

Brühler Heimatblätter

zur heimatlichen Geschichte, Natur- und Volkskunde für Brühl und Umgebung

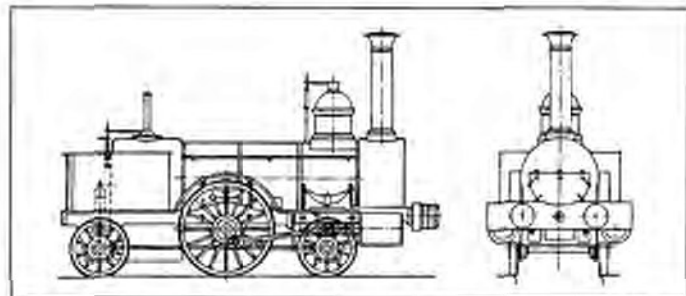


Nr. 1
Januar 1994
51. Jahrgang
Einzelpreis
2,- DM

150 Jahre Eisenbahn Köln-Brühl-Bonn

von Winand Perillieux

Vor mehr als einem Jahr, am 19. Oktober 1992 hielt Bundespräsident von Weizsäcker bei einem Abendessen im Brühler Schloß eine Ansprache zu Ehren der anwesenden Königin Elisabeth II. von England, wobei er u.a. ausführte: „... in diesem Hause dinierte vor 147 Jahren Königin Victoria mit Prinz Albert. Am folgenden Morgen fuhren sie mit dem modernsten Verkehrsmittel jener Zeit, also in einem Zug mit einer schönen Dampflokomotive nach Bonn, um der Einweihung der Statue Beethovens auf dem Münsterplatz beizuwohnen.“



Zeichnung einer der von der Bonn-Cölnen Eisenbahn 1845 in England beschafften Lokomotiven, die vermutlich den Extrazug der Königin Victoria gezogen hat. Zeichnung: Hans Heiß

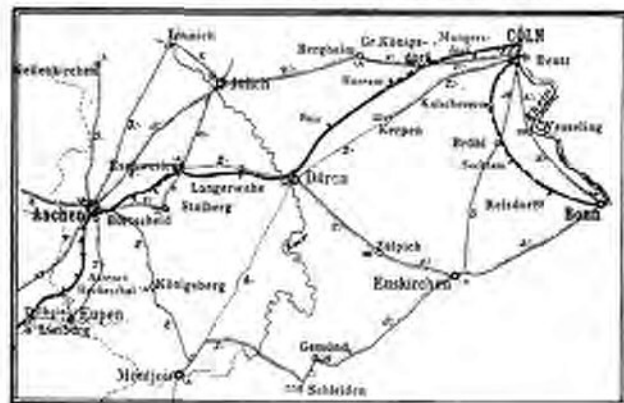
Die Worte des Präsidenten erinnerten an die 1844 eröffnete Bonn-Kölnen Eisenbahn. Sie ließen erkennen, daß zur Zeit des Staatsbesuches der Königin Victoria die am Schlosse gelegene Ortschaft Brühl als eine der wenigen im weiten Königreich Preußen bereits Eisenbahnanschluß besaß, der vor fast 149 Jahren, nämlich am 15. Februar 1844, entstanden war. An diesem historisch bedeutenden Tage eröffnete die in Bonn ansässige „Bonn-Cölnen Eisenbahn-Gesellschaft“ auf ihrer 29,3 km langen Strecke Bonn-Köln den planmäßigen Verkehr, zugleich wurde auch die Zwischenstation Brühl in Betrieb genommen.

Damit begann im stillen Brühl des späten Biedermeiers das Jahrhundert „der auf eiserner Spur mit Dampfkraft betriebenen Bahn“. Das neue Verkehrsmittel, Eisenbahn genannt, schuf die Grundlage für industrielle Entwicklung, verbunden mit wirtschaftlichem Aufschwung sowie gesellschaftlichem Fortschritt, an denen im Laufe der Zeit die Landgemeinde und spätere Stadt Brühl sowie das Umland teilhaben sollten. Da jetzt, Anfang 1994, der 150. Jahrestag der Bahneröffnung bevorsteht, wollen auch die „Brühler Heimatblätter“ an das denkwürdige Jubiläum erinnern.

1.
„Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält niemand mehr auf“, so der spätere König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen (1840–1861) bei der Eröffnung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn am 29. Oktober 1838.

Zwischen den Städten Köln und Bonn, seit altersher vielfältig verbunden, waren der Rhein und die aus römischer Zeit stammende, über Wesseling führende Rheintalstraße (etwa heutige B 9) wichtige Verkehrswege. Segel- und Treidelschiffe als auch Pferdefuhrwerke und Fußgänger benötigten um 1810 etwa sechs bis acht Stunden, um von Köln nach Bonn zu gelangen. Zwar wurden die unzulänglichen Verkehrsverhältnisse nachhaltig durch die um 1825 aufkommende Rhein-Dampfschiffahrt verbessert, dennoch ergaben um 1835 erstellte Untersuchungen, daß ein Schienenweg zwischen den beiden Städten gewinnbringend und für das weitere Einzugsgebiet (zu dem auch Brühl gehörte) entwicklungsfördernd wäre. Aufgrund dieser Erkenntnisse wandten sich einflußreiche, meist in Komitees vereinigte Persönlichkeiten und Banken der neuen Verkehrsverbindung zu, ermutigt auch durch bereits in Betrieb befindliche Eisenbahnen im In- und Ausland, die beträchtliche Gewinne erwirtschafteten und zum Wirtschaftswachstum beitrugen. Anfang 1836 bildete sich in Bonn ein „Ausschuß der Bonn-Cölnen Eisenbahn-Gesellschaft“, der zum Bau einer als Lokalbahnlinie vorgesehenen Eisenbahn nach Köln aufrief, die dort an die geplante „Rheinische Eisenbahn“ Köln-preussisch/belgische Landesgrenze (=Antwerpen), auch „eiserner Rhein“ genannt, anschließen sollte. Diese „Eisenbahnbemühungen“ sind nicht zu verwechseln mit der ab 1898 über Brühl führenden Strecke der „Aktiengesellschaft der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn“, der späteren Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE), 1992 verschmolzen mit der „Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)“. Das vom Bonner Ausschuß (Kapitalgesellschaft) auf rd. 2 Millionen Mark geschätzte Aktienkapital war bald gezeichnet. Hier ist zu bemerken, daß sich der preußische Staat damals auf die Genehmigung und Aufsicht von Bau und Betrieb der Bahnunternehmen beschränkte. Finanzierungen und Zinsgarantien überließ er den Kapitalgesellschaften oder der privaten Hand. Für die Richtung der Bonn-Cölnen Eisenbahn sah man zwei Wahllinien vor. Die eine führte vorwiegend geradlinig über Wesseling (sie entsprach den Linien der ab 1906 verkehrenden Rheinuferbahn bzw. der 1932 eröffneten Kraftwagenstraße – heutige A 555 –), die andere verlief in weitem Bogen am Rande des östlichen Vorgebirges entlang über Brühl.

Die Rheinische und Bonn-Cölner Eisenbahn



Brühl ist bereits 1846(!) in Henschels „Neuester Eisenbahn-Atlas“ als Bahnstation aufgeführt.

schwarz, dick ausgezogen = Eisenbahnen, sonstige Linien = Chaussees und Landstraßen, Sammlung Verfasser

Im Vergleich zur Wesseling verursachte die Brühler Linie höhere Bau- und Betriebskosten, weil sie länger war. Gleichwohl beschloß der Ausschuß in der Generalversammlung vom 4. April 1837, die Brühler Linie auszuführen, wobei für die nach möglichst hohen Gewinnen strebenden Geldgeber folgende Gründe sprachen: Durch die Verkehrserschließung des fruchtbaren und verhältnismäßig dicht besiedelten Ostlandes des Vorgebirges waren reger Personen- und Marktverkehr zu den wachsenden Städten Köln und Bonn zu erwarten. Außerdem besaßen einflußreiche Aktionäre Grundbesitz am Vorgebirge, den sie aus guten Gründen bereitzustellen anstrebten. Der preußische Hof zu Berlin begrüßte ohnehin die Brühler Linie, denn damit erhielt das zur Erhebung in den Rang einer königlichen Residenz vorgesehene Schloß zu Brühl, die ehemalige kurfürstliche Augustenburg, Anschluß an das entstehende nationale und internationale Eisenbahnnetz. Ob damals in der breiten Brühler Bevölkerung besondere Bemühungen, Freude oder wirtschaftliche Zukunftserwartungen hinsichtlich des Bahnanschlusses entstanden, ist nicht belegt. Jedenfalls sprach eine auswärtige Pressestimme von „einem Glücksfall für die alte Kurfürststadt“.

Nach Vorlage der Statuten und des Gesellschaftsvertrages durch die (vorläufige) Bonner Kapitalgesellschaft an die Regierung dauerte es lange, bis endlich das „Unternehmen einer Eisenbahn-Anlage von Bonn nach Köln“ mit Kgl. Kabinettsordre vom 6. Juli 1840 konzessioniert, d.h. genehmigt wurde.

