



ACHERA

eine Zeitschrift mit vielfältigen geschichtlichen Berichten
aus unserer Heimat



ACHERA

Träger zur Geschichte der Gemeinde Overath • 5



Verleger: Bergischer Geschichtsverein Overath e.V.

ACHERA

Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Overath

Folge 5

Herausgeber:
Bergischer Geschichtsverein Overath e.V.
Overath - 1995

„Achera“ lautet die erste gesicherte urkundliche Erwähnung des Gebietes beiderseits der Agger bei Overath. Sie datiert in das Jahr 1075. Damals beurkundete der Kölner Erzbischof Anno II. die Gründung der Abtei Siegburg (um 1060), ihren Besitzstand und ihre Rechtsstellung. Die Textstelle in der Besitzauflistung, die sich auf Achera/Overath bezieht, hat folgenden Wortlaut:

Achera, quod ab episcopo Traiectensi per concambium sumpsimus; item Achera, quod Conradus comes beneficii iure tenuerat, donec sponte reddidit.

Achera, das wir vom Bischof von Utrecht durch Tausch erworben haben, ebenso

Achera, das Graf Konrad als Lehen hatte, bis er es freiwillig zurückgab.

In späteren Urkunden unterschied man zwischen den Hofverbänden Achera superior (Oberacher) und Achera inferior (Unteracher) und identifizierte Oberacher mit Overath („Querroyde, quod alias Achera superior dicitur“). Umfang und Zentrum von Unteracher konnten bislang mit letzter Sicherheit nicht ermittelt werden. Die Existenz des Kirchspiels in Achera/Overath zum Zeitpunkt der Siegburger Klostergründung kann dagegen als gesichert gelten.

Der Name „Achera“ leitet sich ab von dem Flußnamen „Acher“ (Agger). Die mittelalterliche Lautform „acher“ entwickelte sich aus der indogermanischen Wurzel „akwa“ (lat. aqua) und bedeutet „Wasser, Fluß“. Nach H. Dittmaier ist der Name sehr alt, jedenfalls vordeutsch. Die mittelalterliche Form des Ortsnamens Overath wird demgegenüber urkundlich erstmals im Jahre 1180 genannt.

Impressum

ACHERA, Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Overath. Folge 5, 1995

Herausgeber: © Bergischer Geschichtsverein Overath e. V.
Vorsitzender: Dr. Fritz Laudenberg
St. Annohöhe 11a, 51491 Overath

ISSN 0724-1534

Redaktion: Rudolf Preuß, Akazienweg 6, 51491 Overath
Für den Inhalt der Beiträge sind die jeweiligen Autoren verantwortlich. Abdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Layout: Sven Feller, Gassenhagen 10a, 51674 Wiehl

Gesamtherstellung: Pilgram-Druck GmbH, 51493 Rösrath

Umschlag-Vorderseite: Schloß Ehreshoven, Allianzwapen Nesselrode-Leerodt.
Umschlag-Rückseite: o. Pérenchies, Textilfabrik Agache,
u. Colne Valley, Weberei in Marsden.

Die Fotos zu den Beiträgen über Ehreshoven, „Spitz Backes“ und Colne Valley machten die Verfasser. Alle anderen Fotos und Illustrationen stammen aus privaten Sammlungen.

Inhalt

Über ACHERA 5

Beiträge:

Aloys Schwamborn, Endlich gute Wege – vom Postwagen zur Citybahn	
– Die Aggertalstraße bei Vilkerath (B 55) - Bau und Verkehr	5
– Chaussee-Polizeigesetze	14
– Die Eisenbahn	17
Aloys Schwamborn, De Autobahn	32
Eberhard Höhn, Schloß Ehreshoven	34
Joachim Stüber, „Spitz Backes“ in Overath-Heiligenhaus	45
Dr. Hubert Müller, Das Haus Stegmann in Immekeppel	52
Rudolf Preuß, Colne Valley	66
Siegfried Raimann, Pérenchies	78
Vereinsnachrichten	82

Dieses Heft wurde gedruckt mit finanzieller Unterstützung von:

Bergischer Geschichtsverein e. V., Wuppertal
Gemeinde Overath
Maria Kemmer, Overath
Josef Klug, Overath
Kreissparkasse Köln
Landschaftsverband Rheinland
Dr. Fritz Laudenberg, Overath
Peter Müller, Overath
Rudolf Preuß, Overath
Raiffeisenbank Overath-Rösrath e.G.
Erich und Maria Rom, Overath
Dr. E. und I. Stachels, Overath
Alex J. Weber, Overath
Willi Wirges, Bergisch Gladbach

Über ACHERA 5

Es ist ein dickes Buch, das Aloys Schwamborn über die Geschichte seines Heimatdorfs Vilkerath geschrieben hat. Wegen der Druckkosten ist an eine Veröffentlichung derzeit leider nicht zu denken. Das ist schade. Damit diese große Arbeit nicht nur auf seinem Schreibtisch verstaubt, legen wir hier wenigstens einen Teil daraus vor, nämlich die Geschichte der Anbindung Vilkeraths an das überregionale Verkehrsnetz. Die Abhandlung schildert, was in diesem Dorf geschehen ist, wurde aber so angelegt, daß sie von allgemeinem Interesse ist: so oder so ähnlich wird es überall gewesen sein. Vielleicht läßt sich durch die Lektüre jemand dazu inspirieren, beim Aufbringen der Druckkosten zu helfen – Schwamborns Buch hätte es verdient. Daß er als bergisches Urgestein auch mit dem Herzen bei der Sache ist, zeigt sein Gedicht in bergischem Platt über „de Autobahn“.

Die drei folgenden Artikel haben bergische Bauten zum Gegenstand. Eberhard Höhn gewährt einen Einblick in sein photographisches Schaffen und stellt einen Teil seiner ungewöhnlich aussagestarken Aufnahmen zur Verfügung, deren Gegenstand das Schloß Ehreshoven ist. Er begleitet sie mit Ausführungen zur Geschichte dieses prächtigen Bauwerks. Joachim Stüber gehört dem Verein an, der sich um die Wiederherstellung des alten Backhauses der Familie Spitz in Heiligenhaus verdient gemacht hat. Er liefert nicht nur sehr präzise Zeichnungen von diesem Backes, sondern stellt sie neben einen illustrativen Bericht über das Brotbacken in unserer Heimat im allgemeinen und die Geschichte dieses Backhauses im besonderen. Dr. Hubert Müller schließlich widmet sich der Geschichte eines alten bergischen Hauses, nämlich dem Haus Stegmann in Immekeppel.

1993 bestanden die Städtepartnerschaften Overaths mit Pérenchies in Frankreich und Colne Valley in England zwanzig Jahre. Wir nehmen das zum Anlaß, die beiden Partnerstädte und ihre Geschichte ebenso darzustellen wie die Partnerschaften selbst. „Hinterm Berg wohnen auch Leute,“ sagt ein altes Sprichwort. Das zeigen diese beiden Arbeiten, und auch das, was sie über die an den Partnerschaften Beteiligten sagen, ist gelebte Geschichte. Auf unsere Bitte hin haben Rudolf Preuß über Colne Valley und Bürgermeister Siegfried Raimann über Pérenchies geschrieben.

Den Schluß bildet ein Überblick über das, was unser Bergischer Geschichtsverein Overath e.V. in den Jahren seit dem Erscheinen der letzten ACHERA gemacht hat – eine Menge, wie Sie lesen werden.

Wir haben uns für ACHERA 5 besonders viel Mühe mit den Illustrationen gegeben. Wir hoffen sehr, daß Sie das zu würdigen wissen, und wünschen Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, viel Freude an dieser neuen Ausgabe unserer Zeitschrift.

Rudolf Preuß

Aloys Schwamborn

Endlich gute Wege - vom Postwagen zur Citybahn

Die Aggerstraße bei Vilkerath (B 55) Bau und Verkehr *

Die Burg Vilkerath, die gleichnamigen Ortsteile und viele zum Rittersitz Vilkerath gehörende Hofschafoten lagen abseits der großen Straßen. Die Verbindungswege zwischen den Orten und Hofschafoten und zu den benachbarten Kirchdörfern Overath und Hohkeppel waren nur wenig befestigte Fuhrwege oder Feldwege und Fußpfade, die bei ungünstigen Wetterlagen oder zu Winterzeiten nur unter beschwerlichen Umständen zu benutzen waren.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts waren unter dem damaligen Landesherren, dem Kurfürsten Karl Theodor, vom rechtsrheinischen Kölner Gebiet ausgehend zwei große Straßen gebaut worden; zum einen die nach Nordosten führende Berliner Straße und zum anderen die nach Südosten führende Frankfurter Straße. In der südlichen Hälfte des Bergischen Landes blieben die Höhenzüge zwischen Dhünn, Sülz, Agger und Sieg sowie die Täler der Sülz und Agger

von den neuen Straßen unberührt. Zwar hatte der Landesherr auch eine Straße vorgesehen, die von der Berliner Straße bei Mülheim am Rhein ausgehend etwa der alten sogenannten Brüder- beziehungsweise Heidenstraße bis Hohkeppel folgen und dann hinab ins Aggertal und als Poststraße weiter nach Siegen führen sollte. Er konnte jedoch den im Jahre 1776 eigens dafür erstellten Plan nicht verwirklichen, weil ihm dazu die notwendigen Geldmittel fehlten. Erst nach der napoleonischen Zeit und dem Anschluß des ehemaligen Herzogtums Berg an Preußen dachte man daran, unter gewissen Abänderungen des Plans von 1776 zur Aufschließung des Aggergebietes und der angrenzenden und weiter ostwärts gelegenen Regionen eine von Köln ausgehende dementsprechende Straße zu bauen. Die Trasse war von Overath aus bis an die Grenze des Sauerlandes durch das Tal der Agger gedacht. Darum widmete man dem neuen Verkehrsweg schon bei der Planung die Bezeich-

* Der Verfasser stützt sich auf das Studium von Quellen, die in den folgenden Einrichtungen aufbewahrt werden:
Hauptstaatsarchiv Düsseldorf - Archiv der Kreisverwaltung des Rheinisch-Bergischen Kreises, Bergisch Gladbach - Archiv des Erzbistums Köln - Gemeindearchiv Overath - Archiv der Straßenmeisterei Gummersbach; er zog ferner die Schulchronik der Schule in Vilkerath heran.

nung Aggerstraße.

Die für die Anlage der Straße notwendigen Vorbereitungen (heute sagt man dazu Planfeststellungsverfahren) waren trotz der damals teilweise noch spürbaren absolutistischen Neigungen der Staatsführung recht schwierig. Es kam, wie andernorts so auch im Raum der Gemeinde Overath, zu vielerlei Einsprüchen und Beschwerden seitens der betroffenen Grundstückseigentümer beziehungsweise -inhaber und Anlieger, aber auch zu Anregungen und Vorschlägen. So gab der Eigentümer eines Grundstücks, das an der geplanten Strecke von Overath nach Vilkerath lag, am 6. Juni 1822 vor dem Bürgermeister zu Overath zu Protokoll, daß er auf Entschädigung verzichte, wenn die Straße nicht breiter als 8 Fuß (2,52 m) werde. Am 21. März 1825 ließ der Overather Pastor den Bürgermeister wissen, daß er den Nießbrauch an dem voraussichtlich betroffenen Kirchgrundstück nicht dulden wolle. In einem anderen Falle beschwerten sich mehrere Einwohner von Klef beim königlichen Landrat zu Mülheim darüber, daß man ihnen bestes Ackerland für den Straßenbau wegnehmen wolle. Sodann gab ein Einwohner aus Obervilkerath der königlichen Regierung zu Köln zu bedenken, daß er durch die gedachte Linienführung der Aggerstraße großen Schaden erleiden werde.

Anscheinend waren sich die Betroffenen auch über die Zuständigkeiten zur Regulierung der Entschädigungen nicht so recht im klaren. Dafür mag eine Klage zeugen, die ein adeliger Großgrundbesitzer

durch seine Anwälte später, am 6. April 1835, vor dem Oberlandesgericht zu Köln anstrengen ließ. Er war der Meinung, daß die Entschädigung für hergegebene Grundstücke von der Gemeinde zu leisten sei. Dabei berief er sich auf verschiedene Handlungen, die der Overather Bürgermeister im Rahmen der Vorbereitungen zum Bau der Aggerstraße vorgenommen hatte. Die Klage wurde jedoch durch das besagte Gericht mit Urteil vom 27. Mai 1835 kostenpflichtig abgewiesen. Als Begründung war angeführt, daß es sich bei der Aggerstraße um eine Staatsstraße handle, deren Kosten nicht der Gemeinde angelastet werden könne; sie hätte lediglich die Abwicklung der Grundentschädigung zu vollziehen gehabt. Ergänzend sei hier noch vermerkt, daß die Gerichtskosten 15 Thaler, 18 Silbergroschen und 1 Pfennig betragen.

Die Aufgaben zum Bau der Aggerstraße waren so aufgeteilt, daß die Gemeinden die Abwicklung der Grundentschädigung sowie die Trassierung und Einebnung des Geländes durchzuführen hatten, während der Staat für den Brückenbau, das Anlegen von Kanälen und das Verlegen beziehungsweise Aufbringen der Steindecken sorgte.

Die Ausschreibungen für die Baulose erfolgten aufgrund einschlägiger Verfügungen der für die Genehmigung dieses Projektes zuständigen Preussischen königlichen Regierung zu Köln. Verfügungsgemäß schrieb beispielsweise der königliche Landrat des Kreises Mülheim, Schnabel, in Verbindung

mit dem königlichen Ober-Wegebau-Inspektor Freymann aus Brühl unter dem Datum vom 30. Mai 1824 die „Erdarbeiten zum Bau der Aggerstraße in der Bürgermeisterei Overath, 1880 Ruthen lang, veranschlagt zu 4936 Reichsthalern 21 Silbergroschen 9 Pfennig“ aus.

Einzelne innerhalb des Kreises Mülheim gelegene Strecken der Aggerstraße waren bereits im Herbst des Jahres 1827 fertiggestellt. Der Straßenneubau hatte dort in seiner unmittelbaren Nähe offenbar auch eine rege und willkürliche Hochbautätigkeit zur Folge. Daher fand sich die Regierung genötigt, mit Datum

vom 13. September 1828 die zuständigen Landräte und Bürgermeister darauf hinzuweisen, daß die Aggerstraße eine Staatsstraße sei „und daher alle Baue an derselben ... von uns genehmigt werden müssen.“

Erst am 10. April 1829 erfolgte die Ausschreibung „zur Vollendung der Aggerstraße zwischen Overath und dem Wiehlfuß ostwärts“ (s. u.). Wichtig für Vilkerath war die Ziffer 1. der Ausschreibung, in der man den Abschnitt „zwischen den beiden Brücken über die Agger bei Overath und Ehreshoven auf 1400 Ruthen Länge“ und „die Verstei-

Auszug

aus dem öffentlichen Anzeiger der königlichen Regierung zu Köln
Stück 15 vom 14. April 1829

V e r f ü g u n g e n .

In Folge Verfügung der königlichen Hochbau-Inspektion zu Köln vom 7. dieses Monats, sollen die nöthigen Arbeiten zur Vollendung der Aggerstraße zwischen Overath und dem Wiehlfuß, ostwärts Kündersoth, zusammen im Betrage von 33,508 Rthlr. 25 Sgr. 2 Pf. öffentlich verdingt werden, und zwar in folgenden Abtheilungen:

- 1) zwischen den beiden Brücken über die Agger bei Overath und Ehreshoven auf 1400 Ruthen Länge, die Versteinung des Hauptweges veranschlagt zu 7075 Rthlr. 14 Sgr. 10 Pf.;
- 2) von der letzten Brücke bis bei Dht 999 Ruthen lang, die Anfertigung der Erdarbeiten auf den ersten 300 Ruthen, Instandsetzung und Erbauung der hölzernen Brücke über die Agger bei Ehreshoven, Erbauung einer hölzernen Brücke mit massiven Widerlagern über die Agger bei Loops, und einer massiven Brücke über den Mühlengraben, nebst Befestigung der Versteinung des Hauptweges auf 981 Ruthen, zusammen veranschlagt zu 10,785 Rthlr. 6 Sgr.;
- 3) von Dht durch Engelstücken bis zur Gränze der Bürgermeisterei Kündersoth auf 1061 Ruthen Länge, die Anfertigung der Erdarbeiten durch das Dorf Engelstücken 160 Ruthen lang, Erbauung einer massiven Brücke von 30 Fuß Breite und zwei solcher Brücken, jede 8 Fuß weit, sodann 80 laufende Ruthen Pflaster in Engelstücken und 981 laufende Ruthen Versteinung des Hauptweges, zusammen veranschlagt zu 7661 Rthlr. 14 Sgr. 2 Pf.
- 4) in der Strecke durch die Bürgermeisterei Kündersoth bis zum Wiehlfuß, 1375 Ruthen lang, die Pflasterung des Dorfes Kündersoth, 80 laufende Ruthen und 1275 laufende Ruthen Versteinung des Hauptweges, veranschlagt zu 7886 Rthlr. 20 Sgr. 2 Pf.

Die Verdingung der vorbezeichneten Arbeiten wird am Dienstag den 28. dieses Monats, Nachmittags um 3 Uhr, in der Wohnung des Gastwirths Herrn Hamm zu Overath abgehalten und mit Anweisung der Arbeiten an gedachtem Tage, Morgens um 9 Uhr, zu Kündersoth begonnen. Lusthabende Unternehmer werden daher eingeladen, sich um diese Zeit dastelb in der Wohnung des Herrn Fopp einzufinden.

Kostenanschläge, Pläne und Bedingungen können vom 21. dieses Monats an bei dem Unterzeichneten täglich eingesehen werden.

Die zu leistende Caution beträgt ein Viertel der Aufschlags-Summe und muß sich jeder Bittant im Verdingungs-Termin durch eine Bescheinigung des Bürgermeistersamts seines Wohnortes oder auf andere genügende Weise darüber anweisen, daß er zur Cautionleistung im Stande und ein zuverlässiger, in gutem Ruf stehender Mann ist. Ferner muß derselbe nachweisen, daß er Caution in der Art, wie sie hiernach zur Verdingung kommen, anzuführen hat oder ein tüchtiger Werkmeister ist; im entgegengelegten Fall hat er einen solchen im Termin zu stellen, der für ihn die Ausführung beirrat.

Sieburg, den 10. April 1829.

Der königliche Ober-Wegebau-Inspektor, Freymann.

nung des Hauptweges“ auf 7675 Reichsthaler 14 Silbergroschen 10 Pfennig veranschlagte.

Sozusagen als Weihnachtsgeschenk für die Bewohner des Aggertales verfaßte die Königliche Regierung zu Köln am 24. Dezember 1830 eine Verfügung, die sie mit folgendem Inhalt in ihr Amtsblatt Nr. 52 vom 28. Dezember aufgenommen hatte:

„Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniß, daß die Aggerstraße nunmehr bis Derschlag, obschon noch nicht in allen Theilen vollkommen fertig, dennoch überall befahrbar ist und mit dem 1. Januar 1831 unter die vorschriftsmäßige Aufsicht von Wegewärtern gestellt werden wird.“ Es blieb aber noch viel zu tun. Am 21. Februar 1831 erfolgte für die Strecke zwischen den Aggerbrücken bei Overath und Ehreshoven eine Ausschreibung mit folgender Einzelheit: „... sollen in diesem Frühjahr 1116 laufende Fuß Sicherheitsgeländer, mit Geländersäule von Hausteinen und eichenen Helmen angefertigt werden...“ Nach heutiger Berechnung ergeben 1116 laufende Fuß etwa 350 laufende Meter. Demnach dürften die Geländer nur streckenweise an besonders gefährlichen Stellen angebracht worden sein, zum Beispiel an den besagten Brücken, an den Aggerknien bei Klef und Aggerhof sowie an der Böschung bei Obervilkerath. Die Eisenbahn gab es zu dieser Zeit noch nicht.

Im Jahre 1831 betrug der Tagelohn für Fuhrleute (mit Pferd) 1 Reichsthaler und 10 – 15 Silbergroschen und für den Handarbeiter 10 – 12 Silbergroschen.

Die damals noch hölzerne Brücke bei Ehreshoven wurde im Zuge der Straßenneubauarbeiten zunächst nur verbreitert und instandgesetzt. Für den geplanten Brückenneubau erschien im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Köln, Stück 26 vom 26. Juni 1832, eine Verdingungsanzeige mit folgendem Wortlaut: „Aus Auftrag der Königlichen Hochlöblichen Regierung zu Köln soll der Bau einer massiven Brücke über den Hammergraben auf der Aggerstraße bei Ehreshoven, veranschlagt zu 948 Rthlr 24 Sgr 7 Pf., am 7. Juli dieses Jahres, Vormittags um 10 Uhr, bei dem Gastwirth Blissenbach zu Ehreshoven verdungen werden, wozu Unternehmungslustige, zum Selbstbetrieb des Maurer-Handwerks Berechtigte, zur Abgabe ihrer Forderung eingeladen werden. Zeichnung, Anschlag und Bedingungen liegen bis dahin täglich beim Unterzeichneten zur Einsicht offen.“

Gummersbach, den 19. Juni 1832
Der Königl. Wegebaumeister
Gerndt“

Für „die Beschaffung der Nummernsteine auf der Aggerstraße zwischen Overath und Derschlag“ veranschlagte man in der Verdingung vom 6. Januar 1833 151 Rthlr 6 Sgr. Die letzte Ausschreibung erfolgte am 26. Juli 1833, und zwar für den weiteren Ausbau der Aggerstraße über das Tal der Agger hinaus bis an die Zuständigkeitsgrenze der Kölner Regierung bei Wegeringhausen.

Auch kostenträchtige Nachbesserungen waren erforderlich. So hatte sich herausgestellt, daß die Straßenführung an verschiedenen Stellen

zu eng geraten war. Darum erfolgte am 18. Juni 1834 eine dementsprechende Ausschreibung zur „Erweiterung der Aggerstraße in ihren starken Krümmungen zwischen Bensberg und Overath an sechs verschiedenen Stellen.“ Die dazu anfallenden Kosten veranschlagte man auf „560 Rthl 5 Sgr 8 Pf.“

Zur Finanzierung und Unterhaltung von Staatsstraßen erhob man in Preußen ein Wegegeld, das sogenannte „Chausseegeld“. Nachdem man seinerzeit die Rheinlande in den preußischen Staat eingegliedert hatte, war mit Wirkung vom 1. September 1817 auch für die rechte Seite des Regierungsbezirks Köln die Erhebung des „Chausseegeld-Tarifs“ eingeführt worden. Die Erhebung wurde an sogenannten „Chaussee-Geld-Barrieren“ vollzogen. Deren Verwaltung und das damit verbundene Recht zur Erhebung des Geldes wurde von den Königlichen Regierungen von Zeit zu Zeit in öffentlichen Verfahren verpachtet.

An der Strecke zwischen Bensberg und Overath erhob man bereits seit dem Jahre 1827 das Chausseegeld. Im Zuge des Weiterbaus der Aggerstraße wurden auch bei Klef und Obervilkerath dementsprechende Barrieren eingerichtet. Geschickterweise waren diese dort jeweils zwischen einer Bergnase und dem Aggerbett installiert. So gab es für Reisende und Fuhrleute keine Möglichkeit zum Ausweichen. In Obervilkerath trat um das Jahr 1831 ein dort ansässiger Bürger namens Johann Müller als Barrieren-Pächter auf.

Der Weiterbau der Straße bis zur Regierungsbezirksgrenze bei Wegeringhausen zog sich bis zum Jahre 1834 hin. Im Aggertal – und somit auch für Vilkerath – war endlich eine gute Straße entstanden mit der Bedeutung einer neuen, großen Verkehrsverbindung. Die Honschaft Miebach mußte auf eine solche Verbindung noch etliche Jahre warten, denn die feste Aggerbrücke wurde erst in den Jahren 1870/71 gebaut.

Neben der Region des Aggertales waren auch das oberbergische Gebiet und ein Teil des Sauerlandes verkehrsmäßig näher an die rheinische Metropole Köln herangerückt. Eine kürzere Verbindung nach Bonn gab es dann auch, als man im Jahre 1845 eine Straße von Siegburg über Lohmar und Wahlscheid bis Overath gebaut hatte.

Die Qualität des Straßenzustandes der damaligen Zeit ist mit der Beschaffenheit der heutigen Straßen nicht zu vergleichen. Asphalt-, Teer- oder Betondecken kannte man noch nicht, und solche weite Strecken mit Pflastersteinen zu belegen war wohl zu kostenaufwendig. Beim Bau der Aggerstraße wird man sich zwar schon der Bauweise des schottischen Straßenbauers John MacAdam (Makadam-Bauweise) bedient, doch dabei noch kaum über die notwendigen Erfahrungen mit ihr verfügt haben.

Man versah die Fahrbahn der Aggerstraße damals auch schon mit einer Schotterdecke, die sich in der unteren Schicht aus Grobschotter und im oberen Teil aus Feinschotter zusammensetzte. Darüber legte man eine Schicht aus

grobem Sand oder Split, die unter Verwendung von Wasser auf der Oberfläche festgestampft oder festgewalzt wurde. Das ergab dann die sogenannte wassergebundene Straßendecke.

Eine solche Decke litt fortwährend unter den schädigenden Einflüssen der Natur und des stark einsetzenden Straßenverkehrs. Frost und Regen sowie die Huftritte von Zugtieren – insbesondere die der eisenbeschlagenen Pferdehufe – aber auch die eisenbereiften Räder der mehr oder weniger schweren Fuhrwerke fügten ihr ständig neue Schäden zu. Das hatte in nassen oder feuchten Zeiten viele schlammige Stellen und in den Trockenperioden große Staubaufwirbelun-

gen zur Folge. Die Schadensbeseitigung war dann meist sehr zeit-, material-, arbeits- und kostenintensiv. Der später aufgekommene Automobilverkehr änderte offenbar zunächst auch noch nicht viel an diesem Zustand. Eine Eintragung in der Vilkerather Schulchronik vom Herbst 1927 läßt uns nämlich wissen, daß die „durch den Autoverkehr stark abgenutzte Fahrbahndecke der Köln-Olpener Provinzialstraße“ asphaltiert worden sei und daß dadurch „wohl auch der Staubplage in etwa abgeholfen“ wurde.

In den dreißiger Jahren erfuhr die Straße – inzwischen Reichsstraße 55 genannt – von Overath bis Obervilkerath eine wesentliche Verbrei-



Bau der Stützmauer bei Klef, 28.7.1966

terung. Dabei hat man von Overath bis Klef an der Nordwestseite der Fahrbahn nebeneinander, jedoch durch eine Begrenzung getrennt, einen Fußgänger- und einen Radweg angelegt. Von Klef bis Aggerhof schuf man aus Platzmangel lediglich einen Fußgängerweg bis zur Fabrik Dienes und von da ab auf der anderen Straßenseite bis etwa Obervilkerath einen Radweg. Um die Mitte der letztvergangenen sechziger Jahre hat man die Straße – nun Bundesstraße 55 genannt – besonders in der Ortsdurchfahrt von Vilkerath nochmals erheblich verbreitert. Hierbei entstanden auch zu beiden Seiten der Fahrbahn erhöhte Bürgersteige. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde auch der Bereich der Kreuzung Bundesstraße 55 / Kreisstraße 37 neugestaltet und – wie auch an der Einmündung der Krombacher Straße – mit einer Verkehrs-Signalanlage (Ampelbetrieb) versehen.

Beim Bau der Aggerstraße hatte man streckenweise zu beiden Seiten oder nur auf einer Seite der Fahrbahn tiefe Gräben ausgehoben, auf deren Unterhaltung in der Folge sorgfältig geachtet wurde. Sie dienen dem Abfluß von Grund- und Regenwasser. Das Einleiten von Abwässern war den Anliegern nicht erlaubt. Die Gräben, durch Mauerwerk oder Röhre nur an Überwegen überbrückt, wurden – aus hygienischen Gründen und teilweise auch mit dem Bau von weitverzweigten Abwasserkanälen – im Laufe der Zeit vollständig mit Rohren versehen und abgedeckt.

