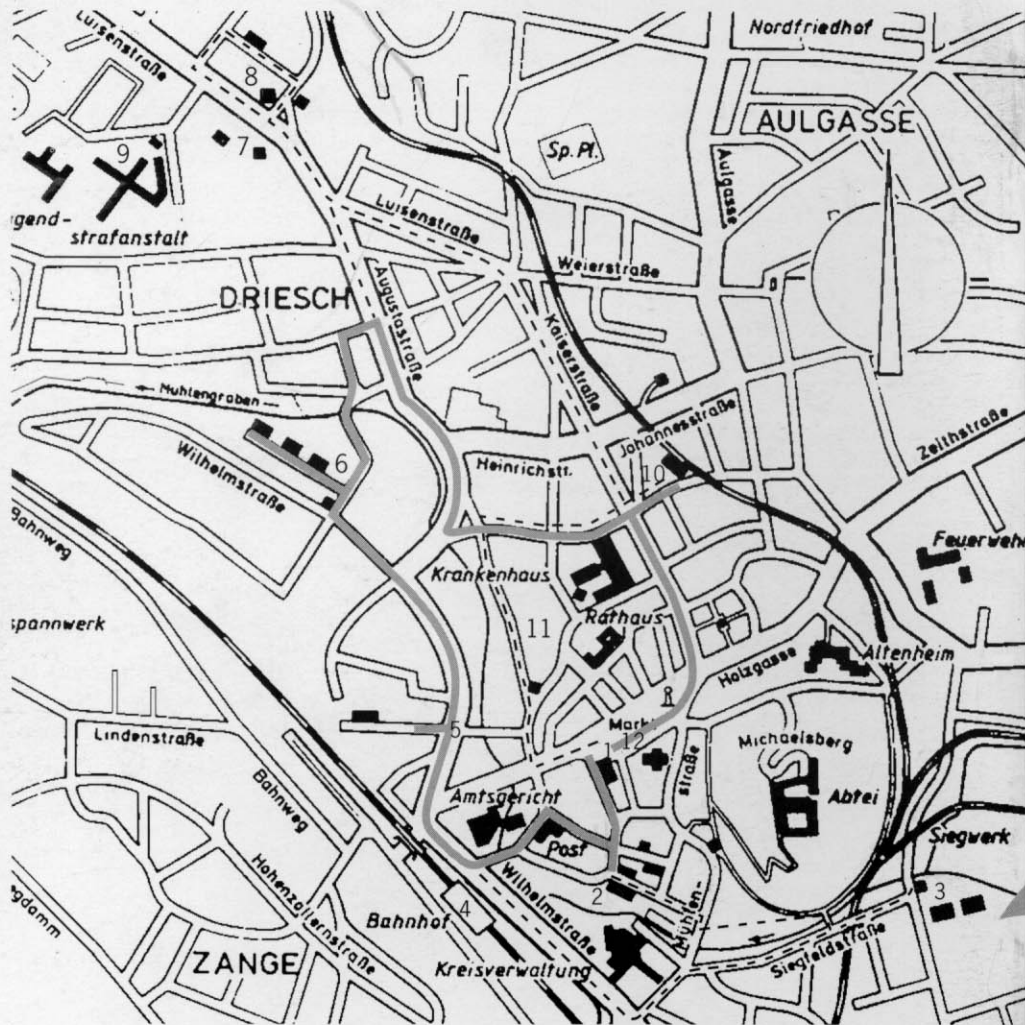


- Kurzer Rundgang
 - - - Erweiterter Rundgang

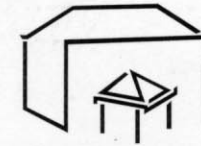
STADTMUSEUM SIEGBURG
 Markt 46
 53721 Siegburg
 Tel (0 22 41) 10 23 -27 / -06
 Fax (0 22 41) 6 34 56



- LEGENDE
- | | |
|----------------------------|--|
| 1 Stadtmuseum | 7 Brauerei Breuer |
| 2 Stadtmühle | 8 Feuerwerkslaboratorium |
| 3 Torhausmuseum | 9 Justizvollzugsanstalt und Beamtenkolonie |
| 4 Hauptbahnhof | 10 Nordbahnhof |
| 5 Kraftpostamt | 11 Städtische Gasanstalt |
| 6 Königliche Geschoßfabrik | 12 Marktplatz |

DIE WACHT AM RHEIN

INDUSTRIALISIERUNG IN SIEGBURG



STADTMUSEUM
SIEGBURG

Es braut ein Ruf
 (Die Wacht am Rhein)
 Markig

Karl Wilhelm, 1854

1. Es braut ein Ruf wie Don-ner-hall, wie Schwert-ge-klirr und
 Wo-gen-prall: Zum Rhein, zum Rhein, zum deut-schen Rhein! Wer
 will des Stromes Hü-ter sein? Lieb Va-terland, magst ru-hig sein, Lieb
 Va-ter-land, magst ru-hig sein! Fest steht und treu die Wacht, die
 Wacht am Rhein, fest steht und treu die Wacht, die Wacht am Rhein.

2. Durch Hunderttausend zuckt es schnell, und aller Augen blihen hell;
 der Deutsche, bieder, fromm und stark, beschirmt die heilige Landesmark:
 : Lieb Vaterland :!

3. Er blickt hinauf in Himmelsaun, wo Heldenväter niederschaun und
 schwört mit stolzer Kampfeslust: Du Rhein bleibst deutsch wie meine
 Brutt! : Lieb Vaterland :!

WEGWEISER IN DIE STADTGESCHICHTE



IMPRESSUM

© Kreisstadt Siegburg 1994

Alle Rechte vorbehalten

Konzeption & Text: Herbert Spicker

Abbildungen: Stadtarchiv Siegburg

Abb. S. 23: Erich Land, Windeck,

S. 18 unten: Dr. Andrea Korte-Böger,
Siegburg

Fotos S. 17, 18 oben, 21, 31:

Ralph Hinterkeuser, Bonn

Gestaltung & Realisation: Intention, Bonn

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung

der Kreissparkasse in Siegburg und

gefördert durch das Kultusministerium

des Landes Nordrhein-Westfalen

INDUSTRIALISIERUNG IN

SIEGBURG

Im Mittelalter war die Wirtschaft der Stadt Siegburg weitgehend durch die Abtei bestimmt. Bis ins 15. Jahrhundert gelang es der Stadt, ein wirtschaftliches Eigengewicht zu entwickeln. Dazu trugen ihre drei wichtigsten Gewerbe bei - die Tuchfabrikation, die Töpferei und die Gerberei. Vor allem die Tuchmacher und die Töpfer erreichten in Zusammenarbeit mit der Kölner Kaufmannschaft überregionale Märkte.

Der Dreißigjährige Krieg (1618 - 1648) führte zum wirtschaftlichen Niedergang der Gewerbestadt Siegburg.

Während der nächsten 200 Jahre war Siegburg ein wirtschaftlich fast bedeutungsloses Landstädtchen, in dem viele Einwohner dem Ackerbau nachgingen.

Parallel zu der etwa 1830 einsetzenden Industrialisierung Deutschlands, entwickelt sich in den folgenden 100 Jahren dieses Landstädtchen zu einer prosperierenden, industriell geprägten Mittelstadt.

Diesem, in nur 70 Jahren sich vollziehenden Prozeß, soll mit einem Rundgang durch die Stadt und die entsprechenden Abteilungen des Stadtmuseums Siegburg (Abt. 20 - 22) nachgespürt werden.

Ein- führung

1825 schreibt der Kreisphysikus (Kreisarzt) Lohmann über Siegburg:

"Am Fuße des Berges, und zwar von Nordosten bis tief in den Westen liegt das Städtchen Siegburg, welches gegen 300 Häuser zählt, um den Siegburg herum. Auf dem Berge selbst findet sich noch das Gebäude der ehemaligen adligen Benediktinerabtei mit der Klosterkirche. Das ganze Gebäude ist auf das Prachtvollste ausgebaut und zu einer Irrenheilanstalt eingerichtet."



Teil I: Die Industrialisierung im Stadtmuseum Siegburg

Politische Rahmenbedingungen

Nach dem Wiener Kongreß kommt Siegburg an Preußen, mit dessen Geschichte es bis 1945 eng verknüpft ist. Im Jahre 1818 wird der neue Kreis Siegburg gebildet und die Stadt erfährt damit erstmals seit ihrer wirtschaftlichen Blüte im 16. und 17. Jahrhundert einen erheblichen Bedeutungszuwachs.

Der politischen Geschichte bis 1918 ist die Abt. 20 gewidmet. Sieht man von einigen lokal bedeutsamen Ereignissen, wie dem Marsch der Revolutionäre auf das Siegburger Zeughaus 1849 ab, unterschied sie sich im wesentlichen nicht von der des Gesamtstaates, die in der Ausstellung u. a. durch die Büsten der preußischen Herrscher repräsentiert wird.

Wesentlich für die weitere wirtschaftliche Entwicklung wurde, daß Siegburg jetzt zum großen preußischen Staatsverband gehörte und damit zugleich Teil dieses großen Wirtschaftsraums wurde.

Ausbau der Verkehrswege

Entscheidend für die weitere wirtschaftliche Entwicklung wurde der Ausbau der Verkehrswege, dem die Abt. 22 gewidmet ist.

"Eines der besten Pferde zog auf der Bahn in steigender Richtung durchschnittlich 2 1/2 bis 3 leere Wagen oder einen mit 5 Tonnen beladenen Wagen. Die Strecke von Hennef bis Schönenberg (16,5 km) wurde in etwa 5 Stunden, die gleiche Strecke zurück in 4 Stunden bewältigt, einschließlich eines Haltes auf halbem Wege. Von Schönenberg zu den zwei Endpunkten war eine weitere Stunde erforderlich. Wöchentlich machte ein Pferd fünf Fahrten, bedurfte also außer dem Sonntag noch eines Ruhetages in der Woche. Für jedes Pferd war ein Wagenführer nötig, was beim Lokbetrieb nicht mehr nötig war. Die größten Zugeinheiten bestanden aus einer Lok und 28 Wagen mit einer Nutzlast von 140 Tonnen. Die Fahrzeit Hennef-Schönenberg betrug dann 1 1/4 Stunde. Als Zugpersonal wurden benötigt:

- 1 Lokführer mit 3,15 Mark Tagesverdienst,
- 1 Heizer mit 1,75 Mark Tagesverdienst,
- 1 Zugführer mit 2,09 Mark Tagesverdienst und
- 4 Bremser mit je 1,60 Mark Tagesverdienst."

(aus: Willi Kissau
Geschichte der Rhein-Sieg-Eisenbahn)

War die günstige Lage des Michaelsberges an der sogenannten "Rheinischen Kaufmannsstraße" von Köln nach Frankfurt und seine beherrschende Position am Zugang zum Siegtal schon entscheidend für die Gründung von Abtei und Stadt gewesen, so entwickelte sich Siegburg im 19. Jahrhundert zu einem regionalen Eisenbahnknoten im rechtsrheinischen Raum.

Siegburg erhielt Anschluß an drei Bahnliesen:

- Köln-Gießen-Frankfurt (1859)
- Aggertalbahn (1884)
- Bröltalbahn (Schmalspurbahn - 1899)

Der Nahbereich wurde durch zwei Kleinbahnen für den Personenverkehr erschlossen:

- Straßenbahn Siegburg - Bonn (1911)
- Straßenbahn Siegburg - Zündorf (1914)

Fahrplan von 1859

Fahrplan FÜR DIE STRECKE DEUTZ—HENNEF DER CÖLN-GIESSENER-EISENBAHN VOM 1. JANUAR 1859

I	III	V	STATIONEN	II	IV	VI
vormittags	nachmittags	nachmittags		vormittags	nachmittags	abends
8.15	11.30	5.30	DEUTZ	10.45	3.30	8.00
8.38	12.04	5.53	WAHN	10.23	2.59	7.38
9.00	12.43	6.15	SIEGBURG	10.02	2.18	7.17
9.15	1.00	6.30	HENNEF	9.45	2.00	7.00

ANSCHLÜSSE IN DEUTZ

- I an den Kurierzug von Berlin
- II von dem Personenzug nach Amsterdam
- III an den Personenzug von Berlin
- IV von dem Personenzug nach Hannover
- V an den Personenzug von Amsterdam
- VI von dem Kurierzug nach Berlin
- VI von dem Personenzug nach Berlin

Cöln, den 30. Dezember 1858

DIE DIREKTION
DER CÖLN-MINDENER-EISENBAHNGESELLSCHAFT

Diese Entwicklung Siegburgs zu einem Eisenbahnknoten illustrieren die Modelle der drei Siegburger Bahnhöfe und verschiedene Exponate in der Wandvitrine. Gezeigt wird jeweils der bauliche Zustand kurz vor dem Ersten Weltkrieg, als das deutsche Eisenbahnnetz seine höchste Dichte aufwies.

Zunächst richtete sich die Streckenführung der Eisenbahnen nach den Bedürfnissen des Personentransportes und nach strategischen Planungen der Militärs.