Das Grundkapital erhöhte man daraufhin auf 2,25 Millionen Mark und veranlaßte eine ausführliche Gesamtplanung des Bahnbauprojektes. Am 27. September 1840 erfolgte die Gründung der (endgültigen) „Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft“ mit Direktionssitz in Bonn.

2.

Wenn auch grundsätzlich genehmigt, so dauerte es fast weitere drei Jahre, bis mit dem Bahnbau begonnen werden konnte. Die Verzögerung wurde verursacht durch die vorgenannte Gesamtplanung, verwaltungsrechtlich-hoheitliche Verfahren und Streit über die künftigen Standorte der Endstationen in Köln und Bonn. Ohne auf letzteres näher einzugehen, kam es schließlich zu folgenden Lösungen: Die Kölner Station errichtete man am Südrand der Stadt unmittelbar hinter dem mittelalterlichen Pantaleonstor am Fuße der gleichnamigen Kirche. Von dort war die im Norden Kölns beginnende Rheinische Eisenbahn nach Aachen entgegen der ursprünglichen Absicht auf dem Bahnwege jedoch nicht erreichbar.

Der Platz für die Bonner Station wurde nach langem Hin und Her durch ministeriellen Erlaß vom 26. November 1842 in weiser Voraussicht auf spätere Streckenverlängerung in Richtung Rolandseck-Koblenz nahe der beginnenden Poppelsdorfer Allee festgelegt, wo er sich heute noch befindet.

Endlich konnte im Frühjahr 1843 der Streckenbau unter der Leitung des Oberingenieurs Exner beginnen. Statutengemäß und in allgemeiner Richtung verlaufend „beginnt die Bahn zu Bonn... nähert sich dem Vorgebirge bei Roisdorf, Bornheim und Brühl und geht von da in thunlichst gerader Richtung nach Köln“. Die Bauarbeiten gingen rasch voran, weil dank der meist in ebenem Gelände verlaufenden Bahntrasse keine größeren Erd- und nur wenige Kunstbauten erforderlich wurden. Auch die Station Brühl, für deren Anlage der preußische Fiskus Teile des Schloßparks unentgeltlich bereitgestellt hatte, lag in Geländehöhe, wobei der Inselweiher jedoch überbrückt werden mußte. Der Bahnunterbau einschließlich der Brücken konnte zwei Streckengleise aufnehmen; vorerst verlegte man nur ein Gleis, das zweite wurde in den sechziger Jahren abschnittsweise hergestellt.

Bereits im Herbst 1843 hatten die fleißigen Bautrupps den Kölner Festungsring erreicht, dann ging es nach kurzer Pause und nach Erhalt der Zustimmung der Militärbehörde weiter mit dem Gleisbau durch das bis dahin zugemauerte Pantaleonstor zur dahinterliegenden neuen Station „An St. Pantaleon“. Zwischen Bonn und Köln entstanden die Stationen Roisdorf, Sechtem, Brühl und Kalscheuren, von denen die wichtigste Zwischenstation Brühl bei Betriebsbeginn weitgehend fertiggestellt worden war.

In Abstimmung mit der Staatsregierung wurden die durch den östlichen Schloßpark geplante Bahnstrecke und die Anlage der Station einschließlich des „Stationshauses“ in die Gesamtanlage des Schlosses miteinbezogen. Das 1843-1845 als Zweckbau erstellte und in der ostwärtigen Verlängerung der Schloßachse gelegene zweistöckige Stationshaus weist bei preußischen Eisenbahnbauten oft angewendete klassizistische Stilelemente auf. Es unterlag zwischen 1907 und 1910 und erneut 1962 mehreren verkehrs- und betriebsbedingten baulichen Änderungen, dennoch blieb das äußere



KÖLNER AUTORUNDFAHRT COLONIA

GESELLSCHAFTSAFARTEN — AUSFLUGSAFARTEN
FERIEN- U. STUDIENAFARTEN — STADTRUNDFAHRTEN

Daimlerstraße 20 · 5030 Hürth-Hermülheim
Telefon 022 33/7 66 90



„Die erste Eisenbahn in Brühl“, so kann das Gemälde genannt werden, das 1842 der „Immediat-Vorstellung“ zu Berlin beigelegt worden war.

Maler: C. Hohe
Original Archiv der Stadt Brühl

Bild im wesentlichen erhalten, ebenso der Gebäudekern. Leider ist der das flache Walmdach krönende Uhrturm mit Fahnenstange nicht mehr vorhanden, er wurde in den Nachkriegsjahren abgebaut. Im heutigen Empfangsgebäude befinden sich u.a. Räume des Reisezentrums sowie der Reisegepäck- und der Expressgutabfertigung. Für den Dienst am Kunden steht eine elektronische Fahrkartenverkaufs- sowie eine Fahrplan- und Verkehrsauskunftsanlage bereit, mit der geschulte Fachkräfte alle Bahnreiseangebote vermitteln.

Die vorrangige Brühler Bahnplanung hatte man gründlich, teilweise zusammen mit örtlichen Stellen wie Bürgermeister Scholl und Ökonom Giesler zu Falkenlust vorbereitet, sie gipfelte in der gutachterlichen Aussage: „...Sei es die Hauptaufgabe, die Bahn so nahe wie möglich der Stadt Brühl, dem Parke und dem Schlosse zu bringen und dort den Bahnhof anzulegen; der Berichterstatter empfiehlt deswegen...die Linie durch den Treibhausgarten östlich von der Stadt Brühl (es war auch eine Wahllinie westlich von Brühl geplant worden. Der Verfasser) und die Anlage des Bahnhofs gerade gegenüber dem Schlosse, wozu allerdings die gnädige Gestattung Seiner Majestät des Königs vorausgesetzt und nachgesucht werden mußte.“ Letzteres unternahm die Bahngesellschaft in Form einer unmittelbar an den König gerichteten „Immediat-Vorstellung“ und „in festem Vertrauen auf die Allerhöchsten Orts bewiesene Geneigtheit“, die, wie erwartet, gewährt wurde. So genehmigte letztlich der Minister des Kgl. Hauses zu Berlin die für Brühl bedeutsam gewordene „Anlage des Bahnhofs vor dem Schlosse daselbst“ am 27. Juli 1842. Erwähnenswert ist, daß man der Immediat-Vorstellung eine perspektivische Ansicht des Schlosses mit künstlerisch frei erfundener Stationsanlage einschließlich Zug beigelegt hatte, die vom Maler C. Hohe gefertigt worden war und heute im Besitz der Stadt Brühl ist.

3.

Ende Januar 1844 war der gesamte Fahrweg der Bahn fertiggestellt, auf dem dann erste Probefahrten mit zwei der aus

England gelieferten Lokomotiven und einigen Wagen stattfanden. Bald nahm die Kgl. Regierung mittels Streckenbeurteilung die Bahnanlagen zustimmend ab und genehmigte die Betriebsaufnahme. Die feierlichen Eröffnungsfahrten einschließlich Festessen, zu denen die Bonner Direktion „alle Aktionäre und Autoritäten von Köln, Bonn und Brühl, jeder Herr mit einer Dame“ eingeladen hatte, wurden auf den 13. Februar 1844 festgelegt. An diesem Tage verkehrten zwischen Köln und Bonn in jeder Richtung zwei festlich geschmückte Extrazüge, die unterwegs, so auch in Brühl, freudig mit Böllerschüssen und Musik begrüßt wurden. Festredner sagten den drei Städten Köln, Brühl und Bonn neues Aufblühen und Gedeihen voraus, was Brühl mit der Entwicklung zur Schloß- und Gartenstadt ab 1860 und zur industriell geprägten Stadt zu Beginn des Jahrhunderts zuteil wurde.

4.

Nach den Eröffnungsfeierlichkeiten begann bei der Bonn-Cölner Eisenbahn am 15. Februar 1844 der Betriebsalltag mit vorerst drei, dann vier je Richtung verkehrenden Personenzügen.

Die Direktion setzte bereits im Sommer 1844 sechs Züge je Richtung ein, auch wurden bald „Güter aller Art nach Maßgabe des Reglements vom 27. September 1844 zwischen Bonn und Cöln befördert“. Wegen der im Verhältnis zu anderen Bahnen geringen Baukosten waren die Fahrpreise die niedrigsten aller deutschen vergleichbaren Unternehmen, wodurch sich bald ein starker und wirtschaftlich erfolgreicher Verkehr entwickelte, besonders in der Verbindung nach und von Brühl. So wurden ab 1844 zu Pfingsten anlässlich des Margareten-Festes, sowie für schon damals stattfindende Schloßkonzerte Extrazüge eingesetzt.

Dieses zeigt, wie beliebt das vorindustrielle Brühl als Reiseziel geworden war, das nun mit dem neuen Verkehrsmittel preisgünstig und bequem zu erreichen war. Über den Personenverkehr berichtet 1845 die „Leipziger Zeitung“ u.a.

