

Die Ortsschell'

Heimatkundliche Schriften

Ereignisse, die heute schon „Geschichte“ sind

Heft 10



Verein für Heimat- und Brauchtumspflege
Brühl/Rohrhof e.V.

Freignisse, die heute schon „Geschichte“ sind



170 Jahre Brühler Koller-Fähre
1835 – 2005



120 Jahre „Altes Schulhaus“
1884 – 2004



Chronik der Nebenbahn Rheinau -
Brühl
1905 – 1966

Das etwas andere „Wort in eigener Sache“:

Sitzungsprotokoll

Gründungsversammlung des Vereins für Heimat- und Brauchtumpflege Brühl/Rohrhof e. V.

Am Mittwoch, dem **25.01.1995** trafen sich mehr als 50 Personen, um den „Verein für Heimat- und Brauchtumpflege Brühl-Rohrhof e. V.“ zu gründen.

Den Vorsitz übernahm der Brühler Bürgermeister Günther Reffert.

In seiner Begrüßung hielt der Bürgermeister eine kleine Rückschau und betonte, dass in der ersten Versammlung am 30. November 1994 sehr ausführlich über den zukünftigen Namen des Vereins und den Satzungsentwurf diskutiert wurde. Zur Überarbeitung der Satzung und zur Erarbeitung des Namens wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich zweimal traf. Alle Vorbereitungen wurden getroffen, so dass einer Gründung dieses Vereins an dem heutigen Tage nichts mehr im Wege steht.

Der Bürgermeister schlägt folgende Vorgehensweise vor:

Die Beitrittserklärungen müssen ausgefüllt werden, denn nur Mitglieder können über die Satzung entscheiden und den Vorstand wählen. Danach Satzungsbesprechung. Bildung eines Wahlausschusses, Wahl Festsetzung des Beitrags

Nach Ablauf aller Regularien dankte Bürgermeister Reffert der Versammlung, der neuen Vorstandschaft, den Herren Schreck, Bassauer und Strauch und mit seinem Wunsch auf eine gute Zusammenarbeit mit der Gemeinde Brühl endete die Versammlung.

Der Vorstand der ersten Stunde



Günther Reffert
Bürgermeister

Ralf Strauch
Schriftführer

Willibald Schreck
1. Vorsitzender

Günter Bassauer
2. Vorsitzender

Auf dem Bild fehlt der Schatzmeister Paul Wüst

170 Jahre Brühler Koller-Fähre

1835 – 2005

von Ludwig Friedrich

In der näheren Umgebung von Speyer gab es seit etwa 800 Jahren fünf Fährten, mit denen man den Rhein überqueren konnte. Eine von ihnen war die Ketscher Fähre, die 640 Jahre lang die „Vorgängerin“ der Brühler Koller-Fähre war. Ohne einen kurzen Rückblick auf die historische Vergangenheit der Ketscher Fähre bliebe die Geschichte der Koller-Fähre unvollständig.

Diese fünf Fährten waren die

Rheinsheimer Fähre	1191	erstmalig erwähnt
Ketscher Fähre Koller-Fähre	1195 - 1835	wird zur 1835 -
Philippsburg (Udenheim)	1297	erstmalig erwähnt
Rheinhausen („Husener Fahr“) „Lußheimer Fahr“ bei Speyer	1296 – 1966	und die Ende 13. Jahrhundert bis 1865

Im 9. Jahrhundert gehörte die Nutzung der Flüsse zu den Regalien des Königs. Von den Zöllen, die von der Schifffahrt auf dem Rhein zu erheben der König berechtigt war, sollte das Fahrwasser und die Leinpfade, die zum treideln der Bergfahrt unentbehrlich waren, instand gehalten werden. Mit dem Zerfall der königlichen Zentralgewalt aber gingen die Zollrechte an die Landesherren über, wie beispielsweise an den Erzbischof Siegfried II. von Mainz, der seit **1220** den Ehrenfelder Zoll erhob. Der Platz dieser Zollstation war gut gewählt, soll ein Zeitgenosse geschrieben haben, denn vom Ehrenfelds herab ließ sich die Schifffahrt auf dem Rhein sehr gut kontrollieren. Im Laufe der Zeit entwickelten sich die Rheinzollstellen zu einer einträglichen Finanzquelle für die fürstlichen Hofhaltungen.

Die Ketscher Fähre – kurzer historischer Rückblick

*„Ein uralter Beruf ist der des Fährmanns, wie es ihn an der ehemaligen Ketscher Rheinfähre gab, die schon im Jahr **1195** erwähnt wird“,* schrieb Robert Fuchs in der Heimatchronik der Gemeinde Ketsch. Zunächst gehörte diese Fähre der Stadt Speyer, die damit die Verbindung zu ihren rechtsrheinisch gelegenen Ländereien am Herren- teich unterhielt.

Etwa um das Jahr **1230** kaufte der Speyerer Bischof Berlinger der Stadt die Fähre ab, in der Absicht, die Konkurrenz der Speyerer Bürgerschaft durch Stilllegung der Rheinpassage in Ketsch auszuschalten, um damit den Warenverkehr über seine Fähre in Lußheim zu lenken. Seine Gründe waren nicht schwer zu durchschauen.

Der Warenverkehr von Ufer zu Ufer wurde größtenteils von der Ketscher Fähre durchgeführt, wodurch sich die Einkünfte des Bischofs durch entgangene Einfuhrgebühren und Fährgelder schmälerten. Der Bischof war nun der Meinung, wenn „seine“ Fähre in Lußheim die Transporte durchführt, könne er höhere Gewinne machen. Doch der Bischof muss sich verkalkuliert haben, denn der Warenverkehr nahm nun den Weg über andere Rheinübergänge in der weiteren Umgebung von Speyer. Also wurde der Fährbetrieb in Ketsch auf Anordnung des Bischofs bald wieder aufgenommen. Und da die Entfernung von Heidelberg über Speyer nach Neustadt über die Ketscher Fähre viel kürzer war als über die anderen Rheinfähren, wählten viele Händler trotz, des erhobenen Fährgeldes, den kürzeren, und daher schnelleren Weg.

Im Laufe der Zeit eigneten sich auch die Speyerer Bischöfe besondere „Gerechtsame“ zu, das heißt, sie nahmen für sich das Recht in Anspruch, an der Ketscher Fähre einen Rheinzoll zu erheben. Um **1442** beschwerten sich kurpfälzische Untertanen darüber, dass ihnen an der Ketscher Rheinfähre ein bischöflicher Zoll auferlegt werde, der seit Menschengedenken sonst nicht üblich gewesen sei. Daher wurden von Seiten der Kurpfalz Untersuchungen eingeleitet, die die Sache mit dem „Rheinzoll“ klären sollten. Man stellte fest, dass um die Wende des 14. Jahrhunderts die Erhebung eines Rheinzolls noch nicht üblich gewesen sei. Ein solcher sei erst in den letzten Jahren in Erscheinung getreten, hieß es von den Beschwerdeführenden.

Unter den vielen aufgerufenen Zeugen, die in dieser Angelegenheit gehört wurden, befanden sich die Schultheißen von Edingen, Wieblingen, Plankstadt, Schwetzingen, Oftersheim, Ketsch und auch der **Ferge Heintz von Brühl**. Auf die Frage, was er zu diesen Vorgängen zu sagen habe, *„hatt er uff synen eydt gesagt, dass ime by den funfzig jaren und lenger gedenk und er hab von keynem zolle zu ketsche nie gehoret. So sy er auch selbs by dryßig jaren ein ferg gewest und hab ein und die ander fur nach ketsche gefurt und keynen zoll nie geben dörrffen, dann in den nechsten sechtzehnen oder achtzehnen Jaren ongefehrlichen sy solicher zoll erhoben worden und sy dazwuschen etwan angangen, nun sich dann widder erhoben“*.

Seit alters her waren in kriegesischen Zeiten die Rheinfähren immer von großer strategischer Bedeutung, so auch im **Orléanschen Krieg (1688-1697)**, der auch als Pfälzischer Erbfolgekrieg bezeichnet wird. Am 28. September 1688 begann dieser Krieg mit einem Angriff auf Philippsburg. Um ein Übersetzen von Reichstruppen über den Rhein zu verhindern, verlegten die Franzosen die Ketscher Fähre mit sämtlichem Material dorthin und erst nach dem Friedensschluss 1697 kam die Fähre wieder nach Ketsch zurück.

Mit dem Ausbruch der **Französischen Revolution im Jahr 1789** bahnte sich eine neue Kriegsgefahr an. Das Amt in Ketsch erhielt im August 1789 vom Reich die Order, keine Person die Rheinfähre passieren zu lassen, die sich bei der Ausweiskontrolle nicht einwandfrei legitimieren konnte. Als weitere Vorkehrung zur Vertreibung ungebeter Flüchtlinge wurden alle Rheinfähren, also auch die Ketscher, mit Militärposten und Wachmannschaften besetzt. Ein fürstbistümlich-speyrisches Leibdragoner-Regiment kontrollierte täglich die Strompassagen. Die Bewachung der Rheinüberfahrt war hauptsächlich deshalb angeordnet worden, weil man zu wissen glaubte, dass „verdächtige Leute“ übergesetzt worden sein sollten.

Die Fährfahrzeuge wurden auch in **napoleonischer Zeit** besonders stark in Mitleidenschaft gezogen. Das war kein Wunder, denn nach Tage und Nächte dauernden Stromüberquerungen von Armeen in den Jahren von **1793-1795**, waren die Fähren in einem ruinösen Zustand. Im Jahr **1805** verweigerte die Gemeinde Ketsch zwei französischen Gardeoffizieren die Herausgabe der Fährfahrzeuge, die sie für militärische Operationen rheinaufwärts benötigen würden. Daraufhin drohten die Offiziere die Fähre mit Gewalt zu nehmen. Die badische Militär- und Zivilbehörde jedoch wies den Ortsposten in Ketsch an, sich bei der Gewaltmaßnahme nicht zu widersetzen.

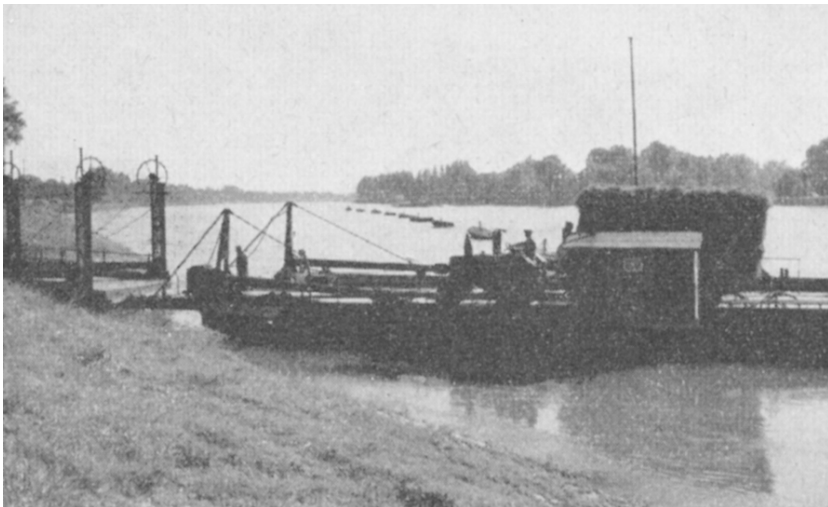
Wie aus der Ketscher Fähre die Brühler Fähre wurde

Durch die Tullasche Rheinregulierung geriet die Ketscher Fähre in den toten Winkel des Verkehrs und das war Grund und Anlass für die Großherzogliche Domänenkammer in Karlsruhe die Ketscher Fähre nach **Brühl** zu verlegen. **Ende 1834** erfolgte die Übergabe der Fahrzeuge und Geräte an den Wiesenschütz Rippberger zu Brühl und im Januar **1835** wurde die Schließung des Ketscher Rheinübergangs allgemein öffentlich bekannt gegeben

Doch bald nach der Verlegung der Fähre nach Brühl machte sich in Ketsch der Mangel an einer Übersetzmöglichkeit vor allem für Schiffsreiterpferde bemerkbar. Die Schiffsreiter und Treidelmansschaften, die in alter Zeit die Rheinkähne stromaufwärts zogen, benutzten den hart am Ufer entlang führenden Leinpfad, der von Brühl kommend in Ketsch abbrach, um sich auf linksrheinischer Seite fortzusetzen. Pferde und Seilschaften mussten deshalb hier über den Rhein gebracht werden, weil der Rheindamm damals noch nicht bestand. Diesem Umstand suchte ein Ketscher Gemeinderat Rechnung zu tragen, indem er auf eigene Kosten einen Fährbetrieb zum Überwechseln der Schiffsreiterpferde einrichtete. Als die Behörde 1840/41 von diesem eigenmächtigen Unternehmen erfuhr, übte sie zunächst Kritik, sah aber bald ein, dass sie das „Pferdeübersprengen“ nicht verwehren konnte, da es ein unbestreitbares Erfordernis war. Der offiziell nicht genehmigte private Fährbetrieb gab wiederholt Anlass zu Bemängelungen, da die Schiffsleute vielfach die Wechselmanöver von Ufer zu Ufer willkürlich und gefährlich durchführten.

„Jahrhunderte hindurch bildete die Ketscher Rheinfähre“, heißt es bei Robert Fuchs, *„eine wichtige Nahtstelle am Strom und ein wesensbestimmendes Merkmal der Ketscher Ortsgeschichte. Der harte, risikoreiche und dabei keineswegs einträgliche Fährmannsberuf erscheint wie eine Verkörperung des Zeitenwandels, in dem Aufbau, Zerstörung, Krieg und Frieden, Freud und Leid oft in schneller Folge wechselten. Verschiedentlich glich der Fährplatz einer Bühne, einem Guckfenster, das in das Blickfeld der Bewohner des kleinen Dörfleins Gestalten treten ließ, die das Leben in der Welt draußen vermittelten.*

Der Ruf „Fährmann hol über“, bedeutet soviel wie: Vorhang auf zu verschiedenerlei Spektakel: Da betraten herrschaftliche oder obrigkeitliche Standespersonen mit Gefolge oder mit gewappneten Rittern die Fähre. Fürstenboten sprengten auf schnaubenden Rossen an den Landeplatz und trieben die Fährknechte zur Eile an. Weinfuhre auf Weinfuhre rollte knarrend den holprigen Fahrweg hinab, um, übergesetzt, den Weg nach Heidelberg einzuschlagen. Da kommen auch die Ketscher Leibeigenen des Bischofs von Speyer, um in einer Unmenge von Fronfuhren das im Ketscher Forst geschlagene Holz nach Speyer zu fahren. Schwere Tage, Kriegsnot, Verheerungen und Brand, sind an ihnen vorüber gezogen. Die Fähre sah auch freudige Tage, wenn die Bischöfe von Speyer mit Tross und Meute sich bei Ketsch übersetzen ließen, um im Verein mit befreundeten Fürsten in den großen Hardtwaldungen zu jagen. Warenzüge von Kaufleuten wechselten das Ufer. Auf ihrem ächzenden Rücken trug die Fähre Bauernkarren über den Strom, die mit Fronholz oder Zehntfrüchten beladen waren. Soldaten, Marodeure, Handwerksburschen, Waldarbeiter, Hirten mit ihren Herden, Spielleute, Gaukler und viele andere Passagiere mussten die Fährknechte über den Strom befördern, soweit Robert Fuchs.



