

Brühler Heimatblätter

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



Nr. 3
Juli 1997
54. Jahrgang
Einzelpreis
2,- DM

Brühl und die Eisenbahn

von Wilhelm Prasuhn

1. Die Linie Köln-Bonn

Als in England die Eisenbahn große Erfolge verzeichnete, erkannten deutsche Politiker ebenfalls die Bedeutung dieses Verkehrsmittels. Doch der Gedanke wurde zunächst zögernd und skeptisch aufgenommen; warnten doch selbst angesehene Ärzte vor gesundheitlichen Schäden, die durch das schnelle Tempo bei Reisenden und Zuschauern hervorgerufen würden. Die seit 1837 betriebenen und erfolgreichen sächsischen Linien brachten im ganzen Lande den Durchbruch. Preußen behielt sich durch ein Gesetz vom 3. November 1838 das Aufsichtsrecht über Privatbahnen vor und sah darin eine Möglichkeit für staatliche Linien.¹⁾

Als erste Strecke in Preußen wurde 1838 die Privatbahn Düsseldorf-Erkrath eröffnet, dann die von Berlin nach Potsdam. Auf der Linie Köln-Aachen fuhr der erste Zug im August 1839. In Köln plante eine Privatgesellschaft eine Linie zwischen Köln und Bonn.

Führte bis dahin die Handelsstraße unmittelbar durch die Orte am Rhein, wurde für die Eisenbahn eine Trasse weiter westlich über Brühl in Aussicht genommen, die die sumpfigen Gebiete der Niederterrasse des Rheines bei Sürth ver-

mied. Im Jahre 1843 wurde mit dem Bau der Strecke begonnen. Über 800 Parzellen mußten für die vorgesehene Strecke erworben werden.

Bis zum Bau dieser Bahn waren in Deutschland erst 9 Strecken in Betrieb. Die Planungen waren sehr schnell abgeschlossen. Zwischen Köln und Bonn war nur Brühl als Station vorgesehen. Nachdem man in Sechtem und Roisdorf erkannte, welchen Vorteil eine Bahn für die Orte brachte, verlangte man auch dort Haltepunkte, die kurz darauf bewilligt wurden.

Die Bahnlinie durchschneidet in Brühl den Ostteil des Parks und überquerte auf einer kleinen Brücke den Inselweiher. Das Bahnhofsgebäude lag wenige hundert Meter östlich des Schlosses. Die Schienen waren ebenerdig verlegt. Alle Straßen wurden zu ebener Erde überquert. Am Bahnsteig stand eine offene Wartehalle. Im Rathaus hängt ein Gemälde, das den „ersten Zug in Brühl“ darstellt. Allerdings stimmt die wiedergegebene Szene in einer Kleinigkeit nicht. Das Bild zeigt eine Sommerlandschaft, während der Zugbetrieb im Februar aufgenommen wurde.

Ende Januar 1844 wurden Probefahrten durchgeführt, und am 27. Januar nahm eine Kommission der Kölner Bezirksregierung die Strecke sicherheitspolizeilich ab. An dieser Fahrt nahmen Vertreter der Kölner Zeitungen teil, die über die Fahrt ausführlich berichteten. Da keine Beanstandungen vorlagen, wurde die feierliche Eröffnung auf den 13. Februar festgelegt. Vom 15. Februar an verkehrten regelmäßig je vier Züge täglich in beiden Richtungen.

In Köln begann die Bahn an der Stadtmauer bei St. Pantaleon. Der heutige Hauptbahnhof wurde erst gebaut, als 1859 die erste Rheinbrücke, die sogenannte Mausefalle, fertiggestellt war. Da damit für die Züge der Köln-Mindener Bahn die Möglichkeit gegeben war, den Rhein zu überqueren, baute man auch gleich den Güterbahnhof St. Gereon mit.

Die Gesellschaft hatte 4 Lokomotiven und 28 Wagen gekauft. Bei der Eröffnung waren 2 Lokomotiven betriebsbereit. Die beiden übrigen wurden innerhalb der



Bundesbahnhof Brühl im ursprünglichen Zustand.

Foto: Neff

nächsten Wochen in Köln zusammengebaut. Es gab 16 Personenwagen, davon 2 der vierten Klasse für Reisende mit Traglasten. Außerdem waren 4 Güterwagen und 2 „Chaisewagen“ verfügbar. Auf die beiden letzteren konnten begüterte Reisende ihre Kutschen verladen. Weitere Wagen wurden in den nächsten Wochen geliefert. Die Fahrpreise stufte sich von 5 Silbergroschen in der 4. Klasse bis 15 sgr in der 1. Klasse für die Strecke zwischen Köln und Bonn. Die Preise ab oder bis Brühl waren entsprechend niedriger.

Der erste Zug fuhr um 9 Uhr mit bunten Fähnchen geschmückt ab und wurde in den Dörfern, die er passierte, mit Böllerschüssen begrüßt. Der Präsident des Verwaltungsrates nahm die Gäste fahrplanmäßig pünktlich in Bonn in Empfang. Anschließend waren sie zu einem Festessen geladen und traten um 5 Uhr nachmittags die Rückfahrt an.

Die Oberpostdirektion stellte die lokale Personenpost zwischen Köln und Bonn ein. Die Brief- und Paketpost wurde jetzt mit der Bahn befördert. Bis dahin war Wesseling die zuständige Poststation. Nun wurden die Orte am Rhein postalisch von Brühl aus bedient.