Daher wurden als erstes die Großstädte und entferntere Landesteile linear verbunden. Bei der Verwirklichung der geplanten Verbindung zwischen Köln und Frankfurt entschied sich die preußische Regierung für eine Linienführung durch das Siegtal, weil eine alternativ diskutierte Streckenführung auf dem rechten Rheinufer als zu anfällig im Kriegsfall galt. Dadurch erhielt Siegburg schon 1859, also 14 Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, Anschluß an das Eisenbahnnetz.

Welchen Fortschritt dies für das Transportwesen bedeutete, läßt sich an einem Vergleich der Fahrzeiten aufzeigen: benötigte die Postkutsche als Schnellpost von Siegburg nach Deutz noch ca. 3 Stunden, so verringerte sich diese um rund 75 %.

Bahnen

Für den weiteren Ausbau der Eisenbahn wurde nun das Wechselspiel von Industrialisierung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entscheidend. Bestehende Industriebetriebe beeinflussten geplante Streckenführungen, und umgekehrt siedelten sich die Unternehmen dort an, wo ein Eisenbahnanschluß bestand. So war auch der vorhandene Anschluß an das Eisenbahnnetz eine notwendige Vorbedingung, als der preußische Staat nach dem Krieg gegen Frankreich 1870/71 einen geeigneten Standort für eine geplante Rüstungsfabrik im Westen suchte.

Solange die Bahnen das einzige Massentransportmittel blieben, mußte den Städten und Kreisen daran gelegen sein, durch preiswert zu betreibende Kleinbahnen die Lücken im Netz der staatlichen Eisenbahn zu schließen. Entsprechende Aktivitäten unternahm auch der Siegkreis zusammen mit den Nachbarstädten und -kreisen. Die Straßenbahnen nach Bonn und Porz (über Zündorf) konnten 1911 bzw. 1914 eröffnet werden.

Die Wacht am Rhein

Den die Entwicklung der Industrie behandelnden Raum (Abt. 21) beherrschen zwei gegenübergestellte Wandbilder: Das Foto eines Teils der Belegschaft der Geschosßfabrik und ein Monumentalgemälde über die Einweihung des Niederwalddenkmals bei Rüdesheim, das im Sitzungssaal des ehemaligen Siegburger Kreishauses hing.

Auffällig ist zunächst der Gegensatz zwischen staatlicher Selbstdarstellung und

Eine geplante Verbindung nach Much konnte zunächst wegen des Ersten Weltkrieges, später wegen der aufkommenden Konkurrenz durch den Busverkehr nie verwirklicht werden. Verschiedene Exponate im Museum dokumentieren die Geschichte der Straßenbahnen.

Durch die zunehmende Konkurrenz des Autos wurden die Eisenbahnen immer unwirtschaftlicher. Wies bereits der Anschluß an die Reichsautobahn Köln - Frankfurt (1938) in die Zukunft, so führte der endgültige Durchbruch des PKW's als "Verkehrsmittel für Jedermann" nach dem Zweiten Weltkrieg zur Stilllegung vieler Strecken, die unwirtschaftlich oder sogar selbst zum Verkehrshindernis geworden waren; 1954 wurden Aggertalbahn und Bröltalbahn stillgelegt und der Bahnhof Zange wenig später abgerissen.

Der Nordbahnhof der Aggertalbahn blieb erhalten. Er ist ein schönes Beispiel für einen Bahnhof der Jahrhundertwende (Kronprinzenstraße).

den von harter Arbeit und einfachen Verhältnissen gezeichneten Gesichtern der Arbeiter. Schärfer tritt dies noch in dem Foto mit der Belegschaft der Schreinerei Schmandt aus den 1890er Jahren hervor.

Neben diesem offensichtlichen Gegensatz ist jedoch ein innerer Zusammenhang bedeutsam. Denn, wie das Deutsche Reich ideologisch gegen den vermeintlichen Erbfeind Frankreich aufrüstete, so tat es dies auch im eigentlichen Wortsinn.

Beschäftigte
der Siegburger
Rüstungs-
betriebe
1882 - 1918

Jahr	Beschäftigte	
1882	672	
1887	780	nur Geschosßfabrik
1895	3700	
1899	2000	
1913	4700	Geschosßfabrik und
1917	21500	Feuerwerkslaboratorium zusammen
1918	15700	

(nach H. Warning, aus: Mitt. f. alle Barbarajünger, S. 7, 1985)

In Erwartung eines Revanchekrieges seitens Frankreich errichtete die preußische Regierung in Siegburg zwei staatliche Rüstungsfabriken, die eine potentielle Westfront mit Munition versorgen sollten:

- die Königliche Geschosßfabrik (1875),
- das Königliche Feuerwerkslaboratorium (1893).

In der Ausstellung sind Fotos der Werke sowie Granaten und Zünder aus deren Produktion zu sehen. Die beiden Rüstungsbetriebe entwickelten sich schnell zu Großfabriken und beherrschten die gewerbliche Entwicklung Siegburgs.

Die Textilindustrie macht den Anfang

Der erste Industriebetrieb der Stadt siedelte sich allerdings bereits 1840 an, also schon 19 Jahre vor dem Anschluß an die Cöln-Mindener Eisenbahn.

Die Kattundruckerei Rolffs und Cie. sah in der beengten Großstadt Köln keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr und verlagerte ihre Fabrik in die ländliche Umgebung, wo neben genügend Arbeitskräften und billigem Bauland ausreichend kalkarmes Wasser, das für die Baumwollverarbeitung benötigt wurde, vorhanden war.

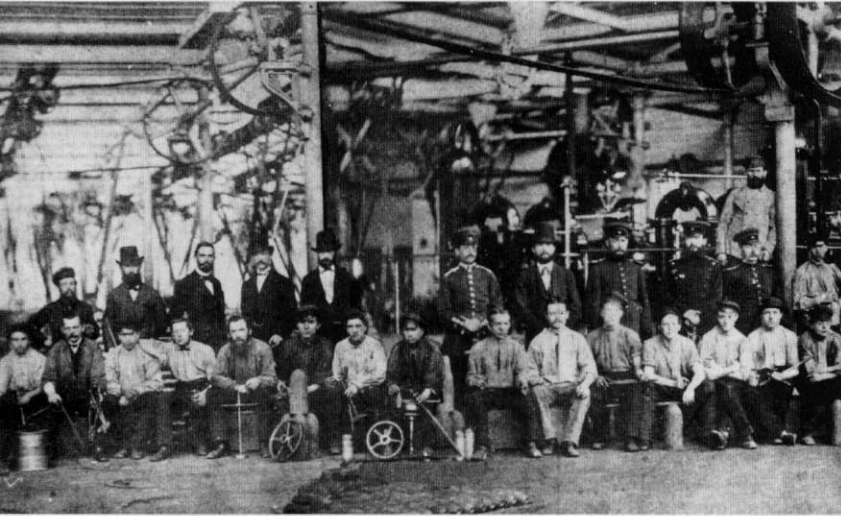
Nachdem die sich im Siegfeld ansiedelnde Firma in den ersten Jahrzehnten ihres

Bestehens das einzige Industrieunternehmen der Stadt war, blieb sie noch bis zu ihrer Schließung 1914 mit mehreren hundert Arbeitern das drittgrößte Unternehmen der Stadt.

Neben der Kattunfabrik entstanden im Siegfeld mehrere kleine Unternehmen, die jedoch nicht sehr lange Bestand hatten.

Heute wird das gesamte Gelände von der Siegwerk Farbenfabrik Keller, Dr. Rung & Co. eingenommen, die Druckfarben herstellt und entwickelt.

Mittelständische Unternehmen



Beispiel für eine Transmission auf einem Belegschaftsfoto einer Siegburger Rüstungsfabrik

Neben den Großfabriken entwickeln sich einige Handwerksbetriebe zu mittelgroßen Unternehmen. Ein Beispiel ist die Maschinenfabrik Krämer (gegründet 1865), die seit den 1890er Jahren Holzverarbeitungsmaschinen herstellte.

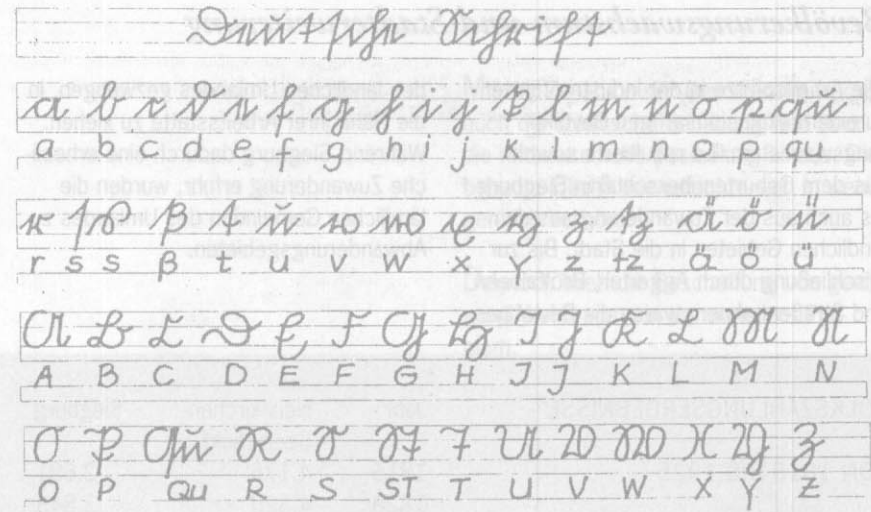
Eine Abrischt und eine Bandsäge stehen für die Produktpalette dieser Firma und repräsentieren zugleich den technischen Entwicklungsstand der Zeit.

In den Werkhallen waren die einzelnen Maschinen in langer Reihe aufgestellt und wurden über eine Transmission von einer Dampfmaschine angetrieben.

Typisch ist die Namensänderung der "Maschinenfabrik Krämer" zu "Prinz-Heinrich-Werk". Diesen Namen durfte die Firma seit 1903 führen, weil der Wagen des Prinzen nach einer Panne in der Fabrik repariert wurde und seine königliche Hoheit selbst im Hause der Familie Krämer übernachtet hatte.



Prinz Heinrich von Preußen



Kiel, den 1. Dezember 1902.

3
 Euer Königlich Hofrat Prinz Heinrich von Preussen wollen die Genehmigung für mich erteilen, daß Ihre Maschinen-Fabrik zum Namen "Prinz zu Siegburg die Legation des Prinz Heinrich Werk" führen kann.
 Höchstens Aufträge zu Folge warf ich nicht, die (Hofrat) mit Ihrer Eingabe vom 22. d. Mt. zum Ende ist ergebenst zu befragen.

Brief Prinz Heinrichs von Preußen

Wm
 von Wilhelm Peter Krämer
 inma Gebrüder Krämer,
 Maschinen-Fabrik
 in Siegburg,
 Rheinland.
 E. Schmidt von Steinwind
 Landes-Hofrath
 und persönlicher Adjutant.

Bevölkerungswachstum und Stadterweiterung

Die Arbeitsplätze in der Industrie führten zu einem explosionsartigen Bevölkerungswachstum. Es resultierte sowohl aus dem Geburtenüberschuß in Siegburg als auch aus der Zuwanderung aus den ländlichen Gebieten in die Stadt. Bis zur Erschließung durch Aggertal, Bröltalbahn und Straßenbahnen, waren die Bewohner

des ländlichen Umlandes gezwungen, in die Nähe ihrer Arbeitsstätte zu ziehen. Während Siegburg dadurch eine erhebliche Zuwanderung erfuhr, wurden die ländlichen Gemeinden des Umlandes zu Abwanderungsgebieten.

VOLKSZÄHLUNGSERGEBNISSE

VON 1816 BIS 1925

DER GEMEINDE

NEUNKIRCHEN-SEELSCHEID

UND SIEGBURG

Jahr	Neunkirchen-Seelscheid	Siegburg
1816	4.175	2.691
1828	4.520	3.843
1831	4.702	3.826
1837*)	4.980	4.192
1843	5.331	4.310
1852	5.224	4.818
1858	5.262	5.198
1867	5.164	5.979
1871	5.04	6.290
1885	4.756	9.153
1895	4.516	13.029
1905	4.672	17.322
1925	4.638	21.036*)

*) geschätzte Zahlen

Quellen:

Angaben 1816 - 1967:

Beiträge zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen, herausgegeben vom Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen, Sonderreihe Volkszählung 1961, Heft 3 d "Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen", Bevölkerungsentwicklung

1816 - 1871, Düsseldorf 1966

1871 - 1961: wie vor, Heft 3 c "Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen", Bevölkerungsentwicklung 1871 - 1961, Düsseldorf 1964

Ergänzung durch Unterlagen der Abteilung für Statistik des Rhein-Sieg-Kreises (ohne Quellenangabe)

Stadterweiterung

"Die Wohnungsnot war eine fühlbare und für die sittlichen und gesundheitlichen Verhältnisse gleich nachteilig, ja gefährlich.

Da fing man an zu bauen, und wer Geld hatte zu bauen und auch keins hatte, glaubte es bei dem niedrigen Zinsfuße nicht besser anlegen zu können, als wenn er es in Wohnhäuser steckte und die geschraubten Mietsverhältnisse nach Kräften ausnutzte. 1892 entstanden 30 neue Häuser in der Stadt, 1893: 80 und 1894 über 100.