Längsseil-Gierfähre. Mitten im Rhein die Nachen, die das Längsseil tragen.

Mit den im Folgenden zitierten amtlichen Schreiben begann die

„Geschichte der Brühler Koller-Fähre“

Großherzogliche Hofdomänen-Kammer, Karlsruhe, den 15. August 1834

Nr. 15.992 Erlaß Großherzogliches Finanzministerium vom **5ten d.M.** Nr. 5961.
Die Verlegung der Ketscher Rheinüberfahrt betreffend.

Beschluss: *Großherzogliche Regierung des Unterrheinkreises auf gefälligen Erlaß vom 23 ten v.M. Nr. 15704 unter Rücksendung des Kommunikats zu erwidern: Wir sind bereit, die seither zu Ketsch bestandene Rheinüberfahrt nach Brühl zu verlegen, und das zur Weganlage erforderliche Terrain, in soweit diesselbe auf aerarischen Eigenthum (Staatskasse) geschehen muß, auf solange als der Weg besteht, unentgeltlich abzutreten, wenn die Gemeinde Brühl die Anlage und Unterhaltung des Weges übernimmt.*

Großherzogliche Kreisregierung wolle nun hierwegen das Nöthige gefällig einleiten und uns davon Nachricht geben, damit wir die weiteren erforderlichen Anordnungen treffen können.

Regierung des Unterrheinkreises, Mannheim, den 19. August 1834

Nr. 18000 Erlaß Großherzogliche Hofdomänenkammer die Verlegung der Ketscher Rheinüberfahrt betreffend

Beschluss: *Dem Amt Schwetzingen wird Abschrift dieses Erlasses mit dem Auftrag zugefertigt, die Gemeinde Brühl alsbald über ihre Bereitwilligkeit zur Anlage und Unterhaltung des fraglichen Wegs durch Brühl, an der neuen Ziegelhütte vorbei, sodann auf dem Hochgestade bis gegen den Rhein und von hier über die Wiesen in gerader Linie bis an die Stelle wo der neue Rheindurchstich im Koller, dem Otterstädter gegenüber anfängt, zu vernehmen und das Resultat anzuzeigen.*

Beschluss: *Sey dieses Restrigt dem Bürgermeister von Brühl mit der Weisung zuzufertigen, die Gemeinde darüber zu vernehmen und deren Erklärung binnen sechs Tagen ohnfehlbar anher vorzulegen, unter Rückanschluß dieses.*
Großherzogliches Bezirksamt

Die Gemeinde war damit einverstanden.

Brühl baute die „Weganlage“

Nachdem Brühl die Auflage erhalten hatte den Weg zur „Rheinüberfahrt“ zu bauen, machte sich die Gemeinde unverzüglich ans Werk.

„Man hatte wohl erkannt, dass mit der Eröffnung der Fähre der Waidweg zu einer Art von Handels- und Verkehrsstraße werden konnte. Während dort bislang nur die Brennöfen der Ziegler qualmten, entstand jetzt auf dem Letteballe, einem weit in den Fluss hineinragenden Vorland, ein großer Lagerplatz, an dem die vom Rhein kommenden Kohledampfer mit ihrer kostbaren schwarzen Ladung aus dem Ruhrgebiet anlegten. Kohlenhändler Schuh verkaufte die Kohlen frisch vom Kahn als Kleinhändler an die Brühler, wenn sie mit Schubkarren oder anderen Fahrzeugen anrückten und als Großhändler an Gewerbe und Industrie der ganzen Gegend“, schrieb Otto Knaus.

Als Hauptbenutzer dieses Weges durften die Ziegler einen Großteil der Kosten für die Anlage der Straße übernehmen. Doch ihr Bau muss wohl ein schwieriges Unterfangen gewesen sein, denn am **1. September 1835**, also ein Jahr nach dem Auftrag, bekam der Brühler Bürgermeister Jacob Eder (1820 – 1836) die Abschrift eines Schreibens der Großherzoglichen Domänenverwaltung zugesandt, in dem ihm das Amt unmissverständlich klar machte, dass nach Ansicht der Behörde beim Bau der Straße „geschlamlpt“ worden ist.

„Die Gemeinde Brühl“, hieß es in diesem Schreiben „ließ die Straße zur Rheinüberfahrt so schlecht herstellen, dass sie für den Gebrauch wohl nicht tauglich sein wird, sie hat die Anlage und Ausführung auch nicht nach Anleitung der technischen Behörde vollzogen, obschon dies von Seiten der höheren Stellen ausdrücklich angeordnet wurde. Solange die Straße nicht vollkommen gut gemacht ist, kann von Eröffnung der Fahrt keine Rede sein, es muss auch in dem Interesse der Gemeinde Brühl liegen, die besagte Anlage so zweckmäßig zu bewirken, dass die Passage weder gehindert noch bei übler Witterung erschwert wird.

Man bittet in Dienstfreundschaft den Gemeinderath zur sogleichen Nachholung alles Fehlenden unter der Auflage gefälligst anzuhalten, dass die Vollendung des Weges allein nach Angabe und unter Leitung der Großherzoglichen Fluß- und Straßenbauinspektion dahier zu geschehen habe.“

Nach dieser amtlichen Ermahnung müssen die geforderten Ausbesserungen an der Weganlage wohl zur Zufriedenheit der Großherzoglichen Domänenverwaltung durchgeführt worden sein, so dass der Fährverkehr im Laufe der nächsten Zeit aufgenommen werden konnte, wie das Datum der ersten Gebührenordnung für die Koller-Fähre zeigt:

Die Großherzogliche Domänenverwaltung hat am 25. November 1835 festgelegt:

Tarif
für das Fährgeld bei der Brühler Rheinüberfahrt

für einen Fußgänger sage: Drei Kreuzer	3 +er
ein Reitender für Mann und Pferd sage: Sechs Kreuzer	6 +er
von Chaisen, Bernerwagen und sonstigen leichten Fuhrwerken wird auf das Pferd sage: Acht Kreuzer nebst dem für jede darin sitzende Person sage: Zwei Kreuzer jedoch mit Ausschluss des Kutschers oder Fuhrmannes, bezahlt für einen beladenen Schubkarren ohne Unterschied des Gewichts und der Ladung mit Inbegriff des Führers sage: Zwölf Kreuzer	8 +er 2 +er 12 +er
von jedem Ochs sage: Vier Kreuzer	4 +er
von jeder Kuh oder Rind sage: Vier Kreuzer	4 +er
von jedem Stück Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Böcken, Geißen, Hämmel, Schafe, Lämmer sage: Zwei Kreuzer	2 +er
von einer ganzen Herde bis 100 Stück sage: Vierzig Fünf Kreuzer	45 +er
und über 100 Stück sage: Ein Gulden zehn Kreuzer	1 fl 10 +er

Bei hohem Straßen- und Eisgang so wie zur Nachtzeit darf die doppelte Taxe genommen werden, wenn das Überfahren ohne Gefahr geschehe.

Fast dreißig Jahre gingen nun ins Land,

ohne das es um und an der Fähre größere Probleme gab. Doch dann, am **14. Juli 1862**, ließ Bürgermeister Michael Lindner (1849 – 1870) das Großherzogliche Bezirksamt in Schwetzingen wissen, dass seiner Meinung nach einiges an der Brühler Fähre wohl nicht mehr den amtlichen Vorschriften entspreche. So bemängelte er zunächst, dass die am 13. Januar 1847 an beiden Ufern der Rheinüberfahrt amtlich geforderten blechernen Tafeln, auf denen die Tarife der Überfahrtsgebühren mit Ölfarbe aufgeschrieben sein müssen, schon lange Zeit fehlen. *„Dieses bestand bisher ungestört und die Überfahrt der Personen und vorkommenden Falls der Thiere und Fuhrwerke, ging geregelt von statten“*, schrieb er, und fügte hinzu: *„In neuerer Zeit weigert sich der Färcher (Fährmann) Geschwill irgend Jemand über den Rhein zu fahren.“* Als besonders schlimm empfand es der Bürgermeister, dass die Großherzogliche Domänenverwaltung Mannheim in Otterstadt ausschellen ließ, dass niemand mehr über den Rhein gefahren werde. Diese Neuerung löse bei den Bewohnern große Unzufriedenheit aus. Er müsse dieses zur Kenntnis bringen, damit das Großherzogliche Bezirksamt geeignete Abhilfe treffen wolle“.

Aus dieser Unzufriedenheit wurden in kurzer Zeit Beschwerden sowohl der links- als auch der rechtsrheinischen Bewohner. Der Verwaltung blieb also nichts anderes übrig, als anzuordnen, dass die Rheinüberfahrt dem allgemeinen Verkehr zu dienen hat und das sich ein jeder an diese Anordnung zu halten hat. Auch die blechernen Tafeln mit den in weißer Ölfarbe aufgeschriebenen Tarifen sollen wieder aufgestellt worden sein!

Vom **13. April des Jahres 1875** stammt die folgende Auflistung der Fähr-Tarife, die zwar schon etwas kürzer als die aus dem Jahr 1835 gefasst ist, aber dennoch sehr detailliert ist:

Großherzogliche Domänenverwaltung Mannheim

Tarif

der Überfahrtsgebühren für die aerarische Kollerüberfahrt bei Brühl, soweit dieselbe von Personen oder für Thiere und Fuhrwerke zu entrichten sind, die nicht freie Überfahrt anzusprechen haben; sodann für das Übersetzen von Schiffszug-Pferden über die Altwasser unter- und oberhalb des Durchschnitts mittels der Sprengnähe.

Es sind für eine Überfahrt zu entrichten

Überfahrtsgebühren

M Pf

Für die Überfahrt über den Kollerdurchschnitt

von einer Person	-	9
für ein Pferd mit Mann	-	25
für eine Kuh oder ein Rind	-	17
für ein Schaf oder eine Ziege	-	3
für einen Ochsen	-	25

für ein Kalb oder ein Schwein	-	6
für eine Herde Schafe per 100 Stück	2	-
für ein Fuhrwerk mit einem Pferd		45
zwei Pferden		90

II. Für das Übersetzen von Schiffszugpferden über beide Altwasser

Für ein Pferd mit Mann	34
für jedes weitere Pferd	25

Bei hochgewachsenem Rheine oder zur Nachtzeit kommt die doppelte Gebühr zur Anrechnung.

Ein neues Fährzeitalter beginnt

Um die Jahrhundertwende wurde erstmals von einer Behörde eine 16 Paragraphen umfassende „Fährordnung“ erlassen und man konnte nun fast davon ausgehen, dass von diesem Zeitpunkt an die Fähre voll im Griff der „Bürokraten“ war.

Im Jahr 1900 hat man den Fähr-Betrieb mit der aus Ketsch stammenden alten „Ketscher“ Längsseil-Gierfähre eingestellt, weil sie nach fast 65-jährigem Betrieb alt und sehr reparaturanfällig geworden war und den Sicherheitsanforderungen nicht mehr entsprach. Eine Mannheimer Werft erhielt den Auftrag, eine neue Fähre zu bauen, die dann am **13. Juli 1904** in Betrieb genommen wurde. **Diese neue Längsseil-Gierfähre funktionierte nach folgendem Prinzip:**

Etwa 200 Meter flussaufwärts von den Anlegestellen der Fähre entfernt war ein Stahlseil, der so genannte Königsdraht, in der Mitte des Rheins fest verankert. Über abgedeckte Nachen wurde das Seil bis an die Fähre geführt und in einer Öse, die sich seitlich genau in ihrer Mitte befand, befestigt. Damit der Fluss die Fähre nun von einem Ufer zum anderen treiben konnte, musste man sie „schräg“ in die Strömung stellen können. Um das zu erreichen, hatte man auf der Fähre Gierseile angebracht, durch die man mit Hilfe von Gierwinden den „Angriffspunkt des Königsdrahts“ in den vorderen oder hinteren Teil der Fähre verlegen konnte. So ließ sich nun die Stellung der Fähre zur Strömung nach Wunsch verändern und der Druck des fließenden Stroms trieb dann die Fähre wie ein Pendel von Ufer zu Ufer. An den Seitenwänden der Fähre waren großflächige „Schwerter“ angebracht, die in das Wasser herabgelassen werden konnten, um so der Strömung eine größere Angriffsfläche zu bieten. Durch diesen Trick konnte man die Geschwindigkeit der Fähre erhöhen und dadurch das andere Ufer schneller erreichen. Am 23. Februar des Jahres 1900 wurden Georg Butz III und Johannes Butz als Fährleute verpflichtet und am 4. Januar 1901 stellte man auch Josef Butz als Hilfsfährmann ein, die dann über eine längere Zeit für einen reibungslosen Fährbetrieb sorgten.



Koller-Fähre. Im Hintergrund der Schweizer Raddampfer „Uri“, Mitte der 50er Jahre

Nach dem Ersten Weltkrieg musste die Koller-Fähre zur Reparatur in eine Werft. Die Behörde ordnete ohne einen der Betroffenen zu fragen einen Termin an, gegen den jedoch die örtlichen Ziegeleibesitzer sofort lautstark protestierten, da dieser Termin in einen Zeitraum fiel, in dem die Ziegler die Fähre dringend brauchten, um die für die Fabrikation nötige Erde vom „Hinteren Koller“ zu den Lagerstätten ihrer Ziegeleien zu bringen. Wie es heißt, zeigte die Behörde Einsicht und Verständnis, so dass man sich friedlich einigen konnte.