Am meisten profitierte die Landwirtschaft von der Bahn. Die Bauern konnten schneller und müheloser ihre Erzeugnisse zum Markt schicken. Sie pflanzten mehr Obst und Gemüse an, die einen guten Gewinn abwarfen. Auf den fruchtbaren Böden am Vorgebirge wurden vermehrt Zuckerrüben angebaut und in die Zuckerfabriken geliefert.

Da der Bahnhof außerhalb des damaligen Ortes Brühl lag, wollte die Eisenbahngesellschaft einen Zufahrtsweg durch die Wiesen zwischen Weißweiler und der früheren Reithahn anlegen und suchte Brühl an den Kosten zu beteiligen. Die Ratsmitglieder lehnten finanzielle Zuschüsse ab. Sie erinnerten sich daran, wie ihre Vorgänger 2 Jahrzehnte vorher beim Bau der Bezirksstraße nach Liblar finanziell stärker herangezogen waren als Nachbargemeinden, weil sie voreilig alles Mögliche zugesagt hatten. Jetzt ließen sie sich nicht einmal durch den Landrat umstimmen, der eigens mit dem Direktor der Gesellschaft an einer Ratssitzung teilnahm.²⁾

Vergeblich sprachen die Ratsmitglieder Peter Granthil und Bertram Mauel für einen Zuschuß. Sie versprachen sich einen größeren Vorteil für den Ort, wenn die Station auf direktem Wege zu erreichen sei. Granthil bot 200 Taler an, Mauel war auch bereit, Geld vorzustrecken. Erst als die Verwaltung der staatlichen Schlösser in Berlin sich einverstanden erklärte, daß der Weg durch das fiskalische Gelände nördlich des Schlosses geführt würde, war Brühl zu einem Zuschuß bereit, allerdings nur für einen Fußweg. Im Jahre 1865 lehnte der Rat den Wunsch der Eisenbahndirektion ab, den Weg als Fahrstraße auszubauen.³⁾ Er sprach sich auch in den folgenden Jahren gegen eine andere Zufahrt zum Bahnhof aus.

Der Bahnbau war so rasch vorangetrieben worden, daß die gesamte Strecke erst genau vermessen wurde, als die Bahn bereits in Betrieb war. Die Listen des Katasteramtes, in

denen Änderungen der Besitzverhältnisse fortgeschrieben wurden, füllten viele Seiten. Aus ihnen kann rekonstruiert werden, wer seine Parzellen der Bahngesellschaft überschrieb. Einer der größten Eigentümer war Friedrich Giesler, der Besitzer von Schloß Falkenlust. Er war ein cleverer Geschäftsmann und ließ sich als Preis für sein Land „Prioritätsobligationen“ der Bahn geben, die mit 4 % verzinst wurden und im Kurs stiegen.⁴⁾

Die Eisenbahn wirkte sich für die bauliche Entwicklung Brühls vorteilhaft aus. Als der preußische Hof öfter in Brühl weilte, bauten Kölner Kaufleute entlang der Köln- und der Comesstraße stattliche Villen mit großen Gärten.

Im Jahre 1851 beschwerten sich die Vochemer, die Direktion der Bahn wolle den Kölner Weg sperren, der von Vochem zur Kölnstraße verläuft. Über diesen Weg mußten die Vochemer Bauern, wenn sie Felder bewirtschaften wollten, die östlich der Bahnstrecke lagen.

Die Kreuzung mit diesem Fahrweg war ebenerdig und wie damals üblich nicht besonders gesichert. Der Vochemer Gemeinderat meinte, die Gesellschaft solle einen Wärter einstellen, wenn sie es bei den wenigen Zügen für notwendig erachte, die Kreuzung besonders zu sichern.⁵⁾

Als Brühls Einwohnerzahl in den folgenden Jahrzehnten anstieg und viele Brühler in die Kölner Fabriken zur Arbeit fuhren, waren sie mit dem Fahrplan unzufrieden und wandten sich an den Bürgermeister. Der verhandelte allerdings erfolglos, um bessere Zugverbindungen zu erreichen.⁶⁾ Dieser Wunsch wurde seit der Zeit immer wieder vorgebracht, aber kaum mit Erfolg.

Als Ende des vorigen Jahrhunderts der Kölner Hauptbahnhof umgebaut wurde, wurde die gesamte Strecke vom Bahnhof Pantaleon in einem Bogen um die damals abgerissenen Stadtmauern zum Hauptbahnhof geleitet. Dazu benötigte man Unmengen von Kies als Untergrund. Den lieferte die Brikettindustrie billig, die froh war, den Kies ihres Abraums loszuwerden und dafür noch Geld zu erlösen. Damals war die Eifelbahn bereits gebaut, an der mehrere Brikettwerke zwischen Brühl und Liblar lagen.

Auf Brühler Gebiet wurden einige ebenerdige Kreuzungen beseitigt, indem die Straßen unter der Bahn hergeleitet wurden. Die Bahn fuhr nun über Brücken. Der Bahnhof wurde umgebaut und der Güterbahnhof nördlich der Kreuzung Kölnstraße verlegt. Das Bahnhofsgebäude selbst hatte einen turmartigen Aufbau für die Bahnhofsuhr. Das sah ein wenig seltsam aus. Die Brühler nannten den Bau ironisch „die Kaffemühle“. Das Gebäude erhielt in den dreißiger Jahren seine heutige Form.