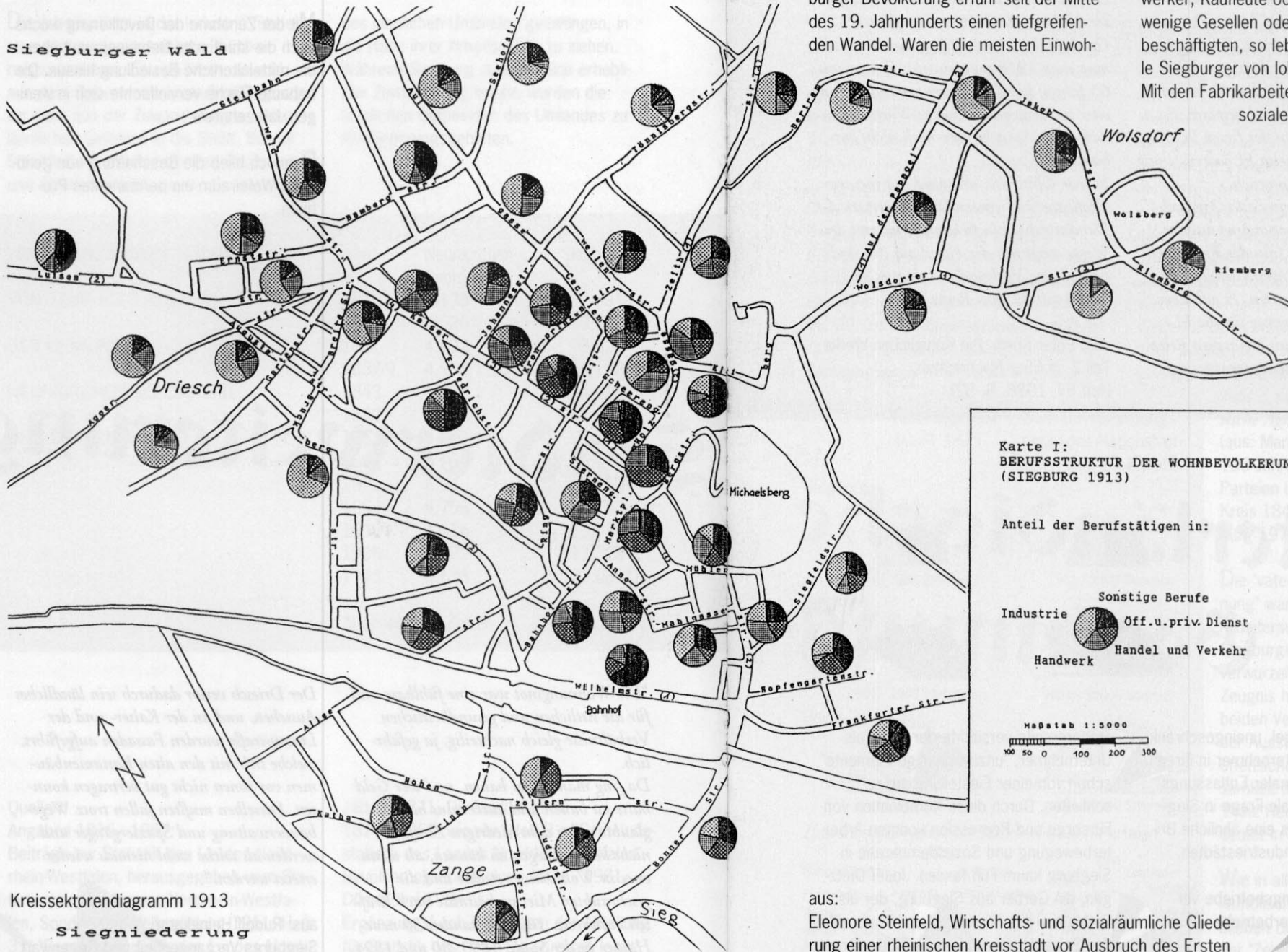
Mit der Zunahme der Bevölkerung wuchs auch die städtische Bebauung weit über die mittelalterliche Besiedlung hinaus. Die bebaute Fläche vervielfachte sich in wenigen Jahrzehnten.

Dennoch blieb die Beschaffung von genügend Wohnraum ein permanentes Problem.

Der Driesch verlor dadurch sein ländliches Aussehen, und an der Kaiser- und der Luisenstraße wurden Fassaden aufgeführt, welche sich mit den alten Kastanienbäumen vor ihnen nicht gut vertragen konnten. Dieselben mußten fallen trotz Wegebauverwaltung und Spaziergänger und werden als solche wohl niemals wieder ersetzt werden."

aus: Rudolf Heinekamp
Siegburgs Vergangenheit und Gegenwart
Siegburg 1897, S. 445

Änderung der Sozialstruktur



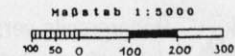
Die soziale Zusammensetzung der Siegburger Bevölkerung erfuh seit der Mitte des 19. Jahrhunderts einen tiefgreifenden Wandel. Waren die meisten Einwoh-

ner um 1820 noch selbständige Handwerker, Kaufleute oder Landwirte, die nur wenige Gesellen oder Hausbedienstete beschäftigten, so lebten 1913 schon viele Siegburger von lohnabhängiger Arbeit. Mit den Fabrikarbeitern war eine neue soziale Schicht entstanden.

Karte I:
BERUFSSTRUKTUR DER WOHNBEVÖLKERUNG
(SIEGBURG 1913)

Anteil der Berufstätigen in:

- Industrie
- Handwerk
- Sonstige Berufe
- Off.u.priv. Dienst
- Handel und Verkehr



Kreisdiagramm 1913
Sieg

aus:
Eleonore Steinfeld, Wirtschafts- und sozialräumliche Gliederung einer rheinischen Kreisstadt vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Siegburg im Jahr 1913, Bonn 1988 (Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bonn)



"Damals war meines Wissens 12-Stundentag. Urlaub? Nur auf Antrag für besondere Anlässe (Hochzeit, Kindtaufe, Sterbefall). Aber die Beschäftigten beim FL waren mehr als zufrieden. Sie waren damals sicher um ihren Arbeitsplatz. Es gab bessere Löhne als in der freien Wirtschaft. Die Offiziere beim FL waren Beamte mit Pensionsanspruch. Die beschäftigten Arbeiter oder Angestellten hatten eine Altersversorgung aus der Invalidenversicherung (aus der Bismarck'schen Zeit) oder der Angestelltenversicherung seit 1912 zu erwarten. Es gab aber noch eine Zusatzversorgung für die FL-Leute. Wohl die erste im Deutschen Reich, die sogenannte Invalidenunterstützungskasse in Osnabrück.

Dies habe ich zuerst von meinem Großvater erfahren, der bei der Königlichen Geschloßfabrik beschäftigt gewesen war. Es mag etwa 1918 gewesen sein. Er war mit 65 Jahren Invalide. Vorrubestandsregelung oder in Rente gehen: Solche Worte waren damals im Sprachschatz noch nicht enthalten.

Es war Obsternte, ich stand mit meinem Großvater auf seinem Obstbäumchen an der Dammstraße. Ein Bekannter kommt des Weges, zeigt mit der Hand auf ihn und bemerkt im Vorbeigehen: „Dat es dä Mann mit dä zwei Rente.“

aus: Peter Kurth, Die Königlichen Werke, Teil 2, in 65er Nachrichten, Heft 57, 1986, S. 52)

Waterländische Gesinnung

Trotz Wohnungsmangel, uneingeschränkter Herrschaft der Unternehmer in ihren Betrieben, trotz saisonaler Entlassungswellen erhielt die soziale Frage in Siegburg bis 1918 niemals eine ähnliche Brisanz wie in anderen Industriestädten.

Die staatlichen Rüstungsbetriebe verstanden sich als Musterbetriebe.

Sie zahlten vergleichsweise hohe Löhne und boten zusätzliche soziale Leistungen.

Andererseits versuchte der Staat als Unternehmer, "unzuverlässige Elemente" schon von einer Einstellung auszuschließen. Durch diese Kombination von Fürsorge und Repression konnten Arbeiterbewegung und Sozialdemokratie in Siegburg kaum Fuß fassen. Josef Dietzgen, ein Gerber aus Siegburg, der als Redakteur des "Vorwärts" und Theoretiker der Sozialdemokratie einige Bedeutung erlangte, blieb eine isolierte Einzelercheinung.

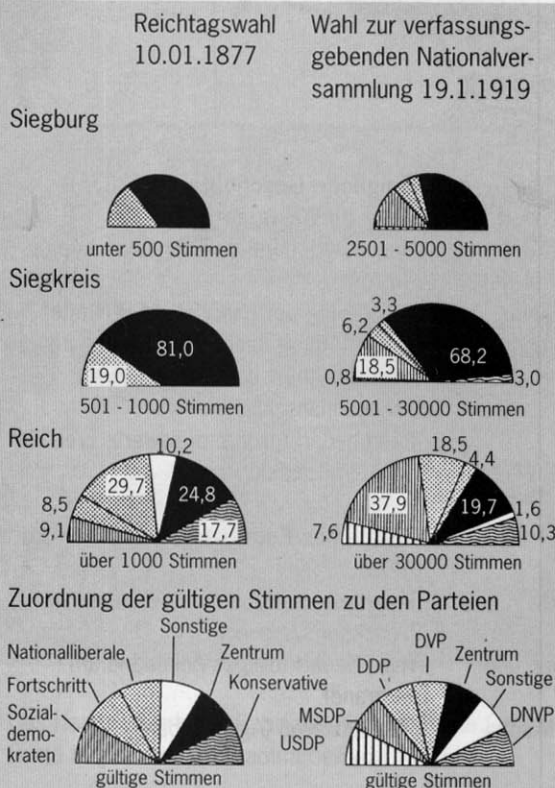
Die Sozialdemokraten im Siegkreis

"Auch organisatorisch begann sich die SPD zu formieren. Die durch das Sozialistengesetz in ihrer politischen Wirksamkeit stark behinderte Partei hatte hin und wieder von Köln, Mülheim und Kalk aus Wahlflugblätter in den Kreisen Bonn, Rheinbach und im Siegkreis verteilt, doch wenig Erfolg gehabt.

Daher beauftragte ein 1891 abgehaltener rheinisch-westfälischer Parteitag ein in Elberfeld sitzendes Agitationskomitee mit der Landagitation in beiden Provinzen, also auch in den untersuchten drei Kreisen, die seit dem Ende der neunziger Jahre zum Oberrheinischen Agitationsbezirk der Rheinprovinz mit Sitz in Köln gehörten.

Obleich gerade der Siegkreis mit seiner aufblühenden Industrie ein lohnendes Agitationsfeld war, scheiterten hier alle von Mülheim als dem rechtsrheinischen Organisationszentrum unternommenen Versuche, sozialdemokratische Vereine zu gründen, an der energischen Abwehr der Behörden, einer heftigen Gegenagitation, vor allem aber an der ablehnenden Haltung der katholischen Arbeiterschaft, die sich den zentrumsnahen Arbeitervereinen und später den christlichen Gewerkschaften anschlossen. Noch 1900 konnte daher der Siegburger Landrat stolz berichten, 'daß hier kein

Feld ... für sozialdemokratische Agitationen ist.' (aus: Manfred van Rey, 100 Jahre Wahlen und Parteien im Rhein-Sieg-Kreis 1848 - 1949, Siegburg 1979, S. 59)



aus: Manfred van Rey, 100 Jahre Wahlen und Parteien im Rhein-Sieg-Kreis 1848 - 1949

Die "waterländische Gesinnung" war sowohl in der Arbeiterschaft als auch im Siegburger Bürgertum tief verwurzelt. Beredtes Zeugnis hierfür sind die beiden Vereinsfahrten in der Ausstellung. Auch die offensichtliche Werbewirksamkeit des Namens "Prinz Heinrich Werke" deutet in diese Richtung.

Wie in allen mehrheitlich katholischen Gebieten blieben die Kandidaten der "Zentrumspartei" durchgehend siegreich.

Stadtmodell

(ABT. 3)



Ein Vergleich des auf einer amtlichen Karte der Stadtverwaltung basierenden Stadtmodells mit einem Ausschnitt der Tranchotkarte von 1818 verdeutlicht das enorme Ausgreifen der Bebauung und gibt einige Hinweise auf die entscheidenden Einflußgrößen für die Standortwahl der Unternehmer.

