

SIEGBURGER BLÄTTER

KUNST UND HANDWERK
RUND UM DEN MICHAELSBERG
GESCHICHTEN AUS ALTER ZEIT
NEUES AUS DEM MUSEUM
SEHENS- UND ERLEBENSWERTES

Geschichte
und
Geschichten
aus
Siegburg

Nr. 7
JULI 2005
Schutzgebühr
2,00 €

Andrea Korte-Böger

Die Raststätte Siegburg West

Ein Stück Autobahngeschichte



Siegburg Westautobahnraststätte, 1939, Altes Siegburger Museum

Ein Jahr nach der so genannten Machtergreifung, im März 1934, begann für Siegburg das Zeitalter der Autobahn. Die Eröffnung der Raststätte im April 1939 stellte für die Stadt den Abschluss der seit fünf Jahren laufenden Bauarbeiten an der Autobahn Köln-Frankfurt, Teilabschnitt Köln-Siegburg, dar. Die Straßenbauarbeiten hatten sich schon gut ein Jahr zuvor, mit Eröffnung der Teilstrecke Köln-Siegburg am 17. Dezember 1937, von der Stadt weg nach Süden in den Siebengebirgsraum verschoben.

„Spaten nahmen die Reichsautobahn in Angriff. Der erste Spatenstich in Siegburg – Arbeit für drei Jahre – hat begonnen“, so lautet die Zeitungüberschrift vom 27. März 1934 und außer einer jubelnden Lobpreisung im Stil der gleichgeschalteten Presse der Zeit wird vom Arbeitsbeginn berichtet:

Wir fuhren in der Frühe des gestrigen Morgens hinaus an die Arbeitsstätte, wo mit einer ganz schlichten Feier der erste Spatenstich zu dem großen Werk getan werden sollte. Nach den sonnigen Tagen rieselte gestern morgen ein feiner Regen nieder, der die Landschaft in ein fahles Grau tauchte. Schon auf der Fahrt begegneten uns die Männer der Arbeit, den Spaten oder die Schaufel geschultert, die alle dem einen Ziel – dem Seidenberg – zustrebten, wo hart an der Zeitstraße mit der Arbeit begonnen werden sollte. Feldbahngleise lagen zu Hauf; daneben standen schwerfällig in der lockeren Gartenerde die Loren, die kurze Zeit darauf schon eifrig auf den Schienen hin- und herrollten. An 30 Mann sammelten sich kurz vor 7 Uhr, alles Siegburger, die bis jetzt ohne Beschäftigung waren.



Zeitungsbild vom ersten Arbeitstag: Die Feldbahngeleise werden gelegt.



Bohrprobennahme auf dem Stallberg, Frühjahr 1936.

Im Verlauf der Arbeiten erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten für den Bereich Siegburg auf rund 500, im gesamten Streckenabschnitt Köln-Siegburg fanden mehr als 3.000 Erwerbslose einen Arbeitsplatz.

DIE VORGESCHICHTE

Natürlich verschwieg die Presse, dass der Bau der Autobahn mit den auch damals bereits geplanten Tankstellen, Reparatur- und Rastplätzen keinesfalls eine Erfindung der NS-Zeit oder, wie es hieß, die Straße des Führers war – ein Fehlurteil, das sich auf Grund der überwältigenden Propaganda bis heute gehalten hat. Vielmehr gehen die Anfänge des Konzepts für eine

„Straße der Zukunft“, nur für Autos, ohne Geschwindigkeitsbegrenzung, ohne Kreuzungen und Querwege, mit zwei durch einen Mittelstreifen getrennte Fahrbahnen von je 24 m Spurbreite sowie überhöhten Kurven bereits in die Zeit vor den Ersten Weltkrieg zurück.

Damals wurde auf der Grundlage dieser Überlegungen eine Teststrecke, die Avus, bei Berlin konzipiert, die wegen der Kriegsgeschennisse aber erst 1921 eingeweiht wurde. In den zwanziger Jahren griffen verschiedene Privatinitiativen von Bauunternehmern, Banken und anderen Interessensverbänden diese Gedanken auf. Es wurden Studiengesellschaften gegründet und eine umfangreiche Planungsarbeit geleistet.