Zur Pflege des Straßenzustandes stellte man sogenannte Straßen-

oder Wegewärter an. So war beispielsweise um die Zeit des Ersten Weltkriegs und danach im Bereich von Vilkerath ein Mann namens Johann Schmidt aus Steinhaus als Straßenwärter angestellt. Weil dieser vorher als Bauarbeiter noch mit dem Baustoff Lehm gearbeitet hatte, war ihm die Bezeichnung „Schmidt-Lehm“ zugekommen. Er hatte damals noch dafür zu sorgen, daß Fuhrwerke nicht in der gleichen Spur hintereinander fahren; bei Bedarf mußte er sie durch Ein- oder Versetzen von Merksteinen die Fahrbahnseiten wechseln lassen. Das entfiel, nachdem die Fahrbahn mit einer festen Asphaltdecke versehen worden war. Nach dem Tode von Johann Schmidt übernahm dessen Sohn Willy die Stellung, die er bis zu seinem Tode im Jahre 1964 innehatte. Die Straßenwärter waren noch nicht mit einer besonderen Arbeitskleidung ausgestattet. Sie waren lediglich an ihren Mützen zu erkennen. Der Verfasser dieses Aufsatzes kann sich noch recht gut an Willy Schmidt erinnern, wie dieser bei Wind und Wetter mit einfachen Werkzeugen unentwegt sein nicht geringes Pensum an langen Arbeitstagen bewältigte. Technische Geräte oder gar Maschinen standen ihm nicht zur Verfügung.

Auf der Aggerstraße entwickelte sich damals nach ihrer Fertigstellung sehr bald ein reger Verkehr, jedoch nicht nur durch gewöhnlichen Fuhrwerksbetrieb, es fuhren dort auch gespannte Postwagen. Franz Becher erzählt uns in seinem Buch „Neunhundert Jahre Overath“, daß der erste Postwagen bereits bei der Verkehrsübergabe

der Köln-Olpener Straße zwischen Köln, Bensberg, Overath, Niederseßmar und von dort weiter bis Gummersbach fuhr. Wenig später sei dann die Linie bis Olpe und Meschede beziehungsweise von Olpe bis nach Siegen erweitert worden. Nach der Inbetriebnahme der neubauten Aggertalbahn stellte man den Postwagenbetrieb auf den genannten Strecken ein.

Als etwa mit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts immer mehr gebrauchsfähige und verkehrstüchtige Kraftfahrzeuge aufkamen, veränderte sich zunehmend das Verkehrsbild auf der Aggerstraße. Die Fahrzeuge kamen meist noch aus den nahen Stadtgebieten. Im Ersten Weltkrieg dominierten Militärfahrzeuge; weniger zunächst noch die der Deutschen, mehr dann die der Besatzungsmächte. Im engeren Heimatbereich gab es da nur sehr vereinzelt Privatfahrzeuge. Noch in den zwanziger Jahren besaß der neu zugezogene Fabrikant Karl Rudolf Dienes für geraume Zeit das einzige Automobil in Vilkerath.

Dann jedoch nahm die Zahl der Kraftfahrzeuge mächtig zu. Insbesondere brachte der Autobahnbau bei Köln und Siegburg Mitte der dreißiger Jahre durch die Materialzufuhr aus dem oberbergischen Raum eine spürbare Steigerung des Verkehrs in beiden Richtungen.

Spediteure aus der Gegend um Engelskirchen transportierten Grauwackegestein, das hauptsächlich aus den Steinbrüchen des Leppefels stammte. Anfangs rumpelten die Lastwagen und ihre Anhänger mit vollgummibereiften Rädern zu den Baustellen. Dann versah man

nach und nach die Vorderräder und etwas später auch die Hinterräder der Zugfahrzeuge mit luftgefüllten Gummireifen, bis etwas später solche Reifen auch an die Anhänger kamen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Lastwagen lag hier damals bei etwa 30 – 40 Stundenkilometern. Bei Personenkraftwagen oder Krafträdern wurden 70 – 80 Stundenkilometer noch als ungeheuer hoch empfunden.

Die Aggerstraße wurde allmählich zu einer der dichtestbefahrenen Landstraßen im Kölner Raum. Der Personenverkehr erfolgte vorwiegend mit der Eisenbahn.

Im Zweiten Weltkrieg dominierten wiederum Militärfahrzeuge den Verkehrsraum. Zivilfahrzeuge sah man immer seltener. Es war die Folge der knappen oder gar ganz fehlenden Zuteilung von Kraftstoff seitens der Verwaltungsbehörden. Als die Deutsche Wehrmacht bei den Endkämpfen in unserer Gegend viele wichtige Brückenbauwerke, meist durch Sprengungen, unbrauchbar gemacht hatte, war der Verkehr auf der Aggerstraße im Bereich von Vilkerath fast vollständig unterbrochen. Weil aber bei Ehreshoven am Zuflußgraben zur Stauanlage eine kleine Brücke heilgeblieben war, wurde diese von kleineren Fahrzeugen zur Überfahrt benutzt. Die Fahrzeuge suchten sich ihren Weg über den Staudamm, durchqueren dann an einer furtähnlichen Stelle das Bett der Agger, zerfurchten die Äcker im Gebiet der Kaule und gelangten schließlich bei der Maar wieder auf die Fahrbahn der Aggerstraße.

Um den Bewohnern des ostwär-

tigen Teils des Rheinisch-Bergischen Kreises – und damit auch den Vilkerathern – die Möglichkeit zu geben, zu ihrer Kreisstadt Bergisch Gladbach zu gelangen, richtete die Post dorthin – von Engelskirchen ausgehend über Vilkerath, Overath und Bensberg – eine Omnibuslinie ein. Die dabei eingesetzten Fahrzeuge wurden anfangs mit Holzgas angetrieben. Zu diesem Zweck hatte der Fahrer einige Säcke kleingeschnittenes Hartholz mitzuführen, mit dem er dann von Zeit zu Zeit den Kesselofen der ungefügen Holzgasanlage seines Fahrzeugs nachfüllte. Das geschah geschickterweise meist an Bergstrecken, damit zur Not der Betrieb des Motors durch Anrollen in Gang gesetzt werden konnte. Die ausgegasten Kohlereste kamen schlicht an den Straßenrand. Im Laufe der Zeit entstanden zusätzliche Buslinien nach Köln und Siegburg, deren Unterhaltung zunächst gemeinsam durch Post und Bahn und später nur durch die Bahn erfolgte. Zur Zeit werden die über die Aggerstraße führenden Linien mit Bussen des sogenannten Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) bedient.

Die Benutzung der Aggerstraße im Bereich der Ortsteile Aggerhof, Untervilkerath und Steinhaus war zeitweise mit großen Gefahren verbunden. Sie gingen zunächst noch von der unmittelbar neben der Fahrbahn herführenden Eisenbahn aus. Als man deren Gleiskörper endlich um die genannten Ortsteile herumgeführt hatte, war es der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr, der neue Gefahren mit sich brachte. Der Grund war und ist darin zu

suchen, daß die Aggerstraße auf der Strecke vom Aggerknie unterhalb Aggerhof bis zum ansteigenden Stück bei Obervilkerath auf einer Länge von etwas mehr als zwei Kilometern im wesentlichen eine Gerade bildet, die zum Schnellfahren verführt. Hier geschahen dann auch im Laufe der Zeit zahlreiche mehr oder weniger schwere Unfälle, bei denen oft Fußgänger und Radfahrer erheblich verletzt wurden oder gar zu Tode kamen. Man hat immer wieder versucht, mit den verschiedensten Verkehrshinweisen sowie durch zweckentsprechende bauliche Maßnahmen den Verkehr zu verlangsamen, um so die Gefahren einzudämmen, mit dem Erfolg, daß in den letzten Jahren kaum noch Unfälle mit schlimmen Folgen zu verzeichnen waren.

Zur Regelung des Betriebs auf und an der Aggerstraße dienten auf lange Zeit sogenannte „Chaussee-Polizeigesetze“, die die Königliche Regierung zu Köln für ihren Bereich am 25. Februar 1817 im Amtsblatt Nr. 8 veröffentlichte. Ein Auszug daraus ist wegen des interessanten Inhalts diesem Aufsatz beigelegt.

So hat sich die Aggerstraße bis auf den heutigen Tag als weit vorausschauende und segensreiche Einrichtung erwiesen. Die noch zu Zeiten des Herzogtums Berg erdachte Verkehrsführung fand später sogar eine ergänzende Nachahmung bei der Planung und dem Bau der im wesentlichen an ihrer alten Trasse entlangführenden und ebenfalls sehr stark benutzten Autobahn A 4.

Chaussee-Polizeigesetze

Auszug aus den auf dem rechten Rheinufer im Regierungsbezirk Köln bestehenden Chaussee-Polizeigesetzen. (Nach den Wegebau-Verordnungen vom 18. Juny 1805 und 1. April 1814)

A. Für Reisende und Fuhrleute.

§ 1. Jeder ist zum freien Gebrauch der Chaussee berechtigt; er darf aber einem Andern an gleichem Gebrauch nicht hinderlich seyn.

§ 2. Unter 8 Groschen Strafe und Ersatz des etwa verursachten Schadens ist verbothen:

a) Der Fuhrmann darf sich nicht über 5 Schritte von seinem Pferde entfernen.

b) Er darf nicht hinter dem Karren gehen, oder auf demselben sitzen oder liegen.

c) Nur dem Einspanner ist erlaubt, auf dem Baume zu sitzen; er muß absteigen, so bald ihm Fuhrwerk entgegen kommt.

d) Wenn der Fuhrmann stille halten will, so muß er bei Seite fahren; unruhige Pferde müssen angebunden, und Hengste am Riemen geführt werden.

e) Jedes Fuhrwerk muß dem Entgegenkommenden auf halbem Wege rechts ausweichen.

f) Der Herunterfahrende weicht dem Aufwärtsfahrenden, der ledige Karren aber dem beladenen Fuhrwerk aus.

g) Wo ein besonderer Erdweg vorhanden ist, darf dieser nur bei trockener Witterung, der Steinweg aber nur bei nasser Witterung befahren werden.

h) Wenn der Erdweg befahren wird, so muß das äussere Rad 2 Fuß vom Rande des Grabens entfernt bleiben.

i) Ein zugekratztes Gleise darf nicht offen gefahren werden.

k) Auf den Banquets darf weder gefahren noch geritten werden.

§ 3. Mit 16 Groschen wird bestraft, und ausserdem der Schaden ersetzt, wenn die Gräben oder ein Nummerpahl beschädigt worden.

§ 4. Die Chaussee darf durch Holzschleppen nicht beschädigt werden; die Strafe wird nach dem Grade der Beschädigung bestimmt.

§ 5. Die Chaussee darf nirgend gesperrt, durch Baumaterialien, durch Auf- und Abladen nicht verengt werden: hat ein Fuhrwerk Schaden gelitten, so muß es schnell bei Seite geschafft werden; Alles bei 20 Gr. Strafe.

§ 6. Unvorsichtige Beschädigung eines Meilenzeigers oder einer Barriere, wird nebst dem Schadenersatz bestraft mit 2 Rthlr. 12 Gr.; frevelhafte Beschädigungen dieser Art mit Arrest, ohne Rücksicht der Person.

§ 7. Entläuft dem Fuhrmann ein Pferd, so muß er nebst dem Ersatz des Schadens, der dadurch veranlaßt wird, 5 Rthlr. Strafe bezahlen.

§ 8. Wer sich an den Wege-Offizianten, Chausseegegeld-Einnehmern oder Wegewärtern vergreift, wird ohne Rücksicht arretirt und strenge nach den Criminal-Gesetzen behandelt.

B. Für die an den Chausseen wohnenden Unterthanen.

§ 9. Unkraut, Bauschutt, Kehricht, Scherben und anderer Unrath darf weder auf die Chaussee noch in die Gräben gebracht werden, bei Strafe von 20 Groschen und den Kosten des Wegbringens.

§ 10. An der Chaussee wohnende Wirthe müssen die Stellen, wo die Fuhrleute stille halten, wöchentlich säubern, und zuweilen mit Kies oder Steinschlag überfahren bei 20 Gr. Strafe.

§ 11. Geschieht solches nicht auf des Wegebau-Kondukteurs Erinnerung, so läßt dieser auf des Säumigen Kosten das Material anfahren und die Strafe wird verdoppelt.

§ 12. Hundehäuser dürfen nicht so nahe an der Straße angebracht werden, daß der hervorspringende Hund den Vorbeigehenden erschrecken kann, bei 20 Gr. Strafe.

§ 13. Wer an der Chaussee ein Gebäude errichten will, muß sein Vorhaben dem Wege-Kondukteur anzeigen, und die vorgeschriebene Baulinie bei 4 Rthlr. Strafe beobachten.

§ 14. Ein neues Gebäude muß wenigstens 10 Preuß. Fuß vom äusseren Rande der Straße entfernt bleiben und mit derselben gleiche Richtung erhalten.

§ 15. Wenn an einem ohne Erlaubniß unternommenen Bau sich ein polizeiwidriger Umstand findet, so wird derselbe abgetragen.

§ 16. Es dürfen keine Wasserleitungen oder Abflüsse in die Chausseegräben geführt werden, und wo deren vorhanden sind, müssen sie innerhalb 3 Monaten, von heute an, abgeschafft seyn, bei 5 Rthlr. Strafe.

§ 17. Wasserstauen zum Flößen, oder zu einem andern Zwecke, dürfen in den Chausseegräben nicht angebracht werden, bei 2 Rthlr. 12 Gr. Strafe.

§ 18. Durchfahrten durch die Chausseegräben dürfen nicht gemacht werden; wer die angrenzenden Grundstücke mit der Chaussee in Verbindung setzen will, muß eine dem Wasserabflusse und der Chaussee nicht nachtheilige Brücke anlegen.

§ 19. An den Chausseen dürfen keine Hecken bestehen, und wo deren vorhanden sind, müssen sie im künftigen Frühjahr ausgerottet werden. Ist dieses bis Ende April nicht geschehen, so wird solches auf Kosten des Anschießenden ausgeführt, und derselbe zahlt ausserdem für jede Ruthe 3 Gr. 4 Pf. Strafe.

§ 20. Mit Gartenhecken an Häusern und Ortschaften, wenn sie unter der Scheere gehalten, und von dem Graben hinlänglich entfernt sind, wird eine Ausnahme gemacht.

§ 21. Wer eine Hecke ohne Erlaubniß des Wegebau-Beamten an der Chaussee anlegt, verfällt in eine Strafe von 5 Rthlr.

§ 22. Eine erlaubte Hecke muß 2 Preuß. Fuß von dem äussern Rande des Grabens angelegt, nicht höher wie 3 Fuß über den Rand des Fahrwegs gezogen, und jährlich geschoren werden. Das Versäumen des Abkürzens oder Scheerens wird bestraft mit 2 Gr. für jede Ruthe.

§ 23. Die Waldungen müssen an der Mittagsseite 2 und sonst 1 Preuß. Ruthe weit vom äussern Rande des Grabens entfernt seyn. Im Frühjahr wird eine Strafe von 2 Gr. von jedem vorhandenen Stamme eingenommen, das Holz auf Kosten des Eigenthümers ausgerottet, oder nach Umständen konfisziert.

§ 24. Der Anschießende muß mit dem Pfluge oder Grabscheit 2 Fuß weit vom Rande des Grabens entfernt bleiben, bei 20 Gr. Strafe.

§ 25. In den Chaussee-Gräben und an der Dossirung darf kein Vieh gehütet noch viel weniger hüterlos in denselben oder auf der Chaussee gefunden werden; für 1 Stück Rindvieh werden 2 Gr., für ein Schwein 1 Gr. und für 1 Schaf oder Ziege 2 Pfennige Strafe genommen.

Köln, den 27ten Dezember 1816.

Vorstehende Verfügungen in Betreff der Erhebung der Chaussee-, Brücken- und Fährgelder auf dem rechten Rheinufer, deren bisher bestandene Tarifsätze vorläufig in dieser Art beibehalten, und nur auf Preuß. Cour. bestimmt sind, so wie die daselbst noch existirenden Chaussee-Polizei-Gesetze und Vorschriften, werden hiermit zu Jedermanns Nachricht und Achtung bekannt gemacht, und die betreffenden Administrations-Behörden angewiesen, bei vorkommenden Streitigkeiten und Kontraventionen nach den letzteren zu entscheiden.

Übrigens wird noch bemerkt, daß der bekannte Münztarif vom 28. Februar 1816 auch in allen Theilen bei Erhebung der Chausseegelder angewandt, daß aber, da in demselben benannte Münzen nicht hinreichen, um alle dabei vorkommenden kleinen Zahlungen auszugleichen, jedoch bloß zur Ergänzung der Beträge, auch noch ferner angenommen wird: das 1 Stüberstück zu 4 Pf., das 1/2 Stüberstück zu 2 Pf. und das 1/4 Stüberstück zu 1 Pf.

Köln, den 1. März 1817.

Die Eisenbahn

Die Aggertalbahn

Knapp dreißig Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnlinie in Deutschland, die im Jahre 1835 zwischen Nürnberg und Fürth erfolgte, erteilte die preußische Staatsregierung im Jahre 1864 der privaten Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft die Genehmigung für den Bau einer Eisenbahnlinie, die von Köln aus über Bensberg, Engelskirchen, Bergneustadt, Olpe und weiter nach Kassel führen sollte. Die Ausbaugenehmigung enthielt jedoch Bedingungen, die den Plan von der Wirtschaftlichkeit anderer Ausbaustrecken abhängig machten und so den Baubeginn auf

der Köln-Ölpener Strecke praktisch blockierten. Das führte schließlich zu anderen Überlegungen.

Man plante nun eine Nebenbahn, die man als Aggertalbahn bezeichnete und deren Ausgangspunkt nicht mehr Köln, sondern Siegburg war. Sie erhielt dort den Anschluß an die bereits bestehende Strecke Köln – Siegen – Gießen. Der erste Bauabschnitt war bis Runderoth gedacht. Zwar erteilte man dazu im Jahre 1870 die Konzession, gebaut wurde aber noch nicht. Es bedurfte seitens einer großen Anzahl von Interessenten vieler und hartnäckiger Anfragen und Beschwerden, die sogar bis zum Berliner Abgeordnetenhaus gegangen



Wilkerath um 1940 mit Straße, Eisenbahn und Agger

sein sollen. Mehr als zehn Jahre vergingen noch bis zum Baubeginn, der Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts erfolgte. Die Verkehrsübergabe der Strecke Siegburg – Runderoth war am 15. Oktober 1884. Die Strecke wurde dann weiter ausgebaut, so daß sie im Jahre 1887 über Niederseßmar bis Derschlag, 1896 bis (Berg) Neustadt und 1903 bis Olpe reichte.

Im oberbergischen Raum entstanden in Verbindung mit der Aggertalbahn andere Nebenbahnen. Im Jahre 1893 schaffte man, von der Aggertalbahn in Dieringhausen ausgehend, eine Anschlußstrecke über Gummersbach bis Marienheide an die dort ein Jahr zuvor fertiggestellte Bahn, die von Hagen aus gebaut worden war. Bis dahin diente die Aggertalbahn-Station Niederseßmar als „Bahnhof Gummersbach“. Im Jahre 1892 entstand eine Querverbindung von Marienheide nach Wipperfürth. Damit hatte man eine weitere Verbindung vom Oberbergischen zum Niederbergischen hergestellt. Des weiteren baute man im Jahre 1897, von der Aggertalbahn bei Osberghausen ausgehend, eine Anschlußstrecke nach Wiehl, die im Jahre 1906 bis Waldbröl verlängert wurde.

Somit war das Aggertal, und mit ihm auch Vilkerath, sowohl nach Westen zum Rhein als auch nach Osten über das Sauerland zum westfälischen Industriegebiet hin auch eisenbahnmäßig weitestgehend erschlossen.

Von den Anfängen der Aggertalbahn ist zu berichten, daß bald nach Baubeginn auch das Gebiet des heutigen Vilkerather Bezirks

berührt war. Gertrud Hall, die damalige Vilkerather Lehrerin, schrieb in die Schulchronik: „...anfangs Juli 1883 fuhr die erste Dampfmaschine an hiesiger Schule vorbei...“ Zu den Feierlichkeiten anlässlich der offiziellen Verkehrsübergabe am 15. Oktober 1884 schrieb sie: „Der erste Zug wurde überall in der Gegend freudig begrüßt und durch alle Zeichen der Freude empfangen. An den Stationen waren Triumphbogen aufgerichtet...“

Natürlich brauchte die Eisenbahn auch Land. Das besorgte sich der preußische Staat, dem inzwischen die Eisenbahngesellschaft zugefallen war, von den jeweils betroffenen Grundstückseigentümern; wenn es not tat, auch nachdrücklich und nachträglich. Das geht aus Unterlagen hervor, die im Hauptstaatsarchiv zu Düsseldorf lagern. Da wurden zum Beispiel am 4. Februar 1887 vor dem Königlich-Preußischen Notar Hermann Schäfer in Siegburg gleichzeitig zwei „Immobilienverkaufsverträge“ abgeschlossen, bei denen man den Preis für 1 Ar Land jeweils auf 42,30 Mark festsetzte. Danach erzielte in dem einen Falle ein Ehepaar aus Aggerhof für eine Wiesenparzelle (Im Auel) mit einer Größe von 1 Ar 20 qm den Betrag von 50,76 Mark. In dem anderen Falle bekamen die Erben eines verstorbenen Ehepaares für eine Wiesenparzelle (Im Schlamm) mit einer Größe von 2 Ar 70 qm 114,21 Mark. Der Notar bekam als Gebühr für die Vertragsabschlüsse 29,20 Mark. Ein weiterer Vertrag wurde am 15. März 1887 abgeschlossen. Danach verkaufte ein in Essen wohnendes Ehepaar „dem königlichen Eisenbahnfiskus zum Zwecke der Ei-

senbahnanlage von Siegburg nach Runderoth“ eine Wiesen- und Ackerparzelle mit einer Größe von 1 Ar 27 qm „im Ganzen zu 53,27 (Dreißig und fünfzig Mark 27 Pfennige)...“ Die Besitzübergabe war bereits am 1. Februar 1884 mit einem Zinssatz von jährlich 5 % erfolgt. Unterzeichnet war dieser Kaufvertrag mit Vollmacht der Eisenbahn für den Eisenbahnfiskus von dem Sekretär Hermann Groß zu Essen.

Die Strecke Overath - Hoffnungsthal - Köln

Seit einiger Zeit bestand nun eine Eisenbahnverbindung aus dem oberen Aggertal bis Köln. Die Strecke über Siegburg war jedoch lang und ihre Überwindung zeitaufwendig. Darum verfiel man sehr bald auf die Idee, eine kürzere Strecke anzulegen. Dabei entsann man sich der ursprünglichen Pläne aus den fünfziger und sechziger Jahren. Insbesondere drängten Interessenten aus dem Oberbergischen auf eine rasche Verkürzung des Eisenbahntransportweges nach Köln. Am 18. September 1897 verfaßte ein Gummersbacher Kreis Ausschuss eine Resolution, mit der er die Bestrebungen zum Ausbau einer Verbindung der Aggertalbahn mit der Nebenbahn Immekeppel - Bensberg begrüßte. Letztere hatte in ihren Ursprüngen schon seit 1868 von Köln aus bis Bergisch Gladbach bestanden und war im Jahre 1870 bis Bensberg, 1890 bis Hoffnungsthal und 1891 bis Immekeppel erweitert worden. Ergänzend dazu ist zu bemerken, daß ihr weiterer Ausbau im oberen Sülztal bis Lindlar erst im Jahre

1912 erfolgte.

Das Ministerium für öffentliche Arbeiten in Berlin hatte mit Erlaß vom 17. Mai 1897 die nun hier zuständige Eisenbahndirektion zu Elberfeld beauftragt, „allgemeine Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Immekeppel nach Loope oder einem anderen geeigneten Punkt der Aggertalbahn unter genauer Beachtung der allgemeinen Vorschriften anzufertigen und durch die Hand des Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz ... vorzulegen.“ Auf Grund dessen fertigte die besagte Eisenbahndirektion im August 1897 einen Kostenanschlag, der zu Vergleichszwecken mit heutigen Verhältnissen nicht uninteressant sein dürfte (s. Kasten auf Seite 20).

Diese Kostenübersicht legte der Oberpräsident der Rheinprovinz dem Berliner Ministerium mit dem Bemerkens vor, daß man, um die Bahn näher an den in wirtschaftlicher Hinsicht schwer ringenden Kreis Wipperfürth heranzuführen, die Strecke von Immekeppel aus (durch das Lennefetal; d. Verf.) bis Vellingen beziehungsweise bis Klespe verlängern und von da aus durch einen Tunnel nach Loope ausbauen sollte. Zwar baute man, diesem Vorschlag in etwa folgend, die Sülztalstrecke weiter aus, folgte ihm aber im übrigen nicht.

Mit dem Plan, von der Sülztalstrecke her eine Verbindung nach Loope oder Ehreshoven herzustellen, wäre die Gemeinde Overath - und somit auch Vilkerath - nicht in den Genuß einer kürzeren Bahnverbindung nach Köln gekommen. Darum hatte sich in Overath ein besonderer Eisenbahnausschuß

gebildet, dem daran gelegen war, daß die Verbindung von Rösrath oder Hoffnungsthal her nach Overath geschaffen werde. Dem Ausschuß gehörten unter anderem der Beigeordnete Thome aus Neuenhaus und der Sanitätsrat Dr. Bamberg aus Overath an.

Wie andere Interessenten, so machten auch sie sich insbesondere durch Leserbriefe in den Tageszeitungen bemerkbar. Eine Einsendung, die am 12. Oktober 1897 in der Mülheimer Zeitung erschien, begann so: „Zum Bahnbau Immekeppel – Ehreshoven respektive Rösrath – Overath: Eine dieser Li-

nien ist projektiert von Immekeppel über Melessen mit einem Tunnel unter Kreuzweg nach Ehreshoven, die andere von Rösrath über Kupfersiefen mit einem Tunnel unter Schlehecken nach Jecksmühle, Aggerhütte und Overath ...“ Der Einsender kam in seiner Beurteilung der Pläne zu der Schlußfolgerung, daß zum einen die Strecke Rösrath – Overath – Ehreshoven 6 km kürzer sei als die über Melessen und daß zum anderen ein Tunnel unter Schlehecken nicht so lang werden würde wie ein solcher unter Kreuzweg her. Zudem gebe es für letzteren keine geeignete Tal-schlucht zum Austritt an der Agger-

Kostenüberschlag: (für eine Strecke von ca. 9,5 km)

Grunderwerb:	4.000,00 Mark
Erd-, Fels- u. Böschungsarbeiten:	680.000,00 Mark
Einfriedungen:	7.000,00 Mark
Wege und Übergänge usw.:	140.000,00 Mark
Durchlässe und Brücken:	155.000,00 Mark
Tunnel:	595.000,00 Mark
Oberbau:	308.000,00 Mark
Signale:	7.100,00 Mark
Bahnhöfe:	77.000,00 Mark
Werkstattanlage:	19.800,00 Mark
Außerordentliche Anlagen:	11.500,00 Mark
Betriebsmittel:	2.000,00 Mark
Verwaltungskosten:	201.000,00 Mark
Insgemein:	39.600,00 Mark
Gesamtsumme:	2.247.000,00 Mark

(für 1 km Länge = rund 236.500,00 Mark)

seite bei Ehreshoven. Dieser Leserbrief bekam am 18. Oktober 1897 von der Eisenbahndirektion den Vermerk: „...neue Merkmale nicht vorgebracht... daher dies z.d.A.“

In einem Artikel der Kölnischen Zeitung vom 11. November 1897 wurde verlangt, daß man die als Nebenbahn geltende Aggertalbahn zu einer Vollbahn ausbauen solle und zwar von Overath aus über Rösrath bis Köln-Kalk, denn der Ausbau einer Strecke von Ehreshoven über Immekeppel würde den Bedürfnissen der Bewohner des Aggertales keineswegs entsprechen.