Fährmann Josef Butz

Unfall auf der Koller-Fähre

Es war am **11. Februar 1926**, als sich auf der Koller-Fähre ein folgenschwerer Unfall ereignete. Gegen 11 Uhr ließen Arbeiter der Ziegeleien Schäfer und Triebskorn durch Fahrlässigkeit, wie der Fährmann meinte, einen leeren Rollbahnzug auf die unterste Fährrampe zulaufen, ohne dass die Bremsen des Zuges diesen anhalten konnten. Die Wagen fuhren daher mit hoher Geschwindigkeit die Rampe hinab, und stießen so gewaltig gegen den Querträger der Hubbrücke, dass dieser 90 Zentimeter hohe Träger doppelt verbogen, die Winkel gebrochen und das Verstärkungsblech ausgerissen wurde. Die Untersuchung des Schadens durch herbeigeholte Fachleute ergab, dass die außerordentlich starke Beschädigung die Tragfähigkeit des Trägers stark beeinträchtigte, so dass Fährmann Butz an anderthalb Tagen, an denen nach dem Wasserstand die untere Fährstufe hätte benutzt werden müssen, den schweren Zugverkehr nicht über die Bruchstelle fahren ließ. Die Ausbesserungsarbeiten an den durch die Fahrlässigkeit des „Zugpersonals“ verursachten Schäden nahmen 3 - 4 Tage in Anspruch. Die Kosten für die Ausbesserung des Trägers beliefen sich auf 300 RM und sollten von den Ziegeleibesitzern eingefordert werden.

Michael Schäfer und der „Kollerfährenanteil 1931“

Im Jahr 1931 sollte der Ziegeleibesitzer Michael Schäfer für die Benutzung der Koller-Fähre einen Betrag von 912,99 RM zahlen. Da die damalige schwierige Wirtschaftslage besonders das Ziegeleigewerbe schwer getroffen hatte, hat Schäfer bereits im Jahr 1930 seinen Betrieb stillgelegt, so dass er an Stelle von Umsatz und Verdienst nur noch Steuern und sonstige Abgaben hatte. *„Was es bedeutet, viele Monate hindurch ohne jedes Einkommen zu sein und von der Substanz leben zu müssen, andererseits aber den steuerlichen und sonstigen Verpflichtungen Rechnung zu tragen“*, schrieb er am 21. April 1932 an das Badische Domänenamt in Heidelberg, *„bedarf wohl keiner näheren Erörterung. Gerade diese Tatsachen zwingen mich, das Domänenamt ergeben wie eindringlich zu bitten, beim hohen Finanzministerium dahin wirken zu wollen, dass der Beitrag zur Koller-Fähre gütigst erlassen wird, da dieser für mich untragbar ist und es offensichtlich eine unbillige Härte bedeuten würde, wenn ich den Anteil leisten müsste, obschon ich die Fähre im Jahre 1931 nicht benützte. Für gütige Befürwortung meines Gesuches bin ich sehr dankbar.“*

Michael Schäfer (1847 –1940), der aus einer alten Ziegeleibesitzer-Familie stammte, war von 1906 bis 1916 Brühler Bürgermeister. Schon seine Urgroßeltern betrieben bis 1860 Feldbrandöfen im vorderen Koller. Nach und nach wurde die Ziegelei „modernisiert“ und so den technischen Veränderungen der jeweiligen Zeit angepasst. Da das Rohmaterial zur Herstellung der Ziegel überwiegend vom hinteren Koller kam, war Schäfer darauf angewiesen, dass die Rollbahnzüge mit der Koller-Fähre regelmäßig das Material transportierten. Die Ziegelei Schäfer stellte 1939 die Herstellung von Ziegeln ein.



Koller-Fähre mit hochgezogenen Schwertern

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Koller-Fähre wurde von deutschen Truppen zerstört

Der Zweite Weltkrieg war verloren und Deutschland lag am Boden. Nachdem sich die deutschen Truppen in der Nacht zum **24. März 1945** bei Speyer über den Rhein zurückgezogen hatten, haben sie mit großer Wahrscheinlichkeit in dieser Nacht die Koller-Fähre zerstört, um den Amerikanern den Übergang über den Rhein zu erschweren. Kurz nach sieben Uhr rollten die ersten amerikanischen Panzer in Speyer ein. Am Karfreitag, dem **30. März**, übergaben die Amerikaner den Franzosen das linksrheinische Gebiet. General de Gaulle, damals Staatspräsident, nahm an diesem Tag vor dem Dom in Speyer eine Truppenparade ab. Am gleichen Tag rückten amerikanische Soldaten in ihren Panzern vormittags in Brühl ein, und niemand wusste in diesem Augenblick, wie es weiter gehen werde. Es fehlte, wie überall, an allem. Besonders kritisch war die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, und obwohl in den ersten Monaten nach Kriegsende sicher nicht alle Bürger unserer Gemeinde genug zu essen hatten, „*habe in Brühl in dieser Zeit kaum jemand gehungert*“, hörte man damals von Zeitzeugen.

Aber es musste dringend etwas unternommen werden, um in der nächsten Zeit die Versorgung von Mensch und Tier mit Nahrungs – und Futtermitteln weiter aufrecht zu erhalten.

Eine Ersatzfähre wird in Betrieb genommen

„Auf der linksrheinisch gelegenen Gemarkung Brühls, der Kollerinsel, die nun von den Franzosen besetzt war, kann die jetzt dringend nötige Feldbestellung auf dem rund 1000 Morgen umfassenden Ackerland nicht vorgenommen werden, weil zur Zeit eine Verbindung auf dem Wasserwege über den Rhein fehlt, da die Koller-Fähre von abziehenden deutschen Truppen völlig zerstört worden ist“, schrieb am **14. April 1945** Bürgermeister Schnepf an den Hafenskapitän und Kommandanten E. Hildebrand in Mannheim und fährt dann fort:

„Wir richten an Sie die höfliche Bitte, eine Ersatzfähre in irgend einer Form und Bauart zu erstellen mit der weiteren Bitte, bei dem zuständigen Oberkommando die Erlaubnis zur Errichtung und der Wiederaufnahme des Fährbetriebs einzuholen“, hieß es in dem Schreiben weiter. *Die Gemeinde Brühl, die für alle Unkosten die Haftung übernahm, verpflichtet sich auch, dafür zu sorgen, dass der Fährbetrieb nach Nutz und Willen des Oberkommandos“ bewacht und gehandhabt wird.“*

Der Hafenskapitän reagierte schnell. Noch am gleichen Tag wollte er sich darum bemühen, eine Erlaubnis zur Errichtung des Fährbetriebs zu erreichen. Bürgermeister Schnepf sollte möglichst schnell zwei **Pontons** (schwimmender Hohlkörper zum Bau von behelfsmäßigen Brücken) besorgen, beide mit einem festen Belag abdecken lassen und Hildebrand würde ihm dann sofort das **Dampfboot „Anna“** für kürzere Zeit zur Verfügung stellen, das diese „Notfähre“ dann solange von einem Ufer zum anderen zieht, bis wieder eine Gierfähre errichtet worden ist.

„Inwieweit technisch die Sache schnellsten bearbeitet werden kann, muss ich erst vor Ort und Stelle selbst besichtigen und ich werde Sie Morgen im Laufe des Tages mit meinem Wagen abholen und zur Koller-Fähre fahren. Dort können wir dann das Weitere besprechen“, teilte Hildebrand dem Brühler Bürgermeister mit.

Am **2. Juni 1945** fasste die Gemeinde Brühl folgenden Beschluss:

In Brühl, Landkreis Mannheim, besteht seit vielen Jahrzehnten eine Rheinfähre, die zur linksrheinisch gelegenen Kollerinsel der Gemarkung Brühl führt. Auf der Kollerinsel werden rund 1000 Morgen Ackerland und Wiesen von Brühl aus bewirtschaftet. Nachdem die Fähre von abziehenden deutschen Truppen zerstört worden ist, hat die Gemeinde Brühl inzwischen eine Hilfsfähre gebaut, die nun in Betrieb gesetzt werden soll, um zunächst die jetzt beginnende Heuernte zu bergen, ferner dringende Feldarbeiten auszuführen, dann aber auch die Getreideernte und später die Kartoffelernte vorzunehmen. Die Inbetriebnahme der Koller-Fähre liegt im Interesse der Volksernährung. Ich bitte nun höflich, die Genehmigung zum Fährbetrieb zu erteilen, wobei ausdrücklich die Versicherung abgegeben wird, dass nur solche Personen zur Beförderung zugelassen werden, die auf der Kollerinsel mit landwirtschaftlichen Arbeiten beschäftigt sind und die einen ordnungsgemäßen Passierschein mit dem Vermerk „Koller“ tragen.

Der unterzeichnete Bürgermeister übernimmt dafür die volle Verantwortung.
gez. Schnepf

Nur zwei Tage später, am **4. Juni 1945** stellte man fest, dass die Wiederaufnahme des Fährbetriebs sich schwieriger als vorgesehen gestalten könnte, denn es zeigte sich, dass ein komplett neuer Motor mit Getriebe, zwei Batterien, ein Vorglühschalter, ein Rohöltank und ein Kühler dringend erforderlich sind, um das Dampfboot „Anna“ wieder flott zu kriegen. Doch zum Glück konnte man mit Hilfe der Amerikaner, die die Weinheimer Firma Benz beschlagnahmt hatten, und mit Genehmigungen der verschiedensten militärischer Stellen, von der Firma Benz einen Motor kaufen, der dann zügig in das Zugboot eingebaut werden konnte.

Weit aus schwieriger aber war es, die Erlaubnis zur Betreibung der Fähre zu erhalten. Nach längeren Verhandlungen zwischen dem Brühler Bürgermeister Schnepf und dem Chef der Strompolizei in Ludwigshafen war man sich am **7. Juni 1945** einig, dass der Fährbetrieb zur Koller wieder aufgenommen werden kann, wenn Oberstleutnant Winning in Mannheim, die Genehmigung dazu gab. Bevor Winning jedoch zustimmte, schickte er seinen Vertreter Major Remington nach Brühl, der sich an Ort und Stelle ein Bild von der eigentümlichen Lage der linksrheinischen Kollerinsel machen sollte. Nach eingehender Erörterung hat nun Remington die Genehmigung davon abhängig gemacht, dass in Anbetracht der zahlreichen Typhusfälle in Deutschland, jede Person, die die Kollerinsel betritt, neben dem vorschriftsmäßigen Kollerausweis auch einen Gesundheitspass vorzeigen muss, der mit Rücksicht auf die Verhältnisse von jedem Arzt in den Gemeinden Brühl, Plankstadt, Schwetzingen und Ketsch ausgestellt werden darf.

Die Schwierigkeiten, die erforderlichen Ersatzteile für die Reparatur des Dampfboots „Anna“ zu beschaffen, waren zwischenzeitlich behoben und man ging davon aus, dass die „Fährüberfahrt“ bis zum **20. Juni 1945** erfolgen könne, wenn es keine Probleme beim Einbau der Ersatzteile gäbe. Diese „**Ponton-Fähre**“ sollte aber nur so lange ein Notbehelf bleiben, bis die durch die deutschen Soldaten zerstörte alte Fähre wieder repariert und einsatzfähig ist. Wann die alte Koller-Fähre wieder in Dienst gestellt wurde konnten wir den Akten nicht entnehmen.

Schwierigkeiten mit den Besatzungsmächten?

Ein Jahr verging ohne das etwas Außergewöhnliches geschehen war. Am **14. Mai 1946** aber teilte Bürgermeister Wilhelm Keßler, der Nachfolger von Ludwig Schnepf, dem Landratsamt in Mannheim mit, dass sich seit der Besetzung der Kollerinsel durch französische Truppen, an der Fähre immer wieder Schwierigkeiten für die Bauern ergeben, wenn es darum ging, die Felder zu bestellen. Die Gemeinde Brühl hatte im Frühjahr 1946 die Franzosen wiederholt, aber erfolglos, darum gebeten, Pässe für die Landwirte auszustellen, die dort ihre Felder bestellen müssen. Da nun die Heuernte unmittelbar bevorstand, sah Bürgermeister Keßler keine andere Möglichkeit mehr, als den Landrat zu bitten, bei maßgebender Stelle dahingehend zu wirken, dass die Koller unter allen Umständen als Agrargebiet erhalten bleiben muss.

Nach langen und schwierigen Verhandlungen zwischen der amerikanischen und der französischen Militärregierung ist von dem Kommandanten der französischen Besatzung in Speyer entschieden worden, dass die Heuabfuhr von der Kollerinsel unter folgenden Bedingungen erfolgen darf:

1. Jede Person, die mit der Koller-Fähre übergesetzt wird, muss im Besitze eines „Kollerpasses“ sein.
2. Der Herr Bürgermeister in Brühl hat die Verantwortung zu übernehmen, dass Kollerpässe nur an Personen, die auf der Kollerinsel Gelände bewirtschaften und deren Hilfskräfte ausgestellt werden und ist allein zur Ausstellung dieser Pässe berechtigt.
3. Diese Pässe müssen nummeriert und registriert sein und die Registrierliste muss der französischen Besatzungsbehörde in Speyer zugestellt werden
4. Jeglicher Durchgangsverkehr über die Koller-Fähre ist streng untersagt, es dürfen nur Personen und Fuhrwerke befördert werden, die auf der Kollerinsel zu tun haben.
5. Wer mit einem „Kollerpass“ außerhalb der Kollerinsel angetroffen wird, hat mit strengster Bestrafung nicht unter 15 Tagen Gefängnis und einer hohen Geldstrafe zu rechnen.

„Werden diese Vorschriften nicht eingehalten, so wird die Koller-Fähre von der französischen Besatzung abgeschleppt und somit jeglicher Verkehr zwischen rechtem und linken Rheinufer unterbunden werden. Es liegt also im Interesse aller bei der Nutzung der Ernteerträge von der Kollerinsel beteiligten Gemeinden dafür zu sorgen, dass die erwähnten Bedingungen eingehalten werden. Ein einziger Verstoß dagegen kann die Nutzung von Heu sämtlicher Gemeinden gefährden,“
 lautete der letzte Satz des Kommandanten der französischen Militärregierung.

FARMER'S IDENTITY CARD
AUSWEIS FUER LANDARBEITER

KOLLER
 14. MAI 1945

Town Ortschaft BRÜHL den 14. MAI 1945
 Print Druckbuchstaben Date Datum

Name PISTER
 Name JOSEF
 Print Druckbuchstaben

Identity Card No. born 2.9.1892
 Ausweis No. geboren am

May travel during daylight hours to and from fields sechs km. from town named above for essential farm work.