Handwerkliche Familientradition



Seit 1855

Peter Klug

Inh. Frommann

Juwelier und Uhrmachermeister

50321 Brühl · Uhlstraße 63

wie folgt: „Die Zahl der Personenwagen – in 4 Classen gefertigt – mußte gleich anfangs über Erwarung großen Frequenz halber, bedeutend vermehrt werden... Die Wagen der drei ersten Classen sind bedeckt, die der vierten offen und nur zum Stehen.“

Die Fahrgäste wurden strengen, heute seltsam erscheinenden Beförderungsbestimmungen unterworfen. Nachdem auf dem vielbesuchten Stationshofe zu Brühl Mitte 1845 ein Eisengitter zur Vermeidung von Gedränge abgebracht worden war, machte die Bahndirektion auf § 6 des 1844 erlassenen Polizei-Reglements aufmerksam, wo es hieß: „Eigenmächtiges Eröffnen und Übersteigen der geschlossenen Barrieren der Eisenbahn, Überschreiten der Mauern, Hecken und Zäune, welche die Bahn und die Stationshöfe einfriedigen, so wie das Durchschlüpfen unter jenen Absperrungen ist unter Strafe von 1 bis 5 Talern verboten.“



Starker Personenverkehr auf der Bonn-Cöln Eisenbahn. Irrtum des Zeichners: Es muß „4. Classe“ heißen. Aus: Doyle London 1854 „Rheinreise dreier Engländer“, Sammlung Verfasser

Das Königliche Schloß bzw. die Station Brühl waren seit 1845 Besuchsziel von „Fahrgästen Hoher, Höchster und Allerhöchster Herrschaften“, darunter Kaiser Wilhelm I. mit Gefolge in den Jahren 1877, 1880 und 1884. Eingangs erfuhren wir etwas über den Brühler Aufenthalt der Königin Victoria im Jahre 1845. Ergänzend ist zu bemerken, daß ein Extrazug der Bonn-Cöln Eisenbahn die Allerhöchsten Gäste von der Endstation Köln An St.Pantaleon nach Brühl befördert hatte, und wie überliefert, in nur 13 Minuten Fahrzeit. Ab der Jahrhundertwende blieben als Fahrgäste obengenannte Herrschaften aus. Erst in unserer Zeit, d.h. am 15. November 1980, spielte der Brühler Bahnhof noch einmal eine bedeutende Rolle, als Papst Johannes Paul II. bei seinem Deutschlandbesuch im Schloß Augustusburg vom Bundespräsidenten empfangen wurde. Vorangegangen war ein kleiner Empfang im Bahnhofsgebäude durch die Stadt Brühl, nachdem der Papst den Bundesbahnsonderzug mit Laufweg Bahnhof Köln Süd – Bonn Hauptbahnhof zum Zwischenaufenthalt in Brühl verlassen hatte.

5.

Zurück in die Zeit der Bonn-Cöln-Eisenbahn und der späteren Nachfolgeunternehmen Rheinische Eisenbahn bis Deutsche Bundesbahn.

Die wirtschaftlich erfolgreiche, jedoch kleine Bonn-Cöln Eisenbahnunternehmung bestand nur kurze Zeit. Obwohl sie ihre Strecke von Bonn nach Rolandseck im Jahre noch 1856 verlängert hatte, wurde sie 1857 mit der mächtigen Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln vereinigt. Die „Rheinische“ baute dann die „Rheinbahn“ genannte Strecke von Rolandseck über Koblenz nach Bingerbrück und verknüpfte sie dort 1859 mit der Hessischen Ludwigsbahn, die

weiter nach Mainz führte, zugleich stellte sie in Köln, kurz vor dem Bahnhof An St.Pantaleon abzweigend, einen Verbindungsring zu dem neuen Centralbahnhof am Dom her. Dort bestand über die 1859 fertiggestellte „feste Rheinbrücke“ Anschluß an die rechtsrheinische Köln-Mindener Eisenbahn. Durch diese Bahnbauten wurde Brühl, jetzt an der Strecke Köln Centralbahnhof-Bonn-Koblenz-Bingerbrück (-Mainz) der Rheinischen Eisenbahn gelegen, in das bestehende deutsche und europäische Eisenbahnnetz, das sich im Aufbau befand, eingebunden. Welch ein Fortschritt für die Entwicklung des Ortes Brühl und des Landes zwischen Rhein und Erft.

Nach der ab 1880 einsetzenden Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, die in die Preußische Staatsbahn überging, und infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschen Reich wuchs der Verkehr um die Jahrhundertwende auch auf der nunmehrigen „linken Rhein-strecke“ Köln-Koblenz-Mainz stark an.

Die Eisenbahnverwaltung sah sich gezwungen, ihre Anlagen im Brühler Stadtgebiet hochzulegen und neu zu gestalten, um sowohl dem Bahn- und Straßenverkehr voneinander zu trennen, wozu auch die Stadt drängte, als auch die Leistungsfähigkeit der Strecke zu steigern. Von den durchgeführten Baumaßnahmen sind zu nennen: Eisenbahnbrücken an der Köln- und Comesstraße, Umbau des alten Stationsgebäudes und neuzeitliche Bahnsteiganlagen mit gleisfreien Zugängen. Auch der damalige, an der heutigen Franzstraße gelegene, von der Rheinischen Eisenbahn um 1860 gebaute Güterbahnhof, dessen Anlagen dem starken Verkehrsaufkommen nicht mehr entsprachen, mußte aufgegeben und nördlich der Stadt bei Vochem neu errichtet werden. Diese in den Jahren um 1910 fertiggestellten Bahnbauten geben dem Bahnhof Brühl sein bis heute fast unverändertes Aussehen, abgesehen von der 1957 bis 1959 bei der Elektrifizierung entstandenen Fahrleitung und der in diesem Zusammenhang neu eingerichteten Lichtsignalanlage, die mit dem Abbau von Stellwerksbauten verbunden war.

6.

Im Zweiten Weltkrieg blieb der Bahnhof (Personen- und Güterbahnhof) weitgehend von alliierten Luftangriffen verschont, jedoch sprengten Pioniere der Wehrmacht während des Rückzugs Mitte März 1945 die Eisenbahnbrücke Köln- und Comesstraße. Dort unmittelbar nach Kriegsende errichtete Behelfsbrücken ermöglichten es der Reichsbahn, den durchgehenden Betrieb Köln-Brühl-Bonn bereits Mitte Juli 1945 wiederaufzunehmen, wenn auch in ganz geringem Umfang.

Während im Eröffnungsjahr 1844 anfangs insgesamt sechs Züge verkehrten, sind es heute werktäglich rd. 500 Reise- und Güterzüge. Von Erstgenannten halten im Bahnhof Brühl rd. 70 meist zu festen Zeiten verkehrende Züge des Nah- und Bezirksverkehrs. Sie bringen die Fahrgäste außer zu anderen Zielen in 11 bis 17 Minuten Fahrzeit zu den Hauptbahnhöfen Bonn und Köln, wo zahlreiche und günstige Zuganschlüsse in weitere Richtungen angeboten werden.

– 150 Jahre Eisenbahn Köln-Brühl-Bonn – zwar ein alter, aber mit neuzeitlicher Technik ausgerüsteter, hochleistungsfähiger Verkehrsträger, der Glied des in die Zukunft weisenden Verkehrssystems Bahn ist, das auch für Brühl 2000 von großer Bedeutung sein wird.

Quellen:

Historisches Archiv der Stadt Köln.
Reichsbahndirektion Wuppertal 1938. 100 Jahre Westdeutsche Eisenbahn.
Stadt Brühl 1985 – Brühl und die Eisenbahn – Ausstellungskatalog.
H.J. Leven: Die erste Eisenbahn in Brühl.
Sammlung Verfasser.

Die Stadt im Mittelalter

von Günter Krüger

Die mittelalterliche Stadt ist das Gehäuse einer Gemeinschaft. Der Mauerring grenzt nach außen ab. Die uns Heutigen fremd gewordene Geborgenheit innerhalb der Stadtmauern fördert den Gemeinsinn und dämmt den Egoismus ein. Arbeit und Wohnen sind noch nicht getrennte Bereiche. Und Nachbarschaft bedeutet auch Hilfs-gemeinschaft, viele Dinge des täglichen Lebens meistern die Menschen gemeinsam. Die Stadt ist überschaubar, alle Ereignisse betreffen jeden Bürger und werden von allen erlebt. Jeder kennt jeden, wenigstens von Angesicht. Und jedes Mitglied der Gemeinschaft wird gebraucht und hat seinen anerkannten Platz. Die mittelalterliche Stadt ist mehr als eine Summe aus Wohnen und Arbeiten. Sie ist Gestalt gewordenes Dasein einer Lebensgemeinschaft, sie ist eine Lebensform.

