenig Produkte abzusetzen hat und wenig Gespann besitzt, ein Bedürfniß ist, und noch viel weniger, daß die dazu erforderlichen großen Kosten irgendwelchen verhältnißmäßigen Vortheil zu bieten vermögen.“ Die von Mirbach erwähnte Oberdollendorfer Straße, die über Heisterbacherrott nach Oberpleis führt, wurde 1855 fertiggestellt. Seitdem wurde das im Stenzelberg gebrochene Gestein über diese Straße nach Niederdollendorf transportiert.

3. Teil (Siebengebirgs-Zeitung Nr. 42 vom 19. Oktober 2000)

Über die Anlage einer Fahrstraße von Königswinter zum Wintermühlenhof hatten zahlreiche Verhandlungen zwischen Mühlens und der Gemeinde Königswinter stattgefunden. Schließlich kam es am 5.4.1854 zum Abschluss eines Vertrages. Die Gemeinde und Mühlens kamen darin überein, dass ein Fuhrweg „durch die sogenannte Mennes, Dufloch über das Kraus und Wintermühlenfeld“ zum Wintermühlenhof von 16 Fuß Breite „neu angelegt respective hergestellt und sofort in Angriff“ genommen werden sollte. Die Gemeinde Königswinter übernahm in diesem Vertrag die Anlage dieses Weges vom Mennes Heiligenhäuschen (Ecke Haupt- und Bahnhofstraße) an bis auf das Kraus; Herr Mühlens dagegen die Anlage der übrigen Länge des Weges vom Kraus an bis zum Wintermühlenhof“.

Mit Schreiben vom 26.4.1854 übernahm es Mühlens, den Fuhrweg in einer Breite von 20 Fuß herzustellen. Weitere Verhandlungen, die durch Briefwechsel ergänzt wurden, folgten. Vermessungsarbeiten und Verhandlungen mit Grundstückseigentümern, deren Grundstücke ganz oder teilweise für die geplante Trasse benötigt wurden, folgten. Am 12.1.1856 begann man mit dem Bau der Straße, die eine vier Zoll starke Straßendecke erhalten sollte und auch erhielt. Mit ihrer Aufschüttung wurde am 25.2.1856 begonnen. Wenige Monate später wurde die Straße fertiggestellt. In einem Urteil des Landgerichts Bonn von 1906, in dem über eine Klage der Stadt Königswinter gegen Ferdinand Mühlens, den Sohn von Peter Josef Mühlens, entschieden wurde, heißt es u.a.: „Die erste Strecke dieser Straße vom Eingang zum Nachtigallentalweg Stapelskreuz bis zum Wintermühlenhof wurde von Peter Josef Mühlens auf Grund des Vertrages vom 5. April 1854 ausgebaut und von der Klägerin mittels des Vertrages vom 27. Dezember 1856 in ausgebautem Zustande abgenommen.“

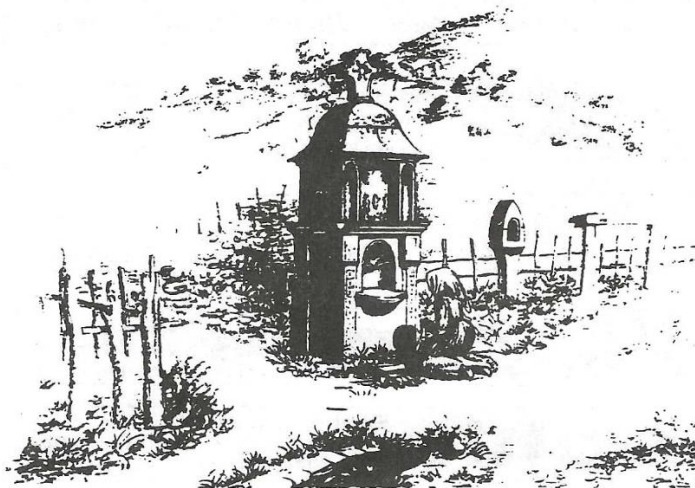


Die untere Straße „Mennes“ mit dem Heiligenhäuschen. Archiv des Heimatvereins Siebengebirge.

Während des Baues der Landstraße hatte Peter Josef Mühlens die Reparatur des Fuhrweges durch die Hölle durchführen lassen. Erst 1858 wurde ein neuer Fahrweg vom oberen Ausgang der Hölle zu der zum Wintermühlenhof führenden Landstraße gebaut.