Standortfaktoren der wichtigsten Unternehmen:

Kattunfabrik/heutiges Siegwerk (1840)

- Wasser als Rohstoff für Produktion und Entsorgung (Mühlengraben)
- Raumbedarf (billiges, leicht erschließbares Ackerland)
- billige Arbeitskräfte (Landstädtchen ohne bedeutendes Gewerbe)

Königliche Geschosßfabrik (1875)

- Nähe zur Westgrenze
- Geschützte Lage im Falle eines Krieges (Rhein)
- Anlieferung der benötigten Rohstoffe aus dem Ruhrgebiet und dem Siegerland und Abtransport der Fertigprodukte (Eisenbahnanschluß)
- Raumbedarf (große, preiswerte Freifläche "Im Haufeld")

Königliches Feuerwerkslaboratorium (1893)

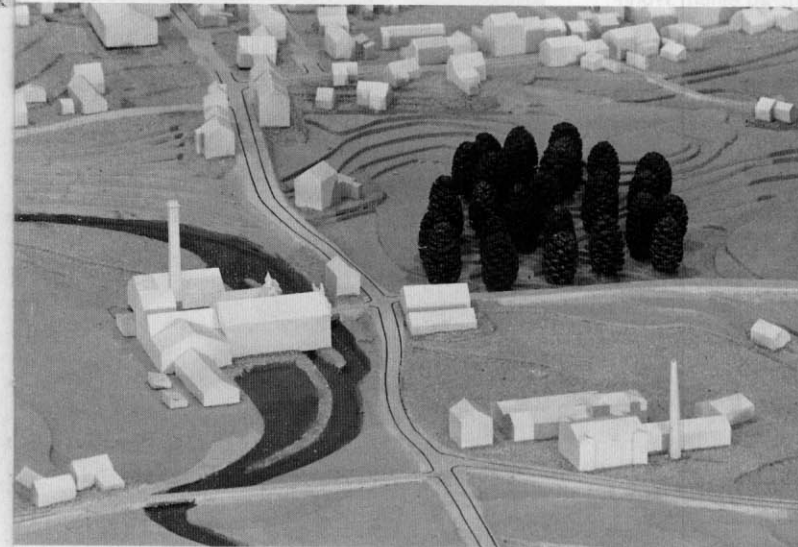
- Unmittelbare Nähe zum Schwesterwerk (Produktionsverbund)
- Raumbedarf (billiges Ackerland am Stadtrand)
- Bahnanschluß (Aggertalbahn)

Andere Industriebetriebe konzentrierten sich entweder im Bahngelände oder in der Nähe von Rohstoffvorkommen (Stallberg). Einige blieben an ihrem alten, vorindustriellen Standort (Handwerksbetriebe, Mühlenviertel). Ein Beispiel hierfür ist das Hammerwerk der Gebrüder Hansen am Mühlengraben.

Kartenaufnahme von Tranchot-Müffling, 1818

Aus den Gebäuden läßt sich die Entwicklung des Hammerwerkes Hansen ableiten. 1819 gegründet, wurde der Hammer ursprünglich durch ein Wasserrad angetrieben (Überbauung des Mühlengrabens). Durch den Bau eines Kesselhauses mit Dampfmaschine machte sich die Firma später unabhängig von den Schwankungen des Energielieferanten "Mühlengraben". Die Gebäude wurden 1933 von der Maschinenfabrik Walterscheid übernommen, die nach dem Zweiten Weltkrieg ihren Firmensitz wegen der fehlenden Ausdehnungsmöglichkeiten nach Lohmar verlegte.

Vom Hammerwerk der Gebrüder Hansen ist nichts mehr erhalten. Von den beiden staatlichen Rüstungsfabriken gibt es nur noch wenige erhaltene Gebäude, doch haben sie ihre Spuren deutlich im Stadtbild hinterlassen.



Das Hammerwerk der Gebrüder Hansen (heute Gelände der Firma Lüghausen) im Stadtmodell von 1910

Die Stadtmühle

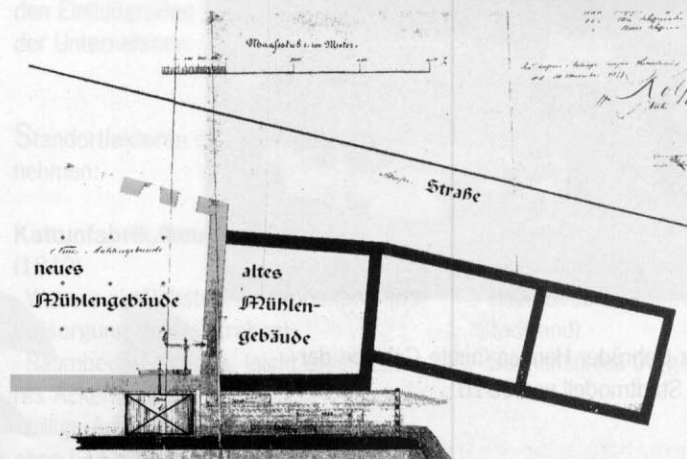
VOM MUSEUM AUS LINKS DURCH DIE ANNO-
STRAÙE BIS ZUR EINMÜNDUNG DER MAHLGASSE.

Die ehemalige Stadtmühle (Annostraße/
Mahlgasse) ist die letzte von fünf, 1805
an Privatleute versteigerten, ehemaligen
abteilichen Wassermühlen am Mühlengra-
ben. Das heutige schmucklose Gebäude
aus Backstein wurde 1878 anstelle eines
Vorgängerbaus errichtet und diente als
Mahlmühle für Getreide.

Die Stadtmühle ist ein Beispiel für das
Fortbestehen vorindustriellen Gewerbes
während der Industrialisierung. Sie konn-
te aber seit der Verbilligung des Massen-
guttransportes nicht mehr mit den auf-
kommenden Großmühlen konkurrieren
und wurde geschlossen. 1994 wurde die
Mühle unter weitgehender Erhaltung der
vorhandenen Substanz zu einem Wohn-
haus umgebaut.



Stadtmühle



Grundriß der
Stadtmühle

Das Torhausmuseum im Siegfeld

LANGER RUNDGANG

Durch die Mahl-gasse über den Mühlentor-
parkplatz, über die Brücke über den
Mühlengraben in die Siegfeldstraße zum
Torhausmuseum.

KURZER RUNDGANG

Durch die Annostraße und die Straße "An-
der Stadtmauer" in die Neue Poststraße
zum Hauptbahnhof.

Das Torhausmuseum ist im ersten, 1841
erbauten Kontor und Wohnhaus des Grün-
ders der Kattunfabrik Rolffs unterge-
bracht. Es schildert die Geschichte des
Siegfeldes von der Ansiedlung der Kat-
tunfabrik "Rolffs & Cie." im Jahre 1840
bis zur heutigen "Farbenfabrik Siegwerk
Keller, Dr. Rung & Co."

Im ersten Stock bildet ein typischer bür-
gerlicher Salon aus der Mitte des 19.
Jahrhunderts das Entree zur Daueraus-
stellung. Eine besondere Abteilung ist
Ernst Rolffs gewidmet, der wesentlich an
der Entwicklung des fotomechanischen
Kupfertiefdrucks beteiligt war.

Öffnungszeiten: Mi.: 9.00 - 12.00 Uhr
und 15.00 - 17.00 Uhr
So.: 14.30 - 17.00 Uhr

Für Gruppen ist eine Führung nach Ver-
einbarung möglich,
Tel.: 0 22 41/10 23 25.



Das Torhausmuseum
(ehem. Wohnhaus der
Familie Rolffs)

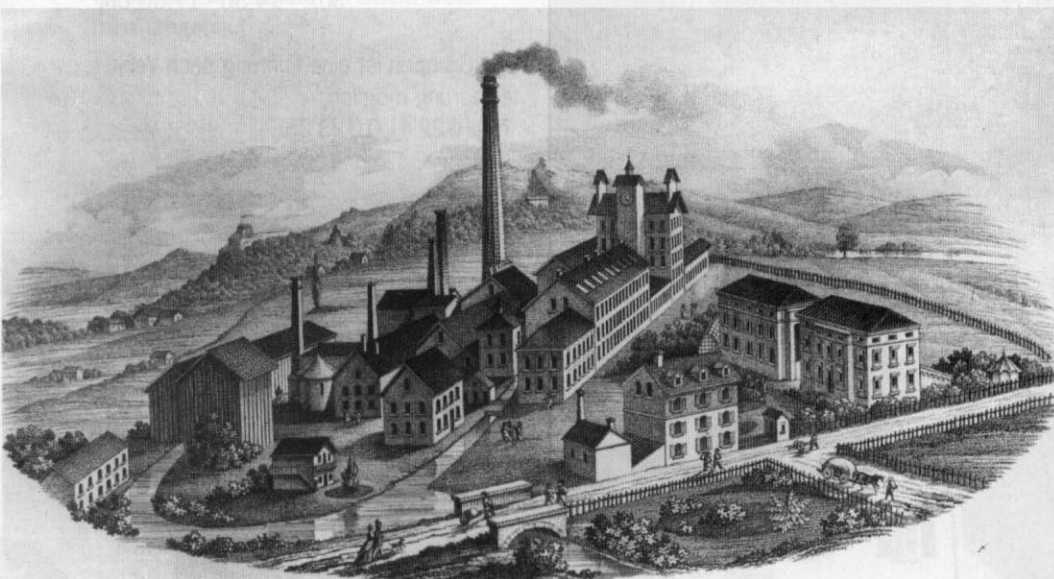
Siegfeld

Die Abbildung zeigt die Kattunfabrik 20 Jahre nach ihrer Verlegung von Köln ins Siegfeld.

Deutlich zu erkennen sind das Torhaus und die beiden heute noch bewohnten Untermervillen von 1852 bzw. 1862.

Erhalten ist auch das langgestreckte Produktionsgebäude entlang des Mühlengrabenabzweiges. Vom Michaelsberg hat man einen hervorragenden Überblick auf das gesamte Gelände.

Die im 19. Jahrhundert übliche räumliche Nähe von Untermervilla und Produktionsstätten ist Ausdruck des Selbstverständnisses des Unternehmers. Einerseits fühlte er sich zur sozialen Fürsorge für seine Arbeiter verpflichtet (in der zentralen Tischvitrine sind Beispiele sozialer Einrichtungen ausgestellt), andererseits verstand er sich als uneingeschränkter Herrscher in seinem Unternehmen. Die Kehrseite dieses patriarchalischen Selbstverständnisses verdeutlichen einige Paragraphen der Arbeitsordnung von 1876:



Siegfeld etwa 1860.

Die Kattundruckerei um das Jahr 1860 (Stadtmuseum Siegburg, Inv. Nr. II 903)

Allgemeine Ordnung

Bestimmungen für die Fabrik zu Siegfeld.