Ein von einer anderen Stelle verfaßter Kostenvoranschlag ergab für den Bau einer Nebenbahn-Verbindungsstrecke von Overath bis Rösrath unter Berücksichtigung der in dem oben aufgeführten Kostenschlag enthaltenen Bau- und sonstigen Maßnahmen eine Gesamtsumme von 2.229.000,00 Mark. Das entspräche bei einer Länge von 10,6 km einem Kilometerpreis von ca. 210.300,00 Mark, also etwas weniger als bei dem „Kostenüberschlag“ vom August 1897.

Das Berliner Ministerium gab mit Erlaß vom 14. November 1897 die Vorlage neuer Vorschläge. Am Sonntag, dem 2. Juli 1898, fand im damaligen Saale Kind zu Dieringhausen eine Versammlung statt, die sich mit der Wahrnehmung der Interessen zum Ausbau der Aggertalbahn zu einer Vollbahn befaßte. Nahezu 100 Personen waren anwesend. Man wählte aus der Versammlung einen Ausschuß, der die

Sache „energisch in die Hand nehmen“ sollte. Dem Ausschuß gehörten folgende Herren an:

Rüggeberg, Olpe
Kind, Bilstein
Engels, Engelskirchen
Reusch, Hoffnungsthal
Steinmüller, Gummersbach
Dörrenberg, Runderoth
Krawinkel, Vollmerhausen
Müller, Dümmlinghausen
Thome, Overath.

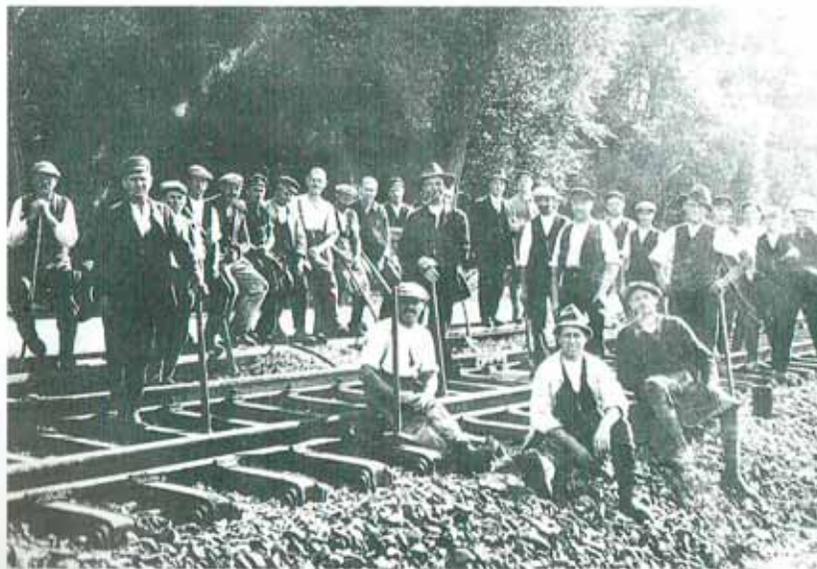
Dieser Ausschuß sandte mit Datum vom 18. August 1898 eine Eingabe an den Königlichen Staatsminister für öffentliche Arbeiten, „Herrn Thiele, Exzellenz“, zu Berlin. Man gab dem Minister darin zu verstehen, daß der Ausschuß einmütig für das Richtige halte, den Neubau einer Bahn von Overath über Rösrath nach Kalk herzustellen. Die Strecke von Overath über Siegburg nach Kalk betrage 45,6 km, die neue über Rösrath käme dagegen auf nur 26 km.

Bezeichnend für die Zwiespältigkeit von Meinungen in dieser Angelegenheit war zum Beispiel auch, daß die damalige Handelskammer zu Mülheim am Rhein für die Linie Mülheim – Bensberg – Immekeppel – Ehreshoven war, die Handelskammer zu Köln dagegen eine Linie von Kalk über Rösrath nach Overath bevorzugte.

Letztlich entschied man sich für die letztgenannte Linie, doch wurde der Ausbau zur Vollbahn nicht verwirklicht. Sieben Jahre sollen die Vorarbeiten gedauert haben. Potente Interessenten der Region, vorwiegend Kommunen und Fabrikanten, haben sich mit einem Gesamtbe-

trag von 400.000 Mark an der Beschaffung der Grundstücke für den Bahnkörper beteiligt. Der Ausbau dauerte mehr als vier Jahre. Schwierig und langwierig waren vor allem die Arbeiten auf der Strecke von Overath bis Hoffnungsthal mit dem 1.082 Meter langen Tunnel bei Jexmühle. Viele Gastarbeiter aus südöstlichen und östlichen Regionen Europas waren eingesetzt. Die Zeit war überschattet von Unfällen und schweren kriminellen Handlungen.

Am 1. August 1910 begann auf dieser Strecke endlich der offizielle Eisenbahnverkehr. Die Eröffnungsfeiern fanden am 30. August 1910 in Overath und Hoffnungsthal statt. Auch Vilkerath war nun durch die neue Linienführung bedeutend nä-



Eisenbahnbau bei Burghof, 1923

her an Köln herangerückt.

Als die Aggertalbahn seinerzeit ihren Betrieb aufgenommen hatte, durften die Züge in Ortschaften (so auch in Vilkerath) nur eine Geschwindigkeit bis zu 10 km/h fahren, auf Wegen außerhalb einer Ortschaft waren ihr bis zu 20 km/h und auf eigenem Gleiskörper bis zu 30 km/h erlaubt. Die Aufsicht oblag dem Regierungspräsidenten, der damals die Aufgaben der Bahnpolizei wahrzunehmen hatte.

Die Bahnanlagen in Vilkerath

In der Frühzeit der Eisenbahngeschichte hielt man sich bei der Anlage von Schienenwegen oft an die Linienführung wichtiger Straßen. So legte man auch bei der Entste-

hung der Aggertalbahn die Gleiskörper auf der Strecke von Overath bis etwa Obervilkerath aggerwärts unmittelbar neben die Fahrbahn der Aggerstraße und beließ sie zunächst dort. Offenbar hatte man geglaubt, daß nach dem Bahnbau der Verkehr auf der Straße allgemein abnehmen werde. Das war wohl eine ungewollte Fehleinschätzung, weil man damals noch nicht wissen konnte, daß durch das Aufkommen motorisierter Straßenfahrzeuge das Volumen des Verkehrs auch außerhalb der Schienenwege immer mehr zunehmen würde und auch tatsächlich zunahm.

Letzteres traf auch für Vilkerath zu, und der Bahnbetrieb wurde hier für Mensch und Tier zunehmend gefährlicher. Insbesondere waren die Schulkinder sehr gefährdet, denn die Bahngleise führten unmittelbar an dem erst drei Jahre vor dem Bahnbau vollendeten Schulhausneubau vorbei. Darum erhielt der Schulplatzzaun am 3. Juli 1885 ein schmiedeeisernes Tor. An dieser Maßnahme beteiligte sich die Eisenbahnverwaltung mit einem Zuschuß von 100 Mark. Damit war zumindest für die Schulkinder ein gewisser Schutz geschaffen.

Im übrigen Dorfbereich blieb die Gefährlichkeit weiterhin bestehen. Man hatte zwar streckenweise zwischen Straße und Gleiskörper starke eiserne Schutzgeländer angebracht, doch scheuten bei herannahenden oder vorbeifahrenden Zügen oftmals die Zugtiere der Straßenfahrzeuge oder brachen sogar aus. Allerdings ist aus dieser Zeit von argen Unfällen nichts bekannt. Wohl vermeldet die Schul-

chronik, daß am 14. Februar 1895 morgens um 6 Uhr bei Kief ein Zug entgleiste, weil wegen der großen Kälte einige Schwellen gerissen waren und sich dadurch die Schienen gelockert hatten. Nachmittags um 3 Uhr konnte der Zugverkehr wieder aufgenommen werden. Personen waren nicht zu Schaden gekommen.

Nachdem später durch den Tunnelbau bei Hoffnungsthal eine kürzere Linienführung aus dem Oberbergischen nach Köln erreicht worden war, führte man auf dieser Strecke auch eine dichtere Zugfolge ein. Dadurch und wegen der Verknüpfung mit anderen Linien im oberbergischen Raum galt die Aggertalbahn lange Zeit als die verkehrsreichste Strecke aller damaligen preußischen Eisenbahnen. Dieser Umstand mag dann mit zu der Einsicht geführt haben, daß man die Linienführung der Bahn im Vilkerather Raum ändern müsse. Es war bekannt, daß der hiesige Auel trotz des neuen Deiches noch oft durch Hochwasser überschwemmt wurde. Darum ließ die Eisenbahnverwaltung auf der Strecke vom Aggerknie unterhalb Aggerhof bis zum Aggerknie bei Obervilkerath etwa in der Mitte zwischen der Aggerstraße und dem Bett der Agger zunächst einen Damm aufschütten und dann darauf die Gleise verlegen. Vier Wegeunterführungen sorgten dafür, daß man von der Aggertalstraße aus auch mit Fuhrwerken auf die andere Seite des Dammes gelangen konnte.

Die Eisenbahn fuhr nun um die Ortsteile Aggerhof, Vilkerath und Steinhaus herum. Das war offenbar nicht allen recht. Dazu erfahren

wir aus der Vilkerather Schulchronik folgendes: „In den Jahren 1911 und 12 & 13 wurde die Aggertalbahn bei unseren Orten zwischen Clef und Obervilkerath von der Straße in das Feld verlegt. Die Arbeit wurde unter Leitung des Herrn Bauunternehmers Gries hauptsächlich von hiesigen Arbeitern ausgeführt. Die Verlegung ist von der hiesigen Schule durchaus zu begrüßen, einesteils wegen der fortgesetzten Störung des Unterrichts durch die Züge, andererseits wegen des Bahnüberganges unmittelbar vor der Schule. Im allgemeinen aber wird es von den Bewohnern tief bedauert, daß durch den Bahndamm der schöne Auel verunstaltet werde. Und das mit Recht, ohne die Unannehmlichkeiten, die sich später erst einstellen.“

Bei der Aufschüttung des oben genannten Bahndammes hatte man diesen in der Nähe der Unterführung des Miebacher Weges zu einer länglichen Plattform mit einem schräg nach oben führenden Fahr- und Fußweg verbreitert. Diese Plattform war auf etwa 200 Meter Länge an der dem Gleise zugewandten Seite begrenzt durch ein Steinplatten- oder Betonsims, das auch als Bahnsteigkante des dort neu eingerichteten Haltepunktes Vilkerath diente. Auf der Plattform errichtete man zwei zweckmäßig wohlgeformte, nicht sehr große Gebäude mit verschiedenen Ausmaßen. In dem größeren richtete man einen Bedienungsraum für den Fahrkartenverkauf sowie, durch eine Zwischenwand von diesem getrennt, eine Wartehalle mit Bänken und Gepäckablage ein. In der Zwischenwand befand sich eine ver-

gitterte und verglaste Öffnung mit einem beweglichen Bedienungsfensterchen und einem metallenen Drehteller für das Geld und die Fahrtscheine. Das andere Gebäude enthielt auf der einen Seite eine Bedürfnisanstalt und auf der anderen einen verschließbaren Werkzeugaum. Die ganze Plattform war außer der Bahnsteigkante und dem Wegezugaum von einem festen Zaun umgeben.

Durch die Verlegung der Gleise hatte man zwar im Ortsverkehr eine größere Sicherheit erreicht, auf der Plattform des neuen Haltepunktes jedoch war der Aufenthalt in der Nähe der Bahnsteigkante nicht ungefährlich. Das traf insbesondere bei Dunkelheit zu, denn der Bahnsteig war anfangs kaum ausgeleuchtet. Elektrisches Licht gab es erst Anfang der zwanziger Jahre. Auch fehlte dort – im Gegensatz zu größeren Stationen – die Aufsicht beim Ein- und Ausfahren der Züge. Die jeweiligen Zugführer beziehungsweise Schaffner konnten ja erst dann tätig werden, wenn der Zug angehalten hatte. Zudem verweilten die Züge an den Haltepunkten nur äußerst kurz, besonders dann, wenn sie sich an den größeren Stationen verspätet hatten. Die Passagiere mußten sich gewöhnlich beim Ein- und Aussteigen sehr beeilen. Darum begaben sie sich zum Einsteigen meist schon in die unmittelbare Nähe der Bahnsteigkante, und das war besonders für eisenbahnunerfahrene Personen sehr gefährlich, zumal sie in den Sog des Fahrwindes der einfahrenden Züge geraten konnten.

So muß es wohl auch gewesen sein, als sich am Dienstag, dem

22. Januar 1918, der Bergmann Josef Prediger aus Burg bei Hohkeppel mit seiner 48 Jahre alten ledigen Schwester Therese zum Haltepunkt in Vilkerath begeben hatte, um frühmorgens mit der Eisenbahn nach Beuel zu einem Begräbnis zu fahren. Es war noch dunkel. Offenbar hatten die beiden beim Einfahren des Zuges zu nahe an der Bahnsteigkante gestanden, denn die damals übliche knöchellange Kleidung der Frau war infolge des Fahrwindes in das äußere Gestänge der Lokomotive geraten. Prediger wollte seine Schwester zurückreißen. Beide kamen zu Fall. Während er lediglich einen Beinbruch erlitt und in ein Krankenhaus geschafft wurde, war seine Schwester von der Lokomotive tödlich verletzt und derart zugerichtet worden, daß man ihre Leichenteile mittels eines Korbes bergen mußte. Weitere Unfälle sind nicht bekannt.

Nachdem die Eisenbahnverwaltung aufgrund ihrer rigorosen Rationalisierungsmaßnahmen mit Ablauf des Jahres 1959 unter anderem den Haltepunkt Vilkerath geschlossen hatte und dort keine Züge mehr halten ließ, tat sie auch nichts mehr für den Erhalt der Gebäude. Sie zerfielen allmählich und dienten noch eine Zeitlang als Unterschlupf für bindungs- und obdachlose Menschen. Schließlich fielen die Gebäudereste der Spitzhacke zum Opfer.

Beim Bau der Aggertalbahn errichtete man bei Obervilkerath über die Agger eine eiserne Brücke. Als dann im Laufe der Zeit die Zugfolge dichter sowie die Lokomotiven und auch die Waggons schwerer

geworden waren und der Güterverkehr immer mehr zugenommen hatte, entsprach diese Brücke nicht mehr den Anforderungen. Sie wurde am 26. Juni 1927 durch eine in gleicher Bauweise gefertigte und mit einem Fußgängersteg versehene neue ersetzt. Es handelte sich wieder um eine sogenannte Kastenbrücke mit hohen, mittragenden, starken Stahlblech-Seitenwänden. Die waren mit den Balkenträgern durch starke Nieten verbunden. Es gab jedesmal ein donnerndes Getöse, wenn ein Zug die Brücke passierte. Besonders an den stillen Tageszeiten war das weithin hörbar, und für manchen Frühaufsteher wird sich dadurch eine Weckeruhr erübrigt haben.

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges war die Brücke verschiedentlich das Ziel von Bombenangriffen der alliierten Streitkräfte, die sie jedoch wegen ihrer etwas versteckten Lage niemals trafen. Aber dann wurde sie von Soldaten der deutschen Wehrmacht mittels schwerer Sprengladungen unbrauchbar gemacht. Die massiven Proteste der Einwohner von Obervilkerath waren unbeachtet geblieben. Der damalige Bürgermeister von Overath konnte oder wollte nichts dagegen unternehmen. Die Anwohner mußten für die Dauer der Sprengung ihre Luftschutzräume aufsuchen. Nicht lange nach Kriegsende begann man mit den Aufräumarbeiten und versetzte das doch recht wichtige Brückenbauwerk wieder in den Vorkriegszustand, so, wie er heute noch zu sehen ist.

Von der noch bestehenden Plattform des früheren Haltepunktes

ausgehend verlegte man etwa zu Beginn der siebziger Jahre ein Anschlußgleis in das 1963 geplante und danach entstandene Gewerbegebiet Vilkerath. Dieses Gleis wurde und wird immer noch von den dort angesiedelten Betrieben in Anspruch genommen. Der dabei anfallende Güterverkehr wird von der Bahnbetriebsstelle Overath durchgeführt.

Wie auf fast allen Eisenbahnstrecken hat man auch auf der Aggertalbahnstrecke das System der aneinandergeschweißten Schienen eingeführt. Das sonst mit den Eisenrädern an den sogenannten (Schienen)Stößen verursachte regelmäßige und monotone Tack Tack, das für Eisenbahnfahrten typisch und in den Waggons

und außerhalb deutlich hörbar war, gab es auch hier fortan nicht mehr.

Der Bahnbetrieb in Vilkerath

Mit dem Bau der Aggertalbahn richtete man den für Vilkerath und Umgebung geplanten Haltepunkt in der Ortsmitte am Anwesen des Unternehmers und Gastwirts Josef Vogel ein. Der hatte dort kurze Zeit zuvor ein großes Haus gebaut; es war der erste Ziegelbau in Vilkerath und galt dort damals als Besonderheit. Abgesehen von etlichen An- und Umbauten besteht er in seiner ursprünglichen Form noch heute.

Ankunft und Abfahrt der Züge verkündete man hier anfangs noch mit einer etwa 40 cm hohen, bronzernen, helltönenden Glocke, die spä-



Blockstelle bei Klef, um 1960

ter, nach dem Bau der Kapelle, eine Zeitlang als Kirchenglocke diente.

Der Haltepunkt wurde zu jeder Zeit verhältnismäßig viel in Anspruch genommen. Im Jahre 1895 kamen in Vilkerath bereits 11.503 Fahrkarten für 2.789 Mark und im Jahre 1900 14.473 Fahrkarten für 4.812 Mark zum Verkauf. Das berichtet uns der damalige Bürgermeister von Overath, Christian Simons, in einem von ihm verfaßten Büchlein.

Obwohl der Haltepunkt hauptsächlich für den Personenverkehr vorgesehen war, haben dort etwa im ersten Drittel dieses Jahrhunderts mehrere Bauern, wie an anderen Stationen der Aggertalbahn auch, ihre für Kölner Molkereien bestimmte Milchlieferungen in die sogenannten Packwagen von Personenzügen verladen. Das Geklappere und Gescheppere der meist aus Zinkblech bestehenden Milchkannen – morgens voll, abends leer – war eine typische Begleiterscheinung bei der Abfertigung der Züge an ländlichen Stationen oder Haltestellen. Im Laufe der Zeit hatte man den Personenzügen auch besondere Postwagen angefügt, die durch zweckentsprechende, abgedeckte Schlitze Briefpost aufnehmen.

Den Abfertigungsdienst am Haltepunkt Vilkerath versah der besagte Gastwirt Vogel etwa 27 Jahre lang unmittelbar von seinem Anwesen aus. Als bei Verlegung der Gleise und der Anlage eines neuen Bahnsteiges auf der erwähnten Plattform das neue Abfertigungsgebäude stand, war für ihn der Bahndienst räumlich und zeitlich nicht mehr ganz so einfach. Vogel oder seine mithelfenden Familien-

angehörigen mußten nun täglich zum Verkauf der Fahrkarten für zunächst mindestens sechs Zugpaare von ihrem Anwesen aus zum neuen Haltepunkt jeweils einen Weg von 300 Metern Länge hin und zurück gehen. Das taten er und später seine Nachfahren dann bis zum Monat Mai des Jahres 1944. Die Familie Vogel stand somit sechzig Jahre lang im Dienste der Eisenbahn.

Im Mai 1944 übernahm Fräulein Margarete Hürholz (spätere Frau Schlösser) dieses Amt. Mittlerweile hatte sich die Zugfolge verdichtet, und so ging die neue Bedienstete dreizehn Mal von ihrer nahe gelegenen Wohnung zum Abfertigungsgebäude, bis sie mit Ablauf des 31. Dezember 1959 ihre Tätigkeit einstellen mußte, weil zu diesem Zeitpunkt die Haltestelle geschlossen wurde und gar keine Züge mehr in Vilkerath anhielten.

Die Zugfolge der Personenzüge war für Vilkerath so eingerichtet, daß sich bergwärts fahrende Züge mitden talwärts fahrenden entweder am Bahnhof Overath oder am Bahnhof Ehreshoven begegneten, weil dort Ausweichgleise mit Weichen angelegt waren. Der Zeitabstand zwischen den berg- und talwärts fahrenden Zügen betrug in Vilkerath jeweils etwa eine Viertelstunde.

Durch den Bau der Aggertalbahn hatten sich damals viele Vilkerather Bürger die Stadt Siegburg zu ihrem Einkaufszentrum erkoren und sich mit der Zeit daran gewöhnt. Darum hielten sie sich auch nach dem Bau der neuen Kölner Strecke eine Zeitlang daran. Um nach

Siegburg zu gelangen, mußten sie nun in Overath umsteigen. Zwischen Overath und Siegburg verkehrte auf diesem ältesten Teilstück der ehemaligen Aggertalbahn immer noch ein Zug, der aus der Frühzeit dieser Bahn stammte. Diesen nannte man im Volksmund liebevoll „dat Sieborjer Grietchen“ (= Siegburger Gretchen).

Für die neue Strecke galt in Vilkerath im wesentlichen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs in etwa folgender Fahrplan:

Richtung Köln	Richtung Dieringhausen
05.20	00.50
06.30	07.00
08.00 *	09.00
09.30 E *	
11.00	
13.30	13.05
14.40	14.25
17.35	17.50
19.10	19.25
22.00 *	21.00

Die mit * bezeichneten Züge (E = Eilzug) hielten nicht an jeder Station, so auch nicht in Vilkerath. Sie waren für eilige Reisende aus dem Oberbergischen gedacht.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs war der Zugverkehr durch Vilkerath für die Dauer von etwa 15 Monaten unterbrochen. Die Deutsche Wehrmacht hatte in unserem Heimatgebiet kurz vor dem Einmarsch amerikanischer Kampfverbände unter anderem alle Eisenbahnbrücken sowie den Eisenbahntunnel bei Hoffnungsthal durch Sprengungen unbenutzbar gemacht. Auch sonst waren Bahnan-

lagen durch Kriegshandlungen zu Schaden gekommen. Die Aufräumungs- und Wiederherstellungsarbeiten gestalteten sich sehr schwierig.

Entsprechend groß war dann die Freude der Vilkerather, als am 20. Mai 1946 erstmalig wieder ein Zug durch ihr Gebiet fuhr. Er verkehrte vorerst jedoch nur bis kurz vor Ehreshoven, weil dort die kleine Eisenbahnbrücke über den Zulaufgraben der Stauanlage Ehreshoven II noch nicht erneuert war. Man hatte vor dem Graben einen Behelfsbahnsteig angelegt. Von dort mußten die Reisenden aus Richtung Overath einen kleinen Steg überqueren und zu Fuß zum Bahnhof Ehreshoven gehen, um da auf einem bis fast an die zerstörte Straßenbrücke heranreichenden Behelfsbahnsteig die aus Richtung Dieringhausen angekommenen und in diese Richtung zurückfahrenden Züge erreichen zu können. Für aus Richtung Dieringhausen kommende Bahnbenutzer hatte das in umgekehrter Weise zu geschehen. Dieser Zustand dauerte etwa ein halbes Jahr. Er fand mit dem Wiederaufbau der kleinen Brücke über den besagten Zulaufgraben ein Ende. Ab 16. November 1946 konnten alle Züge wieder durchfahren.

Vorerst aber verkehrten durch Vilkerath täglich drei Zugpaare, und diese nur an Werktagen. Der Sonntagsverkehr wurde erst am 4. Mai 1947 aufgenommen. Zu der Zeit war aber der Tunnel bei Jexmühle/Hoffnungsthal noch nicht zu passieren. Darum fuhren die Züge im Aggertal über die alte Siegburger Strecke; zwei der genannten drei Zugpaare verkehrten von und nach

Köln. Ab 15. Mai 1949 war dann endlich der Tunnel wieder passierbar. Das umständliche Fahren über Siegburg hatte ein Ende.

Der Betrieb der Aggertalbahn zwischen Siegburg und Overath wurde im Frühjahr 1961 ganz eingestellt, und die Bahnanlagen an dieser Strecke wurden bis gegen Ende des Jahres 1962 im wesentlichen abgebaut.

Als seinerzeit die Züge nicht mehr fahren konnten, entwickelte sich allmählich ein Kraftomnibusverkehr, der später neben dem wieder aufgenommenen Eisenbahnverkehr noch weiter ausgebaut wurde. Nach Schließung des Haltepunktes Vilkerath bildet hier der Kraftomnibusverkehr die einzige direkte öffentliche Verkehrsmöglichkeit. Diese wird nun von der zahlenmäßig enorm angestiegenen Bevölkerung durch die Benutzung immer mehr privater Kraftfahrzeuge ergänzt.

Die Bundesbahn

Nach dem Ersten Weltkrieg ging die preußische Staatsbahn in den Verband der Deutschen Reichsbahn über. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Reichsbahn im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in „Deutsche Bundesbahn“ mit dem Emblem „DB“ umbenannt. In der von der Sowjetunion besetzten Zone behielt sie die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“. Jetzt, nach der Wiedervereinigung Deutschlands, heißt sie einfach „Deutsche Bahn AG“.

Die Bundesbahnverwaltung nahm für ihren Bereich eine neue Zuständigkeitsregelung vor. Infolge-

dessen änderte sich auch die Zuständigkeit für die Eisenbahnlinie Köln – Gummersbach. Sie ging von der Eisenbahndirektion Elberfeld auf die Eisenbahndirektion Köln über.

Nach einer Änderung des oben erwähnten Fahrplans hatten die Vilkerather für einige Zeit die Möglichkeit, dort täglich bis zu dreizehn Zugpaare zu besteigen. Außerdem fuhren täglich - wie heute noch - mehrere Güterzüge in beiden Richtungen.

Von der Entstehung der Aggertalbahn an bis in die fünfziger Jahre dieses Jahrhunderts hinein wurden die Züge von mobilen Dampfmaschinen (Lokomotiven) bewegt. Dann kamen auf den nicht elektrifizierten Strecken allmählich Lokomotiven mit Dieselmotoren zum Einsatz. Auf der Aggertalstrecke sah man zeitweilig als Ersatz für herkömmliche Eisenbahnzüge sogenannte Schienenbusse fahren. Auch sie waren mit Dieselmotoren ausgerüstet. Diese Gefährte wurden wegen ihrer engen Bauweise und der schlechten Lüftungsmöglichkeiten nicht gerne genutzt. Außerdem machten sie sich durch unangenehm anzuhörende Signaltöne bei den Eisenbahnliegern sehr unbeliebt.

Die Deutsche Bundesbahn hat im Laufe der sechziger und siebziger Jahre mit den von ihr eingeleiteten sogenannten Rationalisierungsmaßnahmen den Betrieb auf den der Aggertalstrecke benachbarten Linien Bergisch Gladbach – Bensberg – Hoffnungsthal – Lindlar, Siegburg – Overath, Osberghausen – Waldbröl sowie Dieringhausen – Olpe

eingestellt. Die an Vilkerath vorbeiführende Bahnlinie ins Oberbergische blieb verschont, obwohl man auch diese einzustellen gedachte. Eine Elektrifizierung dieser Strecke scheitert an der Kostenfrage.

Seit 1984 verkehrt auf der Strecke Köln – Gummersbach die sogenannte „Citybahn“. Es handelte sich um ein erstes Versuchsobjekt der Deutschen Bundesbahn. Die eingesetzten Großraum-Personenwagen sind recht komfortabel; einige Züge führen sogar ein Bistro-Abteil mit. Die Fahrscheine zieht man inzwischen auf den Bahnsteigen aus Automaten. Die Züge werden von Diesellokomotiven angetrieben und können von Führerständen aus betrieben werden, die jeweils am Anfang oder am Ende des Zuges eingerichtet sind. Dadurch entfällt die Umsetzung der Lokomotive am Ziel- oder Abfahrtsbahnhof. Die Citybahn, mittlerweile nennt die Deutsche Bahn AG sie Stadtexpress, fährt zwischen Overath und Gummersbach derzeit täglich von etwa 5.30 Uhr bis nach 24.00 Uhr im sogenannten Stundentakt (zwischen Köln und Overath weitgehend sogar im Halbstundentakt). Das bedeutet, daß je nach Wochentag etwa zwölf bis achtzehn Zugpaare auf dieser Strecke laufen. Aber alle fahren an Vilkerath vorbei, ohne dort anzuhalten.