Hat Erlaubnis zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang die oben genannte Ortschaft zu verlassen um nötige Feldarbeiten auf den SECHS km. weit entfernten Feldern zu verrichten.

The Mayor Der Bürgermeister Charles P. Winning
 Co. signed Genehmigt Ch. Co. Winning

Valid until 15 July 1945 Married
 Gültig bis 15 Juli 1945

Military Gov. Detachment No. 111
 Militär-Regierung, Gruppe Nr. Govt of

FRONTIERE BADOISE
GRENZE VON BADEN

CIRCULATION DES FRONTALIERS
VERKEHR DER GRENZBEWOHNER

Name Mündel Prénom Christo Age 46
 Name Vorname Alter

Profession Landwirt Residence Brühl
 Beruf Wohnort

Le titulaire de cette carte est autorisé à circuler à pied, à cheval, en voiture, à bicyclette, en chemin de fer.

Der Verkehr zu Fuß, zu Pferd, mit Pferd, mit Pferdewagen, Fahrrad, Eisenbahn ist dem Inhaber dieser Karte

Brühl und L. H. Koller gestattet

VISA DU MAIRE VISA DE L'OFFICIER
 Gegenzeichnung des CONTROLEUR DU BEZIRK
 Bürgermeisters Bezirkskontrolloffiziers

Mündel 10. XI. 1919 Brühl 46/10/19
 den den
 CACHET (Stempel) CACHET (Stempel)

Brühl

Koller-Pässe:

oben: 14. Mai 1945

rechts: 10. November 1919

Die Grundseil-Gierfähre – ein modernes Prinzip

Im Verlauf der nächsten 10 Jahre hatte sich das Leben langsam normalisiert und kaum einer dachte noch an die alte Ponton- oder Längsseil-Gierfähre.

Die Probleme um die Koller-Fähre schienen gelöst zu sein. Doch der in letzter Zeit ständig zunehmende Schiffsverkehr auf dem Rhein ließ die gute alte Längsseil-Gierfähre zu einer Gefahrenquelle für die Schiffsführer werden, da das etwa 200 Meter lange Stahlseil auf Nachen mitten im Strom lag. Daher rüstete man im Jahr **1957** die Fähre um: **Aus der Längsseil- wurde eine Grundseil-Gierfähre.** Der Unterschied zur Längsseil-Gierfähre bestand darin, dass das Stahlseil, an dem die Fähre befestigt war, bei der Grundseil-Gierfähre am diesseitigen und jenseitigen Ufer befestigt war, und so lang war, dass es auf dem Grund des Flusses lag. Und an diesem Seil wurde der Fährkörper je nach seiner Stellung zur Strömung des Flusses von einem Ufer zum anderen getrieben.

Sechs Jahre lang ging nun alles gut. Doch „es kann der Frömmste nicht in Frieden leben, wenn’s dem bösen Nachbarn nicht gefällt“, heißt ein alter Spruch. Und dieser Nachbar war das „Staatliche Liegenschaftsamt in Heidelberg“:

*„Wie inoffiziell in Erfahrung gebracht wurde, beabsichtigt das Amt die Koller-Fähre am Rhein, die den linksrheinisch gelegenen domäneneigenen Gemarkungsteil Kollerinsel mit der Gemeinde Brühl verbindet, auf **1. April 1963** aufzuheben“*, schrieb Bürgermeister Körber am 12. Februar 1963 an das Landratsamt in Mannheim, denn für ihn war es unvorstellbar, dass die Koller-Fähre stillgelegt werden soll. Nach einem sehr kurzen geschichtlichen Abriss über die Kollerinsel begründete er die nachdrückliche Bitte der Gemeinde die Fähre nicht stillzulegen, wie folgt:

„Auf der Insel wohnen z. Zt. 18 Personen, darunter 3 Kinder, die in Brühl die Schule besuchen. Die Kollerinsel war schon seit Jahrzehnten die Heukammer für die Landwirte im Raum Schwetzingen. Auch heute noch bewirtschaften 58 Pächter von Plankstadt, 3 Pächter von Brühl und 2 Pächter von Ketsch Grundstücke und Wiesen auf diesem Gelände. Die Argumentation, dass sich die Kosten des Betriebs der landeseigenen Fähre nicht decken, ist keinesfalls stichhaltig. Die Einnahmen aus Kiesausbeute, Verpachtung der Grundstücke und der Jagd und die Einnahmen aus dem Selbstbetrieb sind so hoch, dass die Aufwendungen für die weniger rentierliche Koller-Fähre unerheblich sind.“

Es schien so, als ob die Eingabe des Bürgermeisters erfolgreich war, denn in der nächsten Zeit ging alles seinen gewohnte Gang und das Thema „Koller-Fähre“ war wohl vom Tisch, meinte man in Brühl. Doch es sollte anders kommen.

Im August des Jahres 1968 schlug die letzte Stunde dieser Fähre. Der Zahn der Zeit hatte deutliche Spuren an der Fähre und an den Hubbrücken hinterlassen, so dass das Wasser- und Schifffsbauamt Mannheim aufgrund des schlechten Zustandes der Fähreanlage **keine weitere Betriebserlaubnis mehr erteilte**. Die Fähre wurde daher zur Überholung in eine Germersheimer Werft geschleppt. Dort stellte man fest, dass der Fahrkörper in der Substanz – wie es so schön hieß – im Grunde keine Mängel aufwies. Dennoch nahm man Verbesserungen an der Fähre vor, die sich über einen langen Zeitraum hinzogen. Eine der aufwendigsten „Modernisierung“ war der Einbau eines 70-PS starken „Schottel-Navigators“, eine Art Außenbord-Motor, der es ermöglichte, dass die Fähre schneller den Rhein überqueren konnte.

Am **3. Februar 1969** gab es für Bürgermeister Körber in Sachen „Koller-Fähre“ eine neue Hiobsbotschaft. Wieder hatte er inoffiziell erfahren, dass die Fähre dieses Mal von Finanzministerium aufgegeben werden soll. Sein Schreiben an das Finanzministerium von Baden-Württemberg hatte den gleichen Wortlaut wie das Schreiben vom 3. Februar 1963 an das Landratsamt in Mannheim, allerdings mit einem kurzen Nachsatz: *„Wir haben unseren Landtagsabgeordneten Dr. Gaa, Schwetzingen, um geeignete Unterstützung gebeten.“*

Und Dr. Lothar Gaa wurde in Sachen Koller-Fähre aktiv. **Im Juli 1970** teilte er dem Bürgermeisteramt Brühl mit, dass er vom Finanzminister Gleichauf ein Schreiben erhalten habe, dass der Minister nach wie vor zu seiner früheren Zusage stehe, sich für die Aufrechterhaltung der Fähre einzusetzen. Wenn bisher in dieser Angelegenheit noch nichts erfolgt wäre, so ist das darauf zurückzuführen, dass zwischenzeitlich die Bundeswehr ihr Interesse an der Fähre bekundet hat. Unter diesen Umständen – und dafür wird die Gemeinde sicher Verständnis haben – erschien es dem Abgeordneten Dr. Gaa geboten, *„die beiderseitigen Vorstellungen von Brühl und Bundeswehr aufeinander abzustimmen“*.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt des Bundes hatte einen Planungsauftrag für einen den Bedürfnissen von Land und Bund entsprechenden Ausbau und Einsatz der Fähre erhalten, und jedermann hoffte nun, dass die „Sache“ endlich in Gang kommt. *„Die in 1969 bereitgestellten überplanmäßigen Mittel sind wegen der Jährlichkeit des Haushalts inzwischen verfallen“*, schrieb Minister Gleichauf, doch er habe Anweisung gegeben, dass für die Koller-Fähre im Staatshaushalt 1971 die notwendig erscheinenden Mittel bereitgestellt werden. Damit kann wohl davon ausgegangen werden, dass mit dem Bau der Koller-Fähre alsbald begonnen werden kann.

Man kann sich vorstellen, dass Bürgermeister Körber ungemein freudig überrascht gewesen sein muss, denn erst wollte man die Fähre stilllegen und nun die Mitteilung, dass Brühl eine **neue** Fähre bekommen soll. Doch trau, schau, wem, denn schon am **23. November 1972** zerplatzen alle Blütenträume. Dr. Gaa teilte dem Brühler Bürgermeister an diesem Tag mit, dass er von der Oberfinanzdirektion Karlsruhe erfahren hat, dass es nicht vorgesehen war, das bisherige Fährschiff durch ein neues zu ersetzen,

sondern die Fähre nur gründlich zu renovieren und sie so wieder in einen betriebsfähigen Zustand zu bringen. Die Renovierungsarbeiten an der Fähre, die einen Kostenaufwand von rd. 168.700,-DM erforderten, sind inzwischen abgeschlossen.

Nach Mitteilung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz ist auch der Umbau der Rampenanlagen fertig gestellt. Die Abnahme dieser Baumaßnahme soll am 21.11.1972 stattfinden. Da man den Fährbetrieb im **Frühjahr 1973** wieder aufnehmen will, wurde die Fähre in den Hafen des Streckenlagers Altlußheim gebracht, da sie dort während der Wintermonate durch Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim bewacht werden konnte.

Nun hatte Brühl zwar wieder eine Fähre, jedoch stellte man fest, *„dass bisher noch keine geeigneten Fährleute ausfindig gemacht werden konnten.“*

Die Oberfinanzdirektion und das staatlichen Liegenschaftsamt Heidelberg wollten sich bemühen, bis zum Frühjahr 1973 zwei Fährleute einzustellen und die Bemühungen der Ämter waren erfolgreich: Am **1. April 1973** wurde Adolf Menz, Inhaber des Rheinschiffer- und Fährmannpatents eingestellt und bis heute (Oktober 2004) „schauelt“ er als staatlicher Fährmann die Fähre sicher von einem Ufer zum anderen.

Am 28. Mai 1973 endete eine fast fünfjährigen Fähr-Pause. An diesem Tag wurde das „neue“ Fährschiff offiziell wieder seiner Bestimmung übergeben. Zahlreiche Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens und der Politik wünschten dabei der Fähre eine allzeit gute Fahrt und wiesen bei dieser Gelegenheit darauf hin welche Bedeutung diese Fähre besonders für die Landwirtschaft in unserem Raum hat.

Meine Fähre

von Adolf Menz

Auch mit der Grundseil-Gierfähre gab es im Laufe der Zeit immer mehr Schwierigkeiten, erzählte uns Fährmann Menz im Oktober 2004. Die Verkehrsdichte auf dem Rhein nahm in der damaligen Zeit weiter ständig zu, und das hieß, die Wartezeiten bis zu einer Überfahrt wurden immer länger, da wir aus Sicherheitsgründen auf einen ausreichenden Abstand zwischen Fähre und Schiff achten mussten. Und dennoch kam es vor, dass die vorbeifahrenden Binnenschiffe das Führungsseil der Fähre kappten, dass das Seil riss, - oder, da die Fähre „seilbedingt“ nicht so „beweglich“ war - ich in einigen Fällen nur knapp eine Havarie vermeiden konnte.

Einen Zwischenfall von ganz anderer Art habe ich bis heute nicht vergessen: Eines Tages hatte sich eine Pfadfindergruppe frühmorgens rund um den Poller versammelt an dem das Grundseil vertäut war und die Jungen fingen an, am Poller herumzutoben. Als ich mit meiner Fähre mitten auf dem Fluss war, hörte ich die Jungen laut rufen und sah

sie aufgeregt winken. Zuerst dachte ich mir nichts dabei, doch dann sah ich, dass einer der Jungen mit seinem Bein zwischen Grundseil und Poller feststeckte. Glücklicherweise war gerade kein Schiff in der Nähe und so konnte ich die Fähre zurückfahren damit sich dadurch das Seil entspannen konnte. Wäre ein Schiff in unmittelbarer Nähe der Fähre gewesen wäre, hätte ich das andere Ufer anfahren müssen und das Bein des Jungen wäre mit Sicherheit abgequetscht worden.“

Im **Herbst 1977** geschah das, was ich schon lange befürchtet hatte, die Fähre stieß mit einem Rheinschiff zusammen und wurde dabei schwer beschädigt. Dieses Ereignis war der Anlass, sich endlich nach einem neuen, zeitgemäßerem „Verkehrsmittel“ umzusehen, denn, wie Fachleute feststellten, die Reparatur der Fähre wäre sehr teuer geworden.

Endlich „Seil - los“: Die freifahrende Fähre

Das staatliche Liegenschaftsamt Heidelberg kaufte daraufhin die alte Germersheimer Rheinfähre, die schon im Jahr 1954 gebaut worden war, ließ deren Fährkörper gründlich überholen und für gut 200.000 Mark auf den neuesten Stand der Technik bringen.

1978 wurde die heutige Fähre, die vorher im Duisburger Hafen Rheinwellen unter ihrem Kiel hatte, zu Wasser gelassen. Bei einer Länge von 35 Meter und einer Breite von 7 Metern hat sie eine Ladefläche von etwa 150 m² und sie kann Güter bis zu 40 Tonnen oder 120 Personen befördern. Zwei Dieselmotoren mit je 140 PS sorgen dafür, dass wir die Überfahrt von Ufer zu Ufer in knapp 2 Minuten schaffen.

Zur Ausrüstung dieser Fähre gehören:

- ein Radargerät für Fahrten im Nebel,
- der Rheinfunk (Sprechfunkverkehr von Schiff zu Schiff),
- die automatische Festmachung an den Anlegerampen
- und die hydraulische Lenkung.

Der entscheidende Unterschied dieser neuen Fähre zu ihren „Vorgängerinnen“ besteht darin, dass sie **freifahrend** ist und das bedeutet, dass kein Seil, ob Längsseil oder Grundseil, sie mehr fesselt.

Alles in allem war die neue Fähre ein teures Vergnügen, wenn man bedenkt, dass neben den Kosten für die Fähre auch noch weitere 50.000 Mark für die Rampen und deren Montage ausgegeben werden mussten.

Alles schien nun für die Inbetriebnahme der neuen Fähre vorbereitet zu sein. Am **14. Juni 1978** startete die Fähre in Anwesenheit zahlreicher Prominenz von staatlichen Behörden zu ihrer Jungfernfahrt, doch das Fährschiff konnte anschließend noch nicht in den regelmäßigen Betrieb genommen werden, da die speziellen Anlegerampen noch nicht endgültig montiert waren. Die Schiffsuntersuchungskommission vom Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim musste daher die Fähranlage auf Tauglichkeit überprüfen. Erst nach bestandener Prüfung darf dann die Fähre ihren Dienst aufnehmen.