- § 1. Jeder Arbeiter, der in der Fabrik angestellt wird, hat sich mit der bestehenden Ordnung bekannt zu machen und genau darnach zu richten. Diese allgemeine Ordnung ist in vertheilten Exemplaren, unter andern beim Portier, angehängt, und es kann jeder Jemand Anwesenheit in dieser Beziehung nachsehen.
- § 2. Besondere Anweisungen und für bestimmte Arbeiten getroffene Anordnungen werden jedem Arbeiter für seinen Vollen mündlich mitgeteilt und hat derselbe auch diese genau zu befolgen.
- § 3. Über 14 Tage hier in der Fabrik gearbeitet hat, wird Allfälliges Mitglied der Kranke-Kasse und läßt den hierfür bestimmten Beitrag feststellenmäßig von seinem Lohn wöchentlich ein. Es ist Jeder des neu hinzugekommenen Mitgliedes dieser Kranke-Kasse, sich mit den Einrichtungen derselben bekannt zu machen, und darf er zu dem Ende sich nur an einen der Aufseher, die ihm vorgesetzt sind, wenden.
- § 4. Jeder Arbeiter ist verpflichtet, zu den für den Anfang der Arbeiten festgestellten Stunden, nämlich im Sommer Morgens 6 Uhr und Mittags 1 Uhr, in der Fabrik zu sein. Das Thor wird $\frac{1}{2}$ Stunde vor der bestimmten Zeit geöffnet und 10 Minuten vorher zum Schließen geschlossen; mit dem Aufhören des zweiten Läutens wird das Thor geschlossen und jeder später Kommende vom Portier angehalten. Gewisse Abweichungen von der vorbestimmten Arbeitszeit werden Jedem besonders mitgeteilt.
- § 5. Zum Aufhören der Arbeit wird das Jochen durch Läuten gegeben; der Regel nach dauert die Arbeit Mittags bis 12 Uhr und Abends bis 7 Uhr.
- § 6. Wer zu spät, d. h. nachdem das Thor geschlossen worden ist, zur Arbeit kommt, verfällt in eine Strafe nach Verhältnis seiner Verspätung, und zwar:
- Wer unmittelbar und etwa innerhalb 5 Minuten nach Thorschließung ankommt, hat eine Ordnungstrafe von 1 Sar zu zahlen, wer aber noch später und innerhalb 1 Stunde zu spät kommt, erhält einen Verweis von 2 Sar.
 - Wer sich nun weiter als eine Stunde und bis 9 Uhr Morgens verspätet, dem werden 4 Sar. in Abzug gebracht.
 - Wer aber um 9 Uhr noch nicht zur Arbeit gekommen ist, wird für den Tag nicht angenommen, erhält also keinen Lohn, muß aber dennoch sich einen Abzug von 5 Sar. als Ordnungstrafe am Ende der Woche gefallen lassen, und kann außerdem, wenn er nicht triftige Entschuldigungsgründe hat, als entlassen angesehen werden.
 - Sollte Jemand aus irgend einem Grunde an einem oder mehreren Tagen verhindert sein zur Arbeit zu kommen, so hat sich derselbe von dem Dirigenten Laas vorher den Urlaub zu erbitten, im Falle der Krankheit aber sein notwendiges Ausbleiben lediglich anzugeben. Nur in den hier angegebenen beiden Fällen finden die vorstehend angeordneten Ordnungstrafen resp. Verweise nicht statt.
- § 7. Wer ohne Erlaubnis des Dirigenten während der Arbeitszeit die Fabrik verläßt, verfällt in eine angeordnete Ordnungstrafe, die von dem Dirigenten und nach Maßgabe der im vorigen Paragraphen benannten Sätze festgesetzt wird.
- § 8. Zum Eingang und Ausgang der Fabrik ist das Thor bestimmt und jeder andere Weg als Schleichweg anzusehen; wird Jemand auf einem Schleichweg betroffen, so werden ihm nicht allein 10 Sar. von seinem Lohn abgezogen, sondern er wird auch außerdem der Regel nach sofort aus der Fabrik entlassen.
- § 9. Wenn ein Fremder Jemanden auf der Fabrik zu sprechen wünscht, so wird derselbe vom Portier ins Werkhaus gerufen und muß die Befragung dort erwidern; es darf also Niemand den Fremden in die Fabrik mitnehmen. Wer dieser Bestimmung widerhandelt, verfällt in eine Ordnungstrafe von 5 Sar. bis zu 5 Thalern, die vom Dirigenten bestimmt wird.
- § 10. Alles, was die Arbeit häßt, ist unerlaubt und Unzulässig, Aufhalten an Orten, wo Jemand nichts zu thun hat, Streiten, Klauen oder fädelndes Singen ist verboten und wird mit einer Ordnungstrafe von 5 Sar. geahndet.
- § 11. Jeder Arbeiter ist für die ihm übertragenen Sachen verantwortlich und Jene, die an Maschinen beschäftigt sind, sind verbunden, diese Maschinen in gutem Zustande zu erhalten, zu putzen und sorgfältig zu reinigen, alle den Ort, wo sie stehen, rein zu halten. Es darf jedoch Niemand an den Maschinen etwas verändern oder sie leicht repariren; sollte Jemand dennoch gethan, so ist der Arbeiter für allen Schaden verantwortlich und hat außerdem eine Ordnungstrafe nach Ermessen des Dirigenten zu zahlen.
- § 12. Niemand darf eine Maschine, die nicht ihm zur Verfügung übergeben ist, anrühren, oder gar in Gang setzen; wer dieses dennoch thut, verfällt in eine Strafe von 10 Sar. und hat außerdem je nach Umständen den vollständigen Schaden vollständig zu ersetzen.
- § 13. Jeder, der eine Waare in Beschädigung thut, ist für dieselbe verantwortlich; wird sie daher durch seine Vernachlässigung beschädigt oder verlohren, so hat er jedenfalls eine Ordnungstrafe von 5 Sar. außerdem aber einen wirklich verursachten Schaden vollständig zu ersetzen. Die Bestimmung über den zu zahlenden Schaden-Ürsach bleibt eine Weile dem Dirigenten überlassen.
- § 14. Wenn in einem Arbeit-Verfall, wo Jemand arbeiten, irgend eine Beschädigung, sei es an Werkzeugen oder an andern Dingen statt findet, so hat Jeder, der den Schaden verursacht, ihn auch zu ersetzen; im Falle aber der Schuldige nicht ermittelt wird, so haben alle Jene, die in dem Verfall arbeiten, den Schaden gemeinschaftlich zu tragen.
- § 15. Sollte irgend ein in der Fabrik Beschäftigter glauben, daß ihm, sei es durch Überbeladung des Arbeit oder auf andere Weise Unrecht angethan, so hat sich derselbe bei seinem Vorgesetzten oder dem Dirigenten beklagen in hülfsreicher Weise zu beklagen, es kann niemals geahndet werden, gegen seinen Vorgesetzten sich aufzuheben oder aufgetragene Arbeiten zu vernachlässigen, noch weniger aber mit einem Andern sich zu verbinden, um irgend eine Veränderung in der Ordnung gemeinschaftlich zu bewirken.
- § 16. Wer in dieser Beziehung sich Unmaß zu Schulden kommen läßt, wird als Aufwiegler angesehen und kann als solcher sofort aus dem Dienste entlassen werden, wenn das Verbrechen nicht etwa durch einen Beweis oder eine Ordnungstrafe von Seiten des Dirigenten beseitigt zu werden für gut gefunden wird.
- § 17. Jene Arbeiter, die Schürzen oder andere Stücke zu ihrem beiderseitigen Schutze bei der Arbeit aus der Fabrik geliefert bekommen, müssen solche Stücke in ihrem betreffenden Arbeit-Verfall zurücklassen; sie dürfen solche alle niemals mit nach Hause nehmen; jeder Arbeiter ist auch hierfür verantwortlich und erhält nur dann etwas Neues, wenn er das Bekleidete auf das Geordnete zurückbringt.
- § 18. Wer hier in der Fabrik arbeitet, darf für Niemand, wer es auch sein möge, irgend etwas trinken, rauchen, speisieren oder sonst etwas machen; er hat nur solche Getränke zu sich zu nehmen, die der Fabrik selbst angeordnet. Eine jede Arbeits-Bestimmung dieser oder Ähnlicher Art wird als eine Verunreinigung angesehen und nach Umständen mit einer Geldstrafe bis zu 1 Thaler oder auch zugleich mit Dienstentlassung geahndet.
- § 19. Wer irgend einen Gegenstand aus der Fabrik für sich ohne Erlaubnis des Dirigenten entfernt, oder mit nach Hause nimmt, wird nach Umständen mit einer Geldstrafe bestraft; es kommt hierbei keineswegs der Werth des Gegenstandes in Betracht und sollte das Mitnehmen aus bloßem Mißbrauch, der in der Fabrik im Allgemeinen unzulässig ist, bestrafen.
- § 20. Wird von einem Arbeiter etwas entwendet oder seinem Wiederhören auf irgend eine andere Weise Schaden zugefügt, so soll demjenigen, der eine bezügliche Handlung entdeckt oder anzeigt — unter strenger Berücksichtigung seines Namens, eine angemessene Belohnung zu Theil werden. Wenn aber Jemand von einem solchen Falle Kenntniß hat und dieses nicht anzeigt, so wird er als Mitschuldiger angesehen und gleich wie der Thäter bestraft.
- § 21. Das Rauchen von Tabak und Cigarren in der Fabrik oder in deren Nähe ist streng untersagt, und Jeder, der in die Fabrik kommt, hat seine Pfeife und Cigarre beim Portier abzugeben; zum Aufwachen derselben ist beim Portier ein besonderer Ort anzuweisen.
- § 22. Wer gegen diese Bestimmung handelt, verfällt in eine Ordnungstrafe von 5 Sar. für das Erstmal; im Wiederholungsfall wird diese Strafe nach Umständen bis zu 1 Thaler erhöht; außerdem aber werden seine Pfeifen, die in der Fabrik gefunden werden, weggenommen und sofort vernichtet.
- § 23. In jedem Arbeit-Verfall hat Jeder — und zwar vor ein Aufseher ist — dieser — sowohl ein Andern, als die Aufsicht über Feuer und Licht zu führen; jeder ist verpflichtet, darauf Bedacht zu haben, daß jeder Gefahr vertrieben werde, daß die Lampen zur rechten Zeit angezündet und ausgeräumt, die Lampen selbst aber an dem hierfür bestimmten Orte hängend abzugeben werden.
- § 24. Wenn Jemand mit einer Laterne zur Arbeit kommt, so hat er diese beim Portier abzugeben und Abends auch dort wieder in Empfang zu nehmen.
- § 25. Streichhölzer sind, als höchst feuergefährlich, überhaupt in der Fabrik zu gebrauchen oder mitzuführen verboten; wer trotzdem anwendet, oder nur mit in die Fabrik bringt, hat 1 Thaler Ordnungstrafe zu zahlen.
- § 26. Jene Arbeiter, welche Feuer oder Licht anzumachen haben, müssen in einer gut vertheilten Laterne am Dampfesfel ihre Lampen aufstecken.
- § 27. Die Anweisungen des Portiers ist auf dessen Hausflur zu Nebenmanns Eintritt und Beachtung anzusehen.
- § 28. Es wird noch bemerkt, daß im Falle eines Brandes in dem Establishement, hierdurch ein anhaltendes Rufen zu erkennen gegeben wird, und es wird pünktlich erwartet, daß Alle, welche in der Fabrik arbeiten, auf's schnellmögliche zur Hilfe herbei eilen. Nur die dann zu leistende Hülfe ist ein besonderer Anreiz anzusehen, nach welchem Jeder sich zu richten hat. Derselbe Anreiz soll jedoch ebenfalls nicht gemacht werden.
- § 29. Alle als Ordnungstrafen bezüglichen Vertheilungen, die nicht zum Gegenseitigen von wirklich verursachtem Nachtheil erheben werden, sollen in die Fabrik-Kranke-Kasse fließen.
- § 30. Stehend bleibt sich der Fabrik alle jene Bewußnisse vor, die für den Dirigenten hier bestimmt sind; er wird aber auch begreifen, im Falle der Abwesenheit des selben, durch einen Andern zu vertreten.

Siegfeld, am 22. October 1845.

(Arbeitsordnung von 1876)

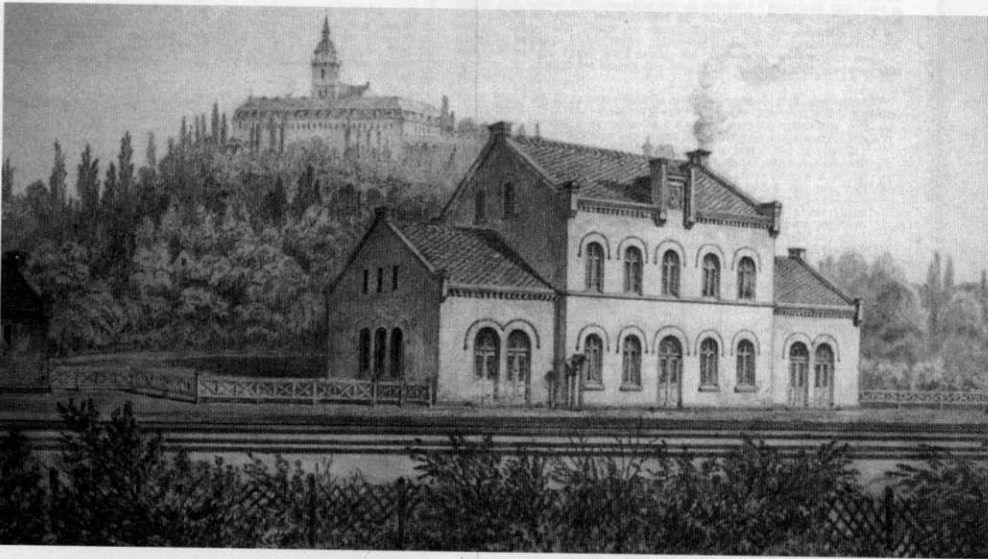
Das Verbot des Genusses von geistigen Getränken im Establishement, sowie deren Mitbringen in dasselbe wird hiermit streng in Erinnerung gebracht. Jede Verletzung der Bestimmung, nach dem Ermessen des Dirigenten Ordnungstrafe, Rüdigung oder sofortige Entlassung zu ziehen, an der nichts zu ändern ist.

Der Hauptbahnhof

VOM SIEGWERK DURCH DIE SIEGFELDSTRAßE ZURÜCK AUF DIE MÜHLENSTRAßE. VON DORT VORBEI AM KREISHAUS RECHTS IN DIE WILHELMSTRAßE ZUM HAUPTBAHNHOF.

Der erste Siegburger Bahnhof im Jahr 1862.

Zeichnung von Jakob Scheiner, Siegerland-Museum Siegen, Inv.-Nr. S20



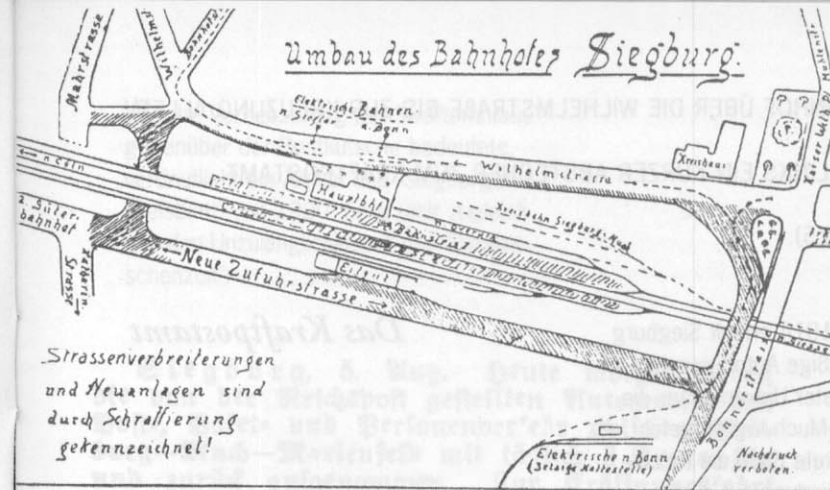
Mit der Eröffnung der Strecke von Köln nach Gießen (1859 bis Hennef fertiggestellt) erhielt Siegburg seinen ersten Bahnhof.

Wie in den meisten Städten lag er vor den Toren der damaligen Stadt. Das heutige Bahnhofsgebäude ist ein typischer Zweckbau der Nachkriegszeit. Es wurde 1965 anstelle des im Zweiten Weltkrieg beschädigten alten Bahnhofs errichtet.

