Durchs Mittelbachtal auf die Margarethenhöhe – vom Leichenweg zur Fahrstraße

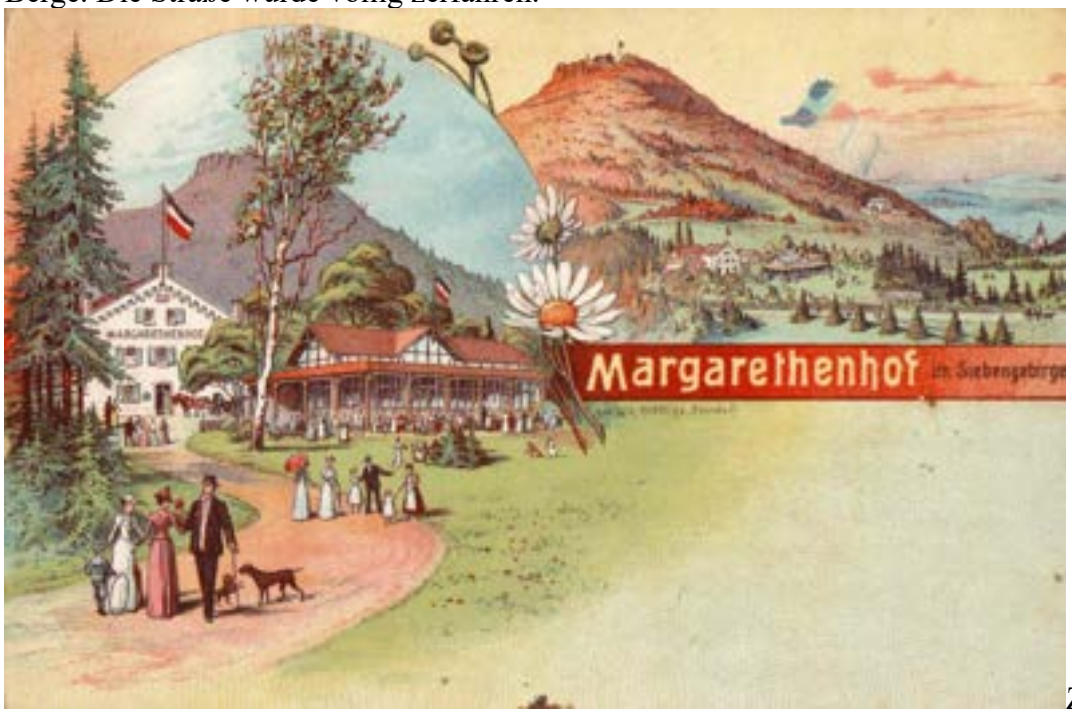
Bis 1660 brachten die Ittenbacher ihre Toten auf dem „Leichenweg“ vom Margarethenhof durch den „Daubenrott“, im Volksmund “Dufenrott“, und die daran anschließende „Ittenbacher Hülle“ entlang dem Mittelbach (auch Mirbach = Mirbesbach) zum Kirchhof nach Königswinter.[1] Bis in die 1860er Jahre führte kein befahrbarer Weg auf die Margarethenhöhe. "Die Fremden … mieteten sich einen Führer, meist auch noch einen Esel als Gepäckträger dazu. Für Unkundige war das Gebirge ein verwilderter Irrgarten, Idyll und Wildnis, wo man sich allzu leicht verirrte."[2] Peter Mülhens hatte sich 1854 eine Fahrstraße bis zu seinem Wintermühlenhof anlegen lassen. Aber „oberhalb des Wintermühlenhofs gab es im Mittelbachtal bis dahin nur hin und wieder einige unzusammenhängende Reste eines verfallenen zwei bis drei Meter breiten Fuhrweges, überall sumpfige Löcher, mit Holz bewachsen, ein schmaler Fußpfad, der nicht einmal mehr mit einer Handkarre zu passieren war. Erst nach fünf Jahren, 1862, wurde die Fahrstraße durch das Mittelbachtal fertiggestellt.“[3]