2. Die Eifelbahn

Noch bevor das Deutsche Reich gegründet war, dachte Preußen an eine Bahnlinie von Köln durch die Eifel nach Trier. Dem Gedanken lagen wohl ausschließlich strategische



Seit 1855 im Familienbesitz



Peter Klug

Inh. Frommann • Juwelier und Uhrmachermeister
Uhlstraße 63 • 50321 Brühl • Telefon 0 22 32 / 4 24 94

Erwägungen zugrunde. Die Bezirksregierung schrieb über die Landratsämter im September 1861 alle Gemeinden an der geplanten Trasse an, ob sie bereit seien, unentgeltlich das Terrain für die geplante Strecke zur Verfügung zu stellen.⁷⁾ Der Bürgermeister der Bürgermeisterei Brühl beraumte deswegen eigens eine Sitzung des Rates ein, in dem ausschließlich über das landrätliche Schreiben beraten wurde.⁸⁾ Der Rat faßte jedoch folgenden Beschluß: „Wir können in der beabsichtigten Anlage einer Eisenbahn von Köln nach Trier für unsere Bürgermeisterei keinen Vortheil finden, erkennen vielmehr... einen unausbleiblichen Ruin für das Bestehen vieler Gewerbetreibenden.“ Der Rat lehnte deshalb einstimmig die unentgeltliche Abtretung ab.

Durch die Kriege 1864 mit Dänemark, 1866 mit Österreich und 1870/71 mit Frankreich wurde die Ausführung offensichtlich verzögert. Andere Bürgermeistereien an der geplanten Strecke wandten sich noch 1868 gegen den Bau einer solchen Bahn. Doch gleich nach Friedensschluß 1871 ging es mit der Verwirklichung voran. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, die die Bahn baute, konnte bis Kalscheuren die Gleise der von ihr ebenfalls betriebenen Strecke Köln-Bonn benutzen. Dann zweigte die Eifelbahn ab und führte oberhalb der Vochemer Kirche mitten durch den Ort und unterhalb der Kierberger Kirche auch durch diese Ortslage.

In Kierberg war von vornherein eine Station vorgesehen. Dort konnten die Mitglieder des Berliner Hofes aus- und einsteigen, wenn sie während der Herbstmanöver bei Euskirchen im Brühler Schloß wohnten. Deshalb wurde der Bahnhof etwas prunkvoller gebaut als die übrigen Bahnhofsgebäude an dieser Strecke. Er erinnert ein wenig an eine romantische Ritterburg. Um ihn herum wurde ein kleiner Park mit seltenen Bäumen angepflanzt. Das Gebäude wurde 1874 fertig.

Am 1. Oktober wurde der Abschnitt Kalscheuren-Euskirchen dem Verkehr übergeben. Die Strecke wurde für die sich in Brühl entwickelnde Brikettindustrie von großer Bedeutung. Die ersten Werke zwischen Brühl und Liblar wurden neben der Strecke errichtet und konnten so ihre Erzeugnisse bequemer verfrachten. Ende des Jahrhunderts wurde für die Brikettindustrie, die sich weiter nach Westen und Norden ausdehnte, von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft eigens eine Linie von Mödrath nach Liblar und von dort nach Vochem erbaut, die sogenannte Villebahn. Der Betrieb zwischen Liblar und Vochem wurde am 1. Mai 1901 aufgenommen. Die Linie schloß in Liblar an die Eifelbahn und in Vochem an die Vorgebirgsbahn an. In den folgenden Jahren wurden die Werke Grube Brühl, Maria Glück und Gruhlwerk an die Bahn angeschlossen. Sie beförderte bis nach dem Ersten Weltkrieg auch Personen. Vom Jahre 1913 ab übernahm der preußische Staat die Bahn. Als die Braunkohlengruben erschöpft und die Fabriken abgerissen

waren, wurde die Linie stillgelegt und die Gleise wurden entfernt. Doch zurück zur Eifelbahn.

Es gab vom Kierberger Bahnhof nur einen Fußweg nach Brühl. Die Direktion wollte nun einen Fahrweg anlegen und suchte das Gelände zu erwerben. Da die Eigentümer jedoch mit dem Verkauf zögerten, wurde in mehreren Fällen enteignet. Dadurch machte sich die Gesellschaft bei der Bevölkerung nicht beliebt. Der Gemeinderat befaßte sich Anfang 1877 mit den Plänen, billigte sie und stellte einen Fluchtliniplan auf.⁹⁾ Als die Direktion an Kierberg das Ansinnen stellte, es solle die Straße, die den hochtrabenden Namen Kaiserstraße erhielt, als öffentliche Gemeindestraße übernehmen, lehnte der Rat mit 4 gegen 3 Stimmen ab.¹⁰⁾ Also wurde die Straße als Privatstraße gebaut, während Brühl den Ausbau von der Kölnstraße bis zur Römerstraße übernahm.