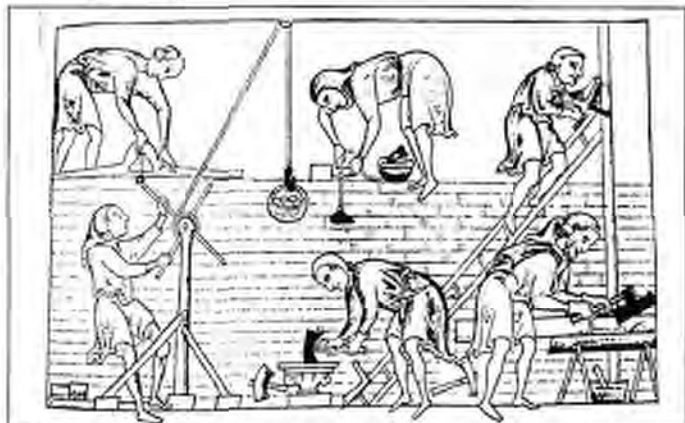
Das mittelalterliche Stadtbild ist von Türmen, Toren und Mauern, von Fachwerk und Strohdächern geprägt. Kirche und Rathaus sind die herausragenden Bauwerke. Zu den Häusern gehört oft ein „bungart“ (Garten mit Obstbäumen und Gemüse). Wenige Straßen führen in die Stadt. Meistens ist es eine einzige, unbefestigte Straße, die hinein- und wieder hinausführt. Vom Markt zweigen enge Gassen ab, und innerhalb des Mauerrings kann man den ganzen Ort umlaufen. Hat das Städtchen abseits der Handelswege keinen Markt von überregionaler Bedeutung, sieht man Fremde nur ganz selten im Ort.

Die Brühler Stadttore wurden im 14. Jahrhundert „Cölner portz“ und „Uylportz“ genannt. Zwischen Stadt und Vorburg stand ein drittes Tor, das Burgtor. Eine richtige Stadtmauer hatte Brühl (wenn überhaupt) wohl nur auf der „Kölner Seite“, die gesamte Kempishofstraße entlang bis zum Koltor und weiter in östlicher Richtung bis an den Burggraben heran sowie im Bereich des Uhlors. An der Wallstraße – der Name sagt es – war die Stadtbefestigung lediglich ein aufgeworfener Erdwall, vielleicht mit einem Palisadenzaun zusätzlich gesichert. Das waren oben zugespitzte Schanzpfähle, die in den Wall eingegraben wurden. 1689, beim verheerenden Durchzug französischer Truppen, wurde die Stadtbefestigung stark beschädigt. Im 18. Jahrhundert war sie weitgehend verfallen, und die Brühler verwendeten die Feldbrandsteine für ihre Neubauten.

In manchen Kellergewölben der Brühler Altstadt sind die leuchtend roten Feldbrandsteine noch zu sehen. Und sogar Reste der mittelalterlichen Mauer und der Sockel einer Bastion sind im Hause Kempishofstraße Nr. 26 erhalten. Die Brühler Stadtmauer hatte eine Stärke von 1,00 bis 1,50 m, die Wassergräben waren 3 m tief, ihre Breite war sehr unterschiedlich. Vom Uhlort bis hin zur Pfarrkirche erstreckte sich das „Mar“ oder „Meer“.

Die Mauereinfassung des kurfürstlichen Tiergartens ist bis auf den heutigen Tag erhalten, wenn auch nicht in der ursprünglichen Höhe. Die Stadttore, deren Grundrisse J. C. Schlaun in seinem „Generaler plan von der Stadt und Churfürstlichem jacht-Hause Brühl“ von 1724 eingezeichnet hat, wurden erst 1825/28 abgebrochen. Das Koltor war eine mächtige Doppeltorburg, es hatte eine Länge von ungefähr 30 Metern.

Die Mehrzahl der Städte, die im 13. Jahrhundert gegründet wurden, hatte anfangs lediglich eine Erd- und Holzbefestigung. Die Ummauerung war zwar überall angestrebt, konnte aber aus Kostengründen nicht immer verwirklicht werden. Kosten und Arbeitsaufwand für eine Stadtbefestigung waren gewaltig.



Bauleute bei der Errichtung einer mittelalterlichen Mauer.
Aus: Krüger, G.: Lebensbilder aus sieben Jahrhunderten.

Brühl blieb bis ins 19. Jahrhundert Dorf. Außer dem Töpfergewerbe (bis 1530) gab es nur noch ein paar kleine Handwerker, die für den Brühler Eigenbedarf schafften. Die für mittelalterliche Städte typischen Zünfte hat es in Brühl zu keiner Zeit gegeben.

Aus: Krüger, G.: Lebensbilder aus sieben Jahrhunderten.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Ein frohes und erfolgreiches
neues Jahr
wünscht der Vorstand
des Brühler Heimatbundes
den Mitgliedern,
Freunden und Gönnern.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Clemens August
Pils



GIESLER
KÖLSCH

...der besondere Genuß aus der Schloßstadt Brühl!

Buchbesprechungen

Peter Thrams: Brühl im Nationalsozialismus. Band 1: Politik, Verwaltung und Gesellschaft. Band 2: Wirtschaft und Zweiter Weltkrieg. Je Band DM 39,00 im Buchhandel und im Brühl-Info.

Im Frühjahr und Herbst 1993 erschienen Band 1 und Band 2 „Brühl im Nationalsozialismus“. Die von Dr. Thrams verfaßten Bücher bilden Band 17 und 18 der Schriftenreihe zur Brühler Geschichte, in deren Erscheinen auch seitens der Stadt Brühl ein wichtiges Anliegen und eine gesellschaftspolitische Aufgabe gesehen wird. Daher wurde die Herausgabe dieser Dokumentation seitens der Stadt Brühl tatkräftig unterstützt.

Der erste Band gliedert sich in zwei große Bereiche. Zunächst werden Politik und Verwaltung zwischen 1933 und 1939 behandelt. Danach schildert Thrams das gesellschaftliche Leben in Brühl während des genannten Zeitraumes. In einem sehr aufschlußreichen Anhang erinnern sich befragte Zeitzeugen.

Das Buch schildert in exemplarischer Weise die Geschichte einer deutschen Stadt während der Zeit des Nationalsozialismus. Es wird teilweise sehr detailliert aufgezeigt, wie nach der „Machtübernahme“ Politik, Verwaltung und gesellschaftliches Leben in Brühl im Sinne der NSDAP gleichgeschaltet bzw. nicht erwünschte gesellschaftliche und politische Gruppierungen verboten oder drangsaliert wurden. Das Führerprinzip wurde auf allen Ebenen und in allen relevanten Bereichen durchgesetzt. Die Ideologisierung wurde penetrant betrieben und durch vielfältige Formen der Propaganda (z.B. Rundfunk, Presse und Aufmärsche zu allen möglichen ins politische Konzept passenden Gelegenheiten) unterstützt. Zu vielfältigen Anlässen wurden Reden gehalten, die systemkonform und propagandistisch wirksam waren.

Das vorgelegte Buch zeigt eindrucksvoll, wie schnell auch in der rheinischen Stadt Brühl die demokratischen Strukturen der Weimarer Republik zugunsten des totalitären Anspruchs der NSDAP verschwanden.

Thrams verdeutlicht, wie z.B. auch durch Änderungen der Gemeindeordnung Politik und Verwaltung letztlich völlig der Einparteienherrschaft anheimfielen. Für den Leser sind viele Einzelheiten aus Sitzungsprotokollen unter Umständen ermüdend. Wie ein roter Faden zieht sich die Durchsetzung des alleinigen Machtanspruchs der NSDAP durch das erste Kapitel.

Im zweiten Kapitel widmet sich Thrams dem gesellschaftlichen Leben in Brühl. Sport, Karneval, Schulen, Jugendorganisationen, Kino, Kirche und Vereine geraten ins Blickfeld des Autors. Das gesamte gesellschaftliche Leben Brühls in seinen vielen Facetten gerät unter starken ideologischen Druck bzw. auch ins nationalsozialistische Fahrwasser. Besonders staatliche Institutionen wie z.B. Schulen werden indoktriniert. Ähnliches gilt für die Gleichschaltung der Jugendorganisationen. Das kirchliche Leben mit mutigen Geistlichen sowohl auf katholischer als auch protestantischer Seite wird recht ausführlich behandelt.

Zum Schluß kommen Zeitzeugen zu Wort. In einem sehr interessanten Anhang berichten Brühlerinnen und Brühler über ihren wichtig erscheinenden anhand von fünf gestellten Interviewfragen.

Folgendermaßen gliedert sich der zweite Band: Wirtschaft, Der Zweite Weltkrieg und auch ein Anhang mit Erinnerungen von Zeitzeugen. Im Kapitel über das Wirtschaftsleben wird deutlich, daß sich das am 1. Juni 1933 verabschiedete „Gesetz zur Vermeidung der Arbeitslosigkeit“ positiv auswirkte. Die Erwerbslosenzahlen auch im Brühler Raum sanken rapide aufgrund gezielter Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen.

Der für Brühl besonders wichtigen Entwicklung der Braunkohlenindustrie – die Rohkohleförderung stieg bis in die ersten Kriegsjahre steil an – wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Weiterentwicklung Brühls zur Industriestadt ist an der Verbesserung der Verkehrsanbindung und der Bedeutungszunahme der Unternehmen wie Zuckerfabrik, Eisenwerk, Rankewerk und weiterer meist mittelständisch geprägter Firmen orientiert, die insgesamt für Brühl neben der Braunkohlenindustrie ein weiteres Standbein waren.