Diese Privatinitiativen sahen den Bau von Mautstraßen vor, die sich durch Benutzungsgebühren selbst finanzieren sollten. Auch weitere Teststrecken wurden angelegt; eine davon ist die heute als A 555 bezeichnete Autobahnverbindung Köln-Bonn.

Alle diese Vorarbeiten machte sich der im Juni 1933 zum Generalbauinspektor für das deutsche Straßenwesen ernannte Dr.-Ing. Fritz Todt zu eigen, indem er auf der Grundlage des sogenannten Ermächtigungsgesetzes die vorhandenen Privatvereine oder -stiftungen in die *GezuVor*, die *Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahn* umwandelte (später umbenannt in *Organisation Todt*).



Bau der Autobahnbrücke über die Sieg, Februar 1937; im Vordergrund die Baubrücke, im Hintergrund die Schalung für den ersten Brückenbogen

So überrascht es nicht, dass die Umsetzung zum Bau eines völlig neuen, reichsweiten Straßennetzes fast unmittelbar mit der Machtübernahme in Angriff genommen werden konnte.

DAS KUNSTBAUWERK

Allerdings sollten die nunmehr zu bauenden Straßen sich von den bereits angelegten Teststrecken deutlich unterscheiden, die – man denke an die Autobahn Köln-Bonn – schnurgerade die Landschaft durchschnitten und sich durch eine ganz neue Ästhetik in der Harmonie der Linienführung und den flüssigen Streckenverlauf in die Landschaft einfügten.

DAS PARTEIEIGENE VERKEHRSFACHBLATT DIE STRASSE BESCHRIEB DAS ANGESTREBTE ZIEL:

Für den Bau neuer Straßen ist oberster Grundsatz, daß sie die Schönheit des Landes nicht beeinträchtigen dürfen, sondern sie vermehren sollen. Der Reisende soll die neuen Verkehrswege nicht nur benutzen, um schnell von einem Ort zum anderen zu gelangen, sondern auch, um auf der Reise die Schönheiten des Landes zu erleben und zu genießen. ... Das Reiseerlebnis ist ein Erlebnis der Bewegung. Daher muß auch Bedacht darauf genommen werden auf die Aufeinanderfolge der Räume, auf den Rhythmus von Enge und Weite, von Höhe und Niederung.

VOM AUTOWANDERER WAR DA DIE REDE UND VON DESSEN KULTURERLEBNIS AUTOBAHN

Als Korrektiv zur bloßen ingenieurmäßigen Planungsauffassung wurde als Instanz das Amt des *Reichslandschaftsanwaltes* geschaffen, der Hand in Hand mit Heimatschützern, Landschaftsarchitekten und Naturfreunden die vorgeschlagene Streckenführung auf Landschaftsverträglichkeit und Schönheit überprüfte und nacharbeitete.

So sollten die Erdbauten wie Böschungen, Durchstiche und Dämme in Neigung, Ausformung, Brechung der Kanten den natürlichen Formen, wie sie in der



Postkarte von 1936

unten: Zeitungsbild 1939 mit Blick in die Küche

von der Autobahn durchquerten Landschaft vorhanden sind, nachempfunden werden. Gleiches galt für die Bepflanzung der Straßenränder und der Mittelstreifen mit bodenständigen Gehölzarten. Die Kunstbauten, Brücken, Durchlässe und Stützmauern sollten den regional üblichen Bauformen angepasst, die Bauten selbst mit regional vorkommenden, ortstypischen Baumaterialien ausgeführt werden.

Dazu wurden beispielsweise die Betonkerne der Brücken mit regional üblichen Werksteinen verblendet. Dieser Auffassung entsprechend wurde die Autobahnbrücke über die Sieg als Bogenbrücke ausgeführt und mit ortstypischer Grauwacke verkleidet.



Postkarte, geschrieben 1943, die den Blick in den Anbau mit der beschriebenen Inneneinrichtung zeigt.