Die Straße war noch im August rechtzeitig zum Besuch des Berliner Hofes fertig geworden. Otto Dominick beschreibt den Besuch des Kaisers und seiner Gemahlin ausführlich in seinem Büchlein „Brühl“.¹¹⁾ „Die Straße ist breit und auf jeder Seite mit einem Weg für Fußgänger, welcher mit einer doppelten Baumreihe bepflanzt ist, versehen.“

Der Beschluß des Gemeinderates, die Straße liege nicht im öffentlichen Interesse, wurde von der Bezirksregierung beanstandet. Nun wurde der Beschluß revidiert, aber Kierberg war erst 1895 bereit, die Kaiserstraße auf ihrem Gebiet zu unterhalten. Dazu mußte aber erst der Kreisausschuß tätig werden.¹²⁾

Durch die Bahnlinie, die den Ort mitten durchschneidet, wurde der Zufluß zu den Gemeindebrunnen unterbrochen, die nun kaum noch Wasser spendeten. Die Bahndirektion legte ihrerseits ein Wasserbassin auf der „Kuhweide“ an, von dem aus eine Rohrleitung zu den Brunnen gezogen wurde.¹³⁾ Als der Ort wuchs und das Bassin nicht mehr ausreichte, legte die Direktion ein weiteres Becken an.

Die Arbeiten für die Wasserleitung wurden von dem Brühler Pumpenmeister Litterscheidt durchgeführt. Die Häuser des „Unterdorfes“ konnten alle angeschlossen werden. Inzwischen waren an der Kaiserstraße einige Häuser erbaut worden. Als diese 1895 ebenfalls an die Leitung angeschlossen werden sollten, versagte die Bahndirektion die Genehmigung. Die Rohre hätten über die Privatstraße verlegt werden müssen.¹⁴⁾

Das Oberdorf mußte weiterhin aus Brunnen und Pumpen versorgt werden, weil die Bassins zu tief lagen. 1896 schloß Kierberg mit Brühl einen Vertrag, daß nun aus dem Wasserkwerk der Stadt Wasser bezogen wurde und das Oberdorf endlich hygienisch einwandfreies Trinkwasser erhielt. Nun durften die Leitungsrohre entlang der Kaiserstraße verlegt werden, da sie inzwischen ins Gemeindeeigentum übergegangen war.¹⁵⁾



SEIT 1953

Leopold Recht
OHG

ENGELDORFER 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

Das Bahnhofsgebäude und seine Anlagen wurden rasch ein beliebtes Ziel für Spaziergänger. Dort spielten sonntags Militärkapellen. Vom Turm, den man zuweilen besteigen durfte, hatte man einen herrlichen Blick über Brühl und bei schönem Wetter bis zum Siebengebirge und den Höhen des Bergischen Landes. Seit Jahrzehnten dient das Gebäude nicht mehr bahnbetrieblichen Zwecken, sondern ist ein Hotel geworden. Zum Glück wurde ein schon in Erwägung gezogener Abriß vermieden.

Die Vochemer hatten gleichfalls Ärger wegen der Bahnlinie. Die Direktion wollte 1903 verschiedene Gleisänderungen durchführen und Gemeindewege verlegen. Der Gemeinderat war damit nicht einverstanden.¹⁶⁾ Er äußerte den Wunsch, die Gesellschaft möge doch endlich aufhören, die Gemeindewege zu verlegen, da „dadurch nur Störungen im landwirtschaftlichen Betriebe für die Gemeinde herbeigeführt“ würden.¹⁷⁾ Gleichzeitig ersuchte er die Aufsichtsbehörde, die Gesellschaft „anhalten zu wollen für bessere Reinhaltung ihrer Strecke von Disteln und anderen Unkräutern Sorge zu tragen, damit die anschließenden Parzellen darunter nicht zu leiden“ hätten.

Anmerkungen:

- 1) Heinrich von Treitschke „Deutsche Geschichte“ Band III Seite 500 ff.
- 2) Protokoll des Stadtrates vom 10. Juli 1844 im Stadtarchiv Nr. 46-a.
- 3) Ratsprotokoll vom 15. Dezember 1865 im Stadtarchiv Nr. 46-a.
- 4) Er vermachte der Stadt solche Obligationen im Werte von 10.000 Talern für eine Stiftung, aus der arme und arbeitsunfähige Einwohner unterstützt wurden. Ich habe darüber schon früher in den Heimatblättern berichtet.
- 5) Ratsprotokoll vom 24. Juli 1851 im Stadtarchiv Nr. 348.
- 6) Ratsprotokoll vom 24. Oktober 1889 im Stadtarchiv Nr. 228.
- 7) Dekret der Regierung vom 9. September 1861.
- 8) Protokoll des Bürgermeistereirates vom 26. September 1861 im Stadtarchiv Nr. 46-a.
- 9) Protokoll vom 16. Februar 1877 im Stadtarchiv Nr. 343.
- 10) Protokoll vom 6. Juli 1877 im Stadtarchiv Nr. 343.
- 11) Otto Dominik „Brühl“, 1880, Neudruck 1935 S. 65 ff.
- 12) Protokoll vom 19. April 1895 im Stadtarchiv Nr. 343.
- 13) Protokolle vom 7. Oktober 1878 und 3. August 1879 im Stadtarchiv Nr. 343.
- 14) Protokoll vom 19. April 1895 im Stadtarchiv Nr. 343.
- 15) Protokoll vom 8. Juni 1903 im Stadtarchiv Nr. 348.
- 16) Auf Vochemer Gebiet bestand damals ein großer Verschiebebahnhof, über den Züge der Eifelstrecke, der Vorgebirgsbahn und der Rhein-strecke umrangierte wurden.

wird fortgesetzt

Geschäftsbericht

Im Jahre 1996 war ein Zugang von 20 neuen Mitgliedern zu verzeichnen. 17 Mitglieder kündigten und 11 verloren wir durch den Tod. Am 31.12.1996 hatten wir einen Bestand von 666 Mitgliedern.