Wie bereits erwähnt, haben sich viele Vilkerather Bürger selbst motorisiert. Andere benutzen die auf der Bundesstraße 55 verkehrenden und daher bequemer zu erreichenden Omnibusse, früher die von Post und Bahn, heute die vom „Regionalverkehr Köln“ im „Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ betriebenen.

Wer trotzdem mit der Citybahn fahren will, muß danach trachten, die Bahnhöfe Overath oder Engelskirchen zu erreichen, denn auch der nahegelegene Bahnhof Ehreshoven wurde geschlossen.

Erneute Bestrebungen der Bundesbahnverwaltung, den Gleisanschluß im Vilkerather Gewerbegebiet nicht mehr im Frachtgutverkehr zu bedienen, scheiterten vorerst an den Einsprüchen unmittelbar betroffener Gewerbetreibender, unterstützt von den politischen Parteien im Overather Gemeinderat. Man bemüht sich auch, in sogenannten Bürgerinitiativen nachzuweisen, daß es erforderlich und tunlich sei, den Eisenbahnhaltepunkt in Vilkerath wieder einzurichten. Auch das findet die Unterstützung der Gemeinde Overath, hat sich aber bisher nicht verwirklichen lassen.

Vilkerather Eisenbahner

Als erster bekannter Vilkerather Eisenbahner ist August Glückel zu nennen. Er kam Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zum Bau der Aggertalbahn nach Vilkerath und kaufte sich hier ein, zunächst in Steinhaus und dann in Obervilkerath.

Dessen Sohn Gustav Glückel übernahm danach als Rottenführer die Verantwortung für den weiteren Ausbau und die Unterhaltung des Bahnkörpers im Vilkerather Raum und eine gewisse Strecke darüber hinaus. Im Ersten Weltkrieg diente er als Eisenbahnpionier. Im Zweiten Weltkrieg blieb er als wichtiger Eisenbahnfachmann für den zivilen Bereich vom Wehrdienst freigestellt. Als weitere Eisenbahnbedienstete sind bekannt:

Fink, Wilhelm, aus Vilkerath, Fröhlich, Lorenz, aus Vilkerath, Spanier, Theodor, aus Unterstaat und Roth, Johann, aus Klef dienten am Bahnhof in Ehreshoven.

Harnischmacher, Hubert, aus Klef und Müller, Karl, aus Aggerhof betreuten die Blockstelle und den Schrankenposten in Klef.

Herkenrath, Heinrich, aus Rott, Kaliszan, Bruno, aus Vilkerath und Zettl, Georg, aus Vilkerath dienten in Köln.

Hürholz, Heinrich, aus Vilkerath und Hürholz, Peter, aus Vilkerath, später Köln-Deutz waren Zugführer.

Fischer, Willy, aus Vilkerath zog als Eisenbahner nach Kranenburg.



Rottenarbeiter, 1932; 2. von links, mit hoher Uniformmütze: Rottenführer Gustav Gückel

Aloys Schwamborn

De Autobahn

Om achtzehnhondertdressich wu-ert
en Strooß jebaut op Oll'pe aan
de Aacher lans, wie't sech jehu-ert,
on später och en Isenbahn.

För all die Löck en rähte Saach,
die reesten lang op Strooß on Bahn,
beß dat se meenten: Höckzedaach
köm' m'r net flöck jenooch mieh aan.

Dröm möht nu wahl jet Neues her,
van Jleisen on van Ampeln frei.
Se han jedaach, et wör net schwer,
doch jov et Knuuv on Plackerei.

Se han jemessen on jeplaant,
jewöhlt, jebrasselt, sech jezaut,
han töscher Rheng on Su'erlaand
en flammneu Autobahn jebaut.

Wie'n Baand trickt se sech, lang on breed,
berch-op, berch-aff, mieh kromm wie jrad,
dorch Feild on Bösch, dorch Wiss on Heed,
de Dörper lans, van Stadt ze Stadt.

En ahle Buur em Hengerlaand,
dä meent: „Dat hätt auß noch jefählt,
se han der Berch nu met däm Baand
wie Hippen an de Rheng jepöhlt.

Han Berch un Hüvvel aanjekitscht,
vell Däälchen, Siefen sen jetz fott,
dä jröne Teppich eß zerfitscht.
Dat ahle Beld - et eß kapott.

Wo fröhter sprongen Bock on Rieh,
Weihsäu sech wälzten je-än em Dreck,
on Hasen mömmelten em Klie,
do eß nu zojemahte Streck'.

Vell Quellen han se en däm Plan
net e-ärnst jenommen, dommerwies,
su süht m'r döckes op dä Bahn
vell Puckelen on Dellen - fies.

Dä Staat hätt et wahl joot jemeent
on hätt bezahlt. Dä Pries wor kott.
Vell Löck han düchtich draan verdeent.
On etliche jengken bankrott.“

On wör et joot, on wör et schroh,
et eß nix mieh ze ängern draan.
Nu ham m'r se, jetz eß se do,
de Berjisch-Olleper Autobahn.

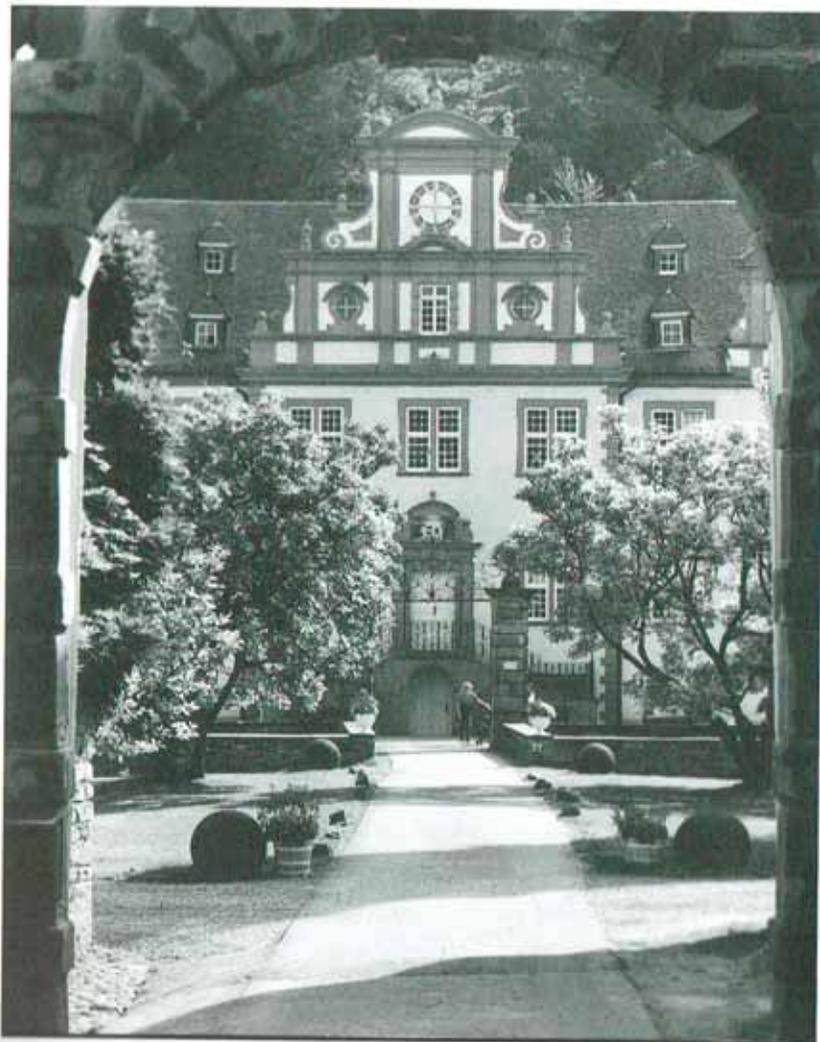
Dä Minsch he eß - jrad wie et Laand:
jet Löß, jet Kimmel, ävver joot,
hä kennt seng Saach, schäppt met Verstaand
us deepen Quellen. Fränkisch Bloot.

De Aart eß fried, dä Kopp eß köhl,
van Häzzen fromm, met strackem Senn.
Do kütt m'r nur met vell Jeföhl
on feinem Borren deep erenn.

On wä nix kennt van deepen Quellen,
dä jeht am besten jaanet draan,
söß jütt et Puckel on och Dellen
wie op d'r Oll'per Autobahn.

Eberhard Höhn

Schloß Ehreshoven



Auf dem Weg von Overath nach Engelskirchen (B 55) kommt man hinter dem Ortsteil Vilkerath an einen Bahnübergang der Strecke Gummersbach – Köln. Unmittelbar nach diesem Bahnübergang führt eine kurze, mit alten Bäumen bestandene Allee von der Landstraße zum Schloß Ehreshoven. Dieses Schloß ist wohl einer der schönsten und repräsentativsten Adelsitze des Bergischen Landes. Die Schloßanlage ist heute im Besitz der Genossenschaft des Rheinischen Ritterbürtigen Adels. 1924 wurde hier ein Stift für ledige adelige Damen eingerichtet. Die Anlage ist daher nicht öffentlich zugänglich.

Ehreshoven war ursprünglich im Besitz der Abtei Siegburg. Es wurde 1355 erstmals genannt, als Arnulphus de Graschap die Abtei bat, sie möge seine Belehnung mit Ehreshoven seinem Vater Adolf de Graschap übertragen. Die Tochter Adolfs, Jutta de Graschap, heiratete Wilhelm von Nesselrode, der dann 1396 mit Ehreshoven belehnt wurde. Von da an blieb der Adelsitz bis 1920 ununterbrochen in der Familie von Nesselrode. Gräfin Marie von Nesselrode-Ehreshoven, unverheiratet geblieben, vermachte ihren Besitz in jenem Jahr der Rheinischen Ritterschaft, damit von dieser Genossenschaft in der Schloßanlage das seit langem gewünschte Damenstift eingerichtet werden könne. Ein Angehöriger derer von Nesselrode prozessierte gegen die Aufgabe des seit 525 Jahren im Familienbesitz befindlichen Schlosses. Der Prozeß wurde zugunsten der Rheinischen Ritterschaft entschieden. 1924 wurde

darauflin das Damenstift gegründet.

Die Schloßanlage besteht aus einem dreiflügeligen Herrenhaus, dem eine vierflügelige Vorburg gegenüberliegt. Beide Bauteile öffnen sich zueinander und umschließen so einen beeindruckend geräumigen, fünfeckigen Innenhof. Diese Anlage ließ Ende des 17. Jahrhunderts Philipp Wilhelm Christoph von Nesselrode und seine Gattin Maria Adriana Franziska von Leerodt in der heute noch bestehenden Form erbauen. Der Plan hierzu stammt entweder von Graf Matteo Alberti oder von einem seiner Mitarbeiter, auf jeden Fall von einem Künstler aus dem Kreis des Düsseldorfer Hofes.

Es gehört zwar nicht zur Geschichte des Schlosses Ehreshoven, ist aber sicher interessant, daß ein anderes Mitglied dieses Adelsgeschlechtes, nämlich Karl Robert Graf von Nesselrode (*1780), russischer Staatsmann war. Seit 1814 war er Staatssekretär des Zaren Alexander I., den er auf den Wiener Kongreß begleitete. 1816 wurde er „Dirigent des Außenministeriums“ und 1828 unter Nikolaus I. Vizekanzler. Von 1845 bis zu seinem Abschied 1856 (76-jährig!) war er Reichskanzler. Er starb 1862.

Nun weiter zum Schloß Ehreshoven: Der Wasserreichtum des Bergischen Landes erklärt, warum in diesem Gebiet viele Herrensitze, so auch Ehreshoven, als Wasserburgen angelegt wurden. Da in Ehreshoven auch noch zwischen dem Herrenhaus und der Vorburg ein Wassergraben angeordnet wurde, entstand hier eine Doppelinsel

anlage. Die Wasserumweh- rung dient aber nicht mehr der Verteidigung des Schlosses, das zeigt auch die architektonische Gestaltung des Herrenhauses, sondern lediglich der Distanzierung von der Umgebung. Der von derselben Bauherrschaft im frühen 18. Jahrhundert im Norden und Nordwesten des Schlosses angelegte französische Garten wurde mit einem weiteren Graben umgeben, ebenfalls ohne jede kriegstechnische Bedeutung.

Bemerkenswert ist, daß der Baukomplex „Schloß Ehreshoven“ im 17. Jahrhundert nicht durch einen Anbau an vorhandene Gebäude entstanden ist, also aus Teilen unterschiedlicher Stilrichtungen zusammengesetzt wurde (wie zum Beispiel die Burg Eltz), sondern daß hier gezielt eine einheitliche Gesamtanlage geplant und ausgeführt wurde. So ist vom Innenhof her gesehen ein imponierend geschlossenes Gesamtbild des barocken Herrenhauses entstanden.

Nur auf seiner Rückseite kann man erkennen, daß an der nördlichen Gebäudeecke das damals vorhandene gotische Burghaus in das neue Schloß mit einbezogen wurde. Das alte Gebäude springt hier weit vor die Flucht der neuen Fassade. Außer dem spätmittelalterlichen Burghaus ragt auch ein dreiseitiger Altarerker der Kapelle mit seinen spitzbogigen Fenstern aus der Fassade des Herrenhauses heraus. Viele Burgherren haben damals Altarerker bauen lassen (zum Beispiel auch an der Burg Eltz). Sie haben damit der kanonischen Forderung Genüge getan, daß über dem Altar kein Nutzraum mehr sein

durfte, ohne in der Burg wertvollen Raum zu verlieren.

Die vierflügelige Vorburg hat die Form eines halben Sechsecks. In der mittleren Ecke befindet sich das Haupttor zum Schloß, gebildet aus toskanischen Pilastern mit schweren Bossen. Darüber verläuft ein breiter Fries mit einem durch drei Vasen gekrönten Giebel. Diese Toranlage umrahmt eine rundbogige Durchfahrt. Das an sich schon sehr plastisch wirkende Tor wird außerdem noch dadurch hervorgehoben, daß die anschließenden Vorburgflügel im stumpfen Winkel nach hinten verlaufen, das Tor also wie der Bug eines Schiffes wirkt. Es wird weiterhin betont, weil das barock gestaltete Tor einen starken Kontrast zu den fast schmucklosen Außenfronten der Vorburg bildet. Blickfänge der Vorburg sind außer dem Tor eigentlich nur die beiden in den anderen Eckpunkten stehenden massigen Türme. Sie überragen die Vorburg um ein Geschloß und tragen hohe, stilvolle und doppelt eingezogene Hauben.

Das Haupttor gibt den Blick über den Hof auf den dreiaxigen Mittelrisaliten des Herrenhauses mit seinem eindrucksvollen, zweigeschossigen, mit Voluten, Uhrzifferblatt und Wetterfahne über dem Segmentabschluß verzierten Giebel frei. Zwei Paar im Abstand angeordnete große Steinkugeln führen den Blick als Distanzpunkte zu einem Pfeilerpaar am Eingang des Ehrenhofes. Diese Pfeiler tragen ein kunsthandwerklich sehr bemerkenswertes schmiedeeisernes Tor aus dem 17. Jahrhundert. Geöffnet läßt das Tor den Blick ungehindert auf die zum Hauptpor-

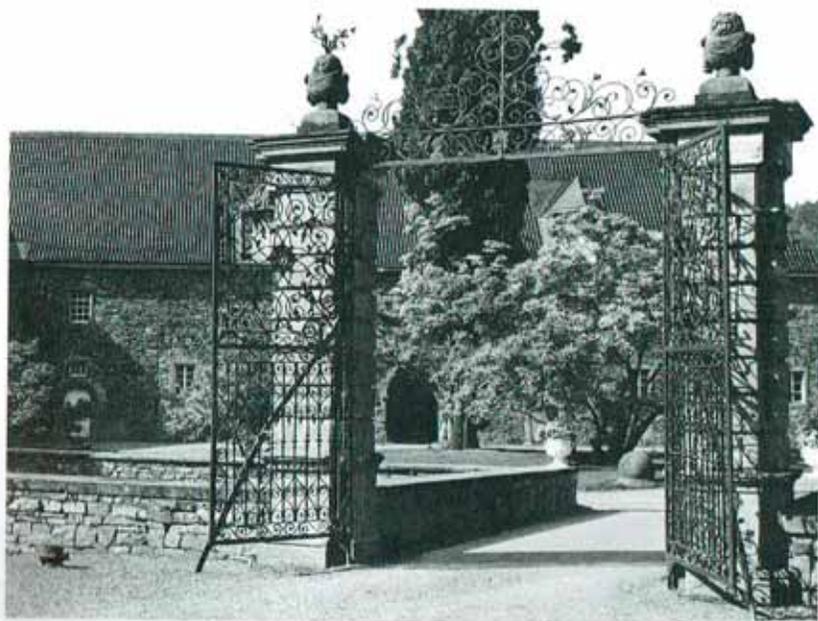
tal des Schlosses führende, doppel- läufige und ebenfalls mit einem schönen schmiedeeisernen Gitter versehene Treppe fallen. Das Hauptportal hat neben einer schlichten Pilastereinfassung einen reich skulptierten Aufsatz mit dem Allianzwappen Nesselrode-Leerodt. Der bereits erwähnte, im 18. Jahrhundert nach französischem Geschmack gestaltete Garten ist vom

Herrenhaus über einen schmalen Steg und eine kleine, rechteckige Insel erreichbar. Ihn schmücken ein Rondell mit Brunnenbassin, große Rokokovasen, Marmorbüsten und eine Lände für Ruderboote. Die Lände wird von zwei spätempirischen Sphinxen flankiert und liegt an einem Weiher, in dem sich Teile des Schlosses und der Vorburg effektiv spiegeln. An der Nordseite



des Gartens steht eine kleine, einfache Orangerie mit großen Fenstern. Ein wiederum kunstvoll geschmiedetes Tor von 1712 führt dann schließlich aus dem Schloßbereich hinaus.

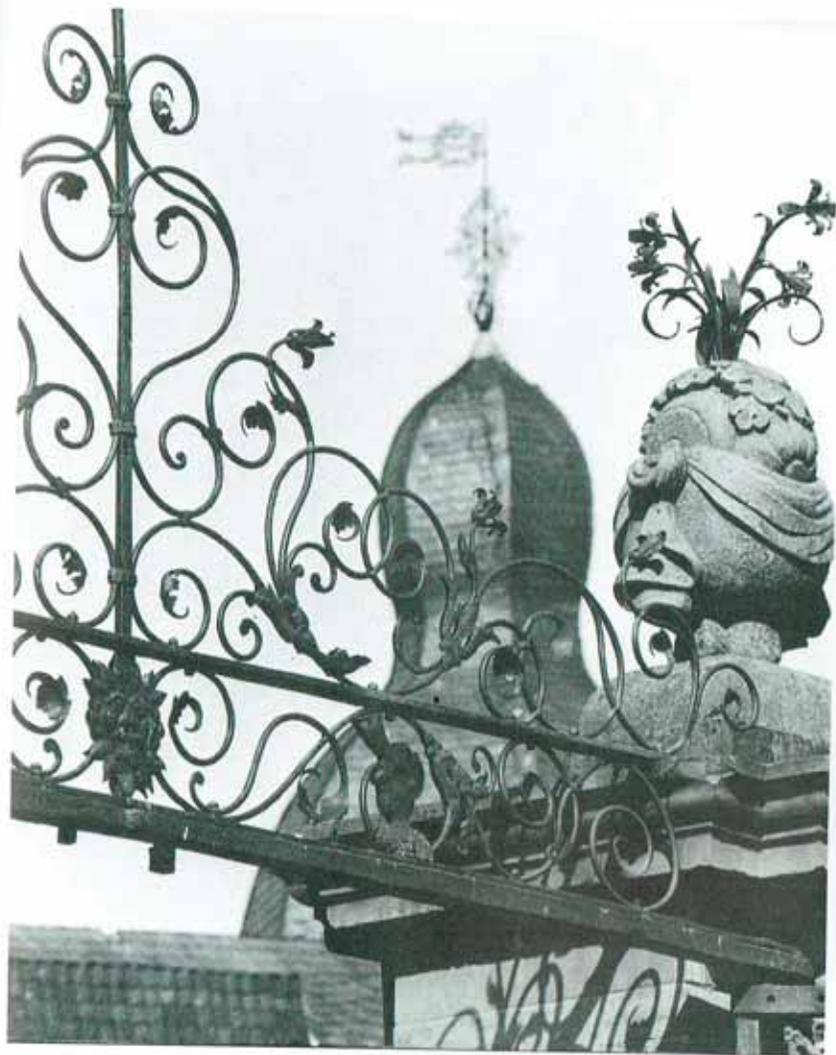
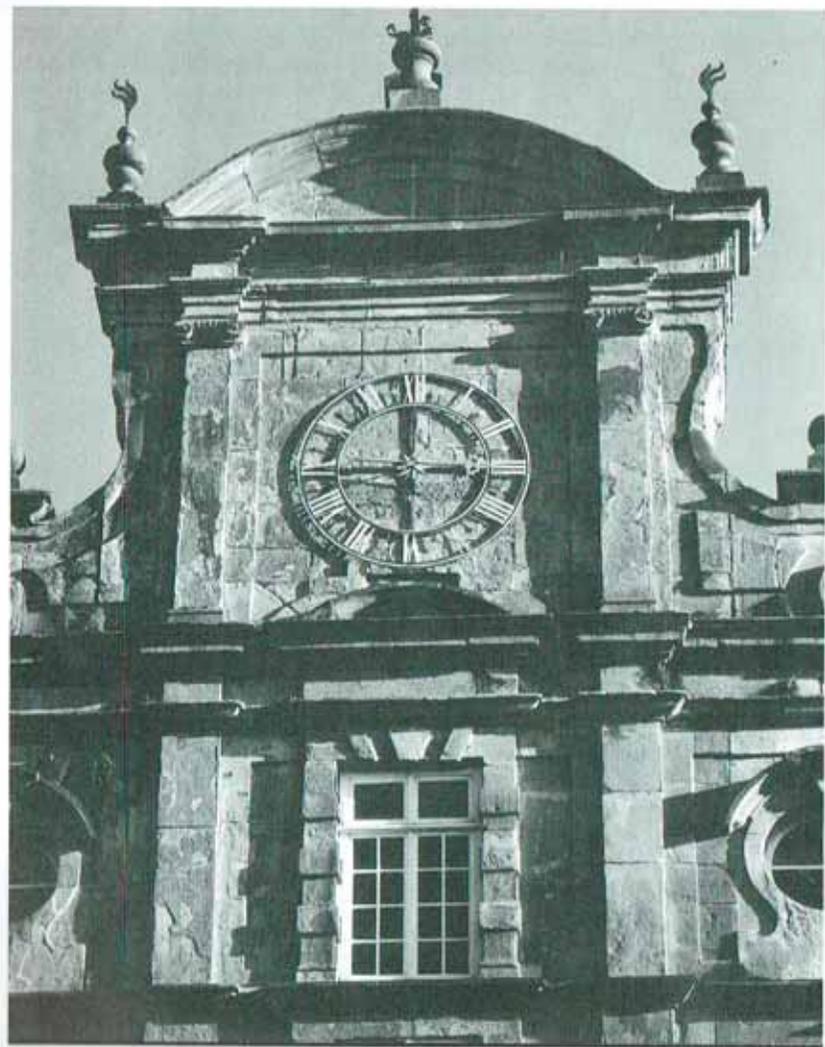
Abschließend muß hier erwähnt werden, daß die gesamte Anlage, also sowohl das Herrenhaus als auch die Vorburg, der Innenhof und der Garten in einem hervorragend

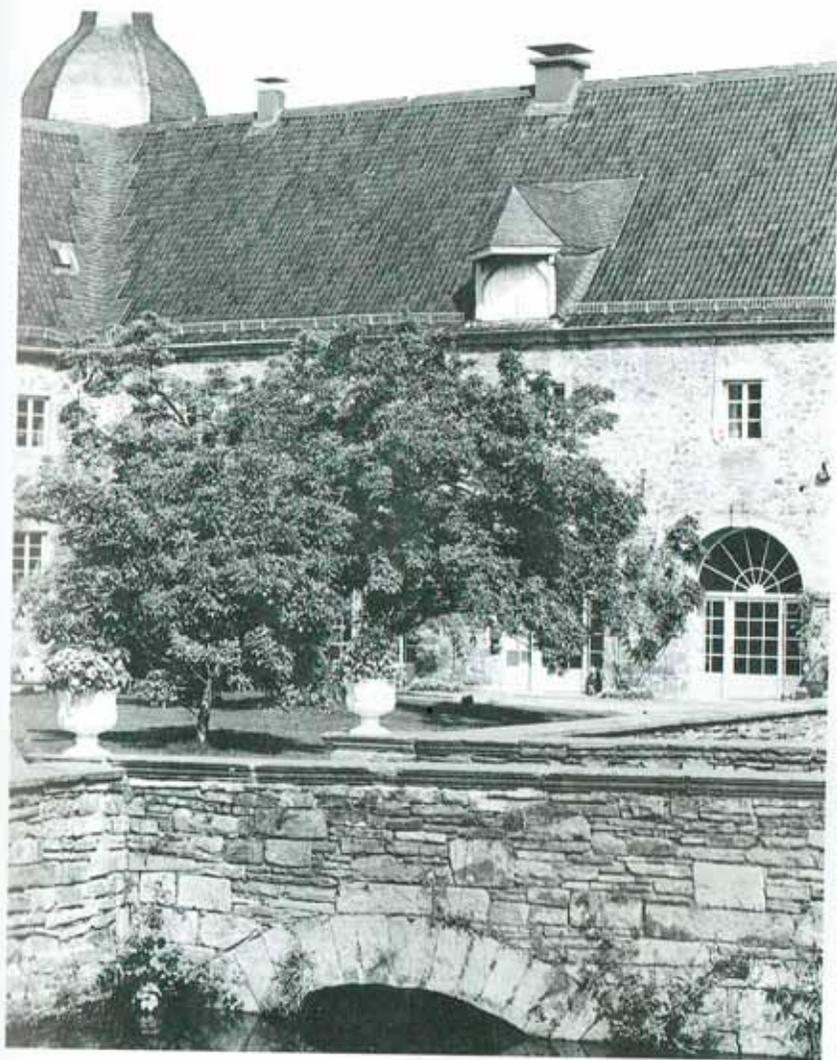
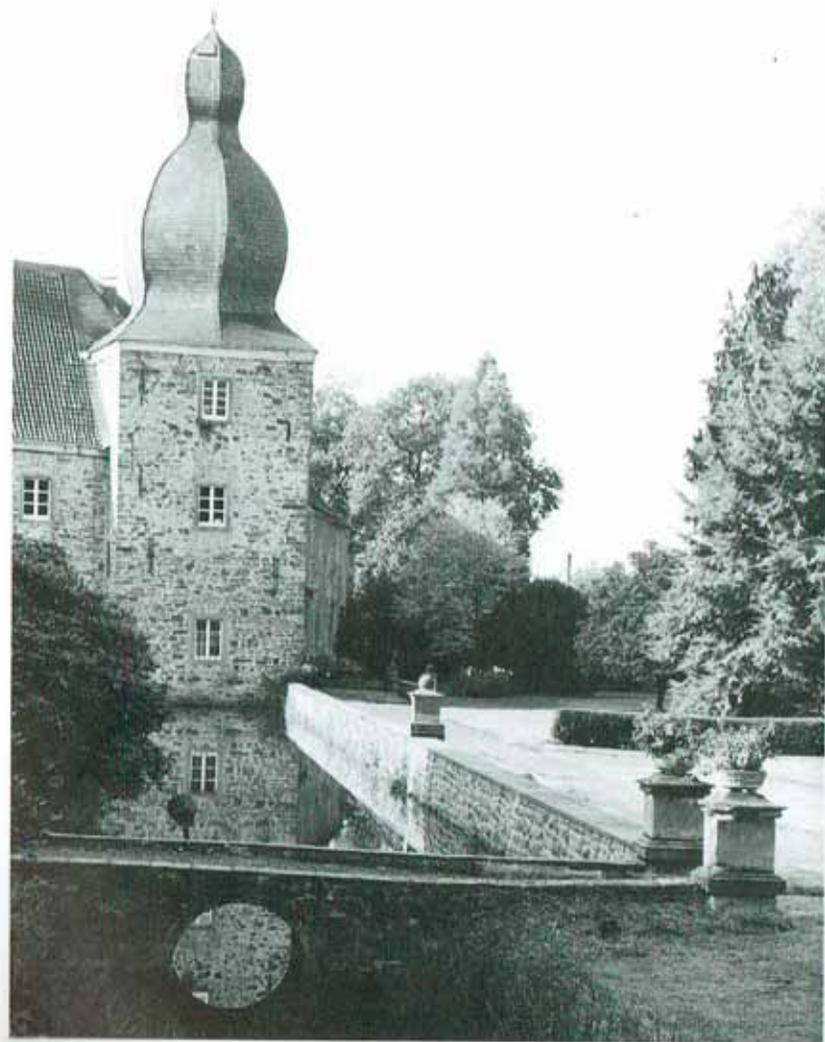


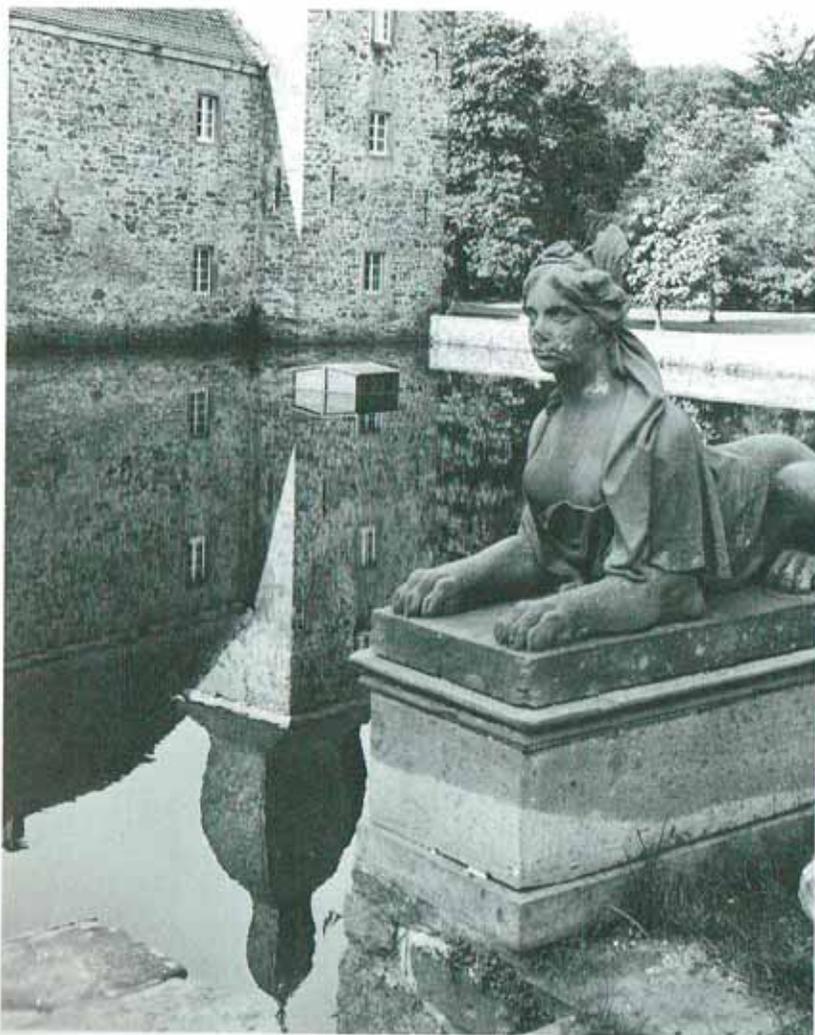
gepflegten Zustand sind.