Der Rhein mit dem schon seit 1827 zwischen Köln und Mainz fahrenden Linienschiff „Concordia“ und den Dampfschiffen der KD entwickelte sich zur Massentourismus-Wasserstraße. Pfingsten 1867 strömten fast 47.000 Personen mit Dampfbooten in Königswinter ein, 36.000 Personen mit der linksrheinischen Eisenbahn. „Auf den Bergen wimmelt es förmlich von Menschen und sehr viele Touristen mussten im Freien campieren.“[4] Ab 1870 sorgte die Eisenbahnstrecke Köln-Frankfurt für überregionalen Anschluss auf der rechtsrheinischen Seite. Die Naturbegeisterung, die Ruinen- und Rheinromantik und die Bildungsbeflissenheit der Rhein-Reisenden, darunter viele aus England, die die englischen Landschaftsparks hier in der freien Natur vorfanden, bescherten dem Siebengebirge mit seinen vom aufkommenden Patriotismus geprägten Mythen und Sagen einen sprunghaften Anstieg des Fremdenverkehrs. „Ein Blick zur Frühlingszeit vom Drachenfels über die blühenden Gärten von Rhöndorf, Honnef, Godesberg, über den mächtigen Bogen des Stromes zwischen üppig prangenden Inseln; eine Stunde auf dem Ölberg oder der Rosenau, wo das Auge über ein Gewoge von grünen Wäldern zum leuchtenden Rhein hinabgeht; ein Tag in der Sammlung der Klosterstille von Heisterbach; eine Mondnacht am Ufer im Garten eines Landhauses … mit dem Blick auf den Rhein und die Sieben Berge – oder gar eine Schiffahrt in Sommertagen an diesen Bergen vorüber -,

[1] Paul Becker, „Echo des Siebengebirges“ vom 12.12.1931
[2] Streiflichter aus dem Siebengebirge, 1926-1986, hrsg. vom Heimatverein Siebengebirge e.V. Königswinter, S. 186
[3] aaO.
[4] aaO.

wo fand man dergleichen in weiten deutschen Landen?“[5] Der 1869 gegründete VVS hatte bereits 1871 begonnen, Wanderwege und Kutschenstraßen anzulegen, die die Margarethenhöhe mit den Talregionen verbanden, „insbesondere den Bau der Drachenfelser Fahrstraße, der Fahrstraße Margarethenhof - Löwenburg, der Fahrtstraße Margarethenhof - Heisterbach und der Verbindungs-Fahrstraße Drachenfels -Margarethenhof… in den Jahren 1871 bis 1884“ und damit „eine Rundfahrt von Königswinter oder von Honnef aus über Margarethenhof oder den Löwenburgerhof ermöglicht … durch die schönsten Täler des Siebengebirges“, die mit dem „vom Margarethenhof auf Heisterbach führenden Fahrweg“ dann bis Dollendorf ausgedehnt werden konnte.[6] Über die 1862 fertiggestellte „Kunststraße“ von Königswinter am Wintermühlenhof vorbei bis zur Margarethenhöhe konnten nun nicht nur Kutschen zu den Gasthöfen und den neuen Hotels auf der Margarethenhöhe gelangen, sondern auch die tonnenschwer beladenen Pferdefuhrwerke aus den Steinbrüchen „von der Rosenau und dem Ölberg zur Bahn nach Königswinter“ fahren. „Vom Ölberg kamen täglich 20 Fuhrwerke mit 35 Zentnern Last zur Bahn und fuhren ohne Ladung wieder zu Berge. Die Straße wurde völlig zerfahren.“[7]