Es ergeht noch einmal die Bitte an die Mitglieder, die sich bisher nicht dazu entschließen konnten, für den Mitgliedsbeitrag eine Einziehungsermächtigung zu erteilen, das doch zu tun. Die Barzahlungen bringen nur unnötige Kosten und Arbeit. Es ist den anderen Mitgliedern nicht zuzumuten, diese Belastungen zu tragen.

Mitglieder, die abbuchen lassen, werden gebeten, Kontenänderungen unverzüglich bekannt zu geben; denn jede Rückbuchung wird mit DM 7,50 berechnet. Weisen Sie bitte ihre Freunde oder Bekannten, die Mitglied im Heimatbund werden wollen, darauf hin, daß wir eine Einziehungsermächtigung benötigen.

Außer bei den wöchentlichen Sprechstunden fand noch eine Sitzung des Vorstandes zur Erledigung der laufenden Geschäfte sowie der Beratung und Beschließung der Veranstaltungen statt.

An den 25 Veranstaltungen nahmen insgesamt 2.733 Mitglieder und Gäste teil. Hierauf kann der Brühler Heimat-

bund recht stolz sein. Wir hoffen, daß sich die rege Teilnahme auch in diesem Jahr fortsetzt. Alle Veranstaltungen und Fahrten wurden ausnahmslos von unserem Vorsitzenden Josef Große-Allermann vorbereitet, organisiert und durchgeführt, wofür ihm besonderer Dank gebührt.

Stolz kann der Brühler Heimatbund auf die Herausgabe der Brühler Heimatblätter sein, die allen Mitgliedern vierteljährlich zugestellt wurden und sogar über die Grenzen Brühls hinaus Beachtung finden. So erhalten u.a. der Bonner Heimat- und Geschichtsverein, die Deutsche Bibliothek in Frankfurt/Main, die Deutsche Bücherei in Leipzig und unsere Partnerstadt Weißwasser vierteljährlich ein Heft. Der Heimatbund dankt allen Autoren für ihre Beiträge.

Da die Herausgabe der Brühler Heimatblätter nicht alleine vom Brühler Heimatbund finanziert werden kann, sei an dieser Stelle allen gedankt, die durch finanzielle Unterstützung geholfen haben.

Was wäre ein Verein ohne seine Mitglieder? Allen sei gedankt, vor allem denjenigen, die durch ihre persönliche Hilfe die Arbeit des Vorstandes unterstützt haben.

Adi Wichterich



Die neue Art des Fiebermessens.
Neu: Braun ThermoScan.
Das 1-Sekunden-Ohrthermometer.

BRAUN



Durch innovative Infrarot-Technik kann das Braun ThermoScan Instant Thermometer die Temperatur in nur 1 Sekunde ermitteln – schnell, sanft, präzise, sicher. Besonders für die Anwendung bei Kindern geeignet.

Rasky
ELEKTRO

Parkplatz
Feuerwehr
P1
Uhlstraße 55 • Telefon (0 22 32) 4 26 78
P2
Parkplatz
Jahnhof

Vom Brühler Fischmarkt

von Marlies Fey-Bursch

Vor 20 Jahren stellte unser 1994 verstorbenes Ehrenmitglied, Rechtsanwalt und Historiker Fritz Wündisch in seinen „Mitteilungen zur Brühler Geschichte“, 1/1977 eine Darstellung richtig, die im Deutschen Städtebuch, Bd. III.3 (Rhein, Städtebuch), Stuttgart 1956, hrsg. von Prof. Dr. Erich Keyser unter dem Stichwort „Brühl, Ldkr. Köln“ Ziffer 5a steht. Keyser bezeichnet als „Kern der Siedlung Brühl der Südtel um den Fischmarkt, bis ins 18. Jahrhundert die 'Herrschaft', 'im Hündgen' oder 'Honsgasse' (= Hunschaft) genannt“.

Nach Wündischs Meinung ist diese Bemerkung aus drei Gründen unrichtig. Er schreibt:

„Bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts war das Gelände, auf dem heute die Straße „Am Fischmarkt“ liegt, der Nordstrand eines vorzeiten ziemlich großen Gewässers, das im Zuge der Verlandung der Brühler Maare (BrHbl 1977,1) zum „Seeweier“ verkümmerte. Als einziges Haus stand hier anscheinend die Dienstwohnung der kurfürstlichen Fischmeister, denen die Überwachung und Befischung der kurfürstlichen Gewässer im Brühler – zeitweise auch im Lechenicher – Raum oblag. Fischfänge, die nicht für die kurfürstliche Hofhaltung benötigt wurden, verkauften die Fischmeister an die Brühler Bürger. So entwickelte sich hier ein Fischmarkt, der aber umso belangloser wurde, je mehr Brühler Maare verlandeten. In den seit Ende des 17. Jahrhunderts erhaltenen Brühler Archivalien wird dieser Markt als solcher nicht mehr erwähnt; das Wort „Fischmarkt“ wird nur noch als Lagebezeichnung verwendet. Die Gasse, die von der Uhlstraße zum Fischmarkt führte – die heutige Tiergartenstraße – hieß vorzeiten das „Fischgeßgen“; dieses Wort findet sich letztmals im Jahre 1618.“