Der Gedanke der Einfügung des Kunstbauwerkes Autobahn in die Landschaft in der Verbindung von geographischen Gegebenheiten und ästhetischen Ansprüchen gilt heute als tatsächliche Erfindung des NS-Autobahnbaus.

SIEGBURG ALS KNOTENPUNKT

Bei der Linienführung der Autobahn Köln-Siegburg nahm man Bedacht darauf, daß möglichst wenig Kulturland für ihren Bau benötigt wurde. Mit großer Sorgfalt hat man darauf geachtet, daß das breite Band der neuen Straße das Landschaftsbild nicht störend zerschnitt, sondern sich ihm möglichst harmonisch eingliedert. Aus diesem Grund wurde an manchen Stellen die ursprünglich vorgesehene Linienführung abgeändert und notwendige Kunstbauten verlegt. Bei der Auswahl der Streckenführung hat man nicht nur den verkehrstechnischen Notwendigkeiten Rechnung getragen, sondern sich auch mit Erfolg bemüht, die Autobahn durch landschaftlich möglichst reizvolle Gegenden unserer Heimat zu legen.

... Eine besondere Bedeutung an der Reichsautobahnstrecke Köln – Frankfurt wird Siegburg erhalten. Dadurch, daß hier wahrscheinlich die von Siegen kommende Autobahn auf die Köln-Frankfurter Strecke

stoßen wird, erfährt Siegburg eine Ausgestaltung als Knotenpunkt. Neben den sonst an den Auffahrten üblichen Einrichtungen (Anm.: Tankstellen) wird Siegburg wahrscheinlich also auch die an solchen Knotenpunkten vorgesehenen Warteräume erhalten. (Zeitungsbericht vom 27. Mai 1935)

Schon während der bereits begonnen Trassierungsarbeiten musste die Streckenführung im Bereich der Stadt Siegburg nochmals verändert werden, da sich bei Voruntersuchungen des Baugrundes Schwierigkeiten abgezeichnet hatten:

Eine grundlegende Änderung erfährt der Bau der Reichsautobahn an der Zeithstraße. Die Bahn wird nicht, wie zuerst geplant, unter der Straße her, sondern über die Straße geführt. Bei den Bohrungen stellte man nämlich fest, daß der Untergrund nicht fest genug war. Durch diese Führung

der Reichsautobahn gewinnen die Autofahrer eine schöne Aussicht auf die Kreisstadt. (Zeitungsbericht vom 15. Mai 1936)

Die Anforderung, sowohl modern als auch technisch schön zu bauen, führte dazu, dass namhafte deutsche Architekten interessiert und innovativ an diesem Projekt mitarbeiteten, die keinesfalls zu den Gefolgsleuten der NSDAP gehörten. So gestaltete der der Richtung des Neuen Bauens, vertreten durch das Bauhaus, zuzuordnende Architekt Ludwig Mies van der Rohe zusammen mit Werner March eine neue Form der Tankstelle, den so genannten Hannoveraner Typ (erstmalig gebaut auf der Autobahn Berlin-Hannover), der sich ganz auf die von nur einer Seite her kommenden Verkehrsströme an der Autobahn durch die seitliche Anordnung der Zapfsäulen konzentrierte.

Diese Anordnung setzte sich bei allen später erbauten Autobahntankstellen, so auch bei der im Zusammenhang mit der Raststätte Siegburg-West erbauten Tankstelle, durch.

Nachdem bis 1935/36 in einer ersten Phase ausschließlich Versorgungsbauten, sprich Tankstellen, an den Autobahnstrecken gebaut worden waren, begann man ab Mitte 1937 auch die Planung und den Bau von Raststätten. Für die Wahl des

Blick in den 1950er Jahren von der Fußgängerbrücke über die Autobahn





Der damalige Pächter Fritz Linden vor seiner kriegszerstörten Raststätte

Standortes galten, ganz im Sinne der ausgeführten Überlegung zur Linienführung und der Ausgestaltung der großen Kunstbauwerke, die folgenden Gesichtspunkte: eine besonders schöne Aussicht, die Nähe eindrucksvoller Bauwerke, landschaftlich wichtige Punkte, wie der Aussichtspunkt nach einer langen Steigung, die Sicht auf kulturell oder historisch bedeutsame Punkte wie auf eine Ruine, eine Burg oder auf andere geschichtsträchtige Bauten. Das Besuchen einer Raststätte sollte zu einem ganz besonderen Erlebnis von Natur und Landschaft werden, zum Höhepunkt des *Kulturerlebnisses Autobahn*.