Umfangreiches statistisches Material über Strom-, Gas- und Wasserverbrauch, die Entwicklung der Bevölkerungszahl, Steueraufkommen, Preise und Wohnungsmarkt etc. verdeutlicht die rege Wirtschaftstätigkeit in dieser Zeit. Allerdings werden die Fakten sehr bürokratisch und z.T. bis in kleinste Detail gehend aufgelistet und kaum im Zusammenhang kommentiert.

Die Ausschaltung der Juden aus dem Brühler Raum wird in

einem von Frau Dr. Becker-Jäckli geschriebenen Kapitel behandelt. Hier verweist Thrams auf das von Barbara Becker-Jäckli erschienene Buch „Juden in Brühl“. Die Autorin hat den Textabschnitt „Juden in Brühl. Entrechtung, Enteignung und Vernichtung“ (S.123-140) übernommen. Diese Seiten bilden eine eindrucksvolle Dokumentation geschichtlicher Tatsachen, die unbedingt in dieses Buch gehören.

Der 1. September 1939 – Beginn des Zweiten Weltkrieges – löst keine patriotische Begeisterung aus. Der Autor schildert, wie in Brühl auf allen Ebenen die „Aufgaben der Stadtverwaltung zur Kriegszeit“ wahrgenommen wurden. Die politischen Verhältnisse während der Kriegszeit, z.B. der Bürgermeisterwechsel von Freericks zu Pick am 1. August 1941, werden dargelegt. Immer wieder zitiert Thrams sozusagen als Überbau zum lokalen Brühler Geschehen die Sieges- und Durchhalteparolen von Nazigrößen auf Reichsebene. Diese Zitate erscheinen z.T. merkwürdig plazierte, z.B. zwischen Haushaltsplänen der Stadt Brühl (S.88: „Währenddessen gingen die Verwaltungsgeschäfte weiter“).

Der totale Krieg war bald voll entbrannt, und auch Brühl blieb davon nicht verschont. Das gesellschaftliche Leben in den Kriegsjahren wird beispielhaft am „Brühler Männerchor“ und an der „St. Sebastianus-Schützenbruderschaft“ aufgezeigt.

Ideologisierung und Gleichschaltung wurden in Kriegzeiten noch verschärft. Das Führerprinzip galt durchgehend. Die NSDAP und ihre Unterorganisationen appellierten an den „vaterländischen Idealismus“ und die „Opferwilligkeit“ der Bevölkerung. Die von Thrams angeführten Zitate spiegeln die Propagandasprache dieser Kriegsjahre.

Ausführungen über Versorgungslage, Widerstand, Fremdarbeiter, Justizwesen, Schulen und Kirchen im Zweiten Weltkrieg geben ein recht umfassendes Bild über die auch für Brühl entbehrungsreiche und furchtbare Zeit.

In einem gesonderten Abschnitt wird auf die Bombardierungen Brühls eingegangen, die im schwersten Angriff auf Brühl am 28. Dezember 1944 gipfelten. Mit Berichten über die Flakstellungen rund um Brühl, lebendigen Berichten von damaligen Flakhelfern und einer Zustandsbeschreibung von Brühl am Ende des Krieges schließt Thrams das 2. Kapitel.

Sehr aussagekräftig sind im zweiten Band wieder die Erinnerungen von Zeitzeugen. Die Grundbefindlichkeiten und -einschätzungen der „Dabeigewesenen“ lassen die Jahre 1933 bis 1945 recht lebendig werden und zeigen auf, wie einzelne gedacht, gehandelt und erlebt haben.

Vom stolzen, machtbewußten „Deutschen Gruß“ bis zur totalen Niederlage (vgl. auch die Titelfotos beider Bände) spannt sich der Bogen der von Thrams aufgearbeiteten Epoche der Brühler Lokalgeschichte. Der Text beider Bücher ist durch eine gute Bildauswahl angereichert, die jeden an Brühl und seiner Geschichte Interessierten beeindrucken wird.

In mühevoller Arbeit hat sich der Autor der Aufarbeitung des dunkelsten Kapitels der Brühler Geschichte gewidmet und zwei Bände vorgelegt, die nicht allein der Vergangenheitsbewältigung dienen, sondern auch darlegen, wie erschreckend schnell in einer bestimmten historischen Situation mit ihren Rahmenbedingungen ein demokratisches Gemeinwesen totalitärem Anspruch unterliegt und ins Unheil geführt wird. Insofern können die Bücher auch dazu beitragen, auf der Hut vor undemokratischen Kräften aller Art zu sein, die schneller und wirkungsvoller als voraussehbar ein freiheitlich-demokratisches Gemeinwesen zerstören könnten. Es bedarf großer Wachsamkeit, großen Mutes und Engagements, einen demokratischen Rechtsstaat zu bewahren.

Die oft gestellte Frage „Aus der Geschichte lernen?“ ist immer aktuell und schwer zu beantworten. Aber mangelndem Geschichtsbewußtsein vieler Bürgerinnen und Bürger wirken die vorgelegten Bände entgegen und sollten daher gelesen werden. Wie klar auch Rat und Verwaltung der Stadt Brühl dieses erkannt haben, beweisen deren generelles Engagement für die Aufarbeitung der Brühler Heimatgeschichte und speziell bei diesen Veröffentlichungen die Vorworte von Herrn Bürgermeister Wilhelm Schmitz und Herrn Stadtdirektor Dr. Walter Leder.

Norbert Hölter

Günter Krüger: Bauen und Wohnen im Wandel. Ein baugeschichtlicher Streifzug durch den Erftkreis. Rheinland-Verlag 1992, 94 Seiten, DM 30,00.

Der Brühler Günter Krüger stellt in seinem 1992 erschienenen Werk einen „baugeschichtlichen Streifzug durch den Erftkreis“ vor. Er unterteilt seine Dokumentation im wesentlichen in vier Kapitel: Im ersten Teil werden Baudenkmäler als Wohnhäuser aus verschiedenen Stilepochen vorgestellt, die liebevoll bis ins Detail restauriert worden sind, bzw. deren Substanz z.T. Jahrhunderte ohne größere Schäden und natürlich durch die notwendige Pflege der Eigentümer <Gott sei Dank> überlebt haben.

Im zweiten Teil werden als abschreckender Kontrast Wohnmaschinen (Hochhäuser) gezeigt, für die der Verfasser eigentlich noch zu zahme Beurteilungen gefaßt hat. Er beschreibt sehr richtig, daß in den Betonschubladen, in die die Menschen gestopft sind und sich auch stopfen lassen, kein Miteinanderleben möglich ist. Diese Ghettos, Betonsilos, wie auch immer man es nennen möchte, haben weder etwas mit Architektur noch mit sozialem Empfinden zu tun, sie sind aus reinen Profit-Abschreib-Gedanken entstanden ohne Rücksicht auf Verluste jeglicher Art. Wer in diesen Kisten lebt bzw. leben muß, wird bald kein Gefühl mehr für seine Umwelt besitzen. Der dritte Teil zeigt Beispiele von Unzulänglichkeiten in Be-



hen, sind die Ausführungen, wie von Krüger dargestellt, sicher nicht gerade preiswert.

Im vierten Teil stellt der Verfasser zeitgenössische Architektur vor, die den Beweis erbringt, daß Architektur mit Gefühl für Proportionen und richtigen Materialien möglich ist, und daß so langsam wieder ein Gestaltungsbewußtsein erwacht.

Schlußplädoyer: Wünschen wir uns, daß jeder, der auch nur teilweise etwas an seinem Gebäude verändert, renoviert, restauriert – wie auch immer, sich dann wenigstens Rat bei dem holt, der etwas von seinem Handwerk versteht (Architekten inbegriffen).

Ergänzend zu der Buchbesprechung darf ich meine Ausstellung „Ideen für Brühler Fassaden“ erwähnen, die 1992 in der Rathausgalerie zu sehen war, und die, bezogen auf Gestaltung der Häusergesichter, einen ähnlichen Appell an alle richtet, die ihre Häuser in irgendeiner Form verändern. Sinn dieser Ausstellung war nicht, perfekte Zeichnungen zu liefern, sondern in Form von Skizzen Vorschläge zu präsentieren, die man diskutieren kann. Diese Ausstellung war gleichfalls ein Hilferuf und eine eindringliche Bitte an alle Hausbesitzer, die noch bestehende, erhaltenswerte Bausubstanz zu retten, zu restaurieren und die im Plastikrausch verkleideten Fassaden wieder zurückzubauen.

Klaus Gebhardt



Wilder Westen in Wesseling: Hinter der aufgestellten Pappe verbirgt sich ein schmucker Ziergiebel aus dem 19. Jahrhundert.