Im Zuge der Neugestaltung des Schloßparks durch Dominik Girard wurde der Seeweier in den Schloßpark einbezogen; das alte Fischmeisterhaus stand damals schon nicht mehr. Damit konnte dieses Gelände zur Besiedlung freigegeben werden. So gestattete der Rat (StAB, Akte 5) am 3.2.1728 dem Gerber Peter Scheffer, „eine Grube ahm Fischmarck .. zu wäberung seiner bereithender fellen“ anzulegen „mit einer verschlossener hütten dabey, umb darinnen bey dem regenwetter die fell ein- und aufzulegen“. Am 16.4.1728 verpachtete der Rat dann „die ahm Fischmarck gelegenen gemeinen plätzger“ für je 1 Thaler jährlich an fünf Leute, die nach den Steuerlisten vermögenslose Tagelöhner waren. Diese Leute haben sich wohl alsbald Häuschen gebaut, denn 1730 beschwerten sie sich über die Geruchsbelästigung durch die Gerbergrube; dem Peter Scheffer wurde vom Rat ein anderer Platz – vor dem Uhlthor – zugewiesen.

Hiernach waren die Häuser am Fischmarkt nicht der „Siedlungskern“ der Stadt Brühl, sondern eine „Obdachlosensiedlung“, die erst im 18. Jahrhundert am Rand der damaligen Stadt entstanden ist.

Die Gasse, die vom Fischmarkt zum Uhlthor führte – die heutige Böningergasse – wurde im 18. Jahrhundert „Huntesgasse“ genannt. Keyser leitet dieses Wort von „Hunschaft“ ab; und da „Hunschaft“ eine uralte Bezeichnung für eine Gerichtsgemeinde ist, folgert er daraus, daß eine Stelle, die so bezeichnet war, uralte besiedelt gewesen sei.

Das trifft aber nicht zu. Das Wort „Huntes“ hat mit „Hunschaft“ nichts zu tun. Es besagt nur, daß in dieser Gasse vorzeiten der kurfürstliche Jagdhundezwinger lag, das „Hundehaus der Herrschaft“. Als nach der Erbauung der „Hubertusburg“ die Jagdmeute dorthin verlegt worden war, wurde dieses Hundehaus zu zwei Wohnhäusern für kurfürstliche Bedienstete umgebaut. Ende des 18. Jahrhunderts wohnten dort der Amtsjäger Gerold und der Fontainenmeister Litterscheid.

Kurz vermerkt sei hier, daß es Hunschaften im Rechtssinne im Brühler Raum nie gegeben hat; anders als beispielsweise im vormaligen Bonngau.

Keyser's Siedlungsthese läßt sich auch nicht durch die Hypothese retten, ursprünglich – bevor es einen Fischmarkt gab – hätten hier Fischerhütten gestanden und an diesen



Bild: Foto Neff



Prachtbildband über die einzigartige Schönheit und faszinierende Geschichtsträchtigkeit der Denkmale in Wort und Bild.

Schwerpunkt:
Schloß Augustusburg und
Falkenlust

DM 168,-

Köhl



Ihre freundliche Buchhandlung

Brühl, Kölnstraße 30*

Tel. 0 22 32 / 4 23 55

Fax 0 22 32 / 1 27 94

Carl-Schurz-/Ecke Mühlenstr.

Tel. 0 22 32 / 4 43 22

Fax 0 22 32 / 4 25 74

* Fachabt. für Eisenbahnliteratur, Tel. 0 22 32 / 4 91 47

Erftstadt-Liblar

Im Erftstadt-Center

Tel. 0 22 35 / 4 27 58

Fax 0 22 35 / 4 37 03

Zülpich

Münsterstraße 2

Tel. 0 22 52 / 70 71

Fax 0 22 52 / 70 72

Kietz – ostelbisch ausgedrückt – habe sich dann die Siedlung Brühl ankrystallisiert. Diese Hypothese wird durch den „Rauchhühner-Test“ widerlegt: Ursprünglich – bis zur Stadterhebung im Jahre 1285 – gehörte das gesamte Gelände der heutigen Brühler Innenstadt zum erzbischöflichen Fronhof und war parzellenweise zu Hofeslehen ausgetan. Für jedes Grundstück mußten bestimmte – nach Nutzungsart unterschiedliche – Abgaben an die erzbischöfliche Baumeisterei entrichtet werden; die Abgabepflicht haftete als Ewige Last am Grundstück. So mußte der jeweilige Inhaber eines Wohnungsgrundstücks je Wohnung – un-

sere Vorfahren sagten anschaulich: „für jedes rauchende Herdfeuer“ – jährlich ein Huhn abliefern, das „Rauchhuhn“. Alle diese Lasten sind in der Fronhofszeit – zwischen 1185 und 1285 – begründet und meist erst in der Franzosenzeit – nach 1802 – abgelöst worden. So kann anhand der Baumeisterei- und Kellnerei-Rechnungen oder auch anhand von Kaufverträgen für jedes Grundstück der Brühler Innenstadt ermittelt werden, ob es mit einer Rauchhuhn-Abgabe belastet, also schon vor dem Jahre 1285 zu Wohnzwecken genutzt war.