Bei Frau Baronin von Loe und Herrn Deselaers bedanke ich mich sehr, daß sie mir Zutritt zu der Anlage gewährt haben und es mir somit ermöglichten, dem Bergischen Geschichtsverein über die wunderschöne Schloßanlage zu berichten und diesen Aufsatz auch zu illustrieren.









Joachim Stüber

„Spitz Backes“ in Overath - Heiligenhaus

Brotbacken auf bäuerlichen Betrieben

Brot im Bergischen Land

Brot, das uns heute wie selbstverständlich jederzeit zur Verfügung steht, hatte in früheren Jahren einen ganz anderen Stellenwert. Die Landbevölkerung war weitgehend auf Selbstversorgung ausgerichtet und backte das Brot in Gemeinschaftsbackhäusern oder in eigenen Backhäusern. Im Bergischen Land war, wie auch am Niederrhein und in der Nordeifel, das Brotbacken vorwiegend in eigenen Backöfen der bäuerlichen Betriebe verbreitet.

Der Brotteig

Der Selbstversorger widmete der Brotherstellung besondere Aufmerksamkeit und brachte seine traditionelle bäuerliche Erfahrung bei der Teigherstellung und dem Backvorgang ein. Sein Getreide, im Bergischen Land wurde klimabedingt vorwiegend Roggen und weniger Weizen angebaut, tauschte er bei dem Müller gegen Mehl ein, um dann wöchentlich oder vierzehntäglich sein Brot zu backen. Dieses Tauschgeschäft ohne Geld, Korn gegen Mehl und Mehl gegen Brot, nannte man moltern. Die Herstellung des Brotteiges und das Backen waren auf den bäuerlichen

Betrieben überwiegend die Sache der Frauen, auch wenn die Verarbeitung des Roggenmehls mit schwerer körperlicher Arbeit verbunden war. Am Vorabend des eigentlichen Backtages wurde im Haus, in der Küche oder im Wirtschaftsraum mit der Herstellung des Brotteiges begonnen. In der Backmulde/Backtrog wurde der Vorteig unter Hinzunahme von Sauerteig angesetzt. Der Sauerteig blieb stets vom vorherigen Backen übrig, war in Leinentuch eingeschlagen und im Steinzeugtrog oder im Holznapf gut aufbewahrt; er wurde eingeweicht und im neuen Teig mitverarbeitet. Über Nacht konnte der Vorteig gehen, und am Morgen, wenn nach dem Gärprozeß die rechte Konsistenz erreicht war, wurde der Brotteig hergerichtet, und die schwere Knetarbeit konnte beginnen. Mit den Händen, Fäusten und unter Umständen auch mit Füßen wurde der Teig solange gewalkt, bis er geschmeidig war und nicht mehr an den Fingern klebte. Diese Schwerstarbeit mußte stets von Männern erledigt werden. Eine gewisse Ruhezeit brauchte der Teig für die Nachgärung, dann konnten die Brotlaibe geformt werden, und es entstand so ein schweres Roggenbrot, auch Schwarzbrot ge-

nannt (schwer von der Struktur, weniger vom Gewicht her). Im Bergischen Land gab es an Festtagen und an manchen Sonntagen den Bergischen Blatz, er wurde üblicherweise aus Weizenmehl hergestellt und zu besonderen Anlässen gebacken.

Brotbacken

Der Backofen mußte rechtzeitig aufgeheizt werden. Je nach Ofenkonstruktion, Brennmaterial und Außentemperatur dauerte das Anheizen zwei bis drei Stunden. Man verwendete Schanzen aus Reisigbündeln und Zweigknüppeln, und es bedurfte einiger Erfahrung, um im Ofen die richtige Hitze zu erzeugen. Waren die nachgelegten Holzscheite heruntergebrannt und hatte der Backraum die erforderliche Temperatur und somit die richtige Färbung erreicht, wurde die Glut herausgekratzt und die Herdsole mit einem nassen Lappen gesäubert. Jetzt konnten die Teiglaibe mit dem Schieber oder auch Schießbrett in den Ofen gebracht werden, man spricht vom Einschießen. Das Einschießen mußte zügig vonstatten gehen, um alle Brote gleichmäßig der Hitze auszusetzen. Wurden die Brote dicht an dicht gelegt, so bestrich man die Brotlaibe beidseitig mit Öl, um ein Aneinanderbacken zu verhindern. War beim Anheizen der Rauchzug geöffnet, so wurde er für den Backvorgang geschlossen. Die Backzeiten waren recht unterschiedlich, ca. ein bis zwei Stunden je nach Größe der Brote oder nach Temperatur des Ofens oder auch nach Vorstellung der Backfrauen. Mit dem hölzernen Schieber wurden

die fertigen Brote einzeln herausgeholt und nach dem Austun (Entnehmen der Brote) mit Wasser bestrichen, um ihnen eine besondere Bräune zu geben. Auf Brotbrettern kühlten die Brote ab und konnten dann in Brotkörben oder auf Brotbrettern ins Haus geschafft und zur Bevorratung im Keller auf Brotgestellen aufbewahrt werden.

Sonstige Nutzung

Zur Herbstzeit nutzte man oft die Resthitze des Backofens zum Dörren von Obst. Auf Holzrosten oder Hürdchen wurden Zwetschgen, Apfelfringe und Birnenschnitzel in den warmen Ofen geschoben. Zur Anreicherung von Brotsuppen war das gedörrte Obst sehr beliebt und wurde als Beilage für andere Gerichte gerne genutzt. Oder man nutzte den noch warmen Ofen, um feuchtes Getreide zu trocknen, ehe man es zur Mühle gab. Auch zur Zurichtung von Holzstielen bediente man sich der Ofenhitze des Backes, die Hölzer schmorten förmlich im eigenen Saft, um dann auf Sprossenleitern zu Gerüststielen gebogen zu werden.

„Spitz Backes“ in Heiligenhaus

Die Errichtung von Backöfen, die nur von Ofensetzern ausgeführt werden konnte, bedurfte einer besonderen handwerklichen Fähigkeit. Das Ofensetzerhandwerk war in den früheren Jahren ein Ausbildungsberuf. Nicht nur im Rheinland, sondern in großen Teilen des Deutschen Reiches und in den Niederlanden waren die Ofensetzer aus Königswinter und Mayen

bekannt und gefragte Handwerker. Wann und von wem der in Overath-Heiligenhaus auf dem Bauernhof des Landwirts Johannes Spitz befindliche Backes errichtet wurde, läßt sich heute nicht mehr

bestimmen. Es ist jedoch anzunehmen, daß der Ursprung des Backofens in die Mitte des 19. Jahrhunderts zu legen ist.

Der Backofen steht abseits des



Wohngebäudes und ist heute von dem angrenzenden Holzschuppen überbaut. Als im Jahre 1912 der Landwirt Wilhelm Spitz den Bauernhof, in Stich bei Heiligenhaus gelegen, kaufte, er siedelte aus der Voreifel, Raum Zülpich, in das Bergische Land über, befand sich auf dem Hofgelände ein freistehendes Stallgebäude. In diesem Gebäude, es hat bis 1959 gestanden, waren die Schweine untergebracht. Es befand sich im südlichen Teil ein Wirtschaftsraum, an dem der noch heute erhaltene Backofen angebaut war. Das Gebäude war sicherlich recht alt und wohl sehr baufällig, als im Winter 1959 das Dach unter einer gewaltigen Schneelast einstürzte. Der Stall mit dem Wirtschaftsraum wurde abgerissen, der Backofen blieb stehen. Die Grundmauern des Stallgebäudes sind zum größten Teil im Wiesengelände vorhanden und erkennbar.

Materialien und Erneuerung von 1947

Der Backofen war ursprünglich ganz aus Bruchsteinen (Bergische Grauwacke) errichtet worden, welche heute noch überwiegend das Erscheinungsbild des Ofens prägen (siehe auch die zeichnerischen Darstellungen: Ansicht des Backofens und Schnitt durch den Backofen). In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts muß auch der Backofen, bedingt durch Witterungseinflüsse, erheblich gelitten haben. Die Zerstörungen waren so groß, daß umfangreiche Maurerarbeiten erforderlich wurden, die im Jahre 1947 zu einer generellen Überholung des Backofens und zu ausführl. Instandsetzungsarbeiten führten. Im

Backraum mußte die unebene Sohle ausgebaut und mit Tuffplatten neu verlegt werden. Der gesamte Kamin bedurfte einer Erneuerung, er wurde mit Ziegelsteinen neu aufgemauert. Das Gewölbe unterhalb des Backraumes, hier lagerte gewöhnlich Holz als Brennmaterial, wurde in der Vorderfront mit Ziegelsteinen neu gefaßt. Ebenfalls wurden größere Teile der Backofenfront erneuert, nicht nur Ziegel-, sondern auch Bruchsteine (Grauwacke) hat man hier vermauert. Der obere Teil des Backofens wurde im Bereich des Backraumes und des Rauchabzugs mit einer Steinpackung abgedeckt, auch hierfür wurden vorhandene Ziegelsteine und Bruchsteine verwendet. Der Backraum erhielt eine Ofentür, die von einem Backofen stammte, der ursprünglich bei dem Bäckermeister Persé in Heiligenhaus gestanden hatte. Die Ofentür läßt sich klappen und gibt den Zugang zu dem gesamten Backraum frei. Dieser gewölbte Backraum weist eine Größe von ca. 2100 x 1200 x 250 mm auf. Der Kamin erhielt eine etwa 220 x 220 mm große Tür aus Stahlblech eingebaut, um für den Backvorgang den Rauchzug verschließen zu können.

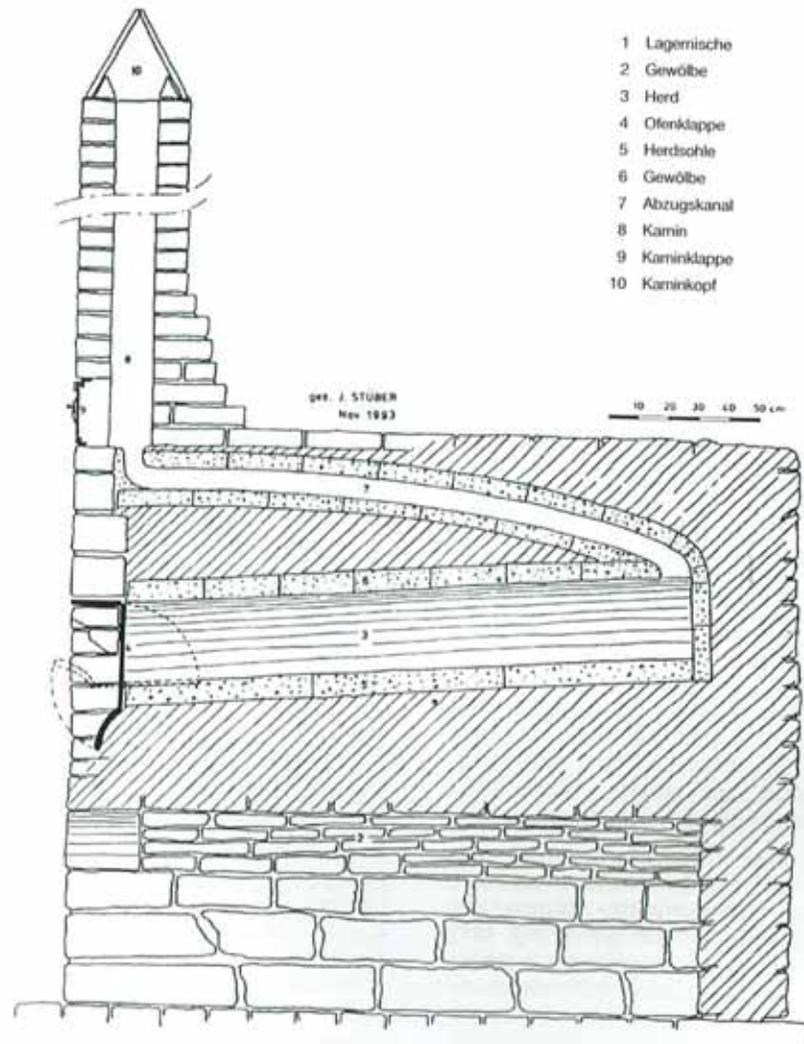
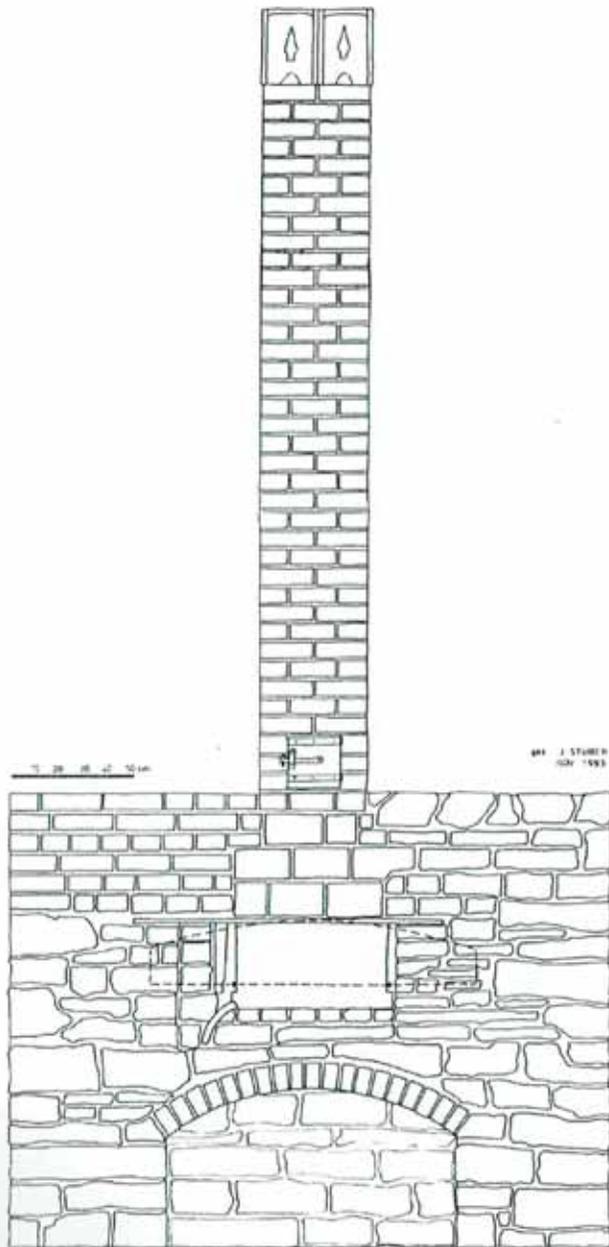
Der Backofen heute

Nach dem Einsturz des Stallgebäudes wurde der Backes zunächst nur noch selten und später überhaupt nicht mehr genutzt. Witterungsbedingte Einflüsse haben dem Backofen wieder erhebliche Schäden zugefügt. Im Jahre 1988 ergriff der Heiligenhauser Ortsverein HKF (Heiligenhauser Karnevalsfreunde) die Initiative zur erneuten

Restaurierung des Backofens. Diese Maßnahme geschah unter vielem persönlichen Einsatz des Vereinsvorsitzenden, Herrn Josef Hemker. Viele Steine, die sich vom Backofen und vom Kamin gelöst hatten und teilweise heruntergefallen waren, mußten neu gesetzt, vermauert und verfugt werden. Der Eigentümer erneuerte die Überdachung des Backofens, sie wurde aus Holzständerwerk, welches mit Dachpfannen gedeckt wurde, errichtet, um einem erneuten Verfall durch Witterungseinflüsse entgegenzuwirken. Die Überdachung schließt an den bereits erwähnten Holzschuppen an und ist so groß

ausgelegt, daß ein kleiner, gepflasterter Vorplatz, ca. 4 x 4 m groß, ebenfalls überdacht ist und somit zusätzlichen Schutz für den Backofen bietet. Seit einigen Jahren wird der Backofen ab und zu für Demonstrationszwecke in Anspruch genommen, wenn sich der Bäckermeister, Herr Josef Roth, der auch die Backvorführungen im Bergischen Museum für Bergbau, Handwerk und Gewerbe, Bergisch Gladbach (Bensberg), durchführt, zur Verfügung stellt, um mit Kindern und Jugendlichen gemeinsam das althergebrachte und bodenständige Backen am und im „Spitz Backes“ zu erarbeiten und zu erleben.





Dr. Hubert Müller

Das Haus Stegmann in Immekeppel

Mit der kommunalen Neuordnung im Jahre 1975 wurden die Sülz-talorte Untereschbach, Immekeppel und Obersteeg von der ehemaligen Stadt Bensberg der Gemeinde Overath zugeordnet. Damit war die Sülz nicht mehr die westliche Grenze Overaths, sondern in diesem Abschnitt Teil des neuen Gemeindegebiets. Die Orientierung der Bevölkerung dieser Orte von Bensberg nach Overath ist ein langfristiger Prozeß. Auch für die, die schon vor der Neuordnung in Overath lebten, ist es sicher lohnend, die hinzugewonnenen Orte und ihre Bewohner kennenzulernen. Dem soll der folgende Beitrag dienen.

Das Wohn- und Gasthaus Stegmann, einen Fachwerkbau, riß man wegen Baufälligkeit als letztes aus einem ehemals geschlossenen Gebäudekomplex im Jahre 1976 ab. Es stand auf dem Grundstück des einstigen, bereits 1537 urkundlich erwähnten, lehnspflichtigen Wirthsgutes, späteren Wiedenhofes. Gerard Gronewald hatte es im Jahre 1810 erbaut und dort eine Gaststätte, die älteste Dorfschänke Immekeppels, eingerichtet.

Jedoch schon bald wurde das Haus anderen Zwecken zugeführt; denn Bürgermeister Stucker von Bensberg schrieb am 1. Juli 1812 an seinen Munizipalrat Heidkamp auf dem großen Hohn unter anderem, daß, bevor man ein erstes Schulhaus in Immekeppel baue,

das an der Kirche von Gronewald neu erbaute Haus für einen Unterricht am schicklichsten sei. Und in der Tat heißt es in einer Eingabe des Schulvorstandes vom 11. März 1815 an den Schulpfleger: „93 unterrichtsbedürftige Kinder haben kein Schulhaus... Die Schule ist in gemieteter Stube (Gronewald), die aber nur 40 Kinder aufnehmen kann.“ Diese Schulstube wurde erst aufgegeben und wieder als Gaststube verwendet, als man im Januar 1822 ins erste, neu errichtete Schulgebäude (heute „Sülztaler Hof“) einziehen und den Unterricht aufnehmen konnte.

Die Ländereien, die damals zum Haus Gronewald gehörten, sind aus dem Urkataster Immekeppels vom Jahre 1827 gut zu erkennen; denn dort ist in den „Fluren“ nördlich und südlich des Mühlenbaches der Name Gronewald mehrfach eingetragen, so daß der größte Teil der Mitte Immekeppels Eigentum von Gerard Gronewald war.

Am 13. Juli 1852 heiratete Ludwig Keller aus Bergisch Gladbach Gronewalds Tochter Margaretha, und es ist anzunehmen, daß die jungen Eheleute bald Eigentümer des Gronewald'schen Besitzes wurden. Übrigens „schenkte“ Margaretha ihrem Gatten 17 Kinder, wie auf dem Totenzettel Kellers vom Jahre 1883 zu lesen ist. Keller hatte schon bald, anschließend ans vom Schwiegervater ererbte Gasthaus,

einen geräumigen Saal, Wirtschaftsgebäude, Stallungen und Wohnungen bauen lassen, die wie im Quadrat einen größeren Innenhof umschlossen, zu dem von der neuen Sülztastraße her ein markantes Hoftor Zugang gewährte. Eine Scheune, die auf diesem Grundstück bereits vorhanden war, versetzte man über den Mühlenbach ins gegenüberliegende Wiesen-gelände. Sie wurde die Urzelle des späteren, heute noch vorhandenen Hauses Stockberg.

Als man im Jahre 1857 das im Jahre 1822 erbaute Schulhaus wegen Baufälligkeit polizeilich schloß, ein neues Schulhaus aber erst 1868 bezugsfertig wurde, stellte Ludwig Keller, selbst Schulvorstandsmitglied und kinderreicher Vater, während dieser Zeit seinen Saal zu Unterrichtszwecken zur Verfügung. Auch als im Juli 1883 die Notkirche, die man zur Aufrechterhaltung des Gottesdienstes vor und während der Erbauung des Sülztaler Doms auf den Wiesen nordwestlich des ehemaligen Immekeppeler Lehnshofs (In der Ohlig) errichtet hatte, niederbrannte, feierte man bis zum ersten Gottesdienst im fertiggestellten Chorraum des Domes im Jahre 1887, also vier Jahre lang, Messen und Andachten im Keller'schen Saale.

Nach dem Tode ihres Gatten Ludwig im Jahre 1883 hatte die Witwe Margaretha Keller bereits im Jahre 1887 einen Teil ihrer Ländereien, die im Urkataster noch als „Büscherwiese“ unter dem Eigentümer „Nelles, Friederich vom Büscherhof“ eingetragen sind, verkauft.

Dieses Land hatte sie über ihre

Mutter, Frau Gerard Gronewald, eine geborene Anna Gertrud Nelles vom Büscherhof, geerbt. Es war somit zu dem Keller'schen Besitzum hinzugekommen. Handwerker und Ackerer, die sich im Dorf allmählich ansiedelten, erwarben diese Grundstücke: Schmiedemeister August Irlenbusch und Händler und Ackerer Johann Büchel. Heute stehen auf diesem Gebiet die Häuser Robert Lohmar, Blumenhaus König, Heinrich / Werner Daubenbüchel, G. Mendritzki, Bäckerei Schmitz / Müller Lotto und die Apotheke. Auch ein großer Teil der Tennisplätze liegt auf ehemaligem Nelles-Keller'schen Besitz.

Schließlich verkaufte im Jahre 1894 die Familie Keller den übrigen gesamten Besitz mit Haus, Hof und Ländereien an Johann Josef Breidenassel. Breidenassel hat offensichtlich selbstherrlich über sein Land verfügen wollen; denn er erlaubte der Kirchengemeinde nicht einmal über die heute noch vorhandene „Stockbergs Brück“ dem südlichen Ufer des Mühlenbaches entlang die Zufahrt zu ihren Ländereien auf „Pastorathsgrund“ (Urkataster); dies war und ist das Kirchenland, auf dem heute der Kindergarten, das Katholische Jugendheim und die Mariensiedlung erbaut sind. Darum kam es zwischen der Kirchengemeinde und den Eheleuten Breidenassel (Gastwirt) zu einem Prozeß, in dem die Kirchengemeinde für berechtigt erklärt wurde, „einen Notweg entlang des südlichen Ufers des Mühlengrabens in Richtung auf ihren Pastorathsbesitz zu nehmen. Dem Beklagten (Breidenassel) wird jede Störung der Klägerin (Kirchenge-

meinde) in der Ausübung dieses Rechtes untersagt und für jeden Fall der Zuwiderhandlung eine Geldstrafe in Höhe von fünfzig Mark angedroht." (Prozeßakte vom 10. Juni 1895).

Bereits nach wenigen Jahren hat Breidenassel, der die Terrasse vor dem Gasthaus bis zur Sülztalstraße angelegt hatte, all sein Hab und Gut an mehrere Käufer wieder veräußert: 1. Eine größere Parzelle nördlich des Mühlengrabens (heute Kielsberg, Am Lehnshof) erwarb im Jahre 1897 Anton Tix, der dort das geräumige, noch bewohnte Althaus Tix (Fachwerk) erbaute. Gleichzeitig wurde er auch Besitzer eines kleinen Fachwerkhäuses, im Volksmund „Schepps Hüsje“ genannt, das ehemals vor dem Keller'schen Großanbau, ähnlich wie Stockbergs Scheune nach unten versetzt worden war, nach oben auf einen Hang umgesetzt worden sein soll. Dieses Häuschen verschwand, als man dort im Jahre 1963 die Kaplanei, Küsterwohnung und Pfarrbücherei erbaute. Außerdem befinden sich auf dem Tix'schen Grund das Haus Gisela Höck, geb. Tix, und das Haus der Ehepaare Alois und Hans-Josef Tix. Das weitaus umfangreichste Land südlich des Mühlengrabens kaufte im gleichen Jahre 1897 von Breidenassel der Postangestellte Wilhelm Stockberg aus Kürten. Er ließ in den Jahren 1898/99 neben der ehemals aus dem Keller'schen Hof versetzten Scheune (siehe oben) ein Wohnhaus errichten, wie damals üblich aus Fachwerk. Man kann es heute noch in fast unveränderter Gestalt betrachten.