Foto aus dem besprochenen Bildband



SEIT 1953

Leopold Recht
OHG

ENGELSDORFER STR. 23 · 50321 BRÜHL-OST
TELEFON (0 22 32) 1 20 85
TELEFAX (0 22 32) 4 32 97

Schreinerwerkstätten
Meisterbetrieb

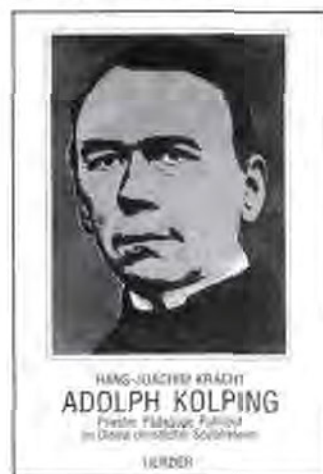
Ständige Ausstellung und Beratung

Fertigung von Kunststoff- und Holzfenstern, Haus- und Zimmertüren
Möbelanfertigung · Innenausbau
Markisen · Rolläden · Reparaturen

Hans-Joachim Kracht: Adolph Kolping, Priester, Pädagoge, Publizist im Dienst christlicher Sozialreform. Leben und Werk aus den Quellen dargestellt, Verlag Herder Freiburg im Br. 1993, 603 Seiten, DM 148,00.

Adolph Kolping (1813-1865) war als katholischer Priester Organisator der Gesellenvereine (Kolpingvereine), die nach dem 2. Weltkrieg unter der Bezeichnung Kolpingjugend zusammengefaßt wurden, und gestaltete sie familienmäßig (Kolpingfamilie, Kolpinghäuser) aus. Seine Seligsprechung am 27. Oktober 1991 durch Papst Johannes Paul II. wirkt als authentisches Glaubenszeugnis seines Lebens in die Gegenwart hinein.

Erstmals wird hier von Dr. theol. Hans-Joachim Kracht, Archivar im Historischen Archiv des Erzbistums Köln, eine



umfassende, auf Quellen basierende Biographie des bekannten Priesters, Pädagogen und Publizisten Adolph Kolping vorgelegt. Der Autor stellt die vielfältige Arbeits- und Wirkungsbereiche des „Gesellenvaters“ in seinem persönlichen und sozialen Umfeld dar. Auffällig ist vor allem die Fülle des verarbeiteten Quellenmaterials, die das Buch zu „der“ Biographie Kolpings schlechthin macht.

Zunächst werden Kindheit und Jugend des großen Seelsorgers anschaulich dargestellt.

Da Kolping trotz guter Begabung seinen Wunsch, ein Gymnasium zu besuchen, wegen Finanznot der Eltern vorerst nicht verwirklichen konnte, erlernte er den Schusterberuf, um dann aufgrund privater Vorbereitungen 1837 in die Tertia des Marzellengymnasiums in Köln aufgenommen zu werden. Aus seinen Tagebuchaufzeichnungen geht hervor, daß Christus sein Ideal war, dem er nachfolgen wollte. Die auf dem

Gymnasium gelehrt Evolutionslehre widersprach seiner innersten Überzeugung.

Nach der Reifeprüfung studierte Kolping von 1841-1842 in München Theologie, um dann an der für seine Heimatdiözese Köln zuständigen Universität Bonn seine Ausbildung fortzusetzen. Hier belegte er auch geisteswissenschaftliche Fächer (Philosophie, Pädagogik und Geschichte). 1844 bezog er nach seinen Studien für ein Jahr das Kölner Priesterseminar, um anschließend in der Minoritenkirche zu Köln die Priesterweihe zu empfangen. Von 1845 bis 1849 war er Kaplan in Ehrenfeld. Unterdessen war 1846 der Elberfelder Gesellenverein gegründet worden, zu dessen Präses Kolping 1847 gewählt wurde.

Am 15. März 1849 wurde Kolping zum Domvikar in Köln ernannt. Da jedoch seine vielseitigen Tätigkeiten im Gesellenverein und als Publizist ihm kaum Zeit ließen, seinen Pflichten als Domvikar nachzukommen, ließ er sich von diesem Amte entbinden und 1862 zum Rektor der Minoritenkirche ernennen. Als Präses des Gesellenvereins in Elberfeld hatte Kolping seine Lebensaufgabe gefunden. So war er auch auf die selbstgestellte Aufgabe bei der Übernahme des Präsesamtes in Köln gut vorbereitet. Von 1846 bis 1865 war er Priester im Gesellenverein. So wurde er schließlich zum Organisator der Gesellenvereine in Deutschland.

Kracht behandelt Kolping auch als Pädagogen, Erwachsenenbildner und Publizisten. Dessen christliches Menschenbild, die Möglichkeit, sich an der Person Jesu Christi zu orientieren, waren ihm wesentlicher Bildungsinhalt. Die Religion sollte wieder ins Zentrum des gesellschaftlichen Lebens gerückt werden, um die menschliche Gesellschaft wirkungsvoll erneuern zu können. Im Zeitalter der aufkommenden Industrialisierung lag Kolping das Schicksal des Arbeiterstandes besonders am Herzen.

Ein Biogramm, eine Übersicht über die katholischen Gesellenvereine (1846-1865) sowie eine Zeittafel schließen die ausgesprochen informative und detailreiche Biographie ab.

Dr. Peter Thrams

Dr. Albert Dahm erhielt Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold

Der einer alten Brühler Familie entstammende Chefarzt des Marienhospitals, in der Lazarettorganisation der Bundeswehr verdienter Oberstarzt der Reserve, Dr. Albert Dahm, erhielt aus der Hand von Generalmajor Manfred Würfel, dem Vertreter des Verteidigungsministers und Befehlshaber des Wehrbereichs III in NW, diese höchste Auszeichnung der Bundeswehr.

Mehr als hundert Kommandeure waren versammelt, als der General die Verdienste von Dr. Dahm würdigte.

Er war einige Jahrzehnte Sanitätsoffizier der Bundeswehr und hat die Reservelazarettorganisation in NW wesentlich mitaufgebaut. Die Weiterbildung von Sanitätsoffizieren liegt ihm heute noch besonders am Herzen.

Auch Partnerschaftsprojekte zwischen seinem Sanitätsregiment 73, dessen Kommandeur er ist, und Hilfsorganisationen zur Ausbildung von Schwestern und Schwesternhelferinnen hat er ins Leben gerufen. Selbst im Marienhospital in Brühl ist für den aufmerksamen Beobachter seine „zivil-militärische“ Initiative im Sanitätswesen erkennbar.

Die Zusammenarbeit mit Lazarettgruppen der Bundeswehr und zivilen Krankenhäusern ist verwirklicht. Nicht nur im Katastrophenfall, sondern auch im Alltagsbetrieb praktizieren Sanitätssoldaten im Brühler Krankenhaus und auch in anderen Häusern. An all dem ist Dr. Albert Dahm in erheblichem Umfang beteiligt.



Aber auch in seiner Heimatstadt hat er sich große Verdienste erworben: Er ist Mitglied des Rates der Stadt Brühl und Dekanatsratsvorsitzender. In dieser Funktion ist er maßgeblich am Erfolg der Kambodscha-Hilfe der Brühler Christen beteiligt. Fast zwei Millionen Mark, die bisher zusammenkamen, sind ein stolzes Ergebnis, an dem Dr. Dahm großen Anteil hat.

H.H.

140 Jahre Malerbetrieb Röttgen

von Karl Röttgen

Seit der Gründung des Malerbetriebes durch Wilhelm Röttgen sind mehr als 140 Jahre vergangen. Nunmehr wird er in der fünften Generation von Andreas Röttgen geführt. Aber zurück zu den Anfängen: Die erste Werkstatt befand sich in der Kirchstraße. Später zog man in die Hospitalstraße um.

Anhand der Rechnungsbücher kann festgestellt werden, daß neben Arbeiten im Schloß Augustsburg und bei vielen Brühler Kunden schon Aufträge in der näheren Umgebung, z.B. Burg Kantenich (v. Kempis), Kitzburg, Walberberg (von Groote), Burg Sechtem (Frings), Burg Gracht, Liblar und Godorfer Burg) ausgeführt wurden. Um diese Stellen zu erreichen, wurde das Material auf einen Handwagen geladen und über Land gekarrt. Die Arbeitszeit betrug 12 Stunden täglich. Dazu zählte aber nicht Hin- und Rückweg.

Nach Wilhelm Röttgens Tod am 29. 12. 1881 ging das Geschäft auf dessen Sohn Carl Röttgen über, der zu diesem Zeitpunkt erst 20 Jahre alt war. Um 1900 wurde der Betrieb in die Kantenichstraße 1 verlegt, wo er sich heute noch befindet.

Neben der Betriebsführung fungierte Carl Röttgen 30 Jahre als Obermeister der Freien Maler-Innung Köln-Land. 20 Jahre war er Brudermeister der St. Sebastianus-Schützenbruderschaft Brühl vor 1442. Mit einigen getreuen Handwerksmeistern gründete er 1907 die Innungskrankenkasse Köln-Land.

Nach dessen Tod 1935 folgte sein Sohn Mathias Josef. Er war über 50 Jahre Schützenbruder, 60 Jahre Mitglied in der Kolpingfamilie und begeisterter Sänger im Kirchenchor.

Zwei Weltkriege konnten dem Betrieb trotz aller Klippen nichts anhaben. Auch die Nachkriegszeit mit der Inflation war kein Grund zur Resignation. Es ging aufwärts. Der Fortschritt ermöglichte, daß das Material auf einem Fahrrad, später mit einer Vespa mit Anhänger transportiert werden konnte.