Studienreise in die neuen Bundesländer

von Josef Grosse-Allermann



Unsere diesjährige Studienreise des Jahres 1996 führte vom 8. bis 22. Juni in die neuen Bundesländer. J. Grosse-Allermann hatte wiederum ein Programm ausgearbeitet, das – angefangen bei den erstklassigen Hotels bis zu den Besichtigungen und Führungen vor Ort – nichts zu wünschen übrigließ.

Unsere erste Station war Rügen. Auf der Insel beeindruckte die Vielfalt der Landschaft: flache Sandstrände, steile Hochufer, zerklüftete Kalkfelsen, kleine stille Seen, dunkle Buchenwälder und weite Felder. Dazu kamen die mit alten Pflastersteinen belegten Alleestraßen und schilfgedeckten Häuser, die das Bild dieser reizvollen Landschaft abrunden, so daß die gesamte Insel wirklich ein Naturparadies in miniatur darstellt. Nach fünf Tagen mußten wir leider weiterziehen. Die Fahrt ging durch die Mecklenburgische Schweiz und Seenplatte nach Berlin und Potsdam. Am nächsten Tag stand die Besichtigung von Schloß Sanasouci – mit anschließendem Spaziergang durch den Schloßpark – auf dem Programm. Manfred, unser Busfahrer, stand pünktlich an der vereinbarten Stelle, um mit uns eine Stadtrundfahrt durch das „Historische Potsdam“ zu unternehmen. Dabei wurde nichts ausgelassen. Die Gästeführerin geleitete uns u.a. zur Glienicker Brücke, auf der bis zur Wende der Aus-

tausch gefaßter Spione zwischen Ost und West stattfand. In Berlin inspizierten wir die größte Baustelle Europas, besuchten den Berliner Dom und fuhren von Wannsee havelaufwärts bis Potsdam. Insgesamt hinterließen Berlin und Potsdam bei uns viele eindrucksvolle Erinnerungen.

Die Fahrt ging dann weiter in Richtung Oberlausitz. Im Spreewald machten wir Halt, um mit „Spreewaldgondolieren“ auf ihren typischen Kähnen bei schönem Wetter drei Stunden lang die reizvolle Wasserlandschaft zu genießen.

Unsere letzte Station hieß Görlitz in der Oberlausitz. Ein Fünftel dieser Stadt, die mit ihrer Bausubstanz sicher eine der schönsten Deutschlands ist, liegt auf der polnischen Seite der Lausitzer Neiße. Fahrten nach Breslau, Liegnitz, ins Riesengebirge und nach Zittau werden uns allen unvergeßlich bleiben; ebenso wie der Besuch in Kunice, bei den neuen polnischen Freunden unserer Stadt Brühl. Wir wurden dort sehr herzlich empfangen und zum Spanferkel-Grillabend eingeladen. Dafür revanchierte sich der Heimatbund nicht nur mit einer Luftaufnahme von Brühl, sondern auch mit einem Scheck über DM 1.000,-, den J. Grosse-Allermann dem Bürgermeister von Kunice, Herrn Jahusz Mikulicz, übergeben konnte. Das Geld war spontan innerhalb der Reisegruppe des Heimatbundes gesammelt worden und ist für die Jugendarbeit in Kunice bestimmt.

Am 15. Tag unserer Studienreise ging es wieder in Richtung Heimat. Die vielen neuen Eindrücke, welche diese rundum gelungene Fahrt geboten hat, werden alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer sicher noch lange beschäftigen.



GIESLER
KÖLSCH



GIESLER
Ph

Mitteilungen des Brühler Heimatbundes

Programm für das 3. Quartal 1997

Sonntag, den 31. August 1997

Studienfahrt nach Trier

Trier ist römische Geschichte pur. Vor 2000 Jahren gründeten die Römer an einer Moselbrücke diese erste zivile Siedlung. Die Römer nannten sie „Augusta Treverorum“. Trier darf sich mit dem Prädikat schmücken, die älteste Stadt im deutschen Sprachraum zu sein. Das Erbe der Römer ist auch heute noch zu besichtigen. Dies wollen wir denn auch unter sachkundiger Führung tun. Am Nachmittag fahren wir dann moselabwärts und werden in einem der schönen Moselstädtchen den Tag beschließen.

Kartenvorverkauf: Mittwoch, den 20.8.97 in unserer Geschäftsstelle Liblarerstr.10, von 15 bis 17 Uhr.

Dienstag, den 9. September 1997

Halbtagsfahrt in die nahe Eifel, wo wir wiederum einige alte Dorfkirchen besuchen und besichtigen werden. Die typische Silhouette eines Dorfes zeichnet den gleichbleibenden Umriss: aus dem Ensemble von Häusern und Höfen hebt sich die Kirche mit aufragendem Turm, spitzem Helm und großen Dachflächen monumental hervor. Die Kirche bestimmt das Erscheinungsbild, auch wenn sie am Rande steht. Hier gebührt ihr ein markanter Platz, der sie als Orientierungspunkt in der Landschaft weithin sichtbar macht. Die Natur trägt zur Unverwechselbarkeit einer jeden Kirche bei: bewaldete Hänge, ein abfallendes Tal mit Felsen oder Feldern, Wiesen mit Obstbäumen, und häufig stehen Linden und Buchen zum Schutz gegen Wind und Wetter um sie herum auf dem Friedhof. Für die mittelalterlichen Menschen hatten ihre Gotteshäuser mit reicher Ausstattung höchste Bedeutung. Ihr Weltbild gründete in der Idee der Christenheit, die Europa vereinte und die Kultur prägte. Bei ihrer großen Heilsuchst verstanden die Gläubigen die Kirche als Lebensmittelpunkt, der einzige Hilfe bot zur Vorbereitung auf das Jenseits. Die Zentrale, hochgehobene Lage im Ort und die unvergleichliche Größe, mit der allenfalls eine Burg konkurrieren konnte, sind Ausdruck dieser Haltung.