Die Gestaltungsanforderungen des Raststättenbaus unterschieden sich von denen der Versorgungsbauten. Die funktionalen Aspekte mit der Betonung moderner Bautechniken musste dem Anspruch des *bodenständigen Heimatstils* mit seiner Bevorzugung von regionaltypischen Baustilen und -materialien weichen.

Raststätten sollten nicht mehr nur notwendiges technisches Zubehör des Verkehrs sein, sondern wurden als Kulturbauten der nationalsozialistischen Architekturideologie vom bodenständigen, nationalen und handwerklichen Bauen unterworfen.

Der 1935 angekündigte Bau von *Warterräumen* wurde in Siegburg Mitte des Jahres 1938 begonnen. Der Legende der Pläne sowie einer Zeitungsnotiz zur

Eröffnung ist zu entnehmen, dass der Entwurf von dem bekannten Architekten Dipl. Ing. Carl August Bembe, München, geschaffen wurde; bearbeitet durch den Architekten Armin Kiesewetter, in der Zeitungsnotiz als örtlicher Bauleiter benannt, und einen weiteren, nicht näher bekannten Architekten Schmitz.

Ein Zeitungsbericht von der Einweihung ist die einzige umfassende Beschreibung des Hauses aus der Eröffnungszeit. Außerdem liefert er ein Bild davon was der Bau dieser Einrichtung für die Region damals bedeutete.

ZUR ALTEN POSTSTATION

Das Rasthaus der Reichsautobahn auf dem Stallberg bei Siegburg, das dritte in Deutschland. ... Dort wo die Reichsautobahn von Köln kommend den Wald verlässt und den Blick auf die Kreisstadt, die weite Ebene der Sieg und die Sieben Berge mit dem Oelberg freigibt, ist in stiller Arbeit auf der Höhe des Stallberges, der ein ganz neues Gesicht bekommen hat, das Rasthaus Zur alten Poststraße, das dritte in Deutschland, neben dem am Chiemsee und an der Magdeburger Börde überhaupt, entstanden.

Mit seinem dunklen Balkenwerk und seinem leuchten weißen Anstrich, paßt es sich ebenso wie die beiden Autobahntankstellen der Landschaft und ihrer Bauweise an. Das Haus hat die Form eines großen Rechtecks,

aus dem linksseitlich ein Anbau herauswächst, der nicht nur die starre Form des Rechtecks auflockert, sondern neben dem größeren Wirtschaftsraum den Besuchern des Hauses mehr Möglichkeiten bietet, den herrlichen Ausblick von der Höhe aus über die Stadt mit dem Michaelsberg, den Wolsbergen und dem weiten Hinterland zu genießen. Rechts zweigt sich vom eigentlichen Haus eine gedeckte Terrasse ab.

Betreten wir das Haus von der Siegburger Seite, so erinnert uns die schmiedeeiserne Postkutsche mit der Laterne an den Boden der alten Poststraße, den jetzt das Haus und der große Parkplatz mit seinen gärtnerischen Anlagen decken, die außerdem die beiden Häuser der Tankwarte umschließen (Anm.: nach der Kriegszerstörung nicht wieder aufgebaut) die hier – ebenfalls im rheinischen Stil – errichtet worden sind.

Diese Erinnerung an den „Schwager“, der ehedem hier seine Fahrgäste auf der Dilligence nach Frankfurt schaukelte, setzt sich in den eigentlichen Wirtschaftsräumen fort.

Sämtliche Fenstervorhänge zeigen im Handdruck blaue und rote Postkutschen und die Lampen in der Schenke vereuwigen den Postillon selbst und sein Horn mit den rheinischen Farben.