Vier Wochen vergingen zwischen der Einweihung und der Inbetriebnahme der neuen Fähre. Am **14. Juli 1978** endlich startete die über 200 000 Mark teure, allerdings schon gebrauchte Fähre in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste seine Jungfernfahrt.



„Fähren-Geschichten“

von Walter Pitz

SZ 16. Juli 1978

Mit reichlicher Verspätung wird heute die Koller-Fähre wieder in Betrieb genommen. Das alte Modell war wegen seiner Gefährlichkeit für die Rheinschifffahrt aus dem Verkehr gezogen worden, so dass monatelang keine Verbindung zwischen dem links- und rechtsrheinischen Ufer auf Brühler Gemarkung bestand.

Schon die Probefahrt hatte zehn Tage zuviel auf sich warten lassen, doch seinerzeit konnte man noch höhere Gewalt, sprich die Hochwasserkatastrophe, anführen. Ob das auch jetzt ginge, sei dahingestellt; immerhin verstrichen bis dato geschlagene 31 Tage seit der Probefahrt. Ist Zeit nicht mehr gleich Geld? Man bedenke nur: Das Jahrhundertwerk hat 190 000 Mark plus Mehrwertsteuer gekostet.

Beim Einweihungszeremoniell am 14. Juni 1978 waren unter Ausschluss der Brühler Öffentlichkeit zahlreiche Gäste zugegen. Da wurden zwei Stunden lang auf den Schiffsplanken Reden gehalten, die mit dem Ohr kaum zu vernehmen waren, derweil sich nicht wenige interessierte Brühler Bürger oberhalb des rechten Rheinufers aufhielten – sicherlich etwas Neues für sie, denn die Bevölkerung der Hufeisengemeinde ist es nicht gewohnt, ausgeschlossen zu sein, wenn's um was Größeres geht.

Regierungsdirektor Dr. Ammann hatte gegen Ende der Feier auf die Notwendigkeit von so genannten Keilwagen für die Inbetriebnahme der Fähre hingewiesen und bemerkt, dass deren Montage nicht mehr lange auf sich warten lassen werde. Einen interessierten Beobachter mochte es dünken, während der recht langen Fähre – losen Zeit hätten die Planer jene Einweihung so terminieren können, dass die Anlegerampen auch schon installiert gewesen, also eine sofortige Inbetriebnahme möglich gewesen wäre. Statt dessen wurden die zunächst ahnungslosen potentiellen Benutzer der Fähre um weitere 31 Tage frustriert, alldieweil sich die angereisten Beamten eine „Studienfahrt“ genehmigt hatten. Da vermag es kaum zu verwundern, wenn ein Spötter meinte, das Liegenschaftsamt habe die Fähre nur angeschafft, um damit zur Kollerinsel – dem Eigentum selbigen Liegenschaftsamtes respektive des Landes Baden – Württemberg – gelangen zu können...

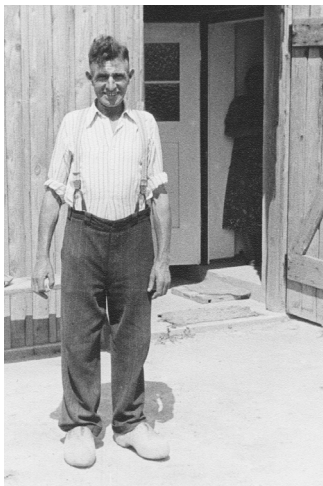
Die Brühler Fährleute

Fährmann eingestellt am

Georg Butz III	23. 2.1900
Johannes Butz	23. 2.1900
Josef Butz, Hilfsfährmann	4. 1.1901
Karl Butz	1939
Philipp Kessel	2. 7.1945
Gerd Kessel	2. 7.1945
Georg Gündling	
Günther Schindelbeck	1978 – 2002
Gerd Weisbrod	1988 – 2004
Adolf Menz	1. 4.1973 -



Josef Butz



Philipp Kessel



Adolf Menz



Kumm uf die Insel mit de Fähr!
Sie bringt disch sischer, hie un her,
dud allerrid iwwers Wasser trage:
Fahrräder, Autos, Kinnerwage...

⋮

Die Kollerfähr quert oft de Fluß,
eilt un weilt, wie sie's halt muss.

Niwwer – riwwer, hie un her:

**Wie arm wär Briehl,
ohne Koller un Fähr.**

Aus: Günter Wörz „Der Koller ruft“

120 Jahre „Altes Schulhaus“

1884 – 2004

von Willibald Schreck

An der Hauptstraße, gleich neben der Schutzengelkirche, steht das Gebäude mit der Hausnummer 23, das die Brühler „Altes Schulhaus“ nennen. Es ist dies das erste Schulhaus, das die politische Gemeinde erbauen lässt. Die örtlichen Schulverhältnisse sind bis zur Verstaatlichung des badischen Schulwesens im Jahr 1876 und dem Bau des „Alten Schulhauses“ sehr bescheiden, denn vor dieser Zeit werden die Kinder – nach Konfessionen getrennt – in privaten Räumen oder öffentlichen Sälen unterrichtet.

Die sehr bescheidenen Schulverhältnisse in Brühl

Im Jahr **1805** beschreibt Lehrer Johann Wilhelm Meixner die Situation der katholischen Schule in Brühl knapp aber treffend mit den Worten: „Da hier kein Schulhaus existiert, so muß ich mein eigenes Haus bewohnen und darin die Schulstube halten, wofür ich nicht mehr als 10 Gulden Hauszins beziehe. Zahl der Schulkinder: dermalen 27.“

Nicht nur die katholische, auch die evangelische Schule hat in jener Zeit große Probleme. So lesen wir in einem Schreiben des Schwetzingener evangelischen Pfarrers Rettig, das er am **3. November 1816** verfasst hat: „Eine ständige evangelische Schule in Brühl, so wünschenswert sie wäre, kann leider zur Zeit nicht wohl stattfinden, solange keine eigene Wohnung für den Schullehrer und kein Lokal zu einer ordentlichen Schulstube vorhanden, auch die Unterhaltung des ersteren ohne höhere Unterstützung einzig und allein der kleinen und dabei sehr armen protestantischen Gemeinde zu Brühl überlassen bleibt.“

Doch es scheint sich eine Lösung des Schulproblems abzuzeichnen. Man hat im Zuge der „Kurpfälzischen Kirchenteilung“ (1706/07) den Reformierten das alte Brühler Kirchlein zugesprochen, das nun, gut 120 Jahre später, aus „Altersschwäche“ einzustürzen droht. Im Jahr **1828** erlaubt man den Reformierten diese kleine Kirche abzureißen und aus dem Abbruchmaterial im Hirtengarten - zwischen Rohrhofer Straße und Mühlgasse gelegen - ein evangelisches Schulhaus zu bauen. Auch die Katholiken bemühen sich nun, ein eigenes Schulhaus zu bekommen. Sie kaufen im Jahr **1836** Haus und Nebengebäude des Schreinermeisters Karl Friedrich Eder in der Hauptstraße 34 und bauen es zu einem Schulhaus um. Später wird aus diesem Gebäude das Farrenwärterhaus, danach ist es bis 1990 Bauhof der Gemeinde.

1868 wird ein Gesetz erlassen, das es möglich macht, Konfessionsschulen aufzulösen und sie zu einer Gemeinschaftsschule (Simultanschule) zu vereinigen, wenn die Bürger sich in einer Abstimmung dafür aussprechen. In einem Schreiben vom **18. August 1874** schlägt das Großherzogliche Bezirksamt Schwetzingen dem Brühler Gemeinderat vor, „Beschluss darüber zu fassen, ob nicht der Antrag auf Einführung einer gemischten

Schule zu stellen sei“ und rechnet der Gemeinde die sich daraus ergebenden finanziellen Einsparungen vor. In einer Sitzung am **5. September 1874** diskutiert der Gemeinderat diesen Vorschlag und kommt dabei zu folgendem Schluss: „Der Gemeindevorstand hält die Sache nicht für zeitgemäß, da nach der Stimmung dahier keine der beiden Schulgemeinden eine zustimmende Beschlussfassung erwarten lässt.“

In Brühl wartet man also, bis im Jahre 1876 die badische Regierung das Volksschulwesen verstaatlicht und das Simultanschulgesetz in Kraft tritt, das bestimmt: „Der Unterricht in der Volksschule wird sämtlichen schulpflichtigen Kindern gemeinschaftlich erteilt, mit Ausnahme des Religionsunterrichts.“ Beide Schulhäuser gehen jetzt in den Besitz der politischen Gemeinde über.

Über die Unzulänglichkeit der Schullocalitäten in Brühl

Der Bericht des Großherzoglichen Bezirksamtes Schwetzingen an den Großherzoglichen Oberschulrath in Karlsruhe vom **13. Januar 1881** stellt die „Unzulänglichkeit der Schullocalitäten in Brühl“ und die „Nothwendigkeit des Neubaus eines Schulhauses“ recht anschaulich dar: „Die Gemeinde Brühl, deren Schülerzahl sich im Schuljahr 1879/80 auf 237 belief, hat zwei einstöckige Schulhäuser.“ Im früher katholischen Schulhaus können die Räumlichkeiten „als ihrem Zweck entsprechend angesehen werden. Dagegen ist das zweite, früher evangelische Schulhaus in seinen Räumlichkeiten durchaus ungenügend. Als Schullocal für die vom ersten Hauptlehrer zu unterrichtenden Schulkinder dient gegenwärtig der geräumige und helle Rathhaussaal.“

An den Brühler Gemeinderat schreibt das Großherzogliche Bezirksamt Schwetzingen am 6. Februar des gleichen Jahres:... „Es wird unter den geschilderten Verhältnissen nichts übrig bleiben, als dass die Gemeinde sich zu einem Schulhausneubau entschließt. Wir vertrauen der Einsicht der Gemeinde, dass sie die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit eines Schulhausneubaues nicht in Abrede stellen...“

Der Gemeinderat muss also handeln. Er beschließt am **30. Juli 1881** das Gelände „oben an der Karpfengasse“ zu diesem Zwecke von der evangelischen Collectur Mannheim (heute evangelische Pflege Schönau) zu kaufen. Auch die Mehrheit des Bürgerausschusses stimmt am 3. August 1881 dafür. Bedenken gegen diesen Standort hat der Großherzogliche Bezirksrat wegen des nahen Brennofens der Ziegelei Merkel. Sie ziehen das Mack'sche Grundstück neben der katholischen Kirche als Bauplatz vor. Nach längerem Hin und Her tauscht die Gemeinde 1882 das ehemalige evangelische Schulhaus in der Mühlgasse gegen dieses Gelände.



etwa 1885 - 1890

Das „Alte Schulhaus“ wird gebaut

Im Frühjahr 1883 beginnen die Vorarbeiten zum Schulhausneubau, der bis zum Kälteeinbruch in Sockelhöhe ausgeführt werden kann. Nach der Winterpause werden die Arbeiten unter Leitung des Architekten v. Kenne und des Baulehrers Schäfer aus Mannheim zügig zu Ende gebracht. Ende September 1884 ist das neue Schulhaus fertig gestellt.

Der damalige Ratschreiber Weitzel berichtet darüber im Protokollbuch des Brühler Gemeinderats:

*Geschehen: Brühl den 19. November 1884
vor
versammeltem Gemeinderath
den Schulhaus-Neubau in Brühl betr.*

Den späteren Geschlechtern zu wissen und zu kund, dass die Gemeinderathsmitglieder in heutiger Sitzung es für geziemend gehalten, am Schlusse dieses Protokoll-Buches des in diesem Jahr erbauten Schulhauses Erwähnung zu thun, wie folgt:

Den ersten Anstoß zur Erbauung eines neuen Schulhauses für die hiesige Gemeinde hat die Gr. (Großherzogliche) Verwaltungsbehörde schon im Frühjahr 1881 gegeben, wohl einsehend, dass durch das starke Wachsen der Gemeindeangehörigen die vorhandenen Räumlichkeiten nicht mehr ausreichen.

Es wurde hierauf zur Wahl eines geeigneten Bauplatzes geschritten, und konnte man hierüber erst im Jahr 1882 zu einem Resultat gelangen. Das ganze Anwesen des Johann Dietrich Mack neben der katholischen Kirche wurde in demselben Jahre noch erworben, und zwar durch Tausch mit dem ehemaligen evangelischen Schulhaus. (Siehe Grundbuch Band XI Nr. 120 Seite 556).

Im Dezember 1882 ist durch den Rhein ein großes Hochwasser eingetreten wodurch die hiesige Gemeinde immer sehr in Mitleidenschaft gezogen wird, durch Anschaffung von Wasserwehrgeräthschaften, und durch Ausgaben für die hilfeleistende Wasserwehr, in Folge dessen für dieses Jahr die Schulhausbaufrage in Hintergrund trat.

Im Frühjahr 1883 wurde diese Frage jedoch wieder energisch aufgegriffen, um das vorgesteckte Ziel endlich einmal zu erreichen, zudem man während der Hochwasserkatastrophe gesehen hat, dass das ehemalige evangelische Schulhaus der Überschwemmung ebenfalls unterworfen war, und in der Nähe von Sumpfboden auch im Hinblick der Gesundheit für die Kinder nicht mehr zweckentsprechend war.

In diesem Jahre nun, und zwar im Monat Juni, wurden die verschiedenen Bauarbeiten zum Schulhaus-Neubau im Submissionswege ausgeschrieben, und unterm 16. September 1883 dieselben an folgende Meister vergeben:

- 1. Wilhelm Gilliar, Maurermeister, aus Philippsburg*
- 2. Georg Lipp, Steinhauer, aus Waldmichelbach*
- 3. Phl. J. Schmitt, Zimmermann, aus Schwetzingen*
- 4. Bernhard Eder, Schreiner, aus Brühl*
- 5. Gelb, Söhne, Glaser, aus Hockenheim*
- 6. Fr. Hepp, Schlosser, aus Schwetzingen*
- 7. J. Kahrmann, Tüncher, aus Schwetzingen*
- 8. G. Moos, Blechner, aus Schwetzingen*
- 9. C. Breitenbücher, Pflästerer, aus Schwetzingen*

Die Erdarbeiten wurden im September 1883 noch in Angriff genommen, und bis zur Sockelhöhe der Bau vor Einbruch des Winters ausgeführt; und trat nun in den Arbeiten ein Stillstand bis zum April 1884 ein.