Lediglich einige Nebengebäude und jenseits der Bahngeleise im Stadtteil Zange, ein Eilgutschuppen aus dem Jahre 1913 blieben erhalten.

Das alte Bahnhofsgebäude war mehrmals erweitert worden.

Die beiden Modelle im Museum zeigen den Hauptbahnhof vor und nach einem grundlegenden Um- und Erweiterungsbau in den Jahren 1905/07.



Der Umbau des Bahnhofsgeländes 1913 nach einer zeitgenössischen Abb. in der Tagespresse

Durch den Ausbau der Verkehrslinien entwickelte sich der erste Siegburger Bahnhof zu einem regionalen Verkehrsknoten. Die Abbildung zeigt die Situation von 1913 mit folgenden Linien:

- Hauptstrecke Köln-Gießen-Frankfurt
- Endhaltestelle Aggertalbahn
- Endhaltestelle der Straßenbahn nach Zündorf (geplant)
- Endhaltestelle der Straßenbahn nach Bonn (geplant)
- Endhaltestelle der Straßenbahn nach Much (geplant, nie verwirklicht)

Nicht eingezeichnet sind der benachbarte Bahnhof Zange und die Haltestelle der Postbusse in der Wilhelmstraße.

Der Hauptbahnhof wurde seit den 1870er Jahren zu einem von mehreren Wachstumspolen, auf die sich die Stadterweiterungen hin orientierten. Die ebenerdigen Gleise wurden aber immer mehr zu einem Hindernis des Straßenverkehrs in Richtung Bonn und Zange. Dieser Mißstand wurde 1913 durch den Bau der Unterführungen Bonner Straße und Mahrstraße behoben. Durch die dafür notwendige Höherlegung der Bahntrasse liegen die Bahnsteige seitdem auf einem höheren Niveau als das Bahnhofsgebäude.

Heute sind der Bahnhof Zange, die Endgleise der Aggertalbahn und die Zündorfer Straßenbahn abgebaut. Auf dem

Gelände der Endhaltestelle Aggertalbahn liegt der heutige Busbahnhof.



Der Hauptbahnhof 1931

VOM HAUPTBAHNHOF ÜBER DIE WILHELMSTRABE BIS ZUR KREUZUNG ALLEESTRAßE. NACH LINKS EIN KURZER ABSTECHER ZUM KRAFTPOSTAMT (ALLEESTRAßE 15).

Schon 1910 bis 1914 erhielt Siegburg die erste regelmäßige Autobusverbindung, als ein privater Unternehmer die Strecke Siegburg-Much täglich befuhr. Ab August 1920 richtete dann die Reichspost eine Busverbindung auf dieser Strecke ein, der später weitere Linien ins Kreisgebiet folgten. Bis 1920 hatte auf dieser Strecke noch regelmäßig eine Postkutsche verkehrt.

Zur Unterbringung des wachsenden Fuhrparks errichtete die Reichspost in den folgenden Jahren in der Alleestraße das Kraftpostamt Siegburg. Weitgehend im Originalzustand erhalten sind das Verwaltungsgebäude und ein Teil der Garagen.

Das Kraftpostamt dokumentiert Siegburgs wachsende Bedeutung als zentraler Ort des Siegkreises.

<h2 style="text-align: center;">Fahrplan</h2> <h3 style="text-align: center;">der Reichs-Kraftpersonenposten zwischen Siegburg-Much-Marienfeld.</h3> <p style="text-align: center;">Gültig ab 5. August 1920.</p>											
Wm.	Wm.	Wm.	km	ab		an	Wm.	Wm.	Wm.		
8,00	3,00	9,05	30,5	an	Siegburg Bahnhof	an	7,25	12,25	8,30		
8,15	3,15	9,20	2	↑	Stallberg	↑	7,10	12,10	8,15		
8,27	3,27	9,32	5		Franzhäuschen		7,00	12,00	8,05		
8,33	3,33	9,38	6		Schred		6,53	11,53	7,58		
8,40	3,40	9,45	7		Neuenhaus-Birt		6,47	11,47	7,52		
8,45	3,45	9,50	9		Pohlhausen		6,39	11,39	7,44		
8,51	3,51	9,56	10		Krahwinkel		6,36	11,36	7,41		
8,56	3,56	10,01	11		Reith		6,31	11,31	7,36		
9,05	4,05	10,10	12		Seelscheid Post		6,23	11,23	7,28		
9,15	4,15	10,20	15		Oberbigen		6,12	11,12	7,17		
9,25	4,25	10,25	16	↓	Niedermarktelebach	↓	6,02	11,02	7,07		
9,40	4,40	10,45	20	ab	Much	ab	5,45	10,45	6,50		
9,50	4,50	—	—	ab	Much	ab	—	10,35	6,30		
10,00	5,00	—	22	↓	Weisch	↓	—	10,25	6,20		
10,10	5,10	—	24	an	Marienfeld	an	—	10,15	6,10		

Die Kraftwagen halten nur nach Bedarf.

1. Fahrplan der Buslinie

Das Kraftpostamt

Welche Verbesserung der "Kraftomnibus" gegenüber der Postkutsche bedeutete, verdeutlicht ein Artikel des "Siegburger Kreisblatt" von 1920. Er erzählt zugleich von den Unzulänglichkeiten der "Postkutschenzeit".

Siegburg, 5. Aug. Heute morgen haben die von der Reichspost gestellten Automobile den Post-, Paket- und Personenverkehr zwischen Siegburg-Much-Marienfeld mit täglich 3 Touren hin und zurück aufgenommen. Zur Eröffnungsfahrt war der Präsident der Oberpostdirektion Köln, Herr Geheimrat Kraiger, erschienen und machte die erste Fahrt mit. Die jetzt ohne Pferd laufenden Postkutschen wurden bei ihren Probefahrten von den Anwohnern freudig begrüßt; man freut sich jetzt wenigstens wieder einmal in bessere Verbindung mit der übrigen Welt zu kommen. Die Wagen haben die Steigungen leicht überwunden und die Fahrzeiten mit Punctualität eingehalten, sodaß Unfälle ausgenommen, mit Verletzungen wohl kaum zu rechnen ist, und die Reisenden sich also der Punctlichkeit befleißigen wollen. Den Autoführern ist zur Pflicht gemacht, nur an den vorgeschriebenen Stationen zum Aufnehmen und Absetzen von Reisenden zu halten. Es ist zu wünschen und zu hoffen, daß von der Fahrgelegenheit reichlich Gebrauch gemacht wird, denn unter den heutigen Verhältnissen sind die Kosten derart hoch, daß nur bei gut besetzten Fahrten die Selbstkosten für das Unternehmen herauskommen. Der Wagenführer stellt den Reisenden die Fahrscheine aus und kasziert die Fahrgeelder ein; beim Verlassen des Wagens werden die Fahrscheine zurückverlangt, die der Führer zum Berechnen der Einnahmen benötigt. Der Fahrpreis ist 50 Pfg. für das km. Ein Kind bis 4 Jahre alt wird frei befördert, wenn es auf den Schoß einer erwachsenen Person genommen wird. Ältere Kinder zahlen den vollen Fahrpreis. Hunde dürfen nur im Einverständnis der Mitreisenden — gegen den vollen Fahrpreis mitgenommen werden. Kleineres Reisegepäck, unter dem Sitzplatz unterbringbar, ist gebührenfrei. Größeres Gepäck, an den Wagenführer abzugeben gegen Gepäckschein, kostet bis 10 kg 2 Mk., über 10 kg bis 20 kg 4 Mk. ohne Rücksicht auf die Entfernung. Wir verweisen auf den im Anzeigenteil befindlichen Fahrplan.

Artikel aus
"Siegburger
Kreisblatt"
1920

ZURÜCK IN DIE WILHELMSTRASSE,
LINKS BIS ZUR EINMÜNDUNG
DER BRÜCKBERGSTRASSE.

Das Pförtnerhaus an der Ecke Wilhelmstraße/Brückbergstraße markiert den Eingang zum Gelände der ehemaligen Königlichen Geschoßfabrik. Sie umfaßte das gesamte heutige Industriegebiet und war flächenmäßig annähernd so groß wie das mittelalterliche Siegburg innerhalb seiner Stadtmauern.

Die Königliche Geschoßfabrik und das Königliche Feuerwerkslaboratorium standen als Staatsbetriebe unter der Aufsicht der preußischen Regierung. Anstelle eines privaten Unternehmers stand an der Spitze jeweils ein Heeresoffizier als Direktor. Er bewohnte eine Dienstvilla innerhalb des Fabrikgeländes.

Die Königliche Geschoßfabrik



Das
Haupttor der
Geschoß-
fabrik 1909

DURCH DIE BRÜCKBERGSTRASSE
LINKS IN DIE KASTANIENSTRASSE.

Die Direktorenvilla (Kastanienstraße 6-8) wird flankiert von zwei Wohnblocks für Unterbeamte. Die bis 1875 errichteten Gebäude geben einen Eindruck von der Bedeutung der Geschoßfabrik. Zur Direktorenvilla, deren Backsteinfassade ursprünglich unverputzt war, gehörte ein abgeschlossener Park. Während der Materialschlachten des Ersten Weltkrieges arbeiteten ca. 20.000 Menschen in Geschoßfabrik und Feuerwerkslaboratorium, darunter gegen Ende des Krieges viele Frauen. Um so härter traf die Bevölkerung die Einstellung der Rüstungsproduktion 1918 auf Anordnung der Siegermächte. Die Umstellung auf zivile Güter unter dem Namen "Deutsche Werke AG" gelang nur unvollkommen und scheiterte endgültig 1928.

Die Folgen der Schließung für die Siegburger Arbeiter waren katastrophal. Eine durchgreifende Besserung bewirkte erst die Ansiedlung der "Rheinischen Zellwoll AG" (seit 1941 "Phrix-Werke AG") im Jahre 1937, die wieder mehreren tausend Menschen Arbeit gab.

Von der Krise erzählen die Verwaltungsberichte des Bürgermeisters (Zitate nach H. Warning)

12. November 1923
Weitere Stilllegungen und Arbeitseinschränkungen-Stimmung der Bevölkerung noch erregter-1959 Arbeitslose (49 %) gemeldet.

24. November 1923
1900 (48 %) Arbeitslose gemeldet

8. Dezember 1923
Erneute Entlassungen in der Metallindustrie, Kurzarbeit auf vier Tage-2204 (55 %) Arbeitslose gemeldet.

22. Dezember 1923
Infolge der Preisumstellungen ist in den Betrieben mit dem Lohnabbau begonnen worden-noch immer Transportschwierigkeiten, Kohle und Materialmangel-2387 (60 %) Arbeitslose gemeldet.

8. Januar 1924
In den letzten Tagen sind die Deutschen Werke stillgelegt worden - 2930 (74 %) Arbeitslose gemeldet.

23. Januar 1924
Die Stilllegung der Deutschen Werke mußte erfolgen, da in den letzten Monaten mit ungeheuren Verlusten gearbeitet worden war.

Die Konkurrenz von der Saar, Mosel und Luxemburg wirft derart billige Ware auf den Markt, die nicht im entferntesten die Produktionskosten bei den Deutschen Werken decken. Ende November in Köln und Koblenz beantragte Ausfuhrbewilligungen gingen in den letzten Tagen erst ein, so daß die bisher lagernden Fertigfabrikate jetzt erst nach und nach versandt werden können.

Weiter gehen von der Kundschaft keine Bestellungen mehr ein, weil diese selbst stilliegen und nicht in der Lage sind, die Kosten zu zahlen. Ferner sind die Deutschen Werke genötigt, große Posten aus dem unbesetzten Gebiet einzukaufen. Der Zoll auf diesen Waren wurde ab 08.01.24 erneut erhöht, wodurch die Entstehungskosten bedeutend gestiegen sind. - 2910 Arbeitslose (73 %) gemeldet.

Das Gelände der Königlichen Geschoßfabrik wurde nach 1945 als Industriegebiet ausgewiesen und in der heutigen Form bebaut.

Seit dem Ende der Phrix-Werke 1971 bestimmen statt weniger Großbetriebe zahlreiche Klein- und Mittelbetriebe Siegburgs Wirtschaft. Zunehmend dominieren der wird der Bereich der öffentlichen und privaten Dienstleistungen.

Übersichtsplan der Königlichen Geschossfabrik zu Siegburg Anfang 1910.

Grundriß der
Geschossfabrik

Städt. Heimatmuseum
Siegburg

1664

P. 102 C

Gärten
zu Dienst- u. Arbeiterwohnungen.

- " Wohnhaus 1. A1 B1.
- " " 2. A2 B2.
- " " 3. C3 bis C5.
- " " 4. A4 B4.
- " " 5. C5 bis K5.

○ An Arbeiter verpachtetes Land.

Benennung der Gebäude.