Überhaupt die Beleuchtung. Die in die Wand eingelassenen Beleuchtungskörper sind mit Pergament überzogen, auf das bunte, alte Stiche rheinischer Landschaften gedruckt sind.



Innenterrasse der Raststätte, aus dem Prospekt des ehemaligen Pächters Wolfgang Linden, um 1990

Man kann sich vorstellen, wie reizvoll sie ihr durch die bunten Drucke gedämpftes Licht leuchten lassen in den niedrig gezogenen Räumen mit den von braunen Balken durchzogenen Decken und der hohen Wandverschalung aus hellbraunem Holz, den hellen Tischen und den Sesseln mit gelben Strohgeflecht, oder in der im rheinischen Stil eingerichteten Schenke mit ihren Holzbänken an den Wänden.

Wie im besten Hotel. Über 350 Personen finden im überdachten Raum der Raststätte zu gleicher Zeit Platz, hinzu kommt für schöne Tage die Terrasse (Anm.: in den 70er Jahren zugunsten von Parkplätzen aufgegeben), auf der nochmals rund 100 Gäste untergebracht werden können.

Um eine solche Zahl von Besuchern verpflegen zu können, ist eine ausgezeichnete technische Ausrüstung notwendig. Bei einem Rundgang durch das Gebäude kann man sich davon überzeugen, daß in dieser Beziehung nichts vergessen wurde. Große Kessel für Massenverpflegung findet man neben der Kippfanne, in der auf einmal 50 bis 60 Pfund Fleisch gebraten werden können, der Großkaffeemaschine, die 300 Tassen Kaffee in einem Arbeitsgang herrichtet, dem Eisschrank, der ebenfalls auf Massenbetrieb eingerichtet ist, der großen automatischen Spülanlage, der Grillvorrichtung und dem großen Herd mit Gasfeuerung.

Im ersten Stock liegen die sieben Gästezimmer, in altdeutschem Stil eingerichtet, mit 16 Betten. Fünf von ihnen sind Doppelschlafzimmer. In jedem Zimmer gibt es kaltes und warmes Wasser, Heizung, Fernsprecher und Rundfunkgerät, das wie die

Lautsprecher in den Gasträumen von einer Zentralanlage, die auch für Schallplattenübertragung eingerichtet ist, bedient werden kann. Überall gibt es ausreichend Wasch- und Badegelegenheit, wie überhaupt die hygienischen Einrichtungen mit größter Sorgfalt ausgeführt wurden. So fehlt in den Toiletten neben allen anderen Einrichtungen auch die Fußbadewanne nicht, die den Fernfahrern besonders willkommen sein wird.

Im Kellergeschoß sind neben einem Raum für Gesellschaften alle die Einrichtungen untergebracht, die für eine großzügige Gaststätte erforderlich sind, die Heizungsanlage, deren technische Vervollkommnung besonders ins Auge fällt.

Sie reguliert die Temperaturen selbständig und kann – an einem Uhrwerk angeschlossen – für eine bestimmte Zeit eingestellt werden, ohne daß sich ein Mensch um sie kümmert.

Man findet dort unten den neuzeitlichen mit dicken Korkwänden ausgestatteten Bierkeller neben der Eismaschine und der Konditorei, den Silberkeller, Gemüsekeller,

Blick von der Sonnenterrasse auf die Abtei; Postkarte aus den 50er Jahren, wie die Coca-Cola-Flasche im Vordergrund zeigt.



die Kartoffelputzmaschine, den Porzellan Keller, einen besonderen Raum zur Fleischaufbewahrung, die Wäscherei mit dem Trockengerät und die große Heißmangel.

DIE ZUFAHRTSWEGE

Nach der endgültigen Fertigstellung wird es drei Möglichkeiten geben, um zur Reichsautobahn-Raststätte zu kommen, und zwar von Siegburg aus über die Alte Poststraße und die Seehofstraße, von der Reichsautobahn Köln-Frankfurt aus direkt, wobei die Wagen auf den großen Parkplätzen an der Tankstelle abgestellt werden können, von der Reichsautobahn Frankfurt-Köln schließlich über eine Brücke, die noch gebaut werden muss, deren künftige Linienführung aber bereits durch die Erdanschüttungen zu beiden Seiten der Autobahn gekennzeichnet ist.

