

Peter Fuchs

KÖLN

damals gestern heute

Greven Verlag Köln

Das Bild der Stadt

In diesem Buch

sind Bilder des alten, des zerstörten und des wiederaufgebauten Köln in folgender Reihenfolge gegenübergestellt:

Das Bild der Stadt

- 6 Köln aus der Luft
- 10 Der Dom aus der Luft
- 12 Das Rheinpanorama
- 16 Blick nach Deutz
- 18 Das Rathausviertel
- 20 Die Hohe Straße
- 22 Vor dem Dom
- 23 Um Groß St. Martin
- 24 Rheinkulisse
- 26 Die Uferstraße

Die Bauwerke

- 30 Deutzer Brücke
- 31 Mülheimer Brücke
- 32 Severinsbrücke
- 32 Nord-Süd-Fahrt
- 33 Hauptbahnhof
- 34 Gürzenich
- 36 Opernhaus
- 38 Schauspielhaus
- 39 Wallraf-Richartz-Museum
- 40 Erzbischöfliches Palais
- 41 Regierungsgebäude
- 42 Industrie- und Handelskammer
- 42 Vater-Rhein-Brunnen
- 43 Königin-Augusta-Passage
- 44 Cafe Bauer
- 44 Jugendstilhaus
- 45 Haus eines Dichters
- 45 Ewige Lampe / St. Andreas
- 46 St. Alban
- 48 St. Kolumba
- 50 Elendskirche / St. Johann Baptist
- 52 St. Mauritius
- 52 Antoniterkirche
- 54 St. Heribert
- 55 Haus der Rheinischen Heimat
- 56 Landeshaus

Straßen und Plätze

- 60 Hohe Straße
- 62 Salomons-gasse
- 62 Laurenzgittergäßchen
- 63 Laurenzplatz
- 64 Brückenstraße
- 66 Wallrafplatz
- 67 An der Rechtschule
- 68 Breite Straße
- 70 Glockengasse
- 72 Am Hof
- 74 Alter Markt
- 76 Mühlengasse
- 76 Buttermarkt / Fischmarkt
- 77 Am Bollwerk
- 78 Heumarkt
- 82 Bolzengasse
- 84 Augustinerplatz
- 84 Cäcilienstraße
- 86 Schildergasse
- 88 Neumarkt
- 89 Zeppelinstraße
- 90 Thieboldsgasse
- 92 Sternengasse
- 94 Griechenmarkt
- 95 Mauritiussteinweg
- 96 Schaafenstraße
- 96 Hahnenstraße
- 97 Rudolfplatz
- 98 Habsburgerring
- 100 Hohenzollernring
- 102 Barbarossaplatz
- 102 Luxemburger Straße
- 104 Hohenstaufenring
- 105 Ulrepforte
- 106 Blaubach / Rothgerberbach
- 108 Waidmarkt
- 108 Hohe Pforte
- 110 Severinstraße
- 111 Mühlenbach
- 112 Filzengraben
- 113 Auf Rheinberg
- 114 Am Leystapel
- 116 Kaiser-Friedrich-Ufer
- 117 Eigelstein
- 118 An den Dominikanern
- 119 Maria-Ab-lauf-Platz
- 120 Gereonstraße
- 122 Blick über die Stadt

Köln lebt. Das ist nicht selbstverständlich nach dieser Kriegszerstörung. Es ist müßig, den Grad der Vernichtung zu errechnen, ob es die meist, die zweit- oder drittmeist zerstörte Stadt Deutschlands war: Köln war äußerlich tot. Es könnte eigentlich nicht mehr existieren. Aber es lebt. Welcherart indes der innere Lebensfunke war, ob es einfach der ungetroffene Rest Kreatur war, der nach einem Naturgesetz weiterristete, oder ob es die vielbeschworene kölnische Mentalität war, die tief unter den Bomben-trichtern in ihrem Stamm-boden saß — es ist eine ungeklärte Frage. Allein: daß der »gesunde Menschenverstand«, wäre es nur auf ihn angekommen, das Brachfeld aufgegeben oder »anderweitig genutzt« und damit die Geschichte des alten Köln abgeschlossen hätte, ist wohl sicher.

Es haben also tieferliegende Kräfte mitgewirkt, Köln am Leben zu erhalten. Dies im übertragenen und im direkten Sinne: denn die Grundriß-Struktur der alten Stadt in Straßen- und Parzellenverläufen, in Kanal- und Versorgungsleitungen unter dem Trümmerschutt war sinnträchtig der praktische Zwang, sich in den Lebenszügen von damals zu orientieren und zu regenerieren. Die Idee eines jungfräulichen Neubeginns auf dem Reißbrett ist hypothetisch, hatte im ärmlichen Nachkriegsdeutschland weder die rechnende Liebe der Pragmatiker, noch die heiße Liebe der Nachlaßtreuen. Ein Trümmerhaufen von kölnischen Ausmaßen in jenen Zeitläuften konnte nur am-eisenhaft von innen und im Verlauf des alten Adernetzes abgebaut werden. Nicht einmal, ihn nach einem ordentlichen Plan als makabre Mahnstätte unbelebt liegenzulassen, wäre in jenen Tagen des Chaos möglich gewesen. Das Leben war zur Wucherung degradiert.