Aus: „Die alten Dorfkirchen der Eifel“ – Elke Lehmann-Brauns

Kartenverkauf: Mittwoch, den 20.8.97 in unserer Geschäftsstelle Liblarerstr.10, von 15 bis 17 Uhr

Samstag, den 27. September 1997

um 11 Uhr
En kölsche Meß dem Här zo Ehre, en de Klusterkerch „Maria vun de Engele“.

Die Kollekte ist für die Erhaltung unserer Klosterkirche. „Dröm sid nit zo kniestig!“

Sonntag, den 5. bis Donnerstag, den 9. Oktober 1997

Studienfahrt nach Metz und Verdun. Nach genau 20 Jahren wiederholen wir die Fahrt nach „Verdun“, die 1977 als Josef Brors Gedächtnisfahrt durchgeführt wurde. Doch werden wir diesmal nicht in Verdun sondern in Metz ein Hotel beziehen. Ortskundige Führer werden uns alles Wichtige und Interessante in Metz sowohl als auch in Verdun zeigen und erklären. Verdun, die Festungsstadt trat zweimal ins Bewußtsein der Geschichte. 1. Der Vertrag von Verdun im Jahre 843, der das Fränkische Reich aufteilte. 2. Durch die Kämpfe im I. Weltkrieg (1916), die mit den blutigen Opfern von über einer halben Million Gefallener verbunden waren. Metz – Hauptstadt des Departement Moselle und Bishhofsitz, geht auf das gallo-römische „Metis“ zurück. Es besitzt eine malerische Altstadt, einige interessante Bauten und Ausgrabungen aus gallo-römischer Zeit.

Interessenten melden sich bitte bei: Jos. Grosse-Allermann, Telefon 0 22 32-4 44 38

VORSCHAU

Dienstag, den 14. Oktober 1997

Diavortrag in Überblendtechnik von Dr. Renate und Dr. Achim Kostrzewa über die Nationalparks in Nordtanzania. Ort: Festsaal im Seniorenwohnheim Wetterstein. Beginn: 19 Uhr

Am *Mittwoch, den 6. August 1997* wird in der Orangerie eine **Ausstellung** unseres langjährigen Heimatbundmitgliedes Franz Gold eröffnet. Die Kunsthistorikerin Annette Grundmeier wird in die Bilderwelt von Franz Gold einführen. Er zeigt u.a. Illustrationen zur Bibel als Holzschnitte und Lithographiedrucke zum Thema „Der tanzende Tod“. Weiter werden Ölbilder und Aquarelle von Franz Gold's Reise in die Provence zu sehen sein. Die Ausstellung läuft vom 7. bis 17. August 1997. Ich möchte alle Mitglieder bitten, durch einen Besuch dieser Ausstellung das künstlerische Schaffen unseres Mitgliedes Franz Gold zu honorieren.

Veranstaltungsleiter: Josef Grosse-Allermann, Am Inselweiher 21, 50321 Brühl, Tel. 0 22 32/4 44 38.

Herausgeber: Brühler Heimatbund e.V.
Vorsitzender: J. Grosse-Allermann, Am Inselweiher 21, 50321 Brühl, Tel. 4 44 38
Schriftleiter: Dr. Antonius Jürgens, Alderikusstr. 1, 53909 Zulpich, Tel. 0 22 52/41 99
Geschäftsstelle: Liblarer Straße 10, 50321 Brühl
Postanschrift: Brühler Heimatbund e.V., Postfach 1229, 50302 Brühl
Bankkonten: Kreisspark. Brühl (BLZ 370 502 99) Kto. 133/008212
Volksbank Brühl (BLZ 371 612 89) Kto. 7725019
Druck: Druckerei Rudolf Kallert GmbH, 50321 Brühl



Kreissparkasse Köln

wenn's um Geld geht.



Gebrüder
Kuhl

METALLBAU · SCHLOSSERARBEITEN
MARKISEN
BERATUNG · LIEFERUNG · MONTAGE



Mühlenstr. 79 · 50321 Brühl · Tel. 0 22 32/4 27 75 · Fax 0 22 32/4 83 14

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

**Haustechnik & Tischkultur
Johannes
Wichterich**

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

Modehaus

kamphausen OHG

-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
Damenmode*

Fußel
seit 1906

Inhaber Karl Fußel

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

**KÖLNER AUTORUNDFAHRT
COLONIA**

GESELLSCHAFTSAFARTEN - AUSFLUGSAFARTEN
FERIEN- U. STUDIENAFARTEN - STADTRUNDFAHRTEN

Daimlerstraße 20 · 50354 Hürth-Hermülheim
Telefon 0 22 33/7 66 90 · Telefax 0 22 33/70 02 86