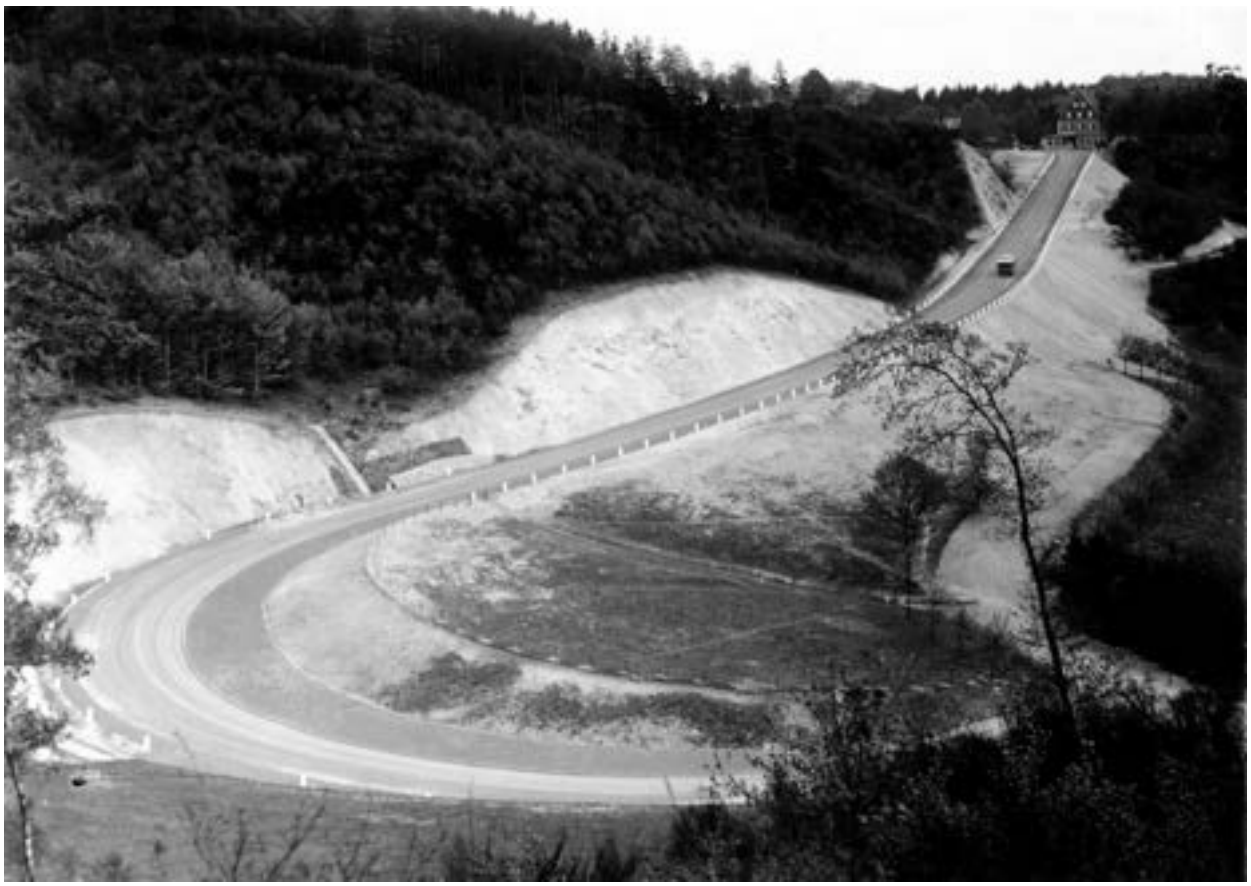
Zum 1. Mai 1904 wurde in Ittenbach eine Postagentur gegründet mit „Privat-Personenfuhrwerk“ zwischen Königswinter und Ittenbach von Theodor Esser, einem der ersten Autobesitzer. Am 26. Juli 1910 rollte erstmals ein Autobus der neu entstandenen Ittenbacher Verkehrsgesellschaft runter nach Königswinter, der allerdings im Ersten Weltkrieg beschlagnahmt wurde.