In die Verhandlungen zwischen der Gemeinde Königswinter und Peter Josef Mühlens war die Mennes (die heutige obere und untere Bahnhofstraße) nicht mit einbezogen worden. Damals war sie noch unbebaut; die Eisenbahnstrecke Niederlahnstein-Oberkassel wurde erst 1870 in Betrieb genommen. Mit Schreiben vom 16.4.1856 beanstandete Mühlens gegenüber Bürgermeister Mirbach den schlechten Zustand der Mennes und bat um Instandsetzung des Weges. Außerdem schrieb er, dass der Weg durch die Mennes auf 20 Fuß Breite und zwar möglichst nach Verlegung des Baches, angelegt werden solle. Die Gemeinde Königswinter vertrat die Ansicht, dass es Sache von Mühlens sei, die Mennes auszubauen. Dem aber widersprach Mühlens unter Hinweis auf eine fehlende Vereinbarung. Schließlich einigte man sich dahin, dass Mühlens den Ausbau der Mennes zwischen dem Heiligenhäuschen und dem Stapel übernahm. Die Gemeinde ihrerseits verpflichtete sich, zu den geschätzten Baukosten von 329 Talern einen Betrag von 150 Talern zuzuschießen. Im Übrigen kam man überein, dass die Straße 20 Fuß breit werden solle. Es wurde auch festgelegt, dass der Fußweg nördlich des Mennesbaches eine Breite von fünf Fuß haben müsse. In einem an Bürgermeister Mirbach gerichteten Schreiben vom 13.10.1856 führte Mühlens aus: „Beehre mich hierdurch die Anzeige zu machen, daß der Fahrweg vom Mennes Heiligenhäuschen fertiggestellt ist und ich bereit bin, solchen der Gemeinde Königswinter zu übergeben.“ Die Gemeinde übernahm die Straße und zahlte die vereinbarten 150 Taler an Mühlens.

Im August 1853 hatten die Ittenbacher darauf hingewiesen, dass der Bau einer Fahrstraße zwischen Königswinter und Ittenbach inzwischen ein unabwendbares Bedürfnis geworden sei. Im Zuge des weiteren Geschehens verpflichtete sich Peter Mühlens gegenüber der Gemeinde Königswinter zum Ausbau eines Fuhrweges zum Stenzelberger Karrenweg. Die damaligen Einzelheiten der Örtlichkeit in diesem Bereich sind heute kaum noch nachvollziehbar. Bei den Planungen spielte die Pferdswiese eine wesentliche Rolle. Sie lag im oberen Bereich des heutigen Parks des Wintermühlenhofes und der heute an ihm vorbeiführenden L 331. Die Wiese hatte eine Größe von „4 Morgen, 1 1/2 Viertel und 5 Ruthen“. Über die Beschaffenheit des Karrenweges in diesem Bereich, der durch den Bau eines Fuhrweges verbessert werden sollte, führte Bürgermeister Mirbach aus, „daß der Weg oberhalb des Wintermühlenhofes durch einen sehr tief liegenden Bach führt, der auf das daneben liegende Ufer in der Pferdswiese verlegt werden soll und daß dadurch eine wesentliche Verbesserung erreicht wird“.



Das Stapelkreuz am unteren Eingang des Nachtigallentals. Archiv des Heimatvereins Siebengebirge.

Bei dem von Mirbach erwähnten Bach handelt es sich um den Mirbesbach, dessen südwestliches Ufer Lehmufer oder Leinufer genannt wurde. In einem Sitzungsprotokoll des Gemeinderates vom 14.1.1858 heißt es in § 3 Nr. 2 (?): „Herr Mülhens fertigt eine neue Brücke über den Bach am Ittenbacher Wege an der Pferdswiese zu Königswinter. Dieser Kanal erhält vier Fuß lichte Oeffnung und fünfzehn Fuß Fahrbreite. Herr Mülhens legt ferner einen neuen Weg über die Südseite der Pferdswiese daselbst in nemlicher Fahrbreite von fünfzehn Fuß mit vier Zoll starker Steindecke und anderthalb Fuß breiten Gräben an, und zwar an der Lehmuferbrücke vorbei, bis zum Anfange des Weges nach dem Stenzelberge hin. Er überweist solchen nach seiner Vollendung mit der ganzen Böschung respective dem Uferabhang in den Bach hinein der Gemeinde Königswinter zum Eigenthum.“

4. Teil (*Siebengebirgs-Zeitung Nr. 44 vom 2. November 2000*)

Vor Baubeginn waren Grundstückskäufe und Grundstückstausch erforderlich, damit der neue Fuhrweg an der Ostseite des Baches über die Pferdswiese angelegt werden konnte.