Maurermeister Gilliar mit seinen wackeren Söhnen ging nun im Frühjahr 1884 mit voller Kraft an die Arbeit, und führte mit anderen Baumeistern im September dieses Jahres den Bau vollends aus.

Als bauleitende Architecten waren angestellt:

Die Herren von Kenne unter Mithilfe des Baulehrers Schäfer aus Mannheim, die auch die Pläne und Kostenüberschläge gefertigt hatten.

Auf den 12ten October 1884 (sogenannte Nachkirchweihe) hat der Gemeinderath die Einweihung des neuen Schulhauses angeordnet, um dieses Gebäude, das ohne jeglichen Unfall bei ganz günstiger Witterung vollendet wurde, seiner eigentlichen Bestimmung zu übergeben.

Nach vorheriger Einladung hierzu durch den Bürgermeister haben sich Nachmittags 2 Uhr am Sonntag den 12. October 1884 im Rathhaussaal versammelt:

1. Der Gr. Amtsvorstand Eschborn
2. der kath. Stadtpfarrer Münch
3. der evangelische Stadtpfarrer Hamel
4. Bürgermeister Johann Eder
5. Gemeinderath Heinrich Wegele
6. Gemeinderath Anton Deutsch
7. Gemeinderath Abraham Lindner
8. Gemeinderath Karl Maurer

Der Gemeinderath Karl Merkel II war schwer erkrankt, und ist am 28. October 1884 gestorben.

Der Gemeinderath Josef Rohr war schon seit dem Monat Mai 1884 von hier weggegangen nach dem Stengelhof.

9. Der Rathschreiber Ludwig Weitzel
10. Der Vertreter der nichtbürgerlichen Einwohner Ludwig Lörtsch
11. Die Ausschussmitglieder
12. Der Architect H. v. Kenne

Unterdessen hat sich der Festzug vor dem Rathaus organisiert, wie folgt:

- a) Musik (die Hund'sche Kapelle von Schwetzingen)
- b) Die Schuljugend mit ihren Lehrern
 1. Hauptlehrer Lud. Brehm
 2. Hauptlehrer Friedrich Becker
 3. Unterlehrer Jakob Bender
- c) Der Gr. Amtsvorstand, die beiden Geistlichen, die Gemeinderathsmmitglieder, der Bürgerausschuß, der Architect mit seinen Baumeistern, und die beiden Polizeidiener

Wilhelm Eder II
Jakob Rey
- d) Der Gesangverein von Ketsch unter Leitung von Hauptlehrer Leidner
- e) Der Gesangverein „Cäcilia“ von Schwetzingen unter Leitung des Gewerbelehrers Neumeyer
- f) Der Veteranenverein Brühl
- g) Der Kath. Männerverein
- h) Die Einwohner von Brühl und Rohrhof und sonstige fremde Gäste

Um ½ 3 Uhr setzte sich dieser imposante Zug , nachdem früh morgens schon sämtliche Häuser beflaggt waren, unter Böllerschüssen in Bewegung nach dem neuen Schulhaus. Hier angekommen beim schön verzierten Schulhaus wurde zuerst das Lied „Das ist der Tag des Herrn“ durch den Ketscher Gesangverein vorgetragen, sodann sangen die Kinder ein Lied. Hierauf hielt der Stadtpfarrer Münch die Festrede, sodann folgte die

Ueberreichung des Schlüssels unter einer Ansprache des Architecten an den Bürgermeister, welcher denselben unter einem dreifachen „Hoch auf S. Königliche Hoheit der Großherzog und der Großherzogin“ dem ersten Hauptlehrer übergab, der sich dankend aussprach. Die Pforte wurde geöffnet, die Räumlichkeiten besichtigt, die Schuljugend in dem Schulzimmer versammelt erhielt Brezeln. Nachher Umzug durch den Ort, und Festbankett im „Hirsch“, das in schönster Weise unter Reden, Gesang, Musikvorträge verlief. Um 7 Uhr Abends Tanz Musik in den verschiedenen Wirthschaftslokalen.

*Gottes Segen ruhe auf dem neuen Schulhaus!
Das walte Gott!*

*Gemeinderath:
Eder, Deutsch, Maurer, Lindner, Wegele*

*L. Weitzel
Rathschreiber*

In Brühl glaubt man jetzt, die Schulraumnot über die Jahrhundertwende hinaus beseitigt zu haben. Doch die Schülerzahlen steigen von Jahr zu Jahr rapide an, und das alte (früher katholische) Schulhaus ist inzwischen baufällig geworden. Der Gemeinderat sieht sich daher genötigt, den Bau eines weiteren Schulhauses in die Wege zu leiten. Dieses wird im Jahr 1898 am östlichen Ende des Schulgartens entlang der Kirchenstraße mit zwei Lehrsälen und zwei Lehrerwohnungen errichtet. Seitdem ist das 1884 vollendete Schulgebäude das „Alte Schulhaus“ und, obwohl es seit der Fertigstellung der Schillerschule im Jahr 1967 gar nicht mehr als solches benötigt, sondern von örtlichen Vereinen genutzt wird, ist es bei den Brühlern bis auf den heutigen Tag das „Alte Schulhaus“ geblieben.



Altes Schulhaus



Lehrer Brehm und seine Schulklasse, kurz vor dem 1. Weltkrieg



Chronik der Nebenbahn Rheinau - Brühl (- Ketsch)

1905 bis 1966

von Hans Weihe

Im Jahre 1835 begann mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Nürnberg – Fürth in Deutschland das Zeitalter für schienengebundene Fahrzeuge. Der Industrialisierung sollte dies einen enormen Aufschwung geben. In vielen Teilen Deutschlands begann man mit dem Bau von befestigten und belastungsstarken Eisenbahnlinien. Im engeren und weiteren Raum unserer Heimat wurde bereits 1840 die Strecke Mannheim-Heidelberg eröffnet. Diese Teilstrecke wurde 1843 bis Karlsruhe (- Basel) weiter gebaut.

In einem „Führer für Reisende auf der Badischen Eisenbahn von Mannheim nach Basel“ aus dem Jahre 1852 steht zu lesen: Rhein, rechtes Ufer: „*Brühl am Leimbach mit 470 Einwohnern; nicht weit von Schwetzingen.*“. Auf Betreiben privater Unternehmer wurde in den Jahren 1868 bis 1870 mit dem Bau der Rheintalbahn begonnen. Sie führte von Mannheim über Schwetzingen, das als Zentrum für eingleisige Nebenbahnen gedacht war, nach Karlsruhe. Diese Strecke wurde aber schon vor ihrer Eröffnung vom Badischen Staat übernommen.

Die Bestrebungen gingen nun dahin, diese beiden Strecken (Mannheim-Heidelberg und Mannheim-Karlsruhe) durch eine so genannte Querverbindung miteinander zu vereinen. Im Jahre 1873 wurde die Verbindung von Heidelberg nach Schwetzingen eröffnet: Der Anschluss an die Rheintalbahn war damit hergestellt! Von Schwetzingen aus wurde diese Bahnlinie bis nach Speyer weitergeführt. Der Rhein wurde mit Hilfe einer Pontonbrücke überquert. (Eine feste Betonbrücke wurde erst 1938 fertig gestellt!). Dadurch waren die Großherzogliche Badische Eisenbahn und die Pfälzisch-Ludwigshafener mit einander verbunden.

Jetzt begann die Zeit, in der die kleineren Gemeinden ebenfalls Anstrengungen machten, um Anschluss an diese Bahnlinien zu bekommen. Der achtköpfige Brühler Gemeinderat befasste sich seit 1845 mit dem Bau eines eingleisigen, normalspurigen Bahnanschlusses, da die Zahl der Industriearbeiter, die in Rheinau, Neckarau, hier vor allem bei der „Gummi“ und in Mannheim, beim „Lanz“ ihren Lebensunterhalt verdienten, ständig zunahm. Sie konnten nur zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf schlechten unbefestigten Wegen zu ihren Arbeitsstellen gelangen. Durch die zu dieser Zeit im Großraum Mannheim-Heidelberg sich anbahnende starke Bautätigkeit mussten die Brühler Ziegeleien ihre Produkte mit Pferdefuhrwerken wegschaffen. Dies führte oftmals zu Schwierigkeiten, da die Ziegel und Backsteine nicht schnell genug auf die Baustelle kamen. Der Brühler Gemeinderat hatte also Grund genug, um sich für einen Bahnanschluss stark zu machen. Die Frage war nur, von wo aus der Bahnanschluss gebaut werden sollte: Es standen Schwetzingen, Rheinau und sogar Karlsruhe zur Diskussion. Am 7. Februar 1901 beauftragte der Brühler Gemeinderat den Landtagsabgeordneten Johann Baptist Eder mit der Wahrnehmung der Brühler Interessen: „*Der soll es in die Hand nehmen!*“

Mit Eder war der richtige Ansprechpartner gefunden. Er war ein Mann aus echtem Schrot und Korn, der sich nicht so leicht abwimmeln lies. Im Karlsruher Landtag ließ er nicht locker und brachte das Thema „Brühler Bahnlinie“ immer wieder auf die Tagesordnung. Er führte auch viele Gespräche mit der: „GROSSHERZOGLICHEN BADISCHEN EISENBAHNINSPEKTION“ sowohl bei der Generaldirektion in Karlsruhe als auch bei deren Unterabteilung in Mannheim. Eder wollte, dass die „Sache“ vorankommt. Als er von der Großherzoglichen Badischen Staatsbahn in Mannheim die ersten von ihr erstellten Baupläne für die Nebenbahn im Landtag zu Karlsruhe vorlegte, stimmte dieser dem Bau sofort zu. Von Regierungsseite wurde die Bahnlinie als notwendig anerkannt, um die ökonomische Situation in Brühl zu verbessern. Man hatte sich für den Bau einer Trasse von Rheinau nach Brühl entschieden. Für den Brühler Gemeinderat war dies die beste Lösung, weil Brühl nach diesen Plänen viel eigenes Gelände einbringen konnte. Lediglich von der Gemeinde Schwetzingen und zwei Anliegern musste Baugelände zugekauft werden. Am 22. Januar 1902 genehmigten die Brühler Gemeinderäte diese Kaufverträge.

Es spricht für J. B. Eder, dass er sich gegen die Anwendung des seit 26. Juni 1899 in Kraft befindlichen Enteignungsgesetzes aussprach. Er forderte, dass dies für jedes Stück Land gelte, das später noch für den Bahnbau zugekauft werden müsse. Er wollte keine Streitigkeiten mit den Bürgern.

Ende 1902 wurde mit dem Bau der eingleisigen Nebenbahn Rheinau-Brühl begonnen. Es wurden Bautrupps der Badischen Eisenbahndirektion in Mannheim unter Aufsicht der „Expropriationskommission für den Eisenbahnbau“ in Karlsruhe eingesetzt. Gründungsarbeiten widerlegten die Befürchtungen, dass man auf Sand (Großdünen) baue. Der Untergrund war fest und für das Befahren mit Tenderlokomotiven geeignet. Auf einer Länge von knapp einem Kilometer musste, von der Abzweigung der Rheintalbahn bis zur der Landstraße Rheinau-Schwetzingen, ein langsam aufsteigender Wall aufgeschüttet und befestigt werden. Die Höhe von 98 Meter über NN (Bahnhof Rheinau) auf 101 Meter über NN in Brühl musste ausgeglichen werden. Die Querung der nur locker aufgeschütteten Landstraße musste durch einen bewachten Übergang mit Schranken gesichert werden. Die Sicherung der unbefestigten Straße nach Brühl, die einmal in einer lang gezogenen S-Kurve überquert werden musste, geschah mit so genannten „unbeleuchteten“ Andreaskreuzen sowie Pfeif- und Läutesignalen des sich nähernden Zuges.

Der Bau des Gleiskörpers ging relativ zügig voran. Es gab keine nennenswerten Schwierigkeiten. Die Verwendung von Stahlschwellen war für die damalige Zeit eine Neuerung. In den Jahren 1904 bis 1905 ließ die Großherzogliche Badische Eisenbahndirektion am östlichen Ortsrand von Brühl, nahe des geschotterten Weges nach Schwetzingen, ein Bahnhofgebäude errichten. Zunächst bestand es aus einem Wohnhaus mit Wartesaal, durch den man in die unteren Räume des Wohnhauses gelangte, in denen sich Dienst- und Schalterraum befanden.

Die Güterhalle mit Verladerampen wurden erst später angebaut; ebenso, getrennt davon, die Abortanlage mit einem Waschschuppen. Durch mehrmalige Umbauten erhielt der kleine Brühler Bahnhofskomplex sein typisches Aussehen, wie man ihn, in ähnlicher Form, des Öfteren an badischen Bahnstrecken sehen konnte.



Brühler Bahnhof um 1920

Zur Gesamtanlage des Bahnhofsgeländes, das sich von der Schwetzingen Straße bis zur nördlichen Bebauung von Brühl erstreckte, gehörten ein Ausweichgleis und eine „Verladestraße“ mit Be- und Entladerampen sowie ein Abstellgleis. Eine Gleiswaage und ein Begrenzungsmaß wurden ebenfalls gebaut. Der Bau eines Wasserkranes und eines Kohlebensens zum Bevorraten der Lokomotiven wurde abgelehnt, sehr zum Leidwesen des Landtagsabgeordneten J. B. Eder. Er hätte gerne erreicht, dass Brühl ein kleines Depot erhielt. Schließlich gab er sich mit den bereits gebauten Einrichtungen zufrieden.

Mitte 1905 waren die Bauarbeiten an der Bahnlinie fürs erste abgeschlossen. Es gab überraschenderweise keinerlei Signalanlagen. Man fuhr und rangierte „auf Sicht“. Auf dem Bahnhofsgelände war der Durchgangsverkehr nicht gestattet. Am 30. September 1905 fand die feierliche Eröffnung der Nebenbahn Rheinau-Brühl statt. Die Großh. Generaldirektion der Badischen Staatsbahn setzte mit Schreiben vom 28. September 1905 einen Sonderzug für „Honoratioren und einfache Bürger“ bei freier Fahrt ein.

Ein Wagen der 3. Klasse war für Schulkinder vorgesehen, denen auf Beschluss des Gemeinderates vom 23. September 1905 aus Anlass der Bahneinweihung 10 Pfennig geschenkt werden sollten, was für die Gemeindekasse ca. 60 Mark ausmachte. Am 30. September 1905 beschloss der Gemeinderat, Herrn Landtagsabgeordneten Johann Baptist Eder auf Grund seiner Verdienste um den Bahnanschluss die **Ehrenbürgerrechte** zu verleihen.