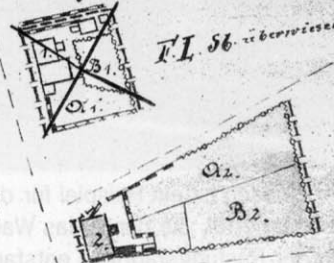
- | | |
|---|-------------------------------------|
| 4 bis 5 Wohnhäuser. | 21. Spritzenhaus. |
| 6 Verwaltungsgebäude. | 22. Wagenhaus. |
| 7. Bäckerei. | 38. Pförtnerhaus 2. |
| 7 ^a Generatorschale. | 47. Schloßdach. |
| 8. Wasserturm. 8 ^a Niederlage des | 50. Materialschuppen. |
| 9. Schmiede. Masch. Meisters. | 53. Fullwerkstatt. |
| 10. Centrale Vergütung u. d. w. | 54. Wohnfabrikraum. |
| 11. Ganzflaktine | 55. Latrine. |
| 12. Fabrikschornstein | 56. Pulverhaus. |
| 13. Kesselhaus. | 57. Schmelzhaus. |
| 14. Dreherei. | 60. Sprenggruben. |
| 15. Speisesaalgebäude. | 60 ^b Schloßdach. |
| 16 ^a Kantine. | 60 ^c Sortierraum. |
| 16 ^b bis 16 ^d Geschossabnahme. | 62. Badeanstalt. |
| 16 ^e " 16 ^f Anstreicherei und Ab- | 63. Anstreicherei f. Schrapn. |
| 17. Materialverwaltung. | 64. Press- u. Schmiedewerk. |
| 18. Holzschuppen. | 65. Lagerschuppen. |
| 19. Metallschuppen. | 66. Raum z. Fertigm. der Feldgesch. |
| 20. Holzschuppen. | 67. Latrine. |

- 68. Vergütung.
- 51. Kohlenlager
- 69. Pumpenhaus
- 70. Geschossmaazin.
- 71. Bleimwerkstatt.
- 72. Schloßdach.
- 73. Gebäude S.
- 74. Wohnfabrikraum.
- 75. Geräteschuppen.
- 76. Pförtnerhaus 1.
- 77. Generator mit Gasreinigung.
- 11^a Müllp.
- 12^a Pflanzh.
- 13^a Hofpflanzh.

Maßstab 1:2000
P.T. PLAN 2A

In II Verpachtet an die
Arbeiter Peter u. Johs

Wohngebäude in der Häuserstraße



Flächeninhalt.
Gesamtgrundstück
Grundstück z. Wohngeb.
Hauptgrundstück

Siegburger Nachrichten.

Auf Abbruch zu verkaufen . . .

Das Ende einer Tragödie: Die Stilllegung der Deutschen Werke.

Zeitungsausschnitt aus: Kölnischer Volksfreund,
22.12.28/SRh.Z., 07.07.28

Arbeiterviertel

ZURÜCK IN DIE BRÜCKBERGSTRASSE. LINKS ÜBER DEN MÜHLENGRABEN, DEN ANSTIEG ZUR MITTELTERRASSE HINAUF IN DIE VIKTORIASTRASSE UND EHRENSTRASSE DES STADTTTEILS DRIESCH.

Der Driesch ist ein Beispiel für die Arbeiterviertel, die durch das Wachstum der Rüstungsfabriken entstanden.

In Siegburg wurden keine Mietskasernen gebaut wie in den Großstädten, sondern vorwiegend kleine Arbeiterhäuser in Kolonien und Mietshäuser für wenige Mietparteien.

Der Bereich Viktoriastraße/Ehrenstraße wurde nicht durch einen Bauträger als einheitliche Siedlung mit gleicher Geschoßhöhe und Grundfläche, sondern von zahlreichen privaten Bauherrn erschlossen. Daher rührt das heterogene Bild des Stadtteils. Noch 1870 bestand der Driesch aus wenigen Häusern und Höfen.

Driesch



Beispiel für die typische Bebauung des Driesch

KURZER RUNDGANG

Viktoriastraße, rechts in die Augustastraße, vorbei am Gelände des ehemaligen Hammerwerks Hansen (heute Lügghausen), dort links in die Friedrich-Ebertstraße/Kronprinzenstraße bis zum Nordbahnhof.

Unternehmervilla der Brauerei Breuer (Luisenstr. 88)

Das gewaltige Bevölkerungswachstum steigerte auch die Nachfrage nach Konsumgütern. Wie in vielen Industriezentren (z.B. Dortmund) siedelten sich auch in Siegburg Firmen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie an.

Ein Beispiel hierfür ist die Brauerei J. Breuer Söhne, die aus einem Brauhaus

LANGER RUNDGANG

Ehrenstraße, rechts in die Gartenstraße, links in die Augustastraße/Luisenstraße bis zur Einmündung der Barbarossastraße, hier ehemalige Direktorenvilla des Feuerwerkslaboratoriums (Luisenstraße 95), auf der gegenüberliegenden Straßenseite die Unternehmervilla der Brauerei Breuer.

in der Mühlenstraße hervorging. Die Brauerei wurde 1923 von der Germania-Brauerei in Hersel aufgekauft.

Der gesamte Gebäudebestand wurde wenig später stillgelegt und mit Ausnahme der ehemaligen Unternehmervilla, abgerissen.

Anzeige im Siegburger Adreßbuch von 1910



BIERBRAUEREI

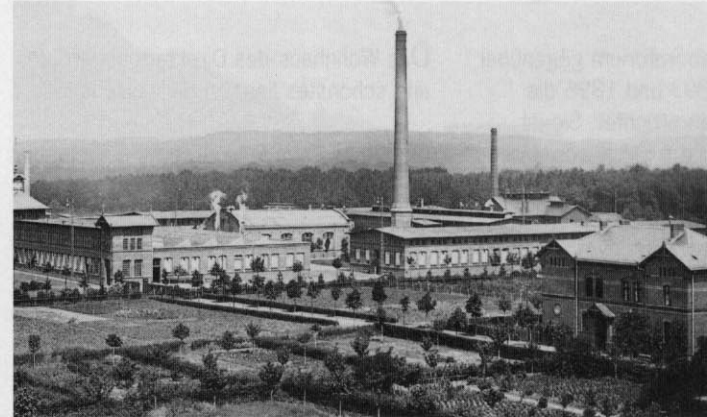
Kristall-
Eisfabrik

JOSEPH BREUER, SIEGBURG.

Jnh. W. Joseph Breuer

AUF DER GEGENÜBERLIEGENDEN STRAßENSEITE . . .

. . . Ecke Luisenstraße/Barbarossastraße, liegt die ehemalige Direktorenvilla des Königlichen Feuerwerkslaboratoriums.



Das
Feuerwerks-
laboratorium
um 1895

Das Feuerwerkslaboratorium als zweiter großer Siegburger Rüstungsbetrieb produzierte die Zünder für die Granaten der Geschosßfabrik. Da diese keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr besaß, mußte eine eigene Fabrik zwischen Aggertalbahn und Luisenstraße angelegt werden.

Das Feuerwerkslaboratorium

Teile des Geländes werden heute von der Bundeswehr (Wachbataillon) und der Belgischen Armee genutzt und sind daher für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Erhalten geblieben sind die ehemalige Direktorenvilla (Luisenstraße 95), die Wohnung für Rechnungsführer und Ingenieure (Barbarossastraße 11) und ein Wohnblock für Unterbeamte (Feldzeugmeisterweg 11). Die drei Gebäude geben einen Eindruck von der strengen hierarchischen Ordnung der Gesellschaft im wilhelminischen Deutschland.

Die Direktorenvilla ist wesentlich aufwendiger gestaltet als das Wohnhaus für

Ingenieure und Rechnungsprüfer. Sie zeigt die typische Mischung verschiedener Baustile, wie sie zum Ende des 19. Jahrhunderts modern war.

Im Vergleich dazu ist die Direktorenvilla der Geschosßfabrik wesentlich schlichter in ihrem äußeren Erscheinungsbild.

Die Wohnung für Ingenieure und Rechnungsprüfer, kleiner und mit wesentlich weniger Schmuck versehen, besitzt rechts eine auffällige, die Symmetrie störende Giebelfront.

Von ihrem Fenstern war ein direkter Blickkontakt zur Direktorenvilla möglich. Vom Eingang aus führt eine zentrale Achse in das ehemalige Fabrikgelände, der heutige Feldzeugmeisterweg. An ihm liegt, im zentralen Bereich des Feuerwerkslaboratoriums, das Wohnhaus für die Unterbeamten des Werks. Die Unterbeamten wiederum stufen sich eindeutig gegen die Arbeiter ab, die außerhalb des Werkes wohnten.

VOM FELDZEUGMEISTERWEG LINKS IN DIE LITZMANNSTRASSE
BIS ZUR LUISENSTRASSE.

Dem Feuerwerkslaboratorium gegenüber wurde zwischen 1893 und 1896 die Justizvollzugsanstalt errichtet. Sie ist eines von acht großen, modernen Zellengefängnissen, die zur Durchführung der

Justizvollzugsanstalt und Beamtenkolonie

Einzelhaft in Preußen zwischen den Jahren 1890 und 1913 erbaut wurden.

Der Bau wurde nach dem Vorbild des Gefängnisses in London-Pentonville nach dem sog. panoptischen Prinzip errichtet. Bei diesem System werden die einzelnen Zellenflügel an einen Zentralbau angebaut, von dem aus das Aufsichtspersonal alle Flügel des Gefängnisses gut einsehen kann.

Im Norden der Strafanstalt liegt eine Beamtenkolonie, die durch eine Mauer zur Luisenstraße begrenzt ist. In der Beamtenkolonie wohnen bis heute Vollzugsbeamte des Gefängnisses. Je nach Dienstgrad sind die Häuser verschieden ausgestattet.



Die Jugendstrafanstalt Siegburg (Zustand 1965)

Das Wohnhaus des Direktors als größtes und schönstes liegt an der Luisenstraße 1.

Durch Feuerwerkslaboratorium, Gefängnis und die Brauerei Breuer entstand im Norden der Stadt ein ausgedehnter Komplex mit öffentlich/gewerblicher Nutzung, der zahlreichen Siegburgern Arbeit gab.



Der Nordbahnhof 1906

Der Nordbahnhof wurde mit der Eröffnung der Aggertalbahn 1884 als zweiter Halt neben dem Hauptbahnhof, zunächst mit dem Namen "Haltepunkt Driesch", erbaut.

Der Nordbahnhof

Die Aggertalbahn erschloß das stark gewerblich strukturierte Aggertal für den Fracht- und Personenverkehr. Allein in der Bürgermeisterei Gummersbach gab es zu dieser Zeit 25 Webereien und Spinnereien mit zusammen ca. 5.000 Beschäftigten; in Ründeroth arbeitete ein großes Eisenwerk und in Siegburg erhielt endlich die Kattunfabrik einen direkten Eisenbahnanschluß.

Bis 1910 blieb die Aggertalbahn die einzige Eisenbahnverbindung von Köln ins Oberbergische, dann fiel durch die Eröffnung der Direkt-

verbindung Köln - Overath (heutige City-Bahn) der Umweg über Siegburg fort.

Der Nordbahnhof erlebte seine Glanzzeit vor dem Ersten Weltkrieg. Die starke Freqüentierung (1894 wurden ca. 60.000

Fahrkarten verkauft) machte damals mehrere Ausbauten nötig. Siegburg wurde als die am schnellsten zu erreichende

größere Stadt zum zentralen Ort des bergischen Hinterlandes und der Nordbahnhof zu ihrem Einfalltor.

Von dem 1954 stillgelegten Bahnhof sind außer dem Gebäude noch der originale Bahnsteig und einige Gerätschaften (u.a. Gepäckkarre und Telefonhäuschen) erhalten. Die Bahngleise wurden bis auf die Strecke Siegburg - Lohmar abgebaut. Das Gebäude befindet sich im Privatbesitz.

ZURÜCK DURCH DIE LUISENSTRASSE/KAISERSTRASSE . . .

oder alternativ durch die Luisenstraße, Ernststraße (hier Werkwohnungen der Firma Rolffs aus dem Jahre 1894) und Weierstraße in die Kaiserstraße. Von der Kaiserstraße links in die Kronprinzenstraße zum Nordbahnhof.

KURZER RUNDGANG

Zurück durch die Kronprinzenstraße, links in die Kaiserstraße zum Marktplatz.

Städtische Gasanstalt

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts sahen sich die Städte gezwungen, für ihre wachsende Bevölkerung Versorgungseinrichtungen zu schaffen, um die Lebensqualität in den Städten zu verbessern und gesundheitlichen Gefahren vorzubeugen. Zugleich verlangten auch ansiedlungswillige Unternehmen nach einer funktionierenden Infrastruktur für ihre Fabriken. Deshalb sahen sich die Kommunen genötigt, durch die Gründung eigener, nicht an Profit orientierter Unternehmen, die Versorgung für alle Bevölkerungsschichten und die Unternehmen sicherzustellen.