Mit dieser Raststätte der Reichsautobahn ist im Siebkreis ein großer Hotelbau entstanden, der auf die künftige Gestaltung des Gaststätten- und Beherbergungsgewerbes in unserem Kreis, der im Fremdenverkehr einen seiner großen Erwerbszweige sieht, starken Einfluss, ja unter Umständen eine neue, noch stärkere Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges zur Folge haben wird, je mehr man dem Beispiel folgt, das hier gegeben wurde.

Eins steht jedenfalls fest, daß man nur die schönsten Stellen aussuchen wird, um solche Rasthäuser zu erbauen.

Aus dieser Tatsache kann man folgern, daß unsere Heimat und ihre landschaftliche Schönheit anerkannt ist, man wird aber aus ihr auch die Verpflichtung herleiten müssen, alles zu tun, um diesen Ruf zu fördern.

Die Raststätte war nur knapp vier Jahre in Betrieb. Durch den Einschlag einer Luftmine im Sommer 1942 in unmittelbarer Nähe des Gebäudes wurde der Dachstuhl und, im geringeren Maße, ein Teil der Außenmauern demoliert.

Der Betrieb wurde bis zum Kriegsende nicht wieder aufgenommen; die Gebäude wurden durch die Organisation Todt übernommen. Sie umgab die gesamte Anlage mit einem hohen Zaun und entzog damit das Areal der Wahrnehmungsmöglichkeit der Bevölkerung.



Luftbild aus dem Prospekt des ehemaligen Pächters Wolfgang Linden, um 1990

NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Nach dem Krieg eröffnete der alte Pächter wieder den Betrieb. Mit dem Material der zerstörten Nebengebäude wurde die Reparatur am Rasthaus weitgehend in Eigeninitiative durchgeführt, so dass bereits am 1. Mai 1948 das Haus wieder eröffnet werden konnte.

Es entwickelte sich bald neben seiner ursprünglichen Aufgabe als Autobahnraststätte zu einem beliebten Ausflugsziel der

Siegburger Bevölkerung. Doch nicht nur für den Sonntagsspaziergang zum Kaffeetrinken oder zu privaten Festen ging man gerne auf das Rasthaus, auch die Siegburger Jugend wusste es wohl zu schätzen, dass es einen Ort gab, wo man auch zu nachtschlafender Zeit oder zum sprichwörtlichen Frühschoppen noch oder schon wieder Bier ausgeschrieben bekam.

In den 1970er Jahren wurde die große Sonnenterrasse zugunsten von Parkplätzen abgeschafft. Außer den notwendigen kleineren Reparaturen und Modernisie-

rungsmaßnahmen fand dann 1984 eine umfassende Modernisierung statt, die allerdings keine Auswirkung auf das Gesamterscheinungsbild hatte. Mehr und mehr wurde das ehemals so herausragend und frei gelegene Rasthaus von einem Wall aufstrebender Bäume umwuchert.

Alte Siegburger wissen noch von dem beliebten Ausflugsziel zu berichten, insgesamt ist für die Stadt das Gasthaus aber aus dem Blick gekommen



Gefüllter Kartoffelauflauf

Zutaten:

- 1 kg Pellkartoffeln
- 40-50 g Fett
- 500 g Gemüsereste
- 1 Zwiebel oder Lauch
- $\frac{1}{4}$ - $\frac{3}{8}$ l Flüssigkeit
(Gemüsebrühe oder Sauer Milch)
- 30 g Mehl
- Salz, Petersilie
- 1 Ei
- $\frac{1}{8}$ l saure Milch
- evtl. geriebener Käse oder geröstete
Hefeflocken, geriebene Semmel,
Fettflöckchen

Zubereitung:

Die gekochten Kartoffeln pellt man, schneidet sie in Scheiben und gibt die Hälfte davon in eine Auflaufform. In dem Fett dünstet man die Zwiebel und schwengt die Gemüsereste durch, streut Mehl darüber, gibt die Flüssigkeit dazu und schmeckt ab. Diese Füllung wird auf die Kartoffelscheiben gegeben. Darauf legt man die restlichen Kartoffelscheiben. Das Ganze wird mit dem in saurer Milch verquirlten Ei übergossen, mit geriebenem Käse und geriebener Semmel überstreut und mit Fettflöckchen belegt.