Stockberg bot in der folgenden Zeit von seinem in der Dorfmitte so günstig gelegenen Grund und Boden einzelne Grundstücke zum Verkauf an. So erwarb der Kaufmann Hubert Meier im Jahre 1903/04 die Parzelle, auf der heute das Haus der Raiffeisenbank Overath-Rösrath und das Wohnhaus der Eheleute Gregor Meier ihren Platz gefunden haben. Gleich nebenan in östlicher Richtung kaufte Küster Hermann Lützenkirchen einige Zeit später von Stockberg ein fast gleich großes Grundstück und schuf dort für seine kinderreiche Familie ein geräumiges, massives Wohnhaus, natürlich auch mit der Absicht, in unmittelbarer Nähe des Sülztaler Domes seinen Küsterdienst im Gotteshaus ausüben zu können. Heute ist aus dem Haus Lützenkirchen das Kaufhaus Schlecker geworden. Daß Meier und Lützenkirchen über den Mühlenbach jeder zukünftigen Belastung standhaltende Brücken mit Rundgewölben bauen mußten und dies zusätzliche Kosten verursachte, sei nur vermerkt. Auch soll man hier erwähnen, daß die anderen Geschäftshäuser (Keppler) Mohle, Jakob Fußbroich und Ulrich/Elsbeth Höck auf einstigem Pastoratsgrund (Urkataster) viel später errichtet wurden, wobei ebenfalls der Mühlenbach überbrückt werden mußte.

Wegen der Berechtigung der Kirchengemeinde, ihren Notweg südlich am Mühlenbach entlang (nunmehr über Stockbergs Eigentum) nehmen zu dürfen (s.o., Breidenassel), überließ Stockberg ein weiteres Grundstück dem Schuhmachermeister Anton Klein, der hier das allseits bekannte Schuhhaus

Klein mit eigener Werkstatt einrichtete, in der drei seiner Söhne und viele Lehrlinge das Schusterhandwerk, meist bis zum Meister, erlernten. Bei dem Bau dieses Hauses mußte natürlich wieder eine Brücke über den Mühlenbach gebaut werden, bei der Stockberg und Klein die Vereinbarung trafen, daß nur Ackerfahrzeuge über diese Brücke den neuen Feldweg zum Pastoratsgrund, also zum Kirchenland, befahren durften.

Als die Kirchengemeinde ihr Kirchenland für eine Besiedlung freigab und den Siedlern in mehreren Bauabschnitten in den Jahren 1955-1968 die Errichtung ihrer Häuser erlaubte, schaffte man mit Motorfahrzeugen und Lastzügen über diese enge und kaum belastbare „Kleins Brücke“ Baumaterialien in dieses Baugebiet. Weil dies auf die Dauer nicht zulässig sein konnte, zumal inzwischen durch den Bau des Kindergartens und des Jugendheims die „Mariensiedlung“ zu einem eigenen Ortsteil angewachsen war, bedurfte dieser Ortsteil einer eigenen Zufahrt über den Mühlenbach an anderer Stelle. Daher erwarb die ehemalige Stadt Bensberg von den Erben Stockberg den erforderlichen Geländestreifen zur Trassierung der Marienstraße und baute in Anbindung an diese Straße 1966-69 eine massive Betonbrücke über den Mühlenbach.

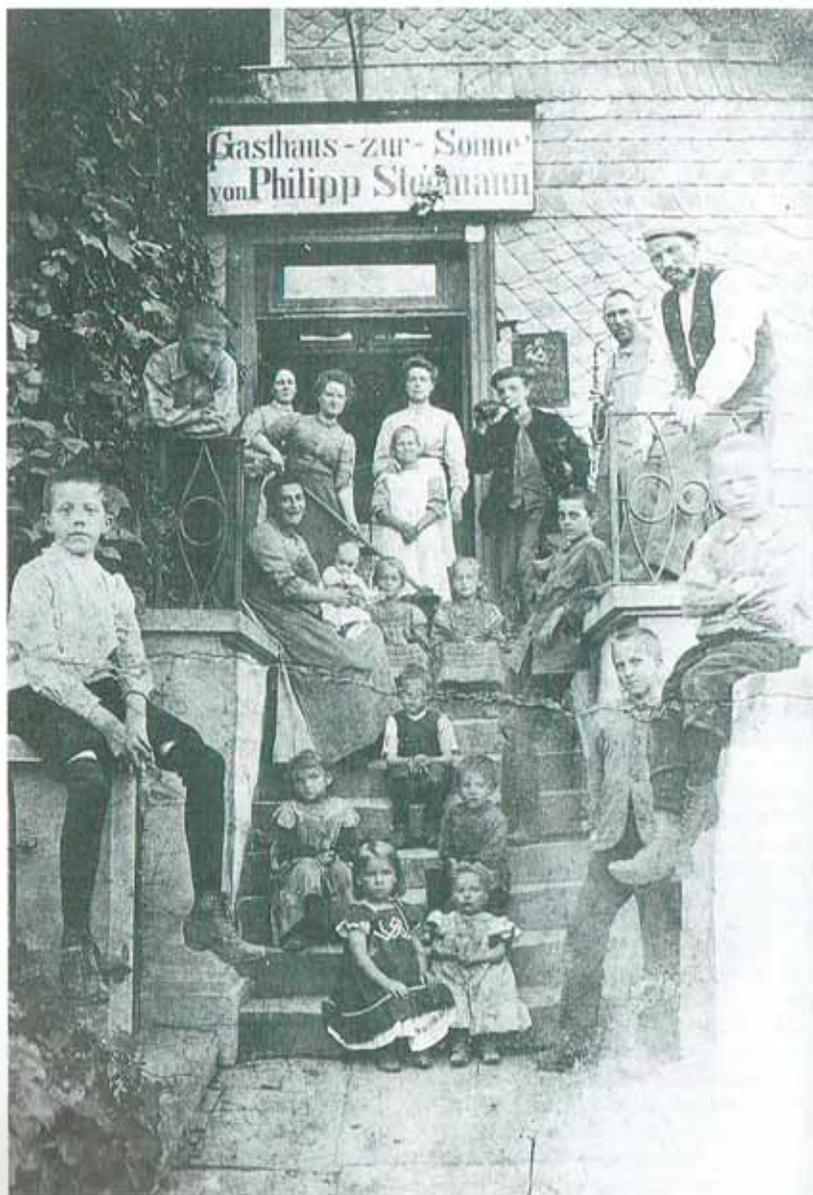
Das nun zwischen der Marienstraße und Haus Klein liegende Grundstück bot sich geradezu zur Bebauung an. Die Eheleute Hermann Hachenberg erwarben es von den Erben Stockberg und wohnten dort

in einem schönen Mehrfamilienhaus.

Alle anderen Ländereien aus dem einstigen Gronewald-Keller-Breidenassel'schen Besitz, jetzt grüne Wiesen, vom Althaus Stockberg bis Haus Siebenmorgen, vom Dorfplatz bis zur Mariensiedlung gehören heute den Eheleuten Hermann und Rita Hachenberg, die inzwischen in das restaurierte alte Fachwerkhaus Stockberg umgezogen sind.

Den restlichen Teil dieses Besitzes, d.h. das Gasthaus mit Saal, Wirtschaftsgebäuden, Innenhof und Wohnungen erwarb im Jahre 1897 der Küfermeister Philipp Stegmann aus Klotten/Mosel. Dort im Jahre 1861 geboren und aufgewachsen, hatte Stegmann das Küferhandwerk erlernt und sich auch mit der Herstellung von Alkohol ausschließlich aus Weintrauben (Branntwein) befaßt. Deshalb fand er bald Beschäftigung bei einer Likörfabrik in Köln. Hier lernte er Katharina Olligschläger aus Efferen kennen, mit der er sich im Jahre 1887 vermählte. Aus dieser Ehe gingen fünf Söhne und drei Töchter hervor. Durch Fleiß und Sparsamkeit hatten die Eheleute Stegmann sich soviel Barvermögen erspart, daß sie von Breidenassel die Gaststätte in Immekeppel erwerben konnten. Sie gaben ihr den Namen „Zur Sonne“.

Als Küfermeister legte Stegmann in den unter dem Saal gelegenen Räumen, die seine Vorgänger als Stallungen genutzt hatten, eine Küferwerkstatt an und baute Fässer. Ebenso schuf er als erfahrener Weindestillateur eine eigene Korn-



brennerei. Der echte Bergische Korn (genannt Klo'ere) war besonders bei den Bergleuten beliebt, die nach ihrer Schicht im Lüderich bei der AG des Altenbergs oder auf den Gruben Berzelius und Weiß auf ihrem Heimweg in der Gaststube Rast machten. So schuf sich Stegmann bald ein von der Bevölkerung sehr gerne besuchtes Lokal, zumal er, selbst leidenschaftlicher Kegler, eine neben dem Saal zum Berghang hin gelegene Kegelbahn, vermutlich die erste in Immekeppel, Kegelfreunden zu geselliger Betätigung überließ.

Auch die Vereine des Dorfes tagten dort. Der im Jahre 1883 gegründete Männergesangverein „Liederkrantz“ probte bei Stegmann jahrelang und feierte im Jahre 1933 sogar sein fünfzigjähriges Jubelfest im Saale Stegmann.

Die Freiwillige Feuerwehr Immekeppel, wahrscheinlich 1890/95 gegründet, war bei Stegmann einquartiert und hatte über Jahrzehnte ihre Feuerspritze, eine zunächst von Hand, später von einem Pferd gezogene Handdruckwasserspritze, in einem Raum der unteren Etage des Wirtschaftsgebäudes abgestellt*.

Auch der Kriegerverein Immekeppel, gegründet 1867, dessen Stammlokal zwar das Gasthaus Keppler am Kirchberg war, feierte seine Stiftungs- und Kaisergeburtstagsfeste zu „Wilhelms Zeiten“

im Wechsel mit Selbach im Stegmann'schen Saal.

Schließlich hatte der „Radfahrverein Sülzenia“ sich den Stegmann'schen Saal als Trainingsraum für seine Kunstradfahrgruppe gewählt. Als um die Jahrhundertwende das Fahrrad ein sehr beliebtes Fortbewegungs- und Verkehrsmittel wurde, hatte sich der Verein gebildet und unter der Ära Stegmann – Berster – Ossenbach nach dem Ersten Weltkrieg seine Blütezeit erlebt.** Als das Motorrad allmählich das Fahrrad ersetzte, verlor der Verein um 1930 seine Lebensfähigkeit.

Stets rege in der Gaststube, zuvorkommend und hilfsbereit, war die Gattin Katharina Stegmann. Als der Schulvorstand im Jahre 1901 eine sog. Suppenanstalt einrichtete, die den Zweck verfolgte, Kindern weniger bemittelter Eltern und Schulkindern mit weitem Schulweg – sie kamen damals zu Fuß von überall weit her, z.B. von Bilstein (3 - 4 km) – während der Freizeit zwischen Vor- und Nachmittagsunterricht den langen Heimweg zu ersparen und ihnen eine Suppenration zu verabreichen, war es „die gütige, immer freundliche Gastgeberin, die Frau des Gastwirts Stegmann, die die ihr zugewiesenen Kinder viermal in der Woche mittags mit einer kräftigen, wohlschmeckenden Suppe vollauf zu sättigen verstand.“*** Diese Suppe

* Siehe dazu die Aufnahme in „Overath, Bildband einer Gemeinde“, S. 265. Das Bild ist im Stegmann'schen Innenhof vor der Feuerspritzenunterkunft aufgenommen; alteingesessene, längst verstorbene Bürger, z. B. Brandmeister Peter Burger, Karl Keppler, Heinrich und Johannes Pick von Haus Thal u.a. sind dort zu sehen.

** siehe dazu die Aufnahme in „800 Jahre Immekeppel“, S. 176-177

*** „150 Jahre Schule Immekeppel“, S. 65 f.

wurde übrigens in dem gleichen Raum ausgegeben, in dem zur Zeit Gronewalds 1812/13 der erste Schulunterricht stattgefunden hatte. Das Essen muß den Kindern so gut geschmeckt haben, daß sogar Pastor Heesen in einer Predigt mit dem Thema „Mann und Frau in der Ehe“ von der Kanzel aus die des Kochens unkundigen Frauen aufforderte: „Geht nebenan zu Frau Stegmann, die kann kochen!“ Wahrscheinlich hatte der leutselige Pastor die letzten drei Worte vorher im Religionsunterricht aus Kindermund gehört.

In der Gaststube Stegmann erschien unauffällig in diesen Jahren bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg regelmäßig nach dem dritten Sonntagsgottesdienst (Hochamt) Johannes Broich aus Bilstein mit einer geheimnisvollen Tasche, in der sich ein Rasiermesser, Seife, Pinsel, ein ledernes Wetzband und ein weißes Umhängetuch befanden. Hier schabte Hannes den Bergleuten, Tagelöhnern und sonstigen Fröhschöppnern den in der Woche nachgewachsenen Bart ab. Haare wurden nur auf vorherige Vereinbarung geschnitten. Bei diesem Geschäft (Rasieren 20 Pf., Haarschneiden 50 Pf.) in der Wirtsstube gab es natürlich manch lustige Gaudi.

In die Wirtschaftsgebäude und den Innenhof Stegmanns kam noch regeres Leben und geschäftigeres Treiben, als Philipp Stegmann die Hälfte dieser Gebäude, sogar einen Teil seines Saales, im Volksmund „dat Klevves“ genannt, und

die an der Sülzthalstraße gelegenen Wohnräume im Jahre 1914, kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs, an den Schreinermeister Severin Berster aus Kaule vermietete.

Altmeister Severin Berster – er durfte nach damaligem Recht den Meistertitel führen, weil er stets mehrere Lehrlinge in seiner Werkstatt ausbildete – seine Söhne Severin und Josef, seine Enkel Josef und Willi, sein Urenkel Hansi – heute Möbelhaus Berster, Lindlarer Straße – haben in vielen, wenn nicht in allen Bereichen des dörflichen Lebens stets aktiv und hilfsbereit mitgemacht. Dies zu zeigen wäre eines besonderen Berichtes wert. Hier kann nur vom Wirken und Werken der Familie Berster zur Stegmann'schen Zeit berichtet werden. Zu jeder Art von Dienstleistung, die zunächst nichts mit seinem Beruf zu tun hatte, holte man Vater Berster herbei. Hier sei nur auf eine besonders schwierige hingewiesen. Unter seiner Regie ließ man gegen Ende des Ersten Weltkriegs zwei Glocken aus den Türmen des Sülzthaler Doms mittels einer schlichten Handwinde herab. Sie mußten fürs Vaterland geopfert werden und sind zur Herstellung von Geschützrohren und Granaten eingeschmolzen worden. Eine Aufnahme zeigt dieses Ereignis, „Der Glocken Abschied von Immekeppel 25. VI. 1917.“ * Dort sieht man Vater Berster mit seinem ältesten Sohn Severin traurigen Gesichtes zwischen den Glocken stehen, umringt von einigen Mitarbeitern und einer gro-

ßen Zahl von Schulkindern.

Vater Berster war ein Meister der Praxis und der Tat. Er richtete nach mühsamem, handwerklichem Beginn in den von Stegmann gemieteten Räumen die erste maschinell betriebene Schreinerei des Dorfes ein. Eine mit Rohöl oder Benzin angetriebene „Heckmaschine“ (Heck war der Erfinder oder Erbauer) setzte über eine Transmissionsanlage eine Bandsäge, Hobel-, Bohr- und Fräsmaschine in Tätigkeit. Hier verfertigte Berster nicht nur Möbelstücke aller Art, wie sie eine Wohnung in damaliger Zeit benötigte, sondern auch für einen verstorbenen Mitbürger den Totenschrein. So entstand das erste „Sargmagazin“, heute Beerdigungsinstitut, in Immekeppel. „Möbelschreinerei und Sargmagazin Severin Berster“ hieß das Firmenschild an der Sülzthalstraße.

Die technischen Neuerungen im Berster'schen Betrieb lockten natürlich die Jugendlichen an und reizten sie sogar zur Erlernung des Schreinerhandwerks. Eine Vielzahl von Volksschulentlassenen sind bei Vater Berster in die Lehre gegangen und haben es zum Gesellen, Meister und noch weiter gebracht. Vater Berster war nicht allein um das handwerkliche Fortkommen seiner ihm anvertrauten Lehrlinge bemüht, sondern sorgte sich auch um ihr persönliches und geistiges Wohlergehen und suchte unter ihnen die Geselligkeit zu pflegen. Er ist in Immekeppel der erste Meister und Firmeninhaber gewesen, der mit seiner Belegschaft und seiner Familie einen Betriebsaus-

flug organisierte, und zwar mit dem Fahrrad. Der schönste soll nach Aussage noch heute lebender Teilnehmer eine Radtour zum Drachfels gewesen sein.

Vater Berster war ein so passionierter Radfahrer, daß er mehrmals im Monat, den Rucksack auf den Rücken geschnallt, nach Köln fuhr, um dort die kleineren Ausrüstungsstücke (Glas, Nägel, Scharniere, Schlösser u.a.) für seine in Arbeit befindlichen Möbelstücke zu besorgen. Daß er bei diesen Fahrten die starke Steigung der Straße zum Bockenberg verwünschte: „de verrammte Stinnesse Knippel!“ und ihm anderes Mißgeschick zustieß, ist vielen noch bekannt.

Eine nette Anekdote sei noch erzählt. Wenn Vater Berster zur Kölnfahrt auf der Straße vor dem an Stegmanns Terrasse angebrachten Hofkreuz startete und sich über den „Piddel“ des Hinterrades auf den Sattel seines Fahrrades hob, war er gewohnt, während des Aufstiegens und der Anfahrt gleichzeitig vor dem Gekreuzigten den Hut zu ziehen, um seinem Herrgott einen ehrenvollen Gruß zu erweisen. Dabei soll er einmal die Balance verloren haben und mit dem Fahrrad zu Boden gestürzt sein. Dabei seien ihm, wobei er den Herrgott am Kreuz vorwurfsvoll anblickte, die Wort entglitten: „Desch hann esch zom lätzde Mo'al jejrößt! Duu schmieß mesch nett noch ens vom Fahrrad!“ Wer erinnert sich dabei nicht an „Don Camillo und Peppone“?

Schon im Jahre 1900 hatte Philipp Stegmann in einem neben der Gaststätte gelegenen Raum einen

* „150 Jahre Schule Immekeppel“, S. 74

Kolonialwaren- bzw. Konsumladen eröffnet, den aber vornehmlich seine geschäftstüchtige Gattin betreute. Kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs übernahm außerdem Wilhelm Schmitz aus Haus Thal, später ein bekannter Fabrikant und Konsul in Duisburg, die Bäckerei, die bereits Breidenassel angelegt haben soll, in eigener Verantwortung. Schmitz mußte aber diese Bäckerei wegen des baldigen Kriegausbruchs wieder aufgeben. Auch die Berster'sche Betriebsamkeit wurde durch den Ersten Weltkrieg gestört, ja, fast völlig lahmgelegt, als mit Ende des Krieges im Jahre 1918/19 die Besatzungssoldaten der Alliierten in Immekeppel einzogen. Alle Säle, die Schule, jedes Haus, jede Scheune, jeder Stall und Schuppen wurden belegt. Englische Soldaten beschlagnahmten den Stegmannschen Saal und einen Teil der Wirtschaftsgebäude und bauten im Innenhof eine Feldküche mit Proviantlager auf.

Nach dem Vertrag von Versailles wurden die deutschen Gebiete links des Rheins und die rechtsrheinischen Brückenköpfe von Köln, Koblenz und Mainz durch die Alliierten besetzt. Die Grenze zwischen dem besetzten rechtsrheinischen Kölner Brückenkopf und dem unbesetzten Gebiet östlich davon verlief damals quer durchs Sülztal zwischen Immekeppel und Obersteeg, so daß gerade im Raum Immekeppel starke alliierte Kräfte einquartiert waren. Es waren zunächst englische Soldaten, später französische, zu denen viele marokkanische Soldaten gehörten.

Aus dieser Zeit sind den Imme-

keppelern die englischen Soldaten in guter Erinnerung geblieben: sie haben damals zeitweise die hungernde Bevölkerung am Drechsler'schen Saale gespeist. Eine englische Musikkapelle in ihrer schmucken Paradeuniform übte in Marschkolonne und zackigem Gleichschritt auf der Sülztalstraße vom Immekeppeler Bahnhof bis zum Haus Thal im Hin und Her öfters ihre Parademärsche ein und hielt nicht nur die Dorfjugend, sondern auch die älteren Bürger trotz der bitteren Nachkriegsnot bei guter Laune. Ja, ein komplettes schottisches Eliteregiment in seiner eigenartigen bunten Tracht (Schottenrock) mit Dudelsackkapelle hatte kurzfristig das ganze Dorf bevölkert. Die auf den Pastoratswiesen am Mühlenbach in einem Zeltorf biwakierenden englischen Landser zeigten damals auf einem improvisierten Spielfeld auf den Picks Wiesen am Immekeppeler Teich den Dorfbuben erstmalig das Fußballspielen – England ist bekanntlich das Mutterland des Fußballspiels.

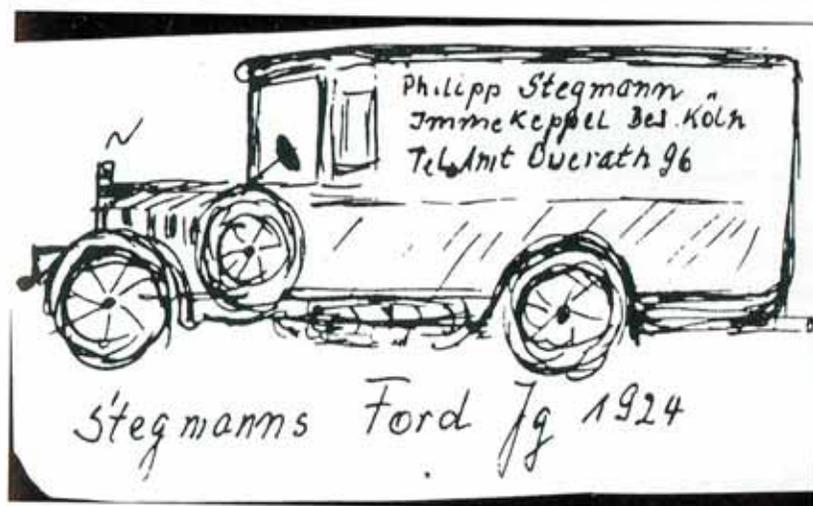
Im Stegmann'schen Hof aber schmorten jeden Morgen zum breakfast der Engländer auf der draußen stehenden Feldküche in einer breiten Pfanne größere Speckscheiben und Dutzende von Eiern. Nicht nur dieser Bratenduft, auch der Duft gerösteten Weißbrots und frisch aufgebrühten englischen Tees verbreitete sich durchs Tal und lockte hungernde Buben zu kleinen Dienstleistungen an: Zwiebel- und Kartoffelschälen, Geschirrspülen, Stiefelputzen u.a.. Sich mal richtig satt zu essen als Lohn war mehr als Goldes wert!

Doch plötzlich, fast über Nacht, verschwanden Anfang der zwanziger Jahre die Besatzungstruppen aus Immekeppel, und die allerorts belegten Quartiere standen plötzlich leer. Einige Immekeppeler Mädchen sollen sogar geweint haben, weil der eine oder andere befreundete Soldat sich ohne letzten Gruß und liebes Wort hatte verabschieden müssen.

Was nun tun im Hause Stegmann? Offensichtlich hatten die Eltern Stegmann schon vorausgeplant; denn die Söhne Jean und Philipp

feeterrasse und Kegelbahn. Wie eh und je feierte man die althergebrachten Stiftungsfeste der Vereine und die so beliebte jährliche Immekeppeler Kirmes.

Als einer der ersten Kaufleute in Immekeppel kaufte Stegmann seinen Bäckersöhnen einen motorisierten Lieferwagen, einen hochbeinigen Ford des Jahrgangs 1924, zur Auslieferung der Backwaren. Entferntestes und größtes Absatzgebiet außerhalb Immekeppels war damals Lindlar. Manche Sturz- und Irrfahrt hat das noch nicht allzu



erlernten inzwischen das Bäckerhandwerk, und so wurde im Innenhof in Anlehnung an das Stammhaus ein mit neuesten Maschinen und modernstem Backofen ausgerüstetes Backhaus gebaut: die Elektrifizierung Immekeppels hatte begonnen. Etwa ab 1923/24, nach der Inflation, florierte nun das Geschäftshaus Stegmann mit Gastwirtschaft, Tanzsaal, Bäckerei, Kaf-

strapazierfähige Fahrzeug auf der damals noch holprigen Lennefetelstraße erlebt. Als Sohn Philipp einst unter dem umgestürzten Auto im Lennefebach liegend von seinem nur leicht verletzten Mitfahrer Küster Kahlenbach vor dem Tode des Ertrinkens gerettet wurde, wies Pfarrer Benz im Beichtunterricht uns Schulkinder auf diesen ersten (!) Verkehrsunfall im Immekeppeler

Raum belehrend hin: „Wäre Herr Stegmann ertrunken, hätte aber vorher 'vollkommene Reue' erweckt, dann wäre er sicher in den Himmel gekommen.“ Übrigens machte Sohn Philipp seinem Vornamen als „Pferdefreund“ alle Ehren: zeitweilig besaß er ein ausgedientes Zirkuspferd, mit dem er der jubelnden Dorfjugend im Stegmann'schen Innenhof allerlei Männchen und Mätzchen vorführte.

Just zu der Zeit, im Jahre 1928, hatte Vater Severin Berster mit Familie und Belegschaft die von Stegmann seit 1914 gemieteten Werk- und Wohnräume verlassen. Auf einem von Gutsbesitzer Heinrich Pick von Haus Thal erworbenen Grundstück an der Sülzthalstraße hatten er und seine Söhne Severin und Josef ein Doppelwohnhaus und eine eigene geräumige Schreinerwerkstatt erbaut (heute Möbelhaus Berster).

Vierzehn Jahre lang haben die kinderreichen Familien Stegmann und Berster in stets gutem Einvernehmen und hilfsbereiter Nachbarschaft gelebt, wobei angeborene Heiterkeit und unbeabsichtigter Witz, gegenseitiges Anpflaumen und Zum-Narren-Halten oft nur die einzige Würze und Süße im alltäglichen Miteinanderleben waren. Deshalb gibt es aus dieser Zeit amüsante Geschichtchen genug. Hier noch ein harmloses:

Der bis heute unvergessene Pastor Christian Heesen war verstorben (am 1. August 1924) und zu Grabe getragen. Tagelang und überall redete man nur davon, wer wohl sein Nachfolger sein werde – auch wieder in der Gaststätte Stegmann

genau in dem Augenblick, als die Gattin Vater Bersters, Frau Lieschen, den der Schankstube gegenüberliegenden Konsumladen betrat und von der Gegenseite die Worte eines Gastes noch mitbekam: „Esch weef, wie de neue Pastur heef.“ Nach getätigtem Einkauf wollte auch Lieschen nun wissen, wie der neue Pastor wohl heiße. Beim schnellen Vorbeigehen spitzte sie neugierig die Ohren in Richtung Schenke und vernahm von dem Begehren eines Zechers „Schött mer noch ene Bohnekamp“ nur noch das letzte Wort. Im Glauben, das Neueste zu wissen, spitzte sie sich eiligst zu ihrem Gatten, der gerade beim zweiten Frühstück die Tagespresse studierte: „Papa, esch weef, wie de neue Pastur heef! Bohnekamp, Bohnekamp ess singe Naame!“ Verständnislos blickte Vater Severin sie an und schüttelte sein graues Haupt: „Nä, nä, Mama, do lüchs, hee steeht et schwatz op wieß jeschrevve: 'Benz(er) ess singe Naame. Ävver dat maat nūs, Lissje, schött mer op de neue Pastur ne ächte Bohnekamp!“ Heesens Nachfolger war in der Tat der bereits erwähnte Pastor Heinrich Benz.