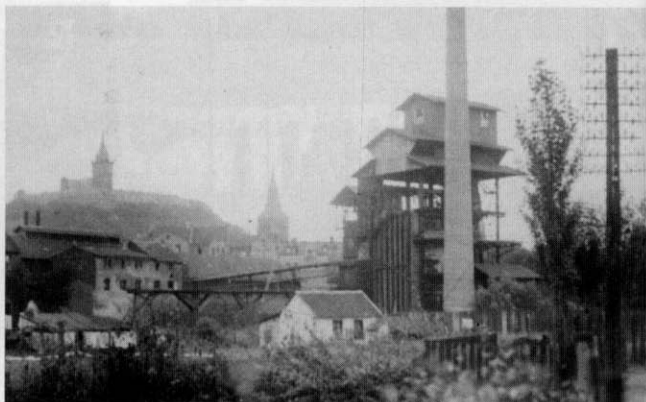
Als erstes Versorgungsunternehmen gründete die Stadt Siegburg 1863 auf dem Areal des "Kaisers Kirchhof" (heutiges Rhenag-Gelände) die städtische Gasanstalt. Der Bau konnte erst in Angriff genommen werden, als die Irrenheilanstalt auf dem Michaelsberg zusagte, monatlich eine feste Menge Gas abzunehmen. Erstmals erhielt Siegburg damals eine Straßenbeleuchtung durch 36 Gaslaternen. Allerdings dürfte die Stadt damit nachts nicht in ein gleißendes Licht getaucht worden sein. 1936 wurde die Gasanstalt an die Rhenag verpachtet, die die Produktion vor Ort 1939 einstellte und Siegburg an das Stadtgasfernnetz anschloß.

Heute sind nur noch einige Gebäudeteile aus der Jahrhundertwende erhalten. Die

LANGER RUNDGANG

Zurück durch Kronprinzenstraße/Friedrich-Ebert-Straße, links in die Bachstraße zum "Rhenag-Gelände".

Städtische Gasfabrik



Produktionsstätten und Gasbehälter sind abgerissen. Die Verwaltung der Rhenag zog in einen, dem alten Gelände benachbarten Neubau. Der Altbaubereich steht kurz vor der Sanierung.

In den folgenden Jahren errichtete die Stadt weitere Dienstleistungsbetriebe:

1882: Städtisches Krankenhaus

1884: Schlachthof

1886: Wasserwerk (seit 1957 durch Wahnbachtalsperre ersetzt)

1913: Anschluß an das Elektrizitätsnetz

1912/13: Kanalisation mit Klärwerk

Große finanzielle Lasten bedeuteten für die Kommunen neben der Einrichtung dieser Unternehmen auch der weitere Ausbau der Infrastruktur, vor allem der Bau von Schulen und Ausbau des Verkehrsnetzes. Zur Bewältigung all dieser Aufgaben wuchs auch die Zahl der städtischen Bediensteten ständig.

WEITER DURCH DIE BACHSTRASSE BIS ZUR BAHNHOFSTRASSE, LINKS ZUM MARKT.

Stadt-Verwaltung

Bürgermeister: Plum

I. Beigeordneter: Fußhöller

II. Beigeordneter: Sorgenfrey

III. Beigeordneter: Keller, Kommerzienrat

IV. Beigeordneter: Vinder

Standesbeamter

Plum, Bürgermeister

Stellvertreter: Hemmersbach, Stadtsekr.
Reff, Stadtsekr.

Bürobeamten des Rathhauses

Stadtsekretäre: Hemmersbach, Eichhoff, Reff
Verwaltungs-Sekretäre: Becker, Wingen

Parzen, Reich, Hertel

Sonstiges Büropersonal

Verwaltungs-Sekretär: Gausen

Verwaltungs-Gehülfen: Hilger, Münch,
Schmitz, Dreck

Maschinenschreiberin: Petrat

Polizeibeamte

Polizei-Kommissar: Wingen

Polizei-Sergeanten: Römer, Kuttenteuler,
Weidenbrück, Wellern, Fußhöller, Goff

Nachtwächter

Honrath, Müller, Hartlef, Löbach

Stadt-Bauamt

Stadt-Baumeister: Geimer

Bauamts-Mittler: Böhmer

~~Lehmann, Schneider~~

Bauamts-Gehülfe: Wagner

Wege-Auffeher: Wiesgen

Auszug aus dem Siegburger Adreßbuch von 1910

Der Marktplatz erhielt seinen heutigen Grundriß im wesentlichen schon im Mittelalter. Während der Industrialisierung wurden aber viele Häuser der Randbebauung abgerissen und durch größere, damals moderne Steinbauten ersetzt. Der Bereich um den Marktplatz entwickelte sich in dieser Zeit zusammen mit der Holzgasse und der Kaiserstraße zum Dienstleistungs- und Geschäftszentrum.

Die ständig wachsende Einwohnerzahl ließ zahlreiche neue Geschäfte entstehen und zog Dienstleistungsberufe (Ärzte, Versicherungen etc.) in die Stadt. Durch die Aggertalbahn, Bröltalbahn und die Straßenbahnen wurde es auch den Bewohnern des ländlichen Umlandes möglich, nach Siegburg zum Einkauf oder Arztbesuch zu fahren. Die neuen Verkehrsmittel erweiterten also den Pendlerbereich.

Der Marktplatz

Hinzu traten das Amtsgericht und die Behörden der Kreisverwaltung. Während der Industrialisierung wurde Siegburg dadurch zum zentralen Ort des bergischen Hinterlandes.

Ärzte

Dr. Eichhoff Dietr., Kgl. Kreisarzt
 Dr. Forstbach Max, Sanitätsrat
 Dr. Huhn Moriz
 Dr. Klein Heinrich
 Lewinski Paul (Zahnarzt)
 Dr. Mölders Heinrich
 Dr. Solbach Wilhelm Hubert
 Dr. Wolf Oskar, Frauenarzt

Tierärzte

Richter Paul, Kreisierarzt
 Teschauer Heinrich, Schlachthofdirektor

Buchhandlungen

Diehgen K., Franken J. G., Franken J. G.
 fr., Graff J. Wwe., Schulte F.

Damen-Schneidereien

Billen A., Bliersbach P., Breidenbach H.,
 Brodeffer J., Neuhaus K., Eberts K.,
 Gimmacher P., Hafen Chr., Kamp F.,
 Königfeld G., Limbach G., Mundorf F.,
 Neubold K., Reichardt P., Rosen F.,
 Rothe K., Rothhaas K., Schmidt K.,
 Schmitz H., Stangier A., Waller A., Well-
 mann H.

Herren-Schneidereien

Bach W., Becher K., Boddenberg P.,
 Bündgen W., Eberts J. fr., Eberts W.,
 Engels J., Herwig A., Jonthans W., Kih
 Chr., Knupperk & Liesler, Langrath A.,
 Lenz G., Lüttenhues & Dember, Magerath
 J., Michels Jaf., Michels J., Neubold
 P., Rosen F., Rosen J., Rosenbaum J.,
 Schäfer F., Schmitt A., Schneider P.,
 Schörner Chr., Schweinheim H., Simons
 J., Sterzenbach H., Vohs & Cie., Volberg
 J., Volberg M., Weidenbrück H., Wirth P.,
 Zöhren H.

Auszug aus dem Siegburger Adreßbuch von 1910

In der Folge veränderte das Siegburger
 Stadtzentrum sein Gesicht. Statt der bis
 dahin üblichen gemischten Bebauung aus
 Wohnhäusern, Geschäften, Handwerksbe-

Feuer-Vericherungen und deren Vertreter

Aachen-Münchener F.-V.-G., Fassbender G.
 Albingia F.-V.-G., Röchel J.
 Baseler F.-V.-G., Döpfer J.
 Berlinische F.-V.-G., Roth P.
 Colonia, F.-V.-G., Schiller Ph.
 Commercial Union F.-V.-G., Sobekto J.
 Concordia, F.-V.-G., Strauß J.
 Gothaer F.-V.-G., Fußhöller A.
 Gladbacher F.-V.-G., Höffgen J.
 Helvetia, Schweizerische F.-V.-G., Volbach J.
 Magdeburger F.-V.-G., Hambach G., Roden-
 kirchen H.
 Norddeutsche F.-V.-G., Löbach M.,
 Schmitz W.
 Phönix, Deutscher, F.-V.-G., Baedorf A.
 Providentia, F.-V.-G., Balensiefen K.
 Rheinische Provinzial F.-V.-A., Eichhoff A.
 Rheinland, F.-V.-G., Cleverer Jg., Keiper J.
 Süddeutsche F.-V.-Bl., Lohmar H.
 Thuringia, F.-V.-G., Eyermann K.
 Union, Allg. V.-Vt.-G. Berlin, Schmidt
 H., Wellmann H.
 Vaterländische F.-V.-G., Strauß J., Tepel A.
 Viktoria, F.-V.-G., Kapp K., Keller W.
 Brandverf.-Verein d. Deutsch. Werkmeister-
 Verbandes, Schörf K.

Konfektion

Misberg Gebr., Cohen H., Feith A., Fuß-
 höller J. Nachf. (N. Schwippert), Fuß-
 höller M. (J. Fußhöller), Gries A. Nachf.,
 Meyer L., Salomon L., Schumacher Th.,
 Schopp M., Wallerstein B., Vohs & Cie.,
 Wagner S.

A. Politische Vereine.

Katholischer Bürgerverein (1886).
 Verein deutscher Reichsfreunde (1897).
 Windhorst-Bund (Sieg-Waldbröl) (1902).
 Jungliberaler Verein für Siegburg und
 Umgegend (1909).

trieben und Gasthäusern entstanden die
 geschlossenen Geschäftszeilen von heu-
 te, in denen sich Schaufenster an Schau-
 fenster reiht.

DER WEG FÜHRT JETZT ZURÜCK INS MUSEUM.

Dort besteht die Möglichkeit, die historische Stadtwanderung anhand des Stadtmodells
 von 1910 nachzuvollziehen.

Die Kenntnis des unter dem Schlagwort
 "Industrielle Revolution" zusammengefaß-
 ten tiefgreifenden Wandels der Wirt-
 schafts- und Sozialstruktur in der zwei-
 ten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist eine
 wichtige Voraussetzung für das Ver-
 ständnis unserer modernen Gesell-
 schaft. Dieser Wandel erfaßte auch
 Siegburg und führte spätestens seit den
 1870er Jahren zu einem enormen
 Wachstum der Stadt; aus einem kleinem
 Landstädtchen wurde eine industriell
 geprägte Mittelstadt. Daher können am
 Siegburger Beispiel Bedingungen, Ver-
 lauf und Auswirkungen des Industrialisie-
 rungsprozesses exemplarisch aufge-
 zeigt, das gesamtgesellschaftliche Phä-
 nomen "Industrielle Revolution" konreti-
 siert, und zugleich auch Einsichten in
 das Werden der heutigen Stadt ver-
 mittelt werden.

Der vorliegende stadthistorische Lehr-
 pfad will hierfür Materialsammlung und
 Leitfaden sein. Er ist gedacht für den
 Geschichtsunterricht an Gymnasien
 (Jahrgangsstufe 9), Realschulen (Klasse
 8) und Hauptschulen (TE 11), kann aber
 auch in anderen Altersstufen und Fä-
 chern, z. B. im Geographieunterricht,
 eingesetzt werden.

In einem ersten Teil werden anhand der
 entsprechenden Abteilungen im Stadt-
 museum die einzelnen Aspekte der
 Industrialisierung in Siegburg abgehan-
 delt. Denkbar wäre die inhaltliche Vorbe-
 reitung dieses Teils im Unterricht mit
 einer Nachbereitung im Museum. Vorzu-
 ziehen ist es jedoch sicherlich, den
 eigentlichen "entdeckenden Unterricht"
 im Museum stattfinden zu lassen. Die
 Ausstellungsobjekte können dann durch
 die abgedruckten Quellen ergänzt und
 vom Lehrer mit zusätzlichen Informatio-

nen versehen werden. Die Nachberei-
 tung erfolgt durch das Selbststudium
 der Schüler anhand des Textes.

In einem zweiten Teil folgt die Besich-
 tigung der baulichen Überreste der Epo-
 che in Siegburg. Er ist in seinem fakulta-
 tiven Kern betont kurz gehalten. Je nach
 verfügbarem Zeitrahmen enthält er
 mehrmals Vorschläge für eine sinnvolle
 Ausweitung. An den einzelnen Stand-
 orten werden weitergehende Informa-
 tionen gegeben, die die im Museum ver-
 mittelten Grundlagen ergänzen sollen.
 Im Mittelpunkt steht hier jedoch die
 unmittelbare Anschauung. Nur sie kann
 einen Eindruck von den räumlichen
 Dimensionen der Industriebetriebe, den
 Lagebeziehungen und ihren bis in die
 Gegenwart prägenden Einfluß auf das
 Stadtgefüge vermitteln.

Am Ende dieses historischen Stadtrund-
 ganges sollen die Teilnehmer nicht nur
 die wichtigsten Determinanten der
 "Industriellen Revolution" am Siegburger
 Beispiel kennengelernt haben, sondern
 sie mögen auch angeregt werden, mit
 "offenen Augen" durch ihre Stadt zu
 gehen und sich diese zu erschließen.
 Letztendlich soll erreicht werden, daß
 die Schüler die weitere Entwicklung
 ihres näheren Lebensraumes nicht nur
 mit Interesse verfolgen, sondern an sei-
 ner zukünftigen Gestaltung auch aktiv
 teilnehmen.

Die Erstellung des Rundganges wurde
 mit Mitteln des Landes Nordrhein-West-
 falen im Rahmen des Projektes "Stadt-
 geschichte im Museum" gefördert.
 Für Erfahrungsberichte und Anregungen
 ist der Museumspädagogische Dienst
 des Stadtmuseum Siegburg (0 22 41/
 10 23 06) jederzeit dankbar.