Am 11.8.1860 berichtete Bürgermeister Mirbach dem Landrat, dass Peter Mülhens ohne schriftliche Vereinbarung zugestanden habe, dass der von ihm anzulegende Fuhrweg nicht die vereinbarte Breite von 15 Fuß, sondern eine Breite von 18 Fuß erhalten solle. Wann genau Peter Mülhens mit dem Ausbau des Fuhrweges begonnen hat, ist nicht zu ermitteln. Wahrscheinlich wurde der Bau Anfang 1860 in Angriff genommen. Im Gegensatz zur Mehrheit des Gemeinderats waren die Königswinterer an einem Ausbau des Fuhrweges nach Ittenbach sehr interessiert. Dies ergibt sich aus einem Schreiben, das Mirbach am 4.12.1859 an den Landrat richtete. Hier heißt es: „Es hat sich dahier schon im Januar 1859 ein Comite freiwillig gebildet, was die Förderung dieser Angelegenheit in die Hand genommen und eine Ansprache nach beiliegendem Cirkular erlassen hat. Zwar hat die eingetretene Mobilmachung dessen Tätigkeit unterbrochen, allein ist es jetzt wieder tätig geworden. Es sind freiwillige Beiträge gesammelt worden, die jetzt schon 509 Thaler aufgebracht haben, und wenn die Sammlung beendet ist, werden mindestens 600 Thlr. voll seyn! Damit läßt sich in dieser Angelegenheit schon ein erfreulicher Fortgang verschaffen, und einmal angefangen, wird das Endziel auch erreicht werden, und der Gemeinderath daß, wenn er fernerhin jede Aufbringung von Gemeindefonds zu diesem Zweck versagt, darin überhaupt nicht die allgemeine Stimmung der Einwohner vertreten ist.“

Circular

Fast alle am Rhein gelegenen bedeutenderen Ortschaften haben es sich zu wohlbegründeten Aufgabe gestellt, die Vermehrung und Ausbreitung des gewerblichen und landwirtschaftlichen Verkehrs land- und gebirgsseits durch die Anlage von Kunststraßen oder wenigstens guter Communalstraßen zu fördern, wie wir das lebendigste Beispiel an unseren Nachbargemeinden vor Augen haben, welche mit großen bereitwilligst geleisteten Kosten in den höchsten Besitz solcher Straßen gelangt sind, die ihnen tagtäglich vor Augen stellen, wie sehr der gewerbliche Verkehr und Wohlstand dadurch steigt.

Wenn nun auch das Städtchen Königswinter eine solche Kunststraße nicht erlangt hat, so muß es doch fortwährend den sehnlichen Wunsch hegen, wenigstens die Erlangung eines einzigen guten Kommunikationsweges gebirgseinwärts zu fördern, der die Möglichkeit bieten wird, weiterhin Verbindung mit den hinterliegenden Ortschaften direkt zu erreichen, und die Anlage eines solchen Kommunikationsweges wird ganz gewiß bald bewirkt werden können, wenn man dieses ernsthaft will.



Lithographie von Johann Christian August Karstein, † 7. Januar 1870.
Archiv des Heimatvereins „Siebengebirge“.

Es wäre dieses ein ordentlicher Fahrweg über Wintermühlenhof nach Ittenbach, woran bereits ein schöner Anfang gemacht ist, und welcher in einer der angefangenen großen Strecke entsprechenden Breite zu Ende geführt werden brauchte, und wobei noch zu erinnern ist, daß von Ittenbach zur Oberpleiser Straße die Anlage eines guten Fahrweges beinahe schon ganz vollendet ist. Die großen und wichtigen Vortheile, die darin liegen, sind jedem Einsassen und auch hier begüterten Grundbesitzern ganz gewiß sehr einleuchtend, es kann daher hier nicht die Absicht sein, solche speziell anführen zu wollen, nur einige werden hier berührt, nämlich:

1. Bleibt der hiesige Ort nicht länger mehr isoliert und abgeschlossen von den benachbarten Gemeinden gebirgseinwärts und tritt mit denselben in unmittelbaren Verkehr.
2. Geht der neue Weg durch das Herz der Gemarkung von Königswinter, wodurch noch viele Buschparzellen zu Ackerland oder Wiesen urbar gemacht werden können, und aller in der Umgegend oder anschließend liegende Grundbesitz steigt selbstredend um bedeutendes Prozent im Werthe;
3. Ist der Weg einmal fertig, so kann auch noch später die Verbindung über Ägidienberg mit der Asbacher Straße leicht erreicht werden, wozu bestimmte Aussicht vorhanden ist.
4. Wird dieser Weg den Zugang zum Oelberge und zur Löwenburg sehr erleichtern, so daß die ankommenden Fremden, statt über benachbarte Orte dahin zu passiren von hier aus auf gutem Wege dorthin gelangen können, sogar daß der Weg zur Löwenburg fahrbar wird.
5. Wird es ferner hin möglich sein, dass die landwirthschaftlichen Produkte aus benachbarten Gemeinden, auf geradestem Wege (was bis jetzt nur auf Umwegen geschehen könnte) zu uns gelangen, wodurch wegen unserer günstigen Lage am Rheine und der gegenüberliegenden Halte-Stelle der Eisenbahn der hiesige Fracht- und Schiffsverkehr bedeutend gehoben würde, auch jedem hiesigen Gewerbetreibenden so wie der größten Zahl der Grundbesitzer auf diesem Wege direkten Nutzen, sowohl in Erhöhung des Grundwerthes als in Förderung gewerblicher Vortheile unbezweifelt entspringen. Es ist noch zu erinnern, daß auch zu hoffen steht, die Königl. Regierung wird sich für diese Wege-Anlage intereßieren und Zuschüsse dafür zu leisten geneigt sein. Um diesen gemeinnützigen Gegenstand täthigst zu fördern, hat sich das unterzeichnete Comite dafür gebildet, und wendet sich in der Erwartung an seine Mitbürger, zu diesem Zwecke durch freiwillige Beiträge so wie durch Wort und That nach Kräften beitragen zu wollen.

Königswinter, im Januar 1859.

Mirbach, Dewald, Bachem, Schmitz, Koldewey, Bertram, Dümont, Schuhmacher, Spindler, Groyen".

5. Teil (Siebengebirgs-Zeitung Nr. 46 vom 16. November 2000)

Bei der vom „Comite“ erwähnten Haltestelle handelte es sich um den Bahnhof Mehlem. Er war erbaut worden, als die Eisenbahnlinie Köln-Bonn am 16.10.1855 bis nach Rolandswerth verlängert worden war; die Linie Rolandswerth-Rolandseck war am 21.1.1856 in Betrieb genommen worden. Diese Verbesserung der Verkehrsverhältnisse führte zu einem Ansteigen des Besucherstroms auf den Drachenfels. Dies hatte einen besseren Zugang auf den Berg erforderlich gemacht. Zu diesem Zwecke baute man den oberen Teil des Eselsweges aus. Die Bonner Zeitung bezeichnete am 19.10.1856 diesen Wegeteil als „neue bequeme Straße“.

Am 11.10.1859 schrieb Bürgermeister Mirbach dem Gemeindevorsteher von Ittenbach, Görres, dass der Königswinterer Gemeinderat „bei Festsetzung des Budgets von 1860“ ausdrücklich abgelehnt habe, für den Bau der Landstraße nach Ittenbach einen Kredit zu bewilligen. Das Komitee zur Förderung des Straßenbaus nach Ittenbach beschloss am 17.3.1860, mit den Arbeiten oberhalb der Pferdswiese am Stenzelberger Wege sofort zu beginnen. Der erste Spatenstich erfolgte am 26.3.1860. Die Straße wurde Ende September 1860 fertiggestellt. In einem Protokoll des Gemeinderats Königswinter vom 15.9.1860 heißt es u.a.: „Die Gemeinde Königswinter, nachdem die Königliche Regierung zu Cöln 400 Thaler Zuschuss verheißen, den alsdann zum Ausbau dieses Weges noch fehlenden muthmaßlichen Kostenbedarf durch eine Anleihe von 1000 Rtlr. bezuschussen will, unter der Bedingung, daß sich das Terrain zum Wegebau überall erlangen läßt, und daß die Gemeinde in die Rechte des gegenwärtigen Comites eintrete, diese Thätigkeit dadurch aufhören werde, daß der Gemeinderath ein neues Bau Comite erwählt hat, wird diesem Wunsche nachkommen.“ Das Komitee löste sich am 15.9.1860 auf; es wurde ein neues vom Gemeinderat bestellt.