Das Gericht wird etwa 20 Minuten überbacken. – Dazu Tomatentunke oder Salat



Originalrezept aus der Broschüre „Hauptgerichte einmal ohne Fleisch“, erschienen 1942 vom Reichsnährstand, Lebensmittelhandel Deutsches Frauenwerk.

TERMINE · TERMINE · TERMINE

STADTMUSEUM

Markt 46, 53721 Siegburg, Tel.: 02241-102327

Öffnungszeiten:

Di., Mi., Fr., Sa. 10.00 bis 17.00 Uhr,

So. 10.00 bis 18.00 Uhr, Do. 10.00 bis 20.00 Uhr, Montag geschlossen

Dauerausstellung zur Geschichte Siegburgs, Wechselausstellungen

SCHATZKAMMER ST. SERVATIUS

Mühlenstraße 6, 53721 Siegburg, Tel.: 02241-63146

Öffnungszeiten:

Di.-Fr. 15.00 bis 16.00 Uhr, Sa. 10.00 bis 11.00 Uhr, So. 12.00 bis 13.00 Uhr

ABTEIMUSEUM

Michaelsberg, 53721 Siegburg, Tel.: 02241-1290

Öffnungszeiten:

Führung So. 13.30 Uhr und nach Vereinbarung

Turmbesteigung: täglich 9.00 bis 11.00 Uhr und 13.00 bis 16.30 Uhr und nach Vereinbarung.

LITERATUR · LITERATUR · LITERATUR

Arend Vosselmann:

Reichsautobahn, Kiel 2001

Erhard Schütz, Eckhard Gruber:

Mythos Reichsautobahn, Berlin 1991

BISHER ERSCHIENEN

Engelbert Humperdinck

150 Jahre Katholische Pfarre Seligenthal - Kaldauen - Braschoss

Stadtluft macht frei

Ein Ort zum leben und zum träumen - der Siegburger Markt

Bomben auf Siegburg

Hexenprozesse in Siegburg

IN VORBEREITUNG

Das alte Kreishaus in Siegburg

NOTZEITEN IN SIEGBURG

– Die Jahre 1915 ff.

– Die Jahre 1945 ff.

Siegburg und seine Bahnhöfe

Der Siegburger Teil der Wahnbachtalstraße

IN EIGENER SACHE

Eine weitere Ausgabe unserer neuen Publikationsreihe:

DIE SIEGBURGER BLÄTTER.

Weitere Ausgaben erscheinen in unregelmäßiger Folge, voraussichtlich 4-5 mal im Jahr und sind so angelegt, dass man sie in einem Ordner sammeln kann.

Die Siegburger Blätter geben Informationen zur Stadtgeschichte, zu aktuellen Ereignissen, zu bedeutenden Persönlichkeiten aus Siegburg; sie begleiten Ausstellungen und beschreiben besondere Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Sie können die Siegburger Blätter beim Stadtarchiv Siegburg, Rathaus, Nogenter Platz, beim Stadtmuseum, Markt 48 und bei der Touristinformation, Europaplatz 3 kaufen, oder im Abo beim Stadtarchiv bestellen.

Der Preis beträgt 2,00 €, wenn wir Ihnen die Siegburger Blätter zu senden, zuzüglich Versandkosten.

Die Siegburger Blätter werden herausgegeben von der Museums- und Archivdienste GmbH Siegburg, Dr. Andrea Korte-Böger, Tel. 02241-10 23 25, e-mail: andrea.korte-boeger@siegburg.de, copyrights bei den Autoren.

Idee und Gestaltung:
Reinhard Zado, Niederhofen,
www.blattwelt.de