Aber in Köln gab es Leitlinien einer zweitausend Jahre alten Stadtkultur — man konnte sie freischaufeln. Das war kein bequemer, sentimentaler, provinzieller Rückgriff und Ausweg auf ausgebuddelte Tradition; das war in jenen haltlosen Zeiten geistig wie materiell die Besinnung auf die festen Fundamente eines bewährten, qualifizierten Niveaus. Und es war gleichzeitig Ansatz für den praktischen Voran- und Fortschritt in die neue Zeit. Die Neun-malklugen, die hinterher mit der Elle messen, wo Erreichtes fehlerhaft ist, sollten bedenken, daß das Falsche menschlich-allzu-menschlich nur möglich wurde, weil etwas getan worden und etwas erreicht ist. Daß Köln lebt, ist gar nicht so selbstverständlich, wie es heute scheint.

Gleichwohl ist Köln im ganzen gut gefahren, als es sich aus Not und Herzensengagement auf seine ursprüngliche Ordnung bezog, denn die war durch zwei Jahrtausende kein Produkt des Zufalls, sondern prägnanter, beispielhafter Ausdruck eines Stadtcharakters, sozusagen ein Idealschema der Urbanität, in römischen, fränkischen und reichsstädtischen Epochen dauerhaft geprägt. (Das stellen auch die neuzeitlichen Verkehrserfordernisse nicht in Frage; mit stadtbewußter Klugheit ist ihnen im alten Kölner Grundriß bei-

zukommen. Alles ist nur eine Frage der Einpassung des Verkehrs statt der Auslieferung an den Verkehr.)

So wuchsen aus dem freigelegten Grundschema die alten Bildkonturen der entscheidenden Stadtpartien, am Strom, am Dom, am Rathaus, auf der Hohe Straße und in den Vierteln wie von selbst hervor — gültige, unverbesserbare Zeugnisse einer ausgereiften, würdig-heiteren Stadtphysiognomie. Kein Neuerer schafft ihresgleichen, und nichts ist ihr ebenbürtig weitem.

Aus der Not, Trümmer zu behausen, wuchs also die Tugend, den Stadttypus zu erhalten: den Jüngeren und Neubürgern kaum erkennbar, denn die Details zum alten Duktus sind neuartig; den Älteren verwirrend, weil die Kulissen ausgewechselt sind. Die weithin zerstörten Oberbauten waren ja in den alten Gemäuern nicht wiederaufzurichten, sie mußten auf dem überkommenen Planum neuerstellt werden, unter Wandlungen und Zäsuren. Vieles ist dabei vergangen, vieles bis zur Unkenntlichkeit verändert. Den Wandel der Zeit und der Stile in das traditionelle Gefüge harmonisch einzufangen, ist manchmal gelungen, manchmal nicht gelungen. Der Vergleich der Bilder in diesem Buche wird zum Urteil führen. Meins lautet: Köln, eine neue Stadt mit altem Geist — eine alte Stadt mit neuem Geist! Das ist nicht salomonisch, sondern eindeutig obsiegend für den Aufbau-prozeß der Stadt Köln; denn sie durfte nicht »entweder-oder« werden, sondern nur »sowohl-als-auch«, alt und neu. Das schließt partielle Kritik keineswegs aus.

Wer aber generaliter meint, die neue Aufbauarchitektur hätte eine radikale Abkehr von der alten Grundstruktur, von Kölns »ewigem Grundriß«, und eine prinzipielle Umkehr des Kölner Städtebaus, eine Abkehr von Kölns »ewigem Panorama«, erfordert, der übersieht nicht nur die Mühsamkeit der Entwicklung nach dem Kriege, und dem ist nicht nur die eminente Kraft der geradezu klassischen Vorstruktur unbewußt, sondern der hat auch nicht erkannt, daß Köln heute schon wieder mit Längen den Reißbrett- und Baukastenstädten als eine richtige, gewachsene, lebenswarme Stadt vorgezogen wird. Das ist mehr, als man nur zwanzig Jahre nach der totalen Zerstörung erwarten kann.

Dieses Buch zeigt in drei Abteilungen die Beharrlichkeit und den Wandel Kölns: Wie das Generalbild der Stadt wiedererstanden ist, wie in ihm markante Bauwerke ihre Individualgestalt geändert haben, und wie Straßen und Plätze unter Nachzeichnung der alten Verläufe sich neu präsentieren. Wer Köln damals kannte, sieht aus den Bildgegenüberstellungen erstaunt, wie es »anders« geworden ist, und wer Köln nur heute kennt, lernt, wie es einmal »anders« war. Alle aber werden einhellig bewundern, wie aus Schutt und Asche von gestern das Köln der Vergangenheit in die Zukunft weiterlebt. Ein imponierendes Phänomen.