In einem Vertrag vom 11.2.1863 einigten sich Peter Joseph Mühlens und die Gemeinde Königswinter, dass Mühlens Grundstücke, die bei dem Bau der Straße benötigt worden waren, an die Gemeinde abtreten werde. Dabei handelte es sich u.a. um Gelände an der Breiten Wiese, an dem heute der Ferdinand-Mühlens-Stein steht. Peter Joseph Mühlens verpflichtete sich außerdem, an die Gemeinde Königswinter „zwanzig Schachtruthen“ Basaltschrott zu liefern, die zum Wegebau auf der Straße nach Ittenbach nahe beim Wintermühlenhof verwendet werden sollten. Damit waren alle evtl. gegenseitigen Forderungen der Parteien erledigt.

Mit der Fertigstellung der Landstraße war es erstmals möglich, von Königswinter mit Wagen und Pferdekutschen zur Margarethenhöhe zu fahren. Die neue Landstraße ermöglichte auch die Eröffnung von Basaltsteinbrüchen am Ölberg, da man nunmehr das dort gebrochene Gestein nach Königswinter zum Rheinufer befördern konnte. Die hierbei anfallenden Straßenschäden führten zu mancherlei Misshelligkeiten.

Der 1869 gegründete Verschönerungsverein für das Siebengebirge (VVS) erbaute 1871-1872 den von der Landstraße nach Ittenbach abzweigenden Kutschenweg, der am Hirschberg vorbei zum Bergplateau auf dem Drachenfels führte.

Die Bahnlinie Niederlahnstein-(Bonn-)Oberkassel war 1870 eröffnet worden. Erreichbar war die nach Ittenbach führende Landstraße nur über die Mennes. Sie wurde durch Gemeinderatsbeschluss vom 1.10.1873 in Bahnhofstraße umbenannt.

Diese sollte noch bis 1965 der Zufahrt zur Landstraße nach Ittenbach bzw. zur L 331 dienen und wurde auch von den bergabwärts fahrenden Fahrzeugen benutzt.

Damals wurde die von der Hauptstraße in das Siebengebirge führende Siebengebirgsbrücke in Betrieb genommen. Dadurch wurde eine neue Anbindung an die L 331 geschaffen. Seitdem führt anstelle der alten L 331 von der Bahnhofstraße ein Kutschenweg zur L 331, wo er diese

oberhalb der Siebengebirgsbrücke überquert. Von hier aus zieht sich der Kutschenweg parallel zur L 331 bis zum Beginn der Fahrstraße auf den Drachenfels hin.

Im Echo des Siebengebirges vom 10.12.1892 wurde berichtet, dass es geplant sei, an der Bahnhofstraße eine Unterführung der Eisenbahngleise zu bauen. Dazu ist es, wie bekannt, nie gekommen. In der Folgezeit wurde nach und nach die Kanalisierung des offen durch die Bahnhofstraße fließenden Mennesbaches durchgeführt. Zunächst wurde der Mennesbach in der oberen Bahnhofstraße kanalisiert. In einem Etatbericht der Stadt Königswinter für 1899 wurde u.a. ausgeführt: „Nachdem im vorigen Sommer bereits in dem oberen Theile der unteren Bahnhofstraße der noch offene Bach kanalisiert worden war, wurde im Herbste mit der Pflasterung und Trottoisirung dieser Straßenstrecke vorgegangen.“ Aus den nachfolgenden Etatberichten ist nicht zu entnehmen, zu welchem Zeitpunkt der restliche Teil des Bachbettes der Bahnhofstraße kanalisiert worden ist. Aus einem Gutachten des Dipl.-Ing. Unna vom 28.10.1901 ergibt sich, dass der Mennesbach nur noch im Verlauf der Clemensstraße im offenen Bachbett zum Rhein floss. Die Bahnhofstraße wurde 1999 in monatelanger Arbeit neugestaltet und Anfang November 1999 für den Verkehr wieder freigegeben.

ENDE