1960 übernahm Karl Röttgen die Firma. 27 Jahre war er Obermeister der Maler-Innung Köln-Land und Rhein-Erf.

Daß er mit Herz und Seele Brühler ist, bewies er u.a. damit, daß er als Bauer im ersten Brühler Dreigestirn 1972 und 1976 als Schützenkönig fungierte. Für die Brühler Vereine ist er immer ansprechbar.

Seit 1986 ist Andreas Röttgen in der fünften Generation Chef. Er übernahm ganz die Familientradition. Insbesondere trat er in die Fußstapfen seines Vaters Karl. Das Geschäft steht heute in voller Blüte. 12 Mitarbeiter bedienen außer in Brühl auch Kundschaft bis hinter Bonn und Köln gemäß dem Slogan „Zufriedene Kunden danken es ihnen“. Wie sein Vater, so ist auch Andreas voll im Brühler Gesellschaftsleben integriert. In 15 Vereinen ist er teils aktiv und teils inaktiv tätig. Auch hat er für die Fortführung des Geschäftes gesorgt: vier Kinder nennt er sein eigen.

140 Jahre sind vergangen. Mögen es noch viele Jahrzehnte Familienbetrieb sein.

„Gott segne das ehrbare Handwerk“.



Zum Firmenjubiläum gab es in der Rathausgalerie eine Ausstellung.
Foto: Dieter Haupt

Einladung

zur Jahreshauptversammlung des Brühler Heimatbund e.V. am Dienstag, 1. 3. 1994, im Schloßkeller, Festsaal 3.

Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung durch den Vorsitzenden Josef Grosse-Allermann.
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Vereinsjahr 1993 durch die Geschäftsführerin Adi Wichterich.
3. Erstattung des Kassenberichts für das Vereinsjahr 1993 durch den Schatzmeister Jakob Mager.
4. Bericht der Kassenprüfer.
5. Wahl der Kassenprüfer für das Vereinsjahr 1994.
6. Antrag auf Entlastung des Vorstandes.
7. Neuwahl des Vorstandes gem. § 5 der Satzung des Brühler Heimatbund e.V. vom März 1990.
 - a) Vorsitzende(r)
 - b) Stellv. Vorsitzende(r)
 - c) Geschäftsführer(in)
 - d) Schatzmeister(in)
 - e) Veranstaltungsleiter(in)
 - f) Schriftleiter(in) der „Brühler Heimatblätter“
8. Verschiedenes.

Brühl, den 1. Januar 1994

Josef Grosse-Allermann, Vorsitzender

Zum Gedenken

Im Jahre 1993 haben wir den Heimgang nachstehender Mitglieder zu beklagen:

- Norbert Zerlett, Bornheim, Königstraße 46
Ruth Liebermann, Brühl, Mertenerstraße 7
Maria Zimmermann, Brühl, Weilerstraße 3 a
Johann Krämer, Brühl, von Roll-Straße 7
Paul Wichterich, Brühl, Kierberger Straße 115
Heinz Boje, Brühl, Carl-Schurz-Straße 31
Katharina Hartlieb, Brühl, Bonnstraße 153
Josef Wichterich, Brühl, Josefstraße 5
Christel Dahm, Brühl, Friedrichstraße 24
Heinz Steinbach, Brühl, Kempishofstraße 30
Heinz Hartmann, Brühl, Rosenhof 3
Hans Sechtem, Brühl, Bonnstraße 14

Das Brühler Vereinswesen

von Dr. Peter Thräms

4.

Dieser Beitrag über das Brühler Vereinswesen soll den Karnevalsgesellschaften gewidmet sein.

Überhaupt kann der Karneval auf eine lange Tradition zurückblicken. Er umfaßt gewöhnlich einen mit verschiedenem närrischem Brauchtum erfüllten Zeitraum, der der österlichen Fastenzeit vorausgeht. Er beginnt heute traditionell am 11. November um 11.11 Uhr.

Die Maskierung im Karneval hat einen besonderen Sinn. Man wollte damit ursprünglich die bösen Geister abschrecken, indem man ihnen ihr eigenes Bild vorhielt. Gleichzeitig sollten die segenspendenden Vegetationsgeister geweckt werden. Als Abschluß wird öfters die Fastnacht (in Gestalt einer Hexe) verbrannt oder vergraben¹.

Nun taucht die Frage auf, „wann hier in Brühl der erste Karnevalszug gefeiert wurde“². Der Brühler Karneval ist älter als man meint. Bereits Ende des vorigen Jahrhunderts wurde hier Karneval mit Umzügen gefeiert. So führten am Fastnachtsdienstag 1898 Brühler Vereine einen „Maskenzug“ durch. Ob jedoch nach 1898 in Brühl noch weitere Umzüge stattfanden, ist, wie Prasuhn³ bemerkt, nicht feststellbar. Allerdings gewährte der Stadtrat laut Protokoll vom 14. Februar 1901 (StAB 233) einen Zuschuß von 100 Mark für einen Umzug am Dienstag.

Nun existieren im Stadtarchiv zwei alte Protokollbücher des „Brühler Männer-Gesangvereins 1846“ (er nannte sich ursprünglich noch „Brühler-Bürger-Gesangverein“). Dieser Chor veranstaltete z.B. 1865 einen Karnevalsball, wie sich herauslesen läßt. Für die Jahre ab 1879 lassen sich am Karnevalssonntag bestimmte Sitzungen nachweisen. Der Versuch des Vereins, 1889 eine Karnevalsgesellschaft zu initiieren, schlug fehl. Erst 1894/95 glückte der Versuch.

In den Jahren des 1. Weltkrieges wurden Verbote erlassen, „um Kundgebungen, die der ernsten Zeit nicht entsprechen, während der bevorstehenden Karnevalstage vorzubeugen“⁴. Jedoch setzten bereits ab 1920 die Brühler Gesangsvereine ihre Tradition aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg fort. 1922 sind offensichtlich öffentliche Veranstaltungen in Brühl verboten worden. Im Jahr 1929 konnte der Männergesangsverein Rheingold einen Karnevalsumzug organisieren.



Bürgermeister Feericks übergibt Prinz Heinrich I. (Heister) am Karnevalssonntag 1937 den Stadtschlüssel vor der Berufsschule. Foto: Bildarchiv der Stadt Brühl

1935 beschloß man, wieder Karnevalsumzüge durch die Brühler Innenstadt ziehen zu lassen. Unter dem Motto „Alles unter einem Hut“ schlossen sich die Brühler Vereine zu der Arbeitsgemeinschaft Brühler Karneval zusammen (vgl. StAB Akte 1323). Von 1936 bis 1938 zogen prächtig ausgestattete Züge durch Brühl. Bereits 1935 hatte man versucht, den Gedanken eines Volkskarnevals neu aus der Taufe zu heben, wie dies schon 1929 initiiert worden war. Man wollte „etwas Großes“ schaffen, was Brühl alle Ehre machen sollte.

1938 übernahm die NS-Organisation „Kraft durch Freude“ die Durchführung des Brühler Karnevals. Schon ein Jahr später mußte man notgedrungen den Beschluß fassen, keinen (offiziellen) Zug zu veranstalten, da nicht genügend Geld da war⁵. Es reichte aber zu einem Veedelszoch. So kam Brühl 1939 doch noch zu einem Zug, der aus vielen originellen Gruppen und einigen Wagen bestand. Doch dann erstickte der kommende Krieg alles gesellschaftliche Leben in Brühl.

Nach dem 2. Weltkrieg wurden seit Beginn der fünfziger Jahre Karnevalszüge allmählich in Brühl heimisch. Besonders seit 1971 erlebte der Brühler Karneval eine stetige Aufwärtsentwicklung. Viele Gesellschaften wurden gegründet, z.B. 1950 die „Erste Große Brühler Karnevalsgesellschaft“ und 1952 das stolze „Falkenjäger-Corps Blau-Gold“, dem 1955 eine zweite KG folgte, die „Treuen Husaren“. 1971 stellten die Treuen Husaren zum erstenmal in Brühl die Prinzengarde. 1974 fusionierten die beiden Gesellschaften und nannten sich nun Erste Große Brühler Karnevalsgesellschaft Falkenjäger 1950 Clemens August Treue Husaren 1955 e.V.

Auch andere Gesellschaften etablierten sich, z.B. 1951 die Prinzengarde Rot-Weiß Heide, 1970 die KG Brühl-Ost, 1972 die „Seeverköpp“, die KIG „Löstige Ströpp“ und die „Große Brühler Karnevalsgesellschaft Schloßgarde Rut-Wieß“. Diese stellte 1975 das Brühler Dreigestirn. Nach 10 Jahren gab sich die Gesellschaft den neuen Namen „Schloßgarde der Stadt Brühl Rut-Wieß von 1972 e.V.“ 1975 wurde die Karnevalsgesellschaft „Löstige Kierberger“ gegründet, 1976 die KG „Fidele Bröhler“, 1978 die Vochemer KG „Ölligspiefe 1978 e.V.“

Der Festausschuß Brühler Karneval wurde 1970 zu dem Zweck gegründet, den Brühler Straßenkarneval in der Innenstadt neu zu beleben.