Der festlich geschmückte Sonderzug – gezogen von einer Lokomotive der badischen Baureihe Xb (Baureihe 92) - begab sich um 12 Uhr mittags auf die Fahrt nach Rheinau, wo er um 12.12 Uhr eintraf. Um 12.32 Uhr fuhr er wieder nach Brühl zurück. Dort wurde er von der Bevölkerung begeistert empfangen. Brühl hatte endlich sein „Bähnle“! Über die Baukosten der Strecke waren keine genauen Zahlen mehr zu ermitteln. Es ist nur soviel bekannt, dass mehr als 80 % von der Großhz. Eisenbahnverwaltung getragen wurden.

Der erste amtliche Fahrplan wies werktags 6 Zugpaare aus. Sie fuhren hauptsächlich am frühen Morgen und abends bis 19.30 Uhr. Sie wurden von der Bevölkerung, besonders von der Arbeiterschaft, gut angenommen. Der sonntägliche Verkehr war weniger ausgelastet und auf 4 Zugpaare beschränkt. Werktags traf zu unterschiedlichen Zeiten ein Güterzug in Brühl ein. Die Wagenzahl hing vom Bedarf und vom Güteraufkommen ab. Expressgut und größeres Frachtgut wurde zufrieden stellend angeliefert.

Der Gemeinderat in Ketsch befasste sich seit 1846 mit dem Bau eines Nebenbahnanschlusses. Auch hier wurden verschiedene Möglichkeiten diskutiert. Seit der Fertigstellung des Gleisanschlusses Rheinau-Brühl entschied man sich für einen Weiterbau dieser Verbindung bis nach Ketsch. Am 12. Mai 1908 fragte der Ketscher Gemeinderat bei der Großhz. Badischen Eisenbahninspektion in Mannheim nach, ob dieser Weiterbau möglich sei und bat gegebenenfalls um die Erstellung eines Bauplans. Mit Schreiben vom 28. November 1908 teilte die Bahninspektion folgendes dem Ketscher Gemeinderat mit: *„Wir haben den Auftrag erhalten, einen Entwurf für die Fortführung der normalspurigen Nebenbahn von Brühl nach Ketsch auszuarbeiten und die Vorarbeiten dazu im Felde auszuführen...“*

Der Bahnbau Brühl-Ketsch konnte also beginnen. Am 1. Juli 1912 wurde die Strecke feierlich eingeweiht. Der Fahrplan wies 8 Zugpaare auf. Ein Weiterbau der Nebenbahn von Ketsch nach Speyer (Anschluss an die Strecke Schwetzingen- Speyer) oder gar Philippsburg wurde später aus Kostengründen verworfen.

Die Firma Luftschiffbau Schütte-Lanz ließ 1910 ein Anschlussgleis auf ihr Werksgelände bauen, nachdem es von der Bahninspektion Mannheim zuvor schon mehrmals abgelehnt worden war. Die schnelle Expansion der Firma brachte dann aber doch die erhoffte Baugenehmigung. In späteren Jahren sollte es sich zeigen, dass dieser Bahnanschluss für die Firma Schütte-Lanz von großer Bedeutung war.

Sie war dadurch mit dem Rangierbahnhof in Rheinau und dem ersten Rheinauer Hafenbecken direkt verbunden. In einer Lagekarte der Stadt Mannheim aus dem Jahr 1912 ist dieser Gleisanschluss auf Brühler Gemarkung bereits eingezeichnet.

Auf ihren Antrag hin bekam die Firma auch eine Haltestelle an der Nebenbahn Rheinau-Brühl mit der Bezeichnung „Rheinau-Luftschiffhalle“. Sie wurde hauptsächlich für den „Beamten- und Arbeiterverkehr des Luftschiffbaues“ später auch für den öffentlichen Personenverkehr eingerichtet. Schütte-Lanz beteiligte sich an den Kosten für die Einrichtung der Haltestelle. Personal für den Fahrkartenverkauf und Strom für die Beleuchtung besorgte sie unentgeltlich.



Haltestelle „Rheinau-Luftschiffwerft“ um 1911

Am 2. Juni 1916 schreibt das Bürgermeisteramt Brühl unter betreff „Haltestelle Rheinau-Luftschiffhalle auf der Gemarkung Brühl“ an die Großh. Badische Betriebsinspektion in Mannheim:

„Von der hiesigen Einwohnerschaft wurde die oben genannte Bezeichnung wiederholt beanstandet und diesseits Antrag auf Umänderung in Haltestelle Brühl Luftschiffwerft gestellt..... Der Gemeinderat glaubt ein Anrecht darauf zu haben um so mehr die Werft auf Brühler Gemarkung sich befindet.“

Die Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahn antwortete mit Schreiben vom 8. Juli 1916: „ ...*Wenn es nun auch zutrifft, dass die Haltestelle auf Brühler Gemarkung liegt so bietet doch dieser Umstand allein zu der beantragten Namensänderung keinen Anlass.*“ Weiter heißt es in dem Schreiben:

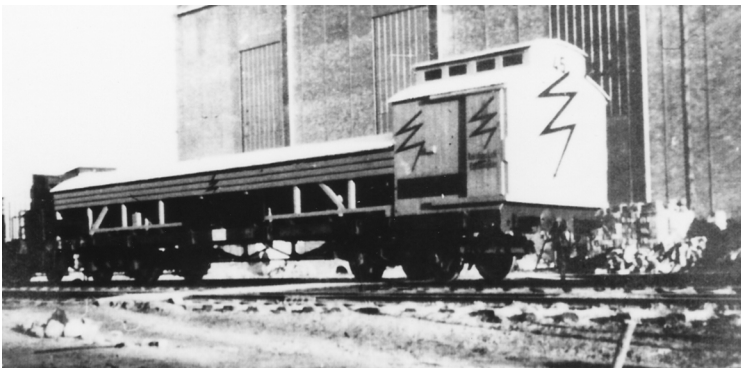
„Dagegen wäre die gedachte Änderung für den vornämlich Beteiligten, den Luftschiffbau Schütte-Lanz, in mehrfacher Hinsicht unerwünscht und nachteilig, weil dessen zuständige Post- und Bahnstation Rheinau auf allen Geschäftspapieren als Anschrift angegeben ist. Die Umbenennung würde zweifellos zu zahlreichen Falschleitungen und Verzögerungen führen...“

Wir können daher ihrem Antrag auf Änderung des Namens Rheinau in Brühl nicht entsprechen, werden aber die Bezeichnung „Luftschiffhalle“ gelegentlich in „Luftschiffwerft“ ändern. Unter dem Datum vom 18. September 1916 wird die Bezeichnung der Haltestelle „Rheinau Luftschiffhalle“ in „Rheinau Luftschiffwerft“ zum 1. Oktober 1916 geändert.

Ein weiteres Anschlussgleis wurde zur Ziegelei Eder in Brühl gebaut. Es verlief vom Bahnhofsgelände quer durch die Gärten der Anwesen an der Friedrichstraße, überquerte die Wilhelmstraße und führte zur damaligen Hindenburgstraße (heute Friedrich-Ebert-Straße) weiter dann über die Mannheimer Straße (auf Höhe der heutigen Geschäfte Tabak Pister und Elektro Münch) auf dass Gelände der Ziegelei.

Der Untergrund des kurzen Streckenverlaufes war so schlecht, dass er nicht mit Lokomotiven befahren werden konnte. Er hielt deren Gewicht nicht stand. Die Güterwagen mussten daher von Pferden oder Traktoren gezogen werden. Mehr als ein beladener Güterwagen (bis zu 27 Tonnen) durfte auf dem Anschluss lt. Dienstvorschrift auf einmal nicht befördert werden.

Die Anschlussgebühren bis zu einem Kilometer Gleis betrugen damals für 1 bis 300 Wagon Kohle jährlich 89 Mark, für andere Güter 95 Mark. Ab 1. Oktober 1922 stiegen die Gebühren auf 178 bzw. 190 Mark jährlich. Diese Gebühren mussten von den Betreibern der Anschlussgleise getragen werden.



„Gefahrgut“: Gaswagen für die Brühler Luftschiffwerft (1910)

Den Gemeinden Brühl und Ketsch wurde von der Bahnverwaltung zur Auflage gemacht, je 20.000 Mark an Haftung für Sachschäden (auch an der Eisenbahn) durch Dritte zu übernehmen. Die Firma Schütte-Lanz-Luftschiffwerft musste wegen des Transportes von Gefahrgütern (Gaswagen!) auf ihrem Anschlussgleis gar eine Haftung von 35.000 Mark pro Jahr übernehmen. Der Ziegelei Eder wurde keine Haftung übertragen nach Lage der Akten.

Die Auslastung der Nebenbahn war in den Anfangsjahren, besonders seit der Weiterführung nach Ketsch, zufrieden stellend. Der Fahrplan enthielt an Werktagen bis zu 12 Zugpaare. Man vermisste im Personenverkehr bei den „Pendlern“ allerdings die Spätzüge zwischen 21 und 22 Uhr. Anträge auf deren Einführung wurden aus Kostengründen stets abgelehnt. Das Güter- und Frachtaufkommen wurde als gut bezeichnet. Klagen wurden von Seiten der Fuhrunternehmer geführt: Die Schienenoberkante an den Kreuzungen Bahn - Straße, die immer noch unbefestigt waren, seien zu hoch, was die Badische Eisenbahninspektion nach Prüfungen aber verneinte. Die Beschädigungen an den Fuhrwerken, z.B. Achsbrüche, seien auf Unachtsamkeit zurückzuführen (überfahren der Gleise im falschen Winkel). Die Bahn ihrerseits bemängelte, dass wiederholte unerlaubte Überschreiten der Gleise durch Passanten und das Spielen der Kinder an den Bahndämmen. Sie forderte die Gemeinden Brühl und Ketsch auf, für Abhilfe zu sorgen.

Nach der Übernahme der Großherzoglichen Eisenbahn durch die Deutsche Reichsbahn (1920) wurde der Fahrplan der Nebenbahn Rheinau-Brühl-Ketsch unter der Nummer 300b in das Deutsche Kursbuch aufgenommen. Dies brachte für die Reisenden den Vorteil, die Fahrzeiten der Personenzüge auf dieser Strecke leichter zu erfahren.

1924 wird die Bahnstrecke bei der Überquerung der Kreisstraße Brühl-Schwetzingen durch Schranken, die vom Bahnhof aus bedient wurden, gesichert. Das erhöhte Verkehrsaufkommen machte diese Sicherheitsmaßnahme notwendig. Eine Signalanlage für aus- und einfahrende Züge Richtung Ketsch wurde ebenfalls errichtet. Der gesamte Zugbetrieb wird weiterhin vom Zugleitbahnhof Mannheim-Rheinau aus geregelt und überwacht. Der Zugführer unterrichtete den Zugleiter durch Ankunftsmeldungen und Fahranfragen über den Zuglauf. Abweichungen vom Regelbetrieb wurden dem Zugpersonal durch eine besondere Form des schriftlichen Befehls bekannt gegeben (wichtig für Rangierfahrten).

„Warum kommt die elektrische Bahn nach Schwetzingen nicht?“ ist die Überschrift eines Artikels in der Schwetzingener Zeitung vom 12. Juni 1929. Es heißt darin u.a.:

„Die vor etwa Jahresfrist laut angepriesene und mit viel Beifall aufgenommene Ankündigung vom Bau einer elektrischen Bahn von Mannheim nach Schwetzingen über Brühl-Rohrhof ist bis heute über die Planung nicht hinausgekommen.

Der Grund ist nicht darin zu suchen, dass die Angelegenheit in der Versenkung verschwunden ist infolge bürokratischer Hindernisse, sondern dass die Reichsbahn aus Konkurrenzfurcht Einspruch gegen den Bau erhoben hat...“.
Bekannt ist, dass die Straßenbahn nie gebaut wurde.

Die Arbeitnehmerschaft von Brühl besteht in den Jahren 1929/30 ganz massiv auf der Einsetzung eines Spätzugpaares, das vor allem für die Arbeiter der Spätschicht wichtig ist. Die Reichsbahn will für ein solches Spätzugpaar aber die Garantie haben, dass mindestens 800 Reichsmark (!) eingenommen werden. Sie belegt die Fahrgäste also mit Extrakosten! Von den Gemeinderäten in Brühl und Ketsch wird diese Forderung strikt abgelehnt, da vorauszusehen war, dass diese Züge nicht ausgelastet sein werden. Es wird aber vorgeschlagen, die Spätzüge mit den gut besetzten Tagzügen zu verrechnen. Das Reichsbahn-Betriebsamt in Mannheim lehnt auch diesen Vorschlag ab. Die Arbeitnehmer ziehen nun Gespräche mit der Reichspost in Erwägung, um einen Postkraftverkehr für Schichtarbeiter einzuführen. Im Sommer 1930 werden Verhandlungen über einen probeweisen Spätverkehr mit der Reichspost aufgenommen. Dieser wird von der Reichsbahn „geduldet“, muss aber nach kurzer Zeit wegen mangelnder Auslastung wieder eingestellt werden. Die Reichsbahn setzt in dieser Zeit werktags 13 und sonntags 8 Zugpaare ein, obwohl sie nicht wirtschaftlich genug sind. Dagegen rechnet sich der Fracht- und Güterverkehr auf der gesamten Strecke.

Im Mai 1938 kommt es zu einem Unfall mit Folgen: Ein auf das Anschlussgleis der Firma Schütte-Lanz geschobener schwerer Güterzug mit Stammholz beladen entgleist auf der Abzweigweiche. Die Strecke nach Brühl-Ketsch ist für mehrere Tage blockiert. Zum Glück entstanden am Gleiskörper keine größeren Schäden. Dies ist der einzig bekannte größere Unfall auf der Nebenbahn Rheinau-Brühl-Ketsch.

Mit einer privaten Buslinie von Rheinau nach Brühl (Ketsch?) über Rohrhof wird die Verkehrslage 1936 für Schichtarbeiter etwas verbessert. Sie fährt werktags 8 mal und sonntags 4 mal. Trotz Sondergenehmigung musste diese Verbindung 1940 wegen angeblicher Unwirtschaftlichkeit eingestellt werden.

Während des 2. Weltkriegs fallen wegen Lokomotivmangels immer wieder Züge aus. Die Lokomotiven werden für „kriegswichtige“ Fahrten benötigt. In einem Aufruf wird die Bevölkerung aufgefordert, jede nicht notwendige oder nicht ausreichend begründete Reise zu unterlassen.