Das Geschäftshaus Stegmann mit Gastwirtschaft, Tanzsaal, Kegelbahn, Bäckerei und Kaffeeterrasse florierte, wie erwähnt, auch weiterhin. Selbst der politische Umbruch im Jahre 1933 tat dem vielseitigen geschäftlichen Betrieb keinen wesentlichen Abbruch. Auch als Vater Philipp Stegmann im August 1937 verstarb und die emsige Gattin Katharina im Sinne ihres Mannes die Gaststätte und die Bäckerei

mit ihren Söhnen Jean und Philipp weiterführte, behielt das Haus sein gewohntes Niveau. Erst der Zweite Weltkrieg störte die kontinuierliche Entwicklung, und sie zerbrach, als Mutter Katharina Stegmann im März 1946 starb, Sohn Philipp ihr bereits im Jahre 1947 folgte und Sohn Jean, nun allein, im Jahre 1953 die Bäckerei aufgab.

Nur die Gastwirtschaft blieb noch in Betrieb, die nun Sohn Franz Stegmann, ehemals Elektrokaufmann, nach dem Tode der Mutter bis zum Jahre 1956 innehatte. Weil die Besitzverhältnisse nach dem Tod der Eltern in der Erbgemeinschaft noch nicht geklärt waren, sah Sohn Franz seine Aufgabe lediglich darin, die Gastwirtschaft, beschränkt auf den Ausschank der gängigen Getränke, für die kommende Zeit lebens- bzw. existenzfähig zu erhalten. Daher ging der Kolonialwarenladen zu Ende. Die Kegelbahn verwaiste und verfiel. Der Tanzsaal wurde immer seltener genutzt. Die Nebengebäude wurden nur noch mehr nach Zufall beliebigen Anmietern zu allen möglichen Zwecken überlassen.

Als Franz Stegmann aus gesundheitlichen Gründen den Schankbetrieb aufgeben mußte, wollte dessen Schwester Kättchen Stegmann, verheiratete und verwitwete Keppler – sie hatte im Jahre 1929 Robert Keppler, Sohn der alleingesessenen Familie Karl Keppler, Gaststätte und Metzgerei am Kirchberg (jetzt Kielsberg) – nicht wahrhaben, daß die Wirtschaft in ihrem Elternhaus aussterben sollte. Sie zog bald in ihr Elternhaus um und hat

mit Geschick und Elan zwanzig Jahre lang unter zeitweiliger Hilfe ihrer Tochter Käthe und von Heinrich Stratmann, Willi Daubenbüchel (heute „Dorfschänke“) und Martin Josef Kramprich die Gaststätte Stegmann in Form gehalten. Besonders verstand sie es, die heranwachsenden Jugendlichen in ihre Gaststube zu locken, so daß sich sogar begeisterte FC Köln – Anhänger in ihrem Lokal über Jahre hin zu einem Fan-Club „Geißbockheim“ zusammenschlossen. „Tante Kättchen“, wie sie bald im Volksmund liebevoll genannt wurde, hatte für jeden jungen Burschen ein tröstendes Wort, wenn er Leid mit sich trug, ein liebes und lobendes Wort, wenn er brav und anständig war, ein böses und tadelndes Wort, wenn er sich ungezogen benahm oder das Maß an Getränken überzog. Sie hatte ein einmaliges, recht wirksames Mittel, mit dem sie krakeelende, streitsüchtige und sich wild gebärdende Zecher in die Knie zwang und „zu Fall“ brachte und sie Raison lehrte. Tante Kättchen war eine gutmütige, aber auch couragierte Gastwirtin.

Im Lauf der Jahre war Tante Kättchen nach Erbregelung mit der Erbgemeinschaft Stegmann schließlich Alleinbesitzerin des gesamten Stegmann'schen Hauses und Hofes geworden, konnte aber wegen ihres hohen Alters (76 Jahre) trotz bester Hilfe von Martin Kramprich die Schankstätte nicht mehr weiterführen. Sie überließ daher im Jahre 1976 ihren Besitz ihrer einzigen Tochter Käthe Keppler, verheiratet mit Hermann Laufenberg. Sofort plante Tochter Käthe mit ihrem Gatten eine umfassende

Renovierung des gesamten Gebäudekomplexes. Schon bald begann man mit dem Abriß aller fast baufällig gewordenen Nebengebäude einschließlich des Saales und der Kegelbahn. Nur das im Jahre 1812 von Gronewald aus Eichenfachwerk errichtete und auf alten Kellergewölben des einstigen Wirthsgutes aufgebaute Wohnhaus sollte in seiner äußeren Struktur erhalten bleiben. Bei diesem Versuch wurden durch das Bauamt statische Bedenken geäußert und ein Baustopp angeordnet. Nur der totale Abriß auch des Wohngebäudes (trotz Eichenfachwerks) ließ einen Neubeginn Ende 1977 zu. Dabei sei erwähnt, daß ein Großteil des uralten Bruchstein-Kellergewölbes in Richtung auf den Chor des Sülztaler Doms mit Beton ausgesso-

sen werden mußte, um das Mauerwerk der Kirche vor etwaigen Senkrisen zu sichern.

Von der Sohle der Sülztalstraße aus wurde bis Mitte 1979 ein großer, zweistöckiger Gebäudekomplex errichtet, dessen unteren Teil die Kreissparkasse Köln in geräumigen Zimmern bezogen hat, während im oberen Teil die Dombrauerei Köln die exklusive Gaststätte „Haus Stegmann“ durch das junge Ehepaar Jolly und Günter Lesmeister bewirtschaften ließ. Ihnen folgten bald andere Pächter. Heute ist in der Gaststätte eine Pizzeria.

1979 hatte man das zweistöckige Gebäude mit einem Flachdach versehen, das aber den regenträchtigen Witterungsverhältnissen des Sülztales auf die Dauer nicht stand-



hielt und undicht wurde. Daher hat die Familie Hermann Laufenberg 1992/93 das Gebäude um einen eineinhalbgeschossigen Aufbau mit Satteldach und vorzüglichem, altbergischem, stilgerechtem Fachwerk aufgestockt, so daß sich das ehemalige Stegmann'sche Haus in seiner heutigen Gestalt wie ein Schmuckstück in der Mitte des Dorfes unmittelbar neben dem Sülztaler Dom präsentiert.

Übrigens: Vor dem ehemaligen

Haus Stegmann hat seit alten Zeiten unmittelbar am Bürgersteig ein Hofkreuz gestanden; es mußte während des Neubaus entfernt werden und befindet sich derzeit wohl aufbewahrt bei der Familie Laufenberg im Reiterhof Brodhhausen. Es sei lobend erwähnt, daß die Familie am Aufgang zur Gaststätte eine Mauernische ausbauen ließ, in der das Kreuz wieder seinen Platz finden soll. Hoffentlich bald!

Rudolf Preuß

Colne Valley

Mitten in Overath, gleich neben dem Rathaus, steht seit Jahren ein Telefonhäuschen, sehr rot, sehr englisch. Etwas unauffälliger wachsen zwischen den beiden Rathausgebäuden auf der Nordseite der Hauptstraße aus einer Wurzel zwei junge Eichenstämme.

Beide, das Telefonhäuschen und die Eiche, erinnern daran, daß Overath mit einer Stadt in England eine Partnerschaft pflegt. Auf einem Straßenschild kann man lesen, wie die Partnerstadt heißt: unser Schulzentrum steht am Colne Valley – Platz.

Das Telefonhäuschen ist ein Geschenk der British Telecom, das die Colne Valley Twinning Association vermittelt hat; der Freundschaftsclub Colne Valley – Overath hat es 1988 vom Partnerschaftsbesuch mitgebracht. Der befreundete Busunternehmer hatte sich zu diesem Zweck einen Anhänger geliehen und extra eine Kupplung dafür an seinem Bus anbringen lassen.

Die Eiche wurde 1985 von der

Colne Valley Twinning Association gepflanzt, als sie in Overath zu Besuch war.

Diese Partnerschaft wurde am 19. Mai 1973 begründet, als die Bürgermeister Barry Fearnley von Colne Valley und Josef Büscher von Overath die Partnerschaftsurkunde unterzeichneten. Wir nehmen das Jubiläum, das 1993 gefeiert werden konnte, zum Anlaß, die Partnerstadt Overaths vorzustellen und aus der Chronik von zwanzig Jahren der Freundschaft ein wenig zu berichten.*

Im gleichen Alter

Die nachstehend abgedruckte Tabelle (s. Kasten auf der nächsten Seite) zeigt, daß die beiden Gemeinden sich ziemlich ähnlich sind und schon darum gut zueinander passen.

Während die ursprünglich fünf Kirchdörfer Overaths (Overath, Steinenbrück und Vilkerath im Aggertal, Heiligenhaus und Marialinden auf der Höhe) von jeher eine Gemein-

* Der Verfasser stützt sich auf Angaben aus diesen Schriften:
Colne Valley Urban District Official Guide, 1973
Fay, Pickering & Daley, Kirklees Civic Guide, 1978
D. Whitwam, The History of St. John's Church Golcar, 1980
E.I. Pearson, Marsden through the Ages, 1984
M. Johnston & C. Whitehead, Turnpikes and Canals, o.J.
L. Kipling & N. Hall, On the Trail of the Luddites, o.J.
G. Keevill, Standedge Guide, 1986
Th. Hinde (Ed.), The Domesday Book - England's Heritage, Then and Now, 1985 (das Quellenbuch schlechthin)

	Overath	Colne Valley
Erste Erwähnung (Jahr):	1075	1086
Einwohner:	25.500	25.000
Ortschaften:	acht	fünf
Höhe über dem Meer:	86 - 345 m	80 - 450 m
Fläche:	71 km ²	44 km ²
Flüsse und Gewässer:	Agger, Sülz	River Colne, Huddersfield Narrow Canal
Auf den Bergen:	Wald und Wiesen	Heidelandschaft der Moors
Gebietsreform:	1. Januar 1975 selbständig geblieben, das Sülztal hinzugewonnen	1. April 1974 mit 10 anderen Städten nach Kirklees eingemeindet (Kirklees: 380.000 Einw.)
Träger der Partnerschaft nach der Gebietsreform:	Gemeinde, Realschule Freundschaftsclub Colne Valley-Overath	High School, Colne Valley Twinning Association

de waren (die Gebietsreform fügte die Sülztalorte Untereschbach, Immekeppel und Brombach hinzu), sind die fünf Ortschaften von Colne Valley (Golcar, Linthwaite, Marsden und Slaithwaite im Tal des Colne River und an den Hängen, Scammonden auf der Höhe) erst 1937 zum „Colne Valley Urban District“ vereinigt worden.

Zu lange gepredigt

Die Geschichte von Colne Valley zu erzählen würde bedeuten, die Geschichte von fünf Orten jeweils für sich darzustellen. Da das den hier gesteckten Rahmen sprengen würde, wird die Entwicklung von Marsden skizziert werden; sie ist der der anderen Dörfer von Colne Valley ohnehin recht ähnlich.

Was für Overath die Gründungsurkunde der Abtei Siegburg von 1075 (und für andere Orte in seiner Nachbarschaft das Prümer Urbar von 993) ist, ist für Colne Valley (und ganz England) das Domesday Book, das Verzeichnis aller Siedlungen Englands mit ihren Einwohnern und Besitzverhältnissen, von König Wilhelm dem Eroberer 1085 in Auftrag gegeben und 1086 vollendet – ein ganz unvergleichliches Dokument.

Die benachbarte Großstadt Huddersfield (jetzt Hauptort von Kirklees) steht als Odesfeld im Domesday Book. Aus Colne Valley ist der Ort Golcar als Gudlagesarc eingetragen.

Marsden liegt im oberen Tal an der Manchester Road (Road = Landstraße), die Yorkshire mit Lancashire verbindet. Dort hat man ein Stück Römerstraße gefunden, das ca. 125 n.Chr. gebaut worden ist. Erste urkundliche Erwähnungen als Jagdgebiet und Viehweide sind 1273 und 1340. Im Jahre 1433 wird den inzwischen offenbar zahlreicher gewordenen Bewohnern eine „Chapel of Ease“ bewilligt, eine „Kapelle der Bequemlichkeit“, damit sie nicht so weit zur Kirche in Almondbury (Almanebrie im Domesday Book) laufen mußten. Sie hatte Platz für 311 Gläubige und war so niedrig, daß man mit ausgestreckter Hand an die Decke reichen konnte.



Ortschild „Colne Valley - Twin Town Overath“ an der Manchester Road; typische „Moor“ Landschaft; im Hintergrund rechts sind Lüftungsschächte der Tunnel zu sehen.

1557 hatte Marsden 400 Einwohner, 1666 waren es 550, die in 82 Häusern wohnten. Das Manor House (Herrenhaus) in Marsden ist aus dem Jahr 1616.

1697 gibt es an der „Chapel of Ease“ den ersten eigenen Priester, Isaac Walton (1728), dessen Predigten so lang waren, daß er sie in Raten halten mußte. Aus seiner Zeit (1725) stammt diese Beschreibung: „Das Land ist in kleine ummauerte Parzellen unterteilt, die sechs oder sieben acres (2,4 oder 2,8 ha) groß sind; zu jedem Haus gehören drei oder vier Stücke Land, und kaum ein Haus steht in Rufweite zum nächsten. Jedes Haus hat Spannrähmen mit Tuch oder Stoff darauf

vor der Tür, da in jedem Haus ein Webstuhl steht. Jeder Weber hat ein Pferd, um das Tuch zum Markt zu bringen, und eine oder zwei Kühe für seine Familie. Die kräftigen Männer weben, färben und scheren das Tuch, während die Frauen und Kinder das Garn spinnen und kämten. (Auf einen Weber kamen sieben „spinsters“, damals Frauen am Spinnrad; heute bedeutet das Wort spinster „alte Jungfer“ – das kann einen zum Grubeln bringen; d.Verf.) Alle, von den Jüngsten bis zu den Ältesten, waren so beschäftigt.“ Damals wie heute war die Schafzucht für die Landwirtschaft besonders wichtig; viel mehr als Gras wächst an den Hängen und auf den Höhen ohne



„Spinsters“ im Golcar Museum bei der Arbeit

hin nicht. Dort ist auf Granit eine Art Heidelandschaft, die man „moors“ nennt. Seit fast 15.000 Jahren wächst da oben kein Wald, weil seit dieser Zeit die Schafe der Bewohner keine Bäume haben hochkommen lassen – wie die Heidschnucken in der Lüneburger Heide.

Das Wasser ist sehr weich, was für die Tuchbearbeitung gut ist. Was an Wolle nicht von den Bauern, die gleichzeitig Weber sind, produziert werden konnte, kam aus den Yorkshire Dales, wo der Kalkboden zwar gut für die Schafweide, das Wasser aber zu hart für die Tuchbearbeitung ist.

Der bereits erwähnte Vicar Isaac Walton war an einem wichtigen Vertrag dadurch beteiligt, daß er ihn aufsetzte. Ein Unternehmer hatte den Eindruck, daß es in Marsden Bedarf für eine Fabrik gebe, die das in Heimarbeit gewebte Tuch schor und walkte. Zweiundvierzig Weber banden sich in dem Vertrag von 1709 an ihn, und das ist der Beginn der modernen Tuchindustrie in Colne Valley. Der Colne und die ihm zufließenden Bäche gaben die Wasserkraft für diese 1710 fertige und zahlreiche später gebaute Fabriken, und 1794 entstand die erste Talsperre zur Sicherung einer stetigen Versorgung mit Wasser. (Die erste deutsche Talsperre, der Oderteich bei St. Andreasberg im Harz, wurde 1714 – 1721 gebaut.) In den neunziger Jahren des 18. Jahrhunderts kamen die ersten Dampfmaschinen.

Die ältesten „cottages“ in Marsden, Wohnhäuser mit Spinnstube und einem Raum für den Webstuhl im

Obergeschoß, stammen aus den Jahren 1744, 1745, 1763, 1770, 1772, 1773, 1782 und 1790.

1758 gab es gleich zwei Premieren: der erste Arzt, ein Dr. Johnstone aus Schottland, und der erste „schoolmaster“ kamen nach Marsden.

Die „coach road“, also eine Fahrstraße für Kutschen und Wagen – bisher gab es nur Pfade für Packpferde, die über „packhorse bridges“ die Bäche überquerten – wurde 1760 eröffnet. Sie verband Huddersfield mit Manchester und heißt noch heute Manchester Road.

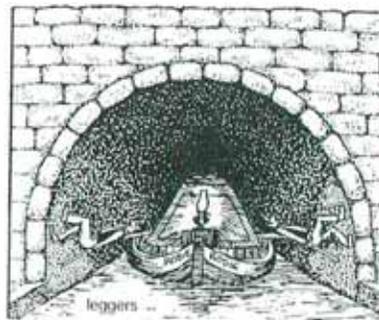
Kein Licht im Tunnel

Da diese Straße den mit der beginnenden Industrialisierung wachsenden Verkehr nicht mehr bewältigen konnte, baute man 1774 den Huddersfield Narrow Canal, der zunächst in Marsden endete. Diese narrow canals („enge Kanäle“) waren genormt: ihre Breite, Tiefe und das Aufmaß der vielen Schleusen und damit auch die Größe der Schiffe waren immer gleich. Auf der Länge des Kanals von 31,8 km waren 42 Schleusen nötig, um die Schiffe von 63,9 m um 133,8 m auf eine Höhe von 197,7 m zu heben und den Kanal zum höchsten in England zu machen.

Weil die Güter von Marsden aus immer noch mit Packpferden oder Fuhrwerken über das Pennine-Gebirge transportiert werden mußten, dachte man schon bald an einen Tunnel für den Kanal. Er wurde 1798 begonnen und 1811 fertig. Sein Bau war „eine primitive Angelegenheit von Schießpulver, Hacken und Schaufeln“ und kostete viele

Arbeiter das Leben. Zur Beerdigung eines dieser Verunglückten kamen tausend Menschen. Für die Versorgung des Kanaltunnels mit Wasser mußten mehrere Talsperren gebaut werden. Der Tunnel, er existiert noch, ist 4.980 m lang. An seinem Marsdener Ende befindet sich im Haus des ehemaligen „tunnel keeper“, des Tunnelwächters, das Tunnel End Canal & Countryside Centre, ein kleines Museum, das sehr anschaulich alles darstellt, was mit dem Kanal und seinem Bau zu tun hat.

Die „barges“, die Lastkähne, wurden getreidelt. Das war im Tunnel nicht möglich. Die Treidelpferde wurden nach wie vor, meist von Kindern, über die Pennines geführt, während die Kähne mit Muskelkraft bewegt werden mußten. Auf einem quer über den Bug gelegten Brett lagen zwei Menschen, auf jeder Seite einer, in der Regel der Eigner und seine Frau, so auf dem Rücken, daß sie mit den Füßen an die Tunnelwand reichten. Wie Krebse „gingen“ sie nun seitwärts und zogen so, mühsam, mühsam, das Schiff vorwärts. Licht gab es keins, allenfalls ein Lichtlein am Ende des langen Tunnels.



Der Tunnel mußte geschlossen werden, als von der unbefestigten Tunnelwand Steine herunterfielen. Darauf wurde der Huddersfield Narrow Canal teilweise zugeschüttet. Das hat man inzwischen weitgehend rückgängig gemacht, so daß ihn heute wieder Boote (aber keine Lastkähne) benutzen können. Der Tunnel aber bleibt durch ein Stahlgitter verschlossen, obwohl man ihn relativ leicht wieder herrichten und öffnen könnte. Man traut den Freizeitkapitänen von heute nicht zu, daß sie diese lange Strecke in der Dunkelheit aushalten können, ohne in Panik zu geraten.

Drei Schillinge und Sixpence je Hosenbein

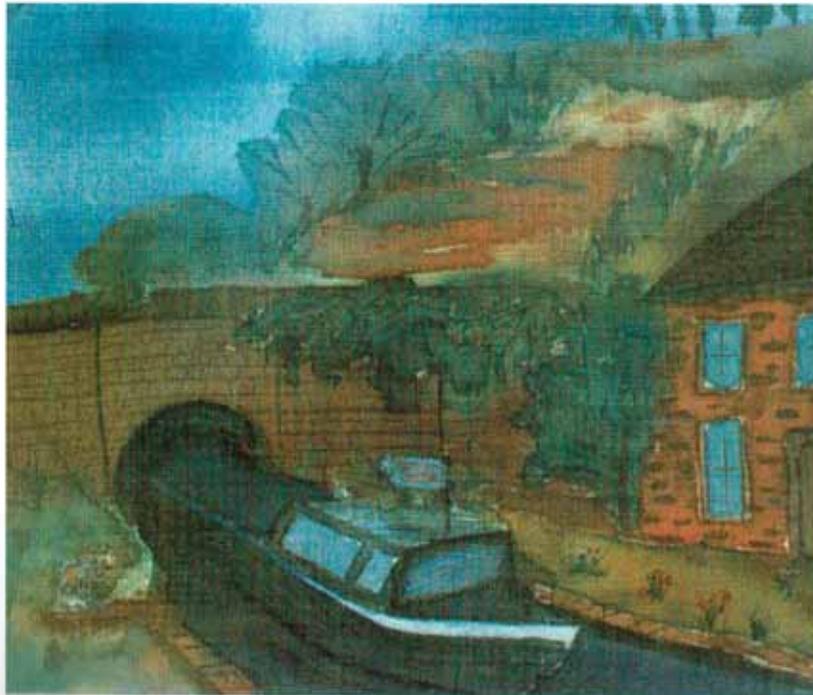
Um 1800 hatte Marsden ungefähr 2000 Einwohner, Weber, Spinner, Bergleute, Straßen- und Staudambauer, Bauern, und jedes Jahr wurden drei Viehmärkte abgehalten. Die Menschen standen treu zur anglikanischen Kirche, bis sich 1805 eine Gemeinde von „Independents“ (Unabhängigen) ihre Chapel (Kapelle; im Unterschied zu church, anglikanische Kirche) baute. 1810 folgten die Methodisten des John Wesley, deren Chapel 1824 entstand. Den großen Zuspruch, den besonders die Methodisten fanden, hatte sich die anglikanische Kirche selbst zuzuschreiben. Sie hatte kein Mittel gefunden, um die Bedürfnisse der neuen Arbeiterschicht, der es wegen der niedrigen Löhne ganz schlecht ging, zu befriedigen, so daß überall die Chapels entstanden (die übrigens heute ebenso

wenig besucht werden wie die Churches).

In dieser Zeit verarbeiteten neun Webereien in Marsden auch Baumwolle, und die erste Textilmaschinenfabrik entstand. Weil ihre Arbeit viel billiger war als die von Männern oder Frauen, standen in Marsden auch Kinder an den Maschinen. Sie entstammten „armen Familien, und obwohl sie Lehrlinge genannt wurden, behandelte man sie jahrelang wie Sklaven.“ Eine Weberei Haigh „beschäftigte eine Anzahl junger Leute beiderlei Geschlechts aus dem Findelhaus in

London, die man „Foundlers“ (von foundling, Findelkind) nannte.“ Sie waren primitiv untergebracht, und „ihre Mahlzeiten bestanden vorwiegend aus Haferbrei, und sie bekamen überhaupt keinen Lohn. Sie arbeiteten von 6 Uhr morgens bis 7 Uhr abends bei einer Stunde Mittagspause.“ Da bekamen sie auch schon einmal Fleisch und Gemüse.

Die Einführung der mechanischen Webstühle und Spinnmaschinen machte die Familien der Weber in ihren Cottages brotlos, und es kam zu Unruhen, in deren Verlauf Fabri-



Tunnelende bei Marsden; Seidenmalerei von Susanne Stroepen

ken gestürmt und Maschinen zertrümmert wurden. Der Anführer der Maschinenstürmer hieß Ludlam, und man nannte sie nach ihm „Luddites“. 1812 wurde der Unternehmer Horsfall umgebracht, Militär verteidigte manche Fabrik gegen die Luddites, und erst, als Horsfalls Mörder 1813 in Huddersfield gehängt worden waren, hörten die Unruhen auf.

1820 wurde das erste Schulhaus gebaut. Als Schulgeld wurden 10 Pence pro Woche erhoben. Ebenfalls 1820 wurde die erste Gießerei eröffnet.

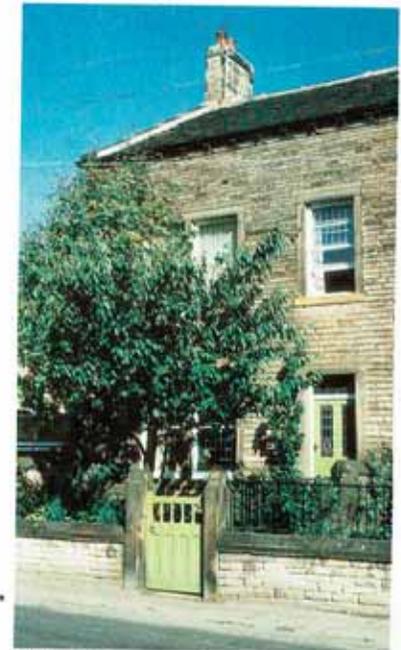
1842 war ein Krisenjahr. Weil die Fabriken ihre Waren nicht gut verkaufen konnten, zahlten sie noch schlechtere Löhne, und es gab einen Streik. Ein Komitee brachte 110 Pfund zusammen, um Notstandsarbeiten wie die Reparatur von Straßen zu finanzieren. Diese Löhne wurden dafür bezahlt, wobei in einer Woche nur die genannte Zeit gearbeitet werden durfte:

ein einzelner Mann für einen Tag	1s.6d.
ein Mann mit seiner Frau = 1 1/2Tage	2s.3d.
ein Mann, eine Frau und ein Kind = 2 Tage	3s.0d.
ein Mann, eine Frau und zwei Kinder = 3 Tage	4s.6d.

(1 Pfund = 20 Shillings, abgek. s.; 1 Shilling = 12 Pence, abgek. d.; 1 Penny = 1 Groschen)

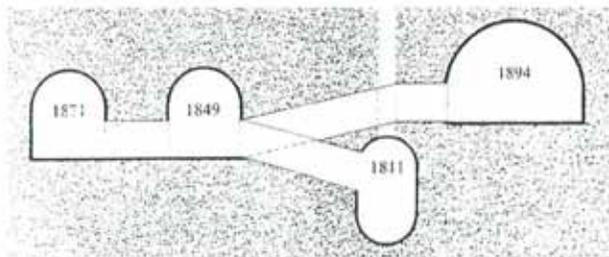
Die Eisenbahn von Yorkshire nach Lancashire wurde gebaut, und wieder war ein Tunnel nötig. Er entstand 1845 gleich neben dem Kanaltunnel, war ebenso lang und

kostete 201.688 Pfund. Die Eisenbahngesellschaft kaufte zu einem „exorbitant price“ den Huddersfield Narrow Canal und schloß ihn erst einmal, um die Konkurrenz auszuschalten. Für ein zweites Gleis wurde noch eine Röhre durch den Berg getrieben (1868-1870). Sie kostete nur noch 121.500 Pfund. Von 1890 bis 1894 wurde auch



Weberhaus

noch ein zweigleisiger Tunnel gebohrt, so daß die Strecke zeitweise viergleisig befahren wurde. Anders als der Kanaltunnel werden die Eisenbahntunnel durch etliche senkrecht nach oben führende Schächte belüftet. Heute sind die beiden eingleisigen Tunnel geschlossen. Das Tunnelende mit sei-



nen vier Löchern ist ein eindrucksvolles Industriedenkmal.

Weil die Industrie zur Bedienung ihrer Maschinen gut geschultes Personal brauchte, wurde 1841 das Mechanics Institute, eine Fortbildungsschule, gegründet. Es konnte 1862 die Mechanics Hall beziehen, die heute unter Denkmalschutz steht.

Ab 1877 werden auch Reihenhäuser („terraces“) gebaut, als Werks- und Genossenschaftswohnungen, aber auch von privaten Bauherren, um sie zu vermieten.

Bis 1886 bestand Marsden aus zwei Gemeinden, Marsden-in-Huddersfield und Marsden-in-Almondbury; danach war es der Marsden Urban District.

1894 wurde der Grundstein für die Kirche von Marsden gelegt. Sie hat 800 Sitzplätze.

Auch die Segnungen der modernen Werbung erreichten Marsden: „Hosen – 3s.6d. je Bein, Hosenboden gratis!“ Und 1905 ereignete sich ein Doppelmord an zwei Wildhütern im Marsden Moor, der die Menschen erregte und bis heute nicht aufgeklärt werden konnte.