Nicht alle Karnevalsgesellschaften sind hier aufgezählt. Aus der bunten Vielfalt der Vereine wird deutlich, wie sehr sich das karnevalistische Treiben in der Schloßstadt insbesondere seit 1971 intensiviert hat.

Quellen

- 1 Vgl. Der große Hender 3, Freiburg 1954, Sp.817 (Fastnacht).
- 2 W. Prasuhn, Karneval im alten Brühl, in: Brühler Heimatblätter 46, 1989, S. 10.
- 3 BHBL 46, 1989, S. 10 (Prasuhn).
- 4 Brühler Zeitung 1.3.1916.
- 5 Brühler Zeitung 9.2.1922.
- 6 Brühler Zeitung 3.2.1939.

Mitteilungen des Brühler Heimatbundes

Programm für das 1. Quartal 1994

Sonntag, 9. Januar 1994

Fahrt zur Premiere der Cäcilia Wolkenburg im Kölner Opernhaus. Auf dem Programm steht: „En dobbelte Agrippina“. Ein Stück aus der Feder von Josef Meinertzhagen, der auch Regie führt. Die Musik dazu arrangiert wie immer Christoph Klöver. Abfahrt: 18.00 Uhr ab Café Engels Ausverkauft!

Dienstag, 11. Januar 1994

„Kölsche Sproch - un mer sin doheim.“ Unter diesem Titel brachte Gaby Amm ihr neuestes Buch heraus. Dies ist aber auch das Motto unserer Veranstaltung im Schloßkeller.

Gaby Amm, als Mundartdichterin weit über die Grenzen Kölns bekannt und beliebt, verspricht einen Abend voller Frohsinn, aber auch Besinnlichkeit. Ihre Gedichte und Erzählungen spiegeln eine reiche Lebenserfahrung wieder, die sie als Kind und Frau während und nach dem 2. Weltkrieg in ihrer Heimatstadt Köln hat machen müssen. Sie versteht es immer wieder, Menschen aller Altersklassen mit ihren „Rümchen un Verzällchen“ zu begeistern.

Die Buchhandlung Köhl wird, wie schon so oft, am Saaleingang einen Bücherstand mit Büchern von Gaby Amm einrichten. Die gekauften Bücher werden auf Wunsch von der Autorin signiert.

Beginn: 19.30 Uhr im Schloßkeller, Festsaal 3 Gäste willkommen!

Sonntag, 16. Januar 1994

Besök bei de „Kumede“, dem Spillkreis vum Heimatverein Alt-Kölle. Et weed jespillt: „Dat ahle Sofa“ mit Leedcher von Marie-Luise Nikuta. E Stöckelche vum Hermann Hertling un Willi Reißdorf. Beginn: 17.00 Uhr Abfahrt: 16.00 Uhr Café Engels

Sonntag, 23. Januar 1994

Gedächtnismesse um 11.15 in der Klosterkirche Maria von den Engeln für den Gründer des Brühler Heimatbundes Peter Zilliken und alle verstorbenen Mitglieder. (Anschließend Treffen im Restaurant Schloßkeller).

Donnerstag, 10. Februar 1994 (Weiberfastnacht)

Zweite Fahrt zur „Cäcilia Wolkenburg“. Wenn möglich, in Kostümen.

Abfahrt: 18.30 Uhr Ausverkauft!

Dienstag, 15. Februar 1994 (Veilchen-Dienstag)

Zum Karnevalsaukschlus geht unsere traditionelle Kappenfahrt an die Ahr. Gäste können mitgenommen werden.

Abfahrt: 13.30 Uhr ab Café Engels Preis: DM 14,00

Studienfahrt

Vom 23. Mai bis zum 5. Juni 1994 unternimmt der Brühler Heimatbund e.V. eine Studienfahrt in die Provence. Unser Standort liegt in der Nähe von Avignon, von wo aus wir mehrere Tagestouren unternehmen werden. Vorgesehen sind: Avignon mit Papstpalast - Arles mit Arena und Thermen - Aix en Provence - Nîmes mit Arena, Pont du Gard - die Camargue mit St. Maries-de-la-Mer usw. Auf der Hin- und Rückfahrt werden wir eine Zwischenübernachtung einlegen.

Hotels: In Frankreich sind wir in Hotels der „Mercur-Kette“ (3 Sterne) untergebracht. Natürlich in Halbpension. Auf der Rückfahrt übernachten wir in Montreux im „Golf-Hotel“.

Bus: Ein moderner Reisebus der Firma „Colonia-Reisen“ mit Toilette, Bordküche, Klimaanlage usw.

Interessenten melden sich bitte bis zum 1. Februar 1994 bei Josef Grosse-Allermann, Am Inselweiher 21, 50321 Brühl, Telefon 0 22 32/4 44 38.

Hinweis

Bei allen Fahrten nimmt unser Bus die Teilnehmer an folgenden Bushaltestellen der KBE auf: Comesstraße (gegenüber dem Kriegerdenkmal), Konrad-Adenauer-Straße (hinter der Kreuzung Friedrichstraße), Kaiserstraße (Kaiserbahnhof), Kaiserstraße (Einmündung Leipziger Straße), Römerstraße (Ecke Rodderweg), Pingsdorfer Straße (Ecke Auf der Pehle), Uhlstraße (Café Engels).

Die Haltestelle Kölnstraße-Seniorenwohnheim wird nur bei Fahrten in Richtung Köln (Theater und Konzerte) angefahren. Bei Fahrten in Richtung Pingsdorf-Eifel hält unser Bus zusätzlich Pingsdorfer Straße (Ecke Römerstraße) und in Pingsdorf (Jägerhof). Die auf den Karten angegebene Abfahrtszeit gilt immer für die Haltestelle Uhlstraße (Café Engels).

Alle Teilnehmer, die an einer vorherliegenden Haltestelle einsteigen, müssen entsprechend früher an ihrer Haltestelle bereitstehen (z.B. wenn die Abfahrt für 19.00 Uhr angegeben ist, dann müssen die Teilnehmer, die an der Comesstraße (Denkmal) einsteigen, 15 Minuten eher dort sein).

Herausgeber: Brühler Heimatbund e.V.
Vorsitzender: Josef Grosse-Allermann,
Am Inselweiher 21, 50321 Brühl, Tel. (0 22 32) 4 44 38
Schriftleiterin: Marlies Fey-Bursch,
Mühlenstraße 64, 50321 Brühl, Telefon (0 22 32) 4 81 81
Geschäftsstelle: Liblarer Straße 10, 50321 Brühl
Postanschrift: Brühler Heimatbund e.V.,
Postfach 1229, 50302 Brühl
Bankkonten: Kreisspark, Brühl (BLZ 371 502 33) Kto. 133/008212
Volksbank Brühl (BLZ 371 612 89) Kto. 7725019
Druck: Druckerei Rudolf Katte GmbH, 50321 Brühl

BUCHHANDLUNG ROLF KÖHL



Unser Buchtip: **Wohin am Wochenende?**

Je Band 11 Ausflüge durchs Rheinland.
Durchgehend geöffnet! Reich und farbig ill., je DM 28,-

Balthasar-Neumann-Platz 30 mit Fachbuchhandlung
5040 Brühl 5040 Brühl für Eisenbahnliteratur
Tel. 0 22 32/4 43 22 Tel. 0 22 32/4 23 55 Tel. 0 22 32/4 33 49





Radio Schulte Kölnstr. 49, 50321 Brühl
Telefon 0 22 32/4 26 34

**Wenn's um den
Haushalt geht...**

**Haustechnik & Tischkultur
Johannes
Wichterich**

50321 Brühl · Uhlstraße 64-68 · Telefon 4 22 73

Modehaus

kamphausen O H G

-Das Mode-Erlebnis-

SARG SECHTEM

BRÜHL · BONNSTRASSE 16 · TEL. 4 25 64

ÜBERNIMMT ALLES BEI STERBEFÄLLEN

Kunsthandlung Kaus

Margret Link

Auserlesene Geschenke

Gemälde

Einrahmungen

Uhlstraße 43-45 · 50321 Brühl · Telefon 4 48 17



Hüte für Sie und Ihn
Modewaren

Fußel
seit 1906

Uhlstraße 62 · 50321 Brühl · Telefon 0 22 32/4 34 44

Erstes Brühler Möbelhaus

Gebr. Zingsheim



Uhlstraße 21-23

Großes Polsterhaus, Uhlstraße 94-116

Großes Küchenstudio

Großes Teppichlager

Seit 100 Jahren eigene Werkstätten

**samen
gaugel** Garten
Freizeit
Zoo

50321 Brühl · Markt 1 · Telefon 4 24 98

Blumensamen - Gemüsesamen
Blumenknollen und Stauden
Grassamen - Rasenmäher
Gartengeräte - Düngemittel - Blumenkästen

**Private Vorsorge
beginnt bei uns:**

IS-Vorsorgeplan

Kreissparkasse Köln