[5] Jakob Kneip, Das Siebengebirge, Richard-Malzkorn-Verlag Köln, 1941, S. 44f.
[6] Bürgermeister Kreitz zum 25jährigen Vereinsjubiläums im „Echo des Siebengebirges“ vom 18.5.1895
[7] Streiflichter, S. 188



Rückblickend notierte 1910 der damalige Lehrer Wilhelm Thomas: „In der Entwicklung Ittenbachs hat sich in den letzten Jahren eine stetig fortschreitende Umwandlung vollzogen. Der Ort hat nur wenig Grundbesitz und die Bewohner sind meist Taglöhner oder kleinere Grundbesitzer. Die Tagelöhner finden als Steinbrecharbeiter in den Steinbrüchen am Ölberg, Lahrberg, Wolkenburg reichliche und lohnende Beschäftigung. Die Betriebe sind durch Ankauf in den Besitz des Verschönerungs-Vereins für das Siebengebirge übergegangen und eingestellt worden.“ Gegenüber den Nachteilen für die Steinbrucharbeiter „tritt andererseits doch auch jetzt schon manches Vorteilhafte in Erscheinung“: 1. die Rettung der „Kuppen unseres herrlichen Siebengebirges“. 2. hat der Verschönerungs-Verein „für manches Ödland oder manche elend abgeholzte Waldparzelle“ hohe Preise gezahlt und verschaffe „auf dem sehr ausgedehnten und künstlich angelegten Liniennetz von Wegen … durch ausgedehnte Forst- und Wegearbeiten den Tagelöhnern eine gesundere und schönere Beschäftigung als der frühere Steinbruchbetrieb …Möge daher der unbegründete Hass der Arbeiter gegen die Bestrebungen des Verschönerungs-Vereins immer mehr schwinden!“ 3. hebe sich „der Fremdenbesuch im Gebirge bedeutend“. 4. lasse sich klar erkennen, „daß in nicht ferner Zeit an Lahr und an den Osthalden des Ölberges, dort, wo früher der müde Bergarbeiter in nicht zu rosiger Stimmung die öden Schutthalden hinabstieg zu seiner bescheidenen Häuslichkeit, sich ein hübsches Villenviertel erhebt, deren Besitzer den Tagelöhnern als Gartenarbeitern, den Frauen als Wirtschafterinnen eine angenehme Lebensstellung beschaffen werden“.[8] Der Erste Weltkrieg machte manche Hoffnungen zunichte. 1928 hält die Schul-Chronik fest: „Ein seit Jahrzehnten gehegter Wunsch der Gemeinde, eine gute Straßenverbindung mit der Kreisstadt zu bekommen, stand längere Zeit zur Erörterung. Zwei Projekte standen in Frage. Bau einer neuen Straße durchs Lauterbachtal, sowie Ausbau der Straße Königswinter – Ittenbach – Oberpleis. Man entschied sich nach langen Verhandlungen für das Letztere. Nach längeren Vorarbeiten begann man endlich Anfang Januar an verschiedenen Stellen der Straße, die in zwei Losen vergeben war; Los 1 Königswinter – Ittenbach (Margarethenhof) … und Los 2 Marg.hof – Oberpleis ... Die Arbeitslosen von Ittenbach u. der Umgegend wurden nach und nach alle eingestellt.“[9] Die Trasse wurde stellenweise verlegt, insgesamt kürzer, und die allzu starke Steigung vor der Margarethenhöhe durch die neue „Duverotts Kiehr“ (Kehre) reduziert.

[8] Ittenbacher Schul-Chronik Teil I, s. Virtuelles Heimatmuseum Ittenbach
[9] aaO. (1928/29 von Lehrer Adolf Sawinsky)



Schon am 1. November 1928 übernahm die Reichpost „mit ihren neuzeitlich eingerichteten Postautos“ den Verkehr. Die Abfahrt Siebengebirge Ittenbach der A 3 Ende der 1930er Jahre ließ „endlich direkt Anschluss finden … an die großen Städte an Rhein u. Ruhr. Auch bei diesen Bauarbeiten konnten Ittenbacher Arbeiter schönes Geld verdienen.“[10] Der Zweite Weltkrieg brachte den Fremdenverkehr in den inzwischen zahlreichen Hotels, Gasthäusern, Pensionen und Fremdenzimmern im Bergbereich nahezu zum Erliegen.

Text: Annette Hirzel
Bilder: Virtuelles Heimatmuseum Ittenbach

[10] Alois Bollig, Vortrag „Ittenbach, wie es früher war“, S. 14, s. Virt. Heimatmuseum Ittenbach