Auch der Verkehr machte Fortschritte, denn 1914 fuhr die erste

elektrische Straßenbahn von Huddersfield über die Manchester Road nach Marsden (1930 durch elektrische Oberleitungsbusse, 1963 durch Busse mit Dieselmotoren ersetzt).

Selbst im Ersten Weltkrieg waren die Arbeitsbedingungen noch haarsträubend (obwohl der König und die Königin 1918 Marsden besuchten, um die Arbeiter für ihre „Kriegsanstrengungen“ zu loben). Wer, wenn um 6.30 Uhr die Sirene heulte, nicht in der Fabrik war, wurde nicht mehr eingelassen und verlor den Lohn dieses Tages! Man arbeitete allerdings nur noch 48 Stunden die Woche.

Die ersten Jahre nach dem Krieg waren wie in Deutschland die „Goldenen Twenties“, die Goldenen Zwanziger. Aber dann kam auch nach Marsden die Krise mit Kurzarbeit, Streiks, Arbeitslosigkeit und Suppenküchen. Erst der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs „machte den Schlangen bei der Arbeitsvermittlung und der Zahlstelle für die Fürsorge“ ein Ende.

Dafür gab es anderen Ärger: keine öffentlichen Veranstaltungen mehr, kein Glockenläuten, Verdunkelung, Rationierung, „jeder schleppte eine Gasmaske mit sich herum,“ und alle

jüngeren Leute waren in die Armee, das technische Hilfswerk, die „Women's Land Army“, die Lazarette verpflichtet worden. In Marsden waren nur noch Kinder, alte Leute und die wenigen, die in der Kriegswirtschaft und in lebensnotwendigen Einrichtungen arbeiteten. Dazu kamen aus den großen Städten Evakuierte, meist Kinder. Die Alarmsirenen heulten selten, Bomben fielen fast keine. Aber erst am 23. April 1945 wurde die Verdunkelungspflicht aufgehoben.

England erholte sich von den Kriegsfolgen nur langsam. Benzin war bis 1950 rationiert, Tee bis 1952, Butter bis 1954, und noch 1951 „standen 233 Leute Schlange, um einen halben Zentner Kohlen zu kaufen.“

Die High School von Colne Valley in Slaithwaite, auch für Marsden zuständig, wurde am 11. Januar 1956 eröffnet. Sie ist seit 1972 mit der Bergischen Realschule Overath verbunden.

1961 fuhr der letzte Zug hinter einer Dampflokomotive durch Marsden, 1971 ersetzte Erdgas aus der Nordsee das aus Kohle gewonnene Gas, und 1984 gab es in Marsden nur noch drei Textilfabriken, die überwiegend Menschen aus Pakistan, West-Indien und Asien beschäftigten.

Marsden entwickelt sich, wie das ganze Colne Valley, zur Schlafstadt. Es ist, seit die Kohlenfeuer in den Kaminen verboten wurden, immer ansehnlicher geworden. Rauch und Ruß hatten alle Häuser schwarz gefärbt, das wäscht der Regen nach und nach ab.

Welly Boot Throwing* und Schürreskarrenrennen

Da es sich um eine Städtepartnerschaft handelt**, wurden die ersten Partnerschaftstreffen von den beiden Gemeinden arrangiert. Das änderte sich schon 1974, als Colne Valley seine Selbständigkeit verlor und nach Kirklees eingemeindet wurde. Das „Colne Valley Twinning Committee“ übernahm diese Aufgabe. Bestand es zunächst aus Vertretern aller Ortsvereine, ist es heute ein ganz normaler Verein, der als Zweck die Pflege der Partnerschaft mit Overath hat. Auch der Name hat sich geändert, es heißt jetzt „Colne Valley Twinning Association“ (twin = Zwilling). Nachdem zunächst in Overath alles so blieb, wie es war, folgte man 1978 dem Beispiel von Colne Valley. Zweiundzwanzig Familien gründeten einen

* „Verein zur Förderung der deutsch-englischen Freundschaft“, der seit 1979 „Freundschaftsclub Colne Valley – Overath“ heißt, stetig

* Gummistiefelweitwurf

** Da schon zwei Festschriften zur Städtepartnerschaft zwischen Colne Valley und Overath erschienen sind, müßte darüber hier eigentlich nicht berichtet werden. Sie sind jedoch beide vergriffen, also soll es trotzdem geschehen – in gebotener Kürze.

Die Festschriften:

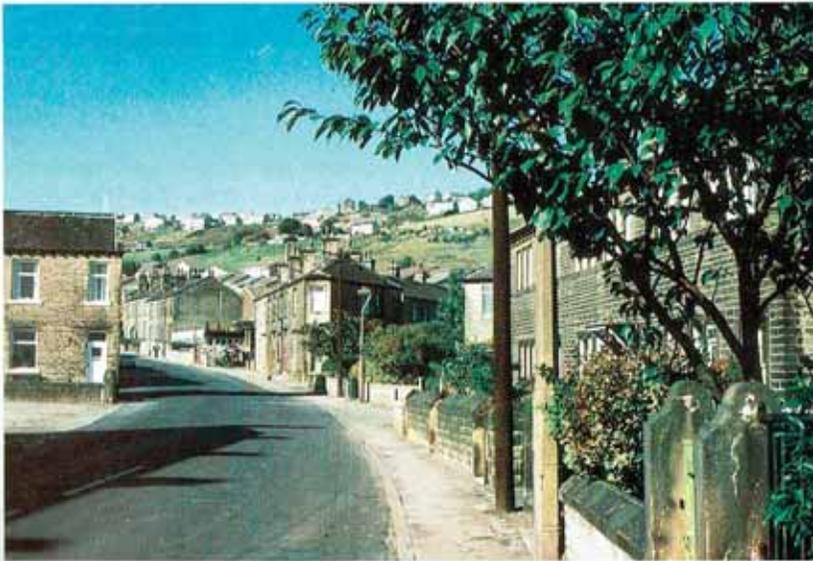
1. H. Kirsten, R. Preuß, S. Raimann & P. Schmitz, 10 Jahre Partnerschaft Overath – Colne Valley – Pérenchies 1973 – 1983; Hsg. Gemeinde Overath
2. R. Preuß & K.-H. Weyers, Colne Valley – Overath 1973 – 1993; Hsg. Freundschaftsclub Colne Valley – Overath

wuchs und heute aus ungefähr fünfzig Familien besteht. Seitdem hat sich die Gemeinde weitgehend aus der Partnerschaftsarbeit zurückgezogen.

Die *häufigsten* Verbindungen nach Colne Valley hat die Bergische Realschule. Schon im März 1973 war die erste Schülergruppe der Colne Valley High School in Overath. Seitdem sind jedes Jahr Schüler aus Colne Valley in Overath und Schüler aus Overath in Colne Valley gewesen. Das ist nicht selbstverständlich, weil es eine weite Reise ist, die nicht nur 24 Stunden dauert, sondern auch einiges kostet.

Die *intensivsten* Beziehungen bestehen zwischen der Twinning Association und dem Freundschaftsclub. In den geraden Jah-

ren finden die Treffen in Colne Valley statt, in den ungeraden in Overath. Das hat zu vielen engen Familienfreundschaften geführt und auch zu einigem Wissen über Land und Leute hüben und drüben. Zu jedem Besuch gehört ein Tagesausflug, so daß die Partner die engere und weitere Umgebung ihrer Partnerstädte inzwischen recht gut kennen. Auch die Sitten und Gebräuche sind ihnen mittlerweile vertraut, und man staunt nicht mehr, daß die Freunde Selbstverständliches zum Staunen finden. Wer aus Overath hatte schon an einem Wettbewerb im Gummistiefelwurf teilgenommen, wer aus Colne Valley ein Schürreskarrenrennen gefahren? Vieles ist unvergessen geblieben, so das vierte Partnerschaftstreffen in Colne Valley 1976,



Straße in Golcar

an dem außer der Vorgängergruppe des Freundschaftsclubs das Blasorchester Marialinden und der Bergische Schwimmclub Overath, zusammen 135 Personen, in Colne Valley zu Gast waren!

Der Freundschaftsclub ist es auch, der sich besonders bemüht, in Overath Kenntnisse über Colne Valley, Yorkshire (in dieser Grafschaft liegt die Partnerstadt), England und Großbritannien zu verbreiten. Dazu veranstaltet er jährlich zwei „Abende mit englischem Akzent“ (zum ersten Mal am 13. Mai 1980), auf denen Fachleute, meist aus dem Kreis der Mitglieder, über die Lebensweise, Kultur und Geschichte der Engländer, immer „ernsthaft, aber in unterhaltsamer Form“, berichten. Alle zwei Jahre fährt ein Bus voller Mitglieder und Freunde zu zehntägigen Studienfahrten, im Juli 1995 zum sechsten Mal, auf die Insel, so daß die Freunde dort vielleicht nicht irren, wenn sie meinen, der Freundschaftsclub kenne sich in Großbritannien besser aus als sie selbst.

Ähnliches spielt sich in Colne Valley ab. Dort trifft sich die Twinning Association jeden Monat zu ihren „meetings“, und die „Bierkeller Nights“ genossen einen legendären Ruf.

Die *ältesten* Verbindungen mit Colne Valley hat der Bergische Schwimmclub Overath. Er war schon 1972 zum ersten Schwimmwettkampf dort, und abgesehen von einer kürzeren Unterbrechung findet jedes Jahr ein sportliches Treffen der Schwimmer statt, abwechselnd in Colne Valley und in Overath.

Auch andere haben sich an dieser Partnerschaft beteiligt.

Der Quartettverein Sangesfreunde Marialinden war 1978 zu einem Gastkonzert in Colne Valley und empfing 1979 den Colne Valley Male Voice Quoir (male voice choir = Männergesangsverein) zu einem gemeinsamen großen Auftritt in der Aula Cyriax.

Mehrmals waren das Colne Valley Music Centre zu Gastspielen in Overath und das Orchester der Volkshochschule Overath in Colne Valley. Die Marsden Junior Band hat ein paar Mal in Overath gespielt, und ebenso oft war die Musikschule Overath-Rösrath zum Musizieren in Colne Valley.

Die Lindley Band und die Lockwood Band, ganz hervorragende Blasorchester, und der Honley Male Voice Choir haben auf Europatourneen in Overath Station gemacht und Konzerte gegeben.

Die Aufzählung ist nicht vollständig.

Bei all dem verwundert es nicht, daß zahllose Begegnungen der Familien auch außerhalb der großen Treffen die ganze Zeit über stattgefunden haben – das englische Wort „twinning“ beschreibt die Intensität der Kontakte viel besser als das spröde deutsche Wort „Partnerschaft“.

Was soll man dazu viel sagen? Es ist gelebte Geschichte; die Wurzeln liegen in der Vergangenheit, es beschäftigt die beteiligten Menschen und den Betrachter in der Gegenwart, und es wird fortbestehen.

Siegfried Raimann

Pérenchies

Eine französisch-deutsche Freundschaft über Jahrzehnte

Am 2. September 1973 unterschrieben die Bürgermeister Roger Dutriez und Josef Büscher sowie die Verwaltungschefs Jaques Ghesquiere und Hans Schlömer die Partnerschaftsurkunde, die den folgenden Wortlaut hat:

„Der Gemeinderat der Stadt Pérenchies und der Gemeinderat von Overath verpflichten sich, dem Wunsch ihrer Bevölkerung entsprechend:

– im Rahmen der Partnerschaft der zwei Städte ständige Verbindungen zwischen ihren Gemeindeverwaltungen herzustellen,

– auf allen Gebieten die menschlichen, kulturellen und sportlichen Beziehungen zwischen ihren Bewohnern zu fördern im Geiste der Brüderlichkeit und des gegenseitigen Verständnisses.

Sie erklären feierlich ihren Willen, durch die Schaffung und Weiterentwicklung dieser Verbindungen zur Errichtung einer friedlichen und glücklichen Zukunft beizutragen, in einem geeinten Europa und der Freundschaft zwischen allen Völkern dienend.“

Die Geschichte unserer Partnerstadt Pérenchies

Die Stadt hat ihren Ursprung vermutlich in keltischer Zeit. Andere Forschungen lassen ihren Ursprung in gallisch-römischer Zeit vermuten. Da die Stadt auf einer Anhöhe (24 m über NN) südlich von der flandrischen Tiefebene um die heutige Stadt Armentières liegt, war sie gut zu verteidigen und daher seit jeher ein interessantes Siedlungsgebiet. Urkundlich erwähnt wird sie zum ersten Mal von Erzbischof Baudry im Jahre 1101 als „Perenchicourt“ auf der Synode von Tournay. Zusammen mit der Region Lille wird



Bürgermeister Roger Dutriez

Pérenchies 1667 an Frankreich angeschlossen. Von vielen Kriegen vor, während und nach der Französischen Revolution wird Pérenchies heimgesucht.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts zählt die kleine, ländliche Stadt 151 Häuser und 735 Einwohner, die vom Gemüse- und Tabakanbau leben. Zwei Mühlen werden dort gebaut, eine davon als windgetriebene Ölmühle.

1821 wird von der Familie Droulers eine Spinnerei errichtet und 1849 von der Familie Agache übernommen. Die Spinnerei wird um eine Weberei erweitert. Über mehr als ein Jahrhundert erblüht die Stadt zusammen mit der florierenden Textilfabrik Agache. Im Jahre 1900 leben in Pérenchies 3.264 Menschen, die vorwiegend in dem Unternehmen Agache ihre Beschäftigung finden und dort hochwertige Webstoffe aus Leinen herstellen.

Durch die Bahnlinie Lille-Dünkirchen wird Pérenchies im Jahre 1848 in zwei Hälften geteilt. Im Jahre 1918 wird es durch Artilleriebeschuss bis auf die Grundmauern zerstört. Die Einwohner bauen nach dem unseeligen Krieg ihre Stadt, die ihnen so viel bedeutet, mit Elan wieder auf. Im Jahre 1940 zählte sie bereits 4.500 Einwohner.

In den siebziger Jahren fuhr die Textilfabrik Agache ihre Produktion immer weiter zurück, bis sie in den achtziger Jahren ihren Standort Pérenchies völlig aufgab. Die freierwerbenden Arbeitskräfte fanden teilweise in neu angesiedelten Gewerbebetrieben Arbeit. Andere konnten im acht Kilometer entfernten

Lille Beschäftigung finden.

Trotz des Niedergangs der Agache hat sich die Bevölkerungszahl weiter nach oben entwickelt. Zählte man 1983 noch 7.000 Einwohner, so ist die Stadt bis heute auf 7.500 Köpfe angewachsen. Zunehmend schätzen Neubürger aus dem Ballungsraum Lille die angenehme Wohnlage in ihren Neubaugebieten.

Die Struktur von Pérenchies

Vereinsleben

In Pérenchies wirken fünfzig Vereine in Sport, Musik, Kultur, Folklore, Freizeit, Kinderbetreuung und manch anderem.

Verkehr

Die Verkehrsanbindung ist ausgesprochen gut. Die Bahnstation an der Linie Lille – Dünkirchen befindet sich im Ort. Zur Autobahn Lille – Dünkirchen sind es 5 km, zur Metrostation von Lille 4 km, zum Flughafen Lille 20 km und zur Grenze nach Belgien 8 km.

Kommunalpolitik

Der Stadtrat besteht aus 29 Mitgliedern, die nach dem Verhältniswahlrecht gewählt werden. Bürgermeister Roger Dutriez ist seit 1971 im Amt. Er stützt sich auf 23 Ratsmitglieder und ist ihr Spitzenkandidat. Seine Fraktion steht der CDU nahe. Die Opposition besteht aus fünf Sozialisten und einem Kommunisten.

Der Bürgermeister trifft mit Unterstützung seiner acht Stellvertreter und der Ratsmitglieder die großen politischen Entscheidungen. Er ist das Exekutivorgan der Gemeinde.

Die Verwaltung wird vom Gemeindegemeinsekretär unter der Autorität des Bürgermeisters geleitet.

Eine Partnerschaft der Bürger

Die Stadt Pérenchies hat sich auf Dauer als eine Partnerstadt mit Profil und Herz erwiesen. Die Schulen und die Vereine unserer Partner tragen mit großem Engagement die Partnerschaft mit unserer Gemeinde. Der Stadtrat fördert mit Nachdruck dieses Anliegen, wobei Bürgermeister Roger Dutriez mit vielen Ideen und dem Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit vorangeht. Bei den zahlreichen Partnerschaftsveranstaltungen lernten unsere Schüler, Sportler, Sänger, Künstler und Begleiter die herzliche,



Wappen von Pérenchies

überwältigende Gastfreundschaft der Bevölkerung von Pérenchies zu schätzen. Da die Gäste ausnahmslos in Gastfamilien untergebracht sind, lernen sie auch deren Lebensgewohnheiten kennen. Auf diese Weise bekommen sie einen hautnahen Eindruck von un-



Pérenchies

serem Gastland und seinen Bewohnern. Aus eigener Erfahrung kann ich berichten, daß ich durch meine zahlreichen Partnerschaftsbesuche bei meiner Gastgeberfamilie George und Raymonde Balloy, mit der mich eine enge Freundschaft verbindet, erst richtig den Charme unseres Nachbarlandes empfinden konnte. Dagegen waren meine Eindrücke, die ich vorher als Tourist von Frankreich gewinnen konnte, nur sehr oberflächlich.

Die gemeinsamen Konzerte in der Festhalle an der Rue Gambetta mit dem Choral Agache und der Harmonie Agache werden allen Teilnehmern vom Männergesangverein Overath und dem Tambourcorps Edelweiß Overath noch lange in Erinnerung bleiben. Die Beifallsstürme der sachkundigen und anspruchsvollen Zuhörer aus Pérenchies belohnten die Mitwirkenden aus Pérenchies und Overath für ihre gemeinsamen Leistungen.

Die zahlreichen Turniere im Tischtennis, Handball und Fußball sowie die Treffen der Künstler und der Modellflieger lockten ebenfalls viele Bürger an und wurden von begeistertem Beifall und mit fachlicher Anerkennung begleitet.

Die Schülerinnen und Schüler der Bergischen Realschule Overath und des Paul-Klee-Gymnasiums Overath erleben Jahr für Jahr mit ihren gleichaltrigen Freunden vom College Jaques Monod und vom Externat Ste. Marie jeweils eine ereignisreiche Woche in den beiden Städten mit Schulalltag und Ausflügen in die reizvolle nordfranzösische Landschaft. Selbstverständlich steht auch ein Ausflug nach

Paris auf dem Programm.

Einer der glanzvollen Höhepunkte der Partnerschaftsbesuche ist immer der festliche Empfang, den Bürgermeister Dutriez seinen Gästen im Rathaus von Pérenchies bietet. Angetan mit der Schärpe in den Nationalfarben begrüßt er mit einer Delegation des Gemeinderates die Gäste im historischen Sitzungssaal des Rathauses.



Rathaus

Unsere französischen Freunde könnten, so hoffe ich, ähnlich über ihre Erfahrungen in Overath berichten. Die Partnerschaft ist keine Einbahnstraße.

Vereine

Von den Vereinen der Stadt Pérenchies sollen hier zwei genannt werden, die im Kulturleben der Région du Nord eine besondere Rolle spielen und in der Partnerschaft mit zahlreichen Konzerten mitgewirkt haben. Beide sind in der Gründerzeit als Einrichtungen der damaligen Textilfabrik Agache entstanden und haben sich nach und nach zur Selbständigkeit entwickelt. Der Choral Agache ist ein leistungsfähiger Männerchor, der mit eigenen Konzerten in Pérenchies an die Öffentlichkeit tritt. Außerdem nimmt er an mehreren Sängereisen in Nordfrankreich teil. Die Harmonie Agache ist ein Sinfonie-Orchester

von beachtlichem Ruf über die Grenzen von Pérenchies hinaus. Ihre Konzerte, teilweise gemeinsam mit dem Choral Agache, erfreuen sich bei einem anspruchsvollen Publikum großer Beliebtheit.

Bald ein Vierteljahrhundert

Im Jahre 1998 werden wir zusammen mit unseren Partnern aus Pérenchies ein Vierteljahrhundert unserer segensreichen Partnerschaft feiern. Wir werden dann mit Stolz auf Hunderte von Einzelveranstaltungen mit nahezu 5.000 Einzelbegegnungen zurückblicken können, auf eine Partnerschaft, die getreu ihrer Beurkundung mit Leben erfüllt wurde.

Vereinsnachrichten

Seit dem Erscheinen der letzten Folge von ACHERA sind drei Mitglieder des Bergischen Geschichtsvereins Overath e.V. hoch geehrt worden. Der Landschaftsverband Rheinland hat am 8. Juli 1991 Herrn Helmut Krause „für Verdienste um die rheinische Kulturpflege“ den Rheinlandtaler, eine begehrte und weithin angesehene Auszeichnung, verliehen, die Jahreshauptversammlung vom 4. März 1994 machte Herrn Gustav Bück, den langjährigen Schatzmeister des Vereins, zum Ehrenmitglied, und unser Vorsitzender, Herr Dr. Fritz Laudenberg, wurde am 6. Oktober mit dem Bundesverdienstkreuz am Ban-

de ausgezeichnet.

In den vergangenen Jahren hat der Bergische Geschichtsverein Overath e.V. seinen inzwischen mehr als 140 Mitgliedern so viele Veranstaltungen angeboten, daß es nicht möglich ist, sie hier alle einzeln zu nennen. Neben dem jährlichen vorweihnachtlichen Beisammensein, das immer auch ein historisches Thema vorstellt und stets besonders viele Mitglieder anzieht, hat es Vorträge, Begehungen, Ausstellungsbesuche, halbtägige und ganztägige Exkursionen zu Themen der bergischen Geschichte gegeben, die alle auf ein lebhaftes Interesse unserer Mitglieder und

Freunde gestoßen sind.

Auch für den Verein neue Vorhaben waren darunter, nämlich Projekte zur möglichst umfassenden Erörterung größerer Themenbereiche sowie mehrtägige Studienreisen.

Das erste der Projekte galt den Zisterziensern, den Mönchen auch von Altenberg, denen ein Vortrag, eine ganztägige Exkursion zum Kloster Altenkamp und die Studienreise (1993) nach Thüringen „auf den Spuren der Zisterzienser“ gewidmet waren.

Das zweite Projekt hat die Herrscherhäuser des Bergischen Landes zum Gegenstand. In Thüringen suchten wir 1993 auch Spuren der Grafen von Käfernburg (eine der Stifterfiguren im Naumburger Dom ist ein Käfernburger), vermutlich die Stammväter der Grafen von Berg. Mehrere Exkursionen und ein Vortrag hatten die Grafen von Berg (Altenberg), das Herzogshaus Kleve (Kleve, Kalkar), die Jülicher Herzöge (Jülich, Nideggen) und die rheinischen, pfälzischen und bayrischen Wittelsbacher (Vortrag) zum Inhalt, womit das Projekt aber noch nicht abgeschlossen ist. Den Grafen von der Mark und von Limburg ebenso wie dem Haus Hohenzollern werden wir uns noch zu nähern haben, was wir auch tun werden.

Das dritte Projekt greift über das Bergische Land hinaus, es behandelt die deutschen Kaiserhäuser. Die große Salierausstellung gab den Anstoß zu einer Reise nach Speyer (1992) und veranlaßte Besuche des Klosters Limburg (Pfalz)

und der Kaiserdome zu Speyer, Worms und Mainz, alle auf die Salier zurückgehend. Die Studienreise in den Harz (1994) führte auch zu Bauten der Sächsischen Kaiser (Bad Gandersheim, Gernrode, Goslar, Halberstadt, Quedlinburg) und damit zu Kenntnissen über dieses erste deutsche Kaiserhaus. Es ist ebenfalls noch nicht beendet und wird 1996 u.a. in Bamberg (Sachsenkaiser) und Nürnberg (Staufer) weitergeführt werden. Eine Fahrt in die Eifel führte noch weiter in die Geschichte zurück: die besuchten Reichsabteien Kornelimünster, Stablo und Prüm gehen auf die Karolinger zurück, wobei über Prüm wieder ein Bezug zu unserer engeren Heimat hergestellt werden konnte; denn das Prümer Urbar (993) nennt Volberg und Enkeln zum ersten Mal.

Damit sind die bisher drei Studienreisen schon erwähnt worden: nach Speyer (zwei Tage, 1992), Thüringen (sechs Tage, 1993) und in den Harz (sechs Tage, 1994). Für 1996 ist wieder eine solche Reise in der Vorbereitung (sechs Tage, Bamberg).

Da sich auch die anderen Arten von Veranstaltungen eines guten Zuspruchs erfreuen, werden wir sie selbstverständlich alle weiter pflegen.

Die Herausgabe von ACHERA 5 nach einer viel zu langen Pause macht uns Mut zu einer Bitte. Ohne unsere Mitglieder und ihren Forschungseifer wird es ACHERA 6 nicht geben können. Wer also einen Aufsatz, eine Abhandlung, Fotos oder Grafisches, u. U. auch noch unbearbeitetes Material oder

eine Idee für ein Projekt beisteuern kann, wird mithelfen, daß bis zur nächsten Ausgabe nicht wieder sieben Jahre vergehen müssen. Wer also einen Beitrag leisten kann, möge dies bitte ohne zu zögern tun – wir laden unsere Leser sehr herzlich dazu ein!

Rudolf Preuß

Das Mitteilungsblatt der Gemeinde Overath druckte am 16. Mai 1991 den nachfolgenden Bericht über eine Exkursion ab, die stellvertretend für all die anderen Veranstaltungen des Vereins in den letzten Jahren stehen soll.

Mit der Abteilung Overath des Bergischen Geschichtsvereins e.V. nach Corvey

Schon durch den einführenden Lichtbildervortrag auf der Jahreshauptversammlung hatte Herr Krause viele Informationen über die Geschichte der ehemaligen Reichsabtei und den aus einem Overather Geschlecht stammenden Fürstabt Christoph von Bellinghausen vermittelt. Diese gute Vorbereitung führte am Samstag, dem 4. Mai, zu einer zahlreichen Beteiligung an der bestens organisierten Fahrt ins maikühle Weserbergland. Das ehemalige Benediktinerkloster Corvey, das eigentliche Gründungsjahr ist 822, war immer eines der bedeutendsten Klöster im sächsisch-westfälischen Raum. Karl der Große hatte als Mutterkloster die angesehene Abtei Corbie bei Amiens bestimmt (Corbie ist heute Partnerstadt von Höxter). Schon 823 erhielt Corvey durch Ludwig den Frommen den Reichsstatus der Immunität. Die Corveyer Mission

dehnte sich über Norddeutschland bis nach Dänemark, Schweden und später Böhmen aus. Berühmt war die Klosterschule, an der hervorragende Wissenschaftler wirkten, deren Schriften noch heute wichtige Quellen der abendländischen Geschichtsschreibung sind.

Die Verwüstungen im Dreißigjährigen Krieg überstand einzig das eindrucksvolle, bereits 876 unter den Karolingern fertiggestellte Westwerk, das älteste Bauwerk Westfalens. So entstand bald nach dem Westfälischen Frieden die umfangreiche barocke Anlage, die unter den Fürstäbten, zu denen auch der in dieser Zeit lebende Christoph von Bellinghausen gehörte, noch einmal zu neuer Blüte und Bedeutung geführt wurde.

Nach der Säkularisation (1820) gelangte die Abtei in Privatbesitz und entwickelte sich seither zu einem kulturellen Mittelpunkt mit Musikwochen, Schloßkonzerten und Kunstausstellungen.

Nach der intensiven Führung besichtigten wir kurz die unter Christoph von Bellinghausen errichtete St.-Joseph-Kapelle auf dem „Weinberg“. Nach dem Mittagessen folgte eine Stadtführung durch die Altstadt von Höxter, in der noch zahlreiche Bürgerhäuser und Adelshöfe (vorwiegend aus dem 16. Jahrhundert) mit wunderschönen farbig gestalteten Schnitzereien zu bewundern sind. Dominierend steht nahe der Weser die romanische Kiliani-Kirche. Es war ein langer, an Eindrücken reicher Tag.

Christa Kathrein †