Im „Hakenkreuzbanner“ vom 23. März 1942 steht zu lesen:

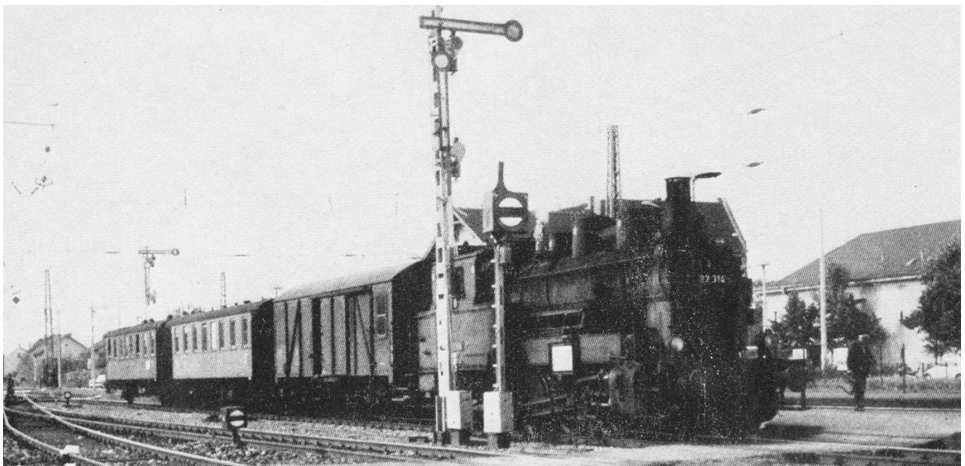
Wer zum Vergnügen reist, wird bestraft.

„...Reisende die gegen diese Aufforderung des Reichministers für Volksaufklärung und Propaganda verstoßen, zum Vergnügen die Bahn benutzen und dadurch die mit kriegswichtigen Transporten überlastete Reichsbahn behindern, werden mit Strafen

belegt. Bei schweren Verstößen ist eine Überführung in ein Konzentrationslager zu gewärtigen... Berufsreisende, sowie Personen, die berechtigt sind ein Heilbad oder anerkannten Erholungsplatz aufzusuchen, werden aufgefordert, ihre Reise nur anzutreten, wenn sie mit einwandfreien Ausweispapieren versehen sind. (Anordnung des Staatssekretärs für Fremdenverkehr vom 26. November 1941).

Gegen Kriegsende wird die Situation der Nebenbahn immer prekärer. „Aus kriegstechnischen Gründen“ ist eine Aufrechterhaltung des Fahrplans nicht möglich. Nur kriegswichtige Güter werden vorrangig transportiert, dazu gehören von Brühl vor allem die Produkte der Firma Schütte-Lanz Holzwerke. Sogar Personenwagen werden von hier abgezogen und durch Behelfswagen ersetzt (umgebaute Güterwagen). Gelegentlich wird die Bahnlinie von Tieffliegern, besonders die Abzweigung von Rheinau, angegriffen, ohne aber größeren Schaden anzurichten. Ab Oktober 1944 wird samstags jeder Zug mit Flakbegleitung gefahren! In den letzten Kriegswochen ruht der Bahnverkehr vollständig.

Auf Befehl der amerikanischen Besatzungstruppen wird Mitte 1945 der Betrieb auf der Nebenbahn Rheinau-Brühl-Ketsch notdürftig wieder aufgenommen. Den Amerikanern ist vor allem daran gelegen, dass das Anschlussgleis zum Holzwerk Schütte-Lanz wieder benutzt werden kann. Sie haben dort mit 300 Arbeitern den Betrieb für ihre Zwecke wieder aufgenommen. Für Arbeiter mit Berechtigungsschein fährt morgens und abends je ein Zugpaar von Rheinau bis nach Ketsch durch. Das sehr schlechte Wagenmaterial lässt mehr Züge noch nicht zu. Notwendige Verbrauchsgüter für die Bevölkerung können aber wenigstens transportiert werden. Es kam auch schon mal vor, dass Lebensmittel aus den Eisenbahnwagen – trotz Bewachung – „geklaut“ worden sind.



Kurz vor der Abfahrt Brühl-Ketsch im Bahnhof Rheinau (1961)

Langsam normalisiert sich das Leben wieder. Im Großraum Mannheim – Heidelberg beginnt der Wiederaufbau. In den Fabriken läuft die Produktion wieder an. Es werden immer mehr Arbeitskräfte benötigt. Die Zahl der Pendler – sehr viele Frauen!- nimmt stetig zu: „Sie verdienen ihr Geld halt auswärts.“ Die Bahn bemüht sich dem vermehrten Verkehrsaufkommen gerecht zu werden.

Mit dem Sommerfahrplan 1948 genehmigt die Bahn im Auftrag der US Army ein Zugpaar, das morgens und abends von Ketsch bis nach Mannheim Hauptbahnhof durchfährt. Für viele Pendler ist das eine große Erleichterung, denn sie kommen schneller und einfacher zu ihrer Arbeitsstelle. Diese durchgehende Verbindung bringt mit sich, dass die Zahl der Reisenden um 21% ansteigt. Leider werden diese Züge nach 2 Jahren wegen angeblichem Lokmangels schon wieder eingestellt. Die ersten Gerüchte einer schrittweisen Stilllegung der Nebenbahn kommen auf! Der Fahrplan 1950 ist - vor allem tagsüber - bereits ausgedünnt. Der Personenverkehr geht daraufhin bei 8 Zugpaaren pro Tag auf ca. 800 Reisende zurück. Auch der Güterverkehr zeigt fallende Tendenz: 1951 sind es nur noch 297 Güterwagen nach Brühl und 277 nach Ketsch. Auch das Fracht- und Expressgutaufkommen ist stark rückläufig. Die Gemeinden appellieren immer wieder an die Industrie mehr Güter mit der Bahn zu transportieren. Hier deutet sich bereits an, dass der Transport mit der Bahn immer teurer wird.

Die inzwischen gegründete Deutsche Bundesbahn lässt 1957 eine Rentabilitätsstudie aufstellen. Danach sind es täglich nur noch 650 Fahrgäste von Brühl und Ketsch und 191 Güterwagen von Brühl und 139 von Ketsch jährlich. Für Ende 1958 ist jetzt erstmals eine Stilllegung im Gespräch. Massiver Protest der Gemeinderäte beider Gemeinden ist die Folge. Mit der Inbetriebnahme der Elektrifizierung der Rheintalbahn im Sommer 1958 hatte man nochmals Hoffnung geschöpft. Eine Einstellung des gesamten Eisenbahnverkehrs auf unserer Nebenstrecke lässt die Neuansiedlung von Einwohnern und Betrieben scheitern, so die Brühler Gemeinderäte.

Die Firma Schütte-Lanz befürchtet, dass die zur Produktion notwendigen Rohstoffe bei „Kappung“ des Gleisanschlusses langsam ausbleiben. Sie erhebt Einspruch bei der Bundesbahn Direktion.

Die Bundesbahn verstärkt 1958 den inzwischen eingesetzten Busverkehr von Mannheim nach Schwetzingen. Dies führt laut Statistik vom März 1959 zu einem erneuten Rückgang der Reisenden auf ca. 500 täglich bei 8 Zugpaaren. Die Nebenbahn Rheinau-Ketsch ist jetzt ernsthaft gefährdet, wenn auch die Bahn den Fahrplan um 2 Jahre und dann nochmals um 1 Jahr verlängert. Die Proteste waren also erfolgreich! Die Stilllegung wird bis auf weiteres zurückgestellt, allerdings unter bestimmten Auflagen: So wird mit Fahrplanwechsel im Mai 1962 der inzwischen unbesetzte Haltepunkt „Rheinau-Luftschiffwerft“ ersatzlos aufgehoben. Der Einspruch der Firmen Görler und Schütte-Lanz, die sehr viele Pendler beschäftigen, ist erfolglos.



„Bahnhofstraße“ Der Schienenersatzverkehr wartet schon (1959)

Von großem Interesse ist in diesem Zusammenhang eine Denkschrift von Bürgermeister Schmid, Ketsch, der sich auch der Brühler Bürgermeister Körber anschließt, vom 28. Dezember 1958 an den Landtag von Baden-Württemberg, an die Bundesbahndirektion Karlsruhe und deren Nebenstelle in Mannheim. In dieser Dokumentation wird mit großer Sorgfalt und Sachkenntnis alles Für und Wider der Nebenbahn Rheinau-Brühl-Ketsch aufgeschlüsselt. Die Denkschrift gelangt sogar zum Bundesminister für Wirtschaftlichen Besitz Dr. Herrmann Lindrath in Bad Godesberg. Der Minister antwortet am 3. März 1959. Er gibt wenig Hoffnung auf Erhalt der Nebenbahn. „Nach dem Gutachten der Bundesbahn scheint mir jedoch die Rentabilität der Nebenbahn Rheinau-Brühl-Ketsch nicht gegeben zu sein.“ Die Bürgermeister reagieren darauf wie folgt: „Soll der Lebensnerv der Gemeinden abgewürgt werden?“ (Zitat: Schwetzingen Zeitung).

Die Landesregierung in Stuttgart ordnet 1962 nochmals eine Betriebsuntersuchung an. Die Bundesbahn erlässt daraufhin ein Rationalisierungsprogramm und „duldet“ die Weiterführung der Bahnlinie. Im Sommer 1963 wird der Betrieb mit Dampflok bei Personenzügen auf Dieselloks der Bauart köf III (Kleinlok mit Ölfeuerung) umgestellt. Lediglich Güterzüge werden noch mit „Dampf“ betrieben.

Die Ausnutzung der Bahnlinie lässt kontinuierlich nach. Alle Eingaben und Appelle nützen nichts, das Gerücht der Stilllegung verstärkt sich 1964/65 wieder. Die Firma Schütte-Lanz bezeichnet im Dezember 1965 ihren Gleisanschluss als lebenswichtig: „Der Bau der Bahnlinie war Voraussetzung für den Betrieb der Firma und die Anlieferung der Rohstoffe...“ schreibt sie an die Gemeinde Brühl. Diese wendet sich nochmals an die für die Bahnlinie Verantwortlichen: „**Busse sind kein Ersatz für die Bahnlinie**“! Es wird eine kommunale Arbeitsgemeinschaft gegründet. Am 20. Mai 1966 bekommt sie aus Stuttgart die Nachricht, dass die Lage für die Bahnlinie nicht gut sei.

Wieder war es ein Landtagsabgeordneter, der sich für die Nebenbahn einsetzte. In einer „kleinen Anfrage“ wendet sich MdL Emil Limbeck aus Ketsch am 18. März 1966 an die Landesregierung:

1. Ist ihr bekannt, dass die Bundesbahn plant, die Strecke Rheinau-Ketsch stillzulegen?
2. Ist sie bereit, sich dafür einzusetzen, dass diese Strecke nicht stillgelegt wird, insbesondere auch im Hinblick auf die Bestrebungen, den Nahverkehr zur Großstadt von der Straße wegzubringen.

Am 13. April 1966 antwortet das Innenministerium u.a:

„...Bei den leider verhältnismäßig geringen Verkehrsaufkommen auf der genannten Strecke besteht wohl wenig Aussicht, dass der Verwaltungsrat die Bedenken anerkennen und sich für den Weiterbetrieb der Strecke aussprechen wird.“

Die Gemeinden Brühl und Ketsch stellten daraufhin am 20. April den Antrag auf Übernahme der Bahnlinie in einen so genannten Zweckverband.

Jetzt entwickelt sich alles weitere leider sehr schnell: Unter dem Datum vom 22. Mai 1966 teilt der Verkehrsausschuss der deutschen Bundesbahn die dauernde Einstellung des Eisenbahnbetriebes auf der Nebenstrecke Rheinau-Brühl-Ketsch mit. Die Enttäuschung in beiden Gemeinden ist groß: Alle Anstrengungen auf Erhalt der Strecke waren endgültig vergebens! Am 16. September 1966 wird in der „Brühler Rundschau“ unter „Amtlichen Bekanntmachungen“ mitgeteilt, dass am 23. September 1966 der Gesamtbetrieb auf der Nebenbahn Mannheim-Rheinau-Brühl-Ketsch auf Dauer eingestellt wird...

Schon wenige Tage später wird der Gleiskörper abgetragen. Die Güterhalle des Brühler Bahnhofs wird noch einige Zeit von einem Fuhrunternehmer genutzt. Vom 10. bis 18. Juni 1969 werden die Bahnhofsgebäude durch die Brühler Firma Langlotz abgerissen. Das Bahnhofsgelände wird von der Gemeinde erworben und der Wohnbebauung zugeführt.

An die Zeit des „Brühler Bähnles“ erinnert heute noch die Bahnhofstraße, die Friedensstraße, die zuvor Eisenbahnstraße hieß, das Gasthaus „Zum Alten Bahnhof“, sowie eine Stahlbrücke über den Leimbach in der Nähe des Brühler Friedhofs. In Versen auf Kurpfälzisch hält Günter Wörz die Erinnerung an das Bähnle wach:

**Isch heer noch heit den schrille Ton
wie's Ziegl hod gerufe,
dass schnell gerennt sin zur Schdazion
dann alle Aldersstufe.**



1. Vorsitzender:	Dr. Ludwig Friedrich Tel.: 06202 / 72900	68782 Brühl Bachstr. 8
2. Vorsitzender:	Hans Weihe Tel.: 06202 / 72229	68782 Brühl Friedrich- Ebert- Str. 29
Schatzmeister:	Heinz Tremmel Tel.: 06202 / 73112	68782 Brühl Friedenstr. 13
Schriftführer:	Günter Staudt Tel.: 06202 / 71418	68782 Brühl Kaiserstr. 17
Beisitzer:	Paul Wüst Tel.: 06202 / 74430	68782 Brühl Kolbengärten 14
Beisitzer:	Fritz Tribskorn Tel.: 06202 / 702587	68782 Brühl Neugasse 27
Beisitzer:	Werner Fuchs Tel.: 06202 / 71394	68782 Brühl Wieslocher Str. 1

IMPRESSUM

Herausgeber: © Verein für Heimat- und Brauchtumspflege
Brühl/Rohrhof e.V.

Redaktion: Dr. Ludwig Friedrich

Fotos: Archiv „Heimatverein“
L. Friedrich, H. Weihe

Herstellung:  bürosysteme - redaktionsteam
68782 Brühl

Auflage: 300

Herausgegeben: 25. Januar 2005