Peter Fuchs

Copyright 1965
by Greven Verlag Köln
Bildumbruch:
Peter Fuchs
Typographie u. Schutzumschlag:
A. Bettermann
Druck:
Greven & Bechtold, Köln
Klischees:
Peukert & Co., Köln
Einband:
W. Schomaker, Iserlohn

Fotos vom neuen Köln: Dieter Maguhn



DAMALS: Ein Luftbild, im Jahre 1913 aus einem Zeppelin fotografiert. Es zeigt zwar schon Gürzenichstraßen-Durchbruch und Domfreilegung, Zeppelinstraße mit Großkaufhaus, Großmarkthalle am Rhein, aber noch führt die enge Markmannsgasse zur Deutzer Schiffsbrücke, noch gibt es das Gewirr der mittelalterlichen Straßen. Im Vordergrund der Neumarkt und das 1965 restlos verschwundene Bürgerhospital. Deutz noch ohne Messe.



Köln am Rhein — welch topografischer Adel: Vom Strom ist das Antlitz geprägt, am Strom haben sich die Konturen der Stadt geformt. So profiliert, daß die Marterungen des Krieges nur vorübergehend entstellen konnten. Sie verwundeten zwar tief, aber tiefer noch lagen die Wirkkräfte der einmaligen Physiognomie.



Nächste Seite: Nicht Einfallslosigkeit oder Sentimentalität sind die Gründe dafür, daß das Bild von heute wieder dem von früher gleicht — es ist die sich behauptende Kraft des Charakters. Eine wirkliche Stadt ist ein in sich bestimmtes, in sich bedingtes Individuum, nicht beliebig wandelbar. Köln am Rhein ist Köln am Rhein geblieben.





Oben: Vor dem Portal des Domes trifft sich die Stadt, trifft sich die Welt. Die Route Hohe Straße—Hauptbahnhof läßt hier keinen Stillstand aufkommen. Hotels, Banken, Verkehrsamt umstehen dienend, bedienend und verdienend diesen Treffpunkt der Stadt. Hier hatte sich im Excelsior-Hotel Ernst nach dem 1. Weltkrieg die englische Besatzung einquartiert. Unser Foto zeigt den »Union Jack« auf dem Dach.

Links: **Groß-St.-Martin**, das repräsentative Pendant zum Dom im Uferpanorama, hatte auch eine male- rische Hinterpartie. Im engen Aus- schnitt der Rheinviertelgäßchen bot sich ein Bild mittelalterlicher Kir- chenmächtigkeit über kauern- de Gläubige. Wie der Satan fuhr der Krieg in diese Zweisamkeit. Doch selbst in der Totenstarre blieb ein Rest Harmonie.



Oben: Nach wie vor ist der **west- liche Domvorplatz** ein quirlender Fixpunkt. Zwar ist die Kulisse nach ihrer Kriegszerstörung ausge- tauscht, aber städtebauliche und ökonomische Bestimmung sind ge- blieben. Wie vor Jahrzehnten kann man hier vom gleichen Standpunkt, aus der gleichen Raumordnung seine Blicke an den Dompfeilern emporgleiten lassen. Geplant ist hier eine reine Fußgängerzone.

Links: **Groß-St.-Martin** ist aufge- baut, Stein für Stein der Urform nachgebildet. Auch die enge Nach- barschaft ist kopiert. Doch ist sie noch nicht wieder vom alten Leben durchpulst. Altenger Parzellen- grundriß vermag nicht allein aufzu- wiegen, was durch unzureichende Ökonomie verfehlt wurde. Der pro- filierte »Mondial«-Hotelbau markiert bereits den vitaleren Dombereich.

Die **alte Hängebrücke**, 1913–15 erbaut und später »Hindenburgbrücke« geheißen, war lexikonreif. Sie war ein Sieg der Ästhetik in der Technik, ein frühes, überzeugendes Beispiel für die Aufgeschlossenheit der historischen Stadt gegenüber modernen Würfeln; gleichzeitig ein Zeugnis konstruktiven und progressiven Rheinbewußtseins.



Erst anderthalb Jahrzehnte nach der Deutzer Schiffsbrücke verschwand die **Mülheimer Schiffsbrücke**, um Platz für einen stählernen, modernen Hängebrückenbau zu machen. Das Idyllisch-Geruh-same des Pontonstegs hatte zu große Nachteile in der verkehrsschnelleren Zeit: Für jedes Schiff mußte die Brücke unterbrochen werden.



Das stolze Werk lag 1945 wie Streichhölzer geknickt, als die Bomben ihre Wirkung getan hatten. Ein Sieg der rohen Gewalt, Anklage gegen destruktives und aggressives Rheinbewußtsein. Lange sperrten die Trümmer die Fahrinne des Stroms. Kölns stolzer Ruf als Stadt der Brücken schien hoffnungslos in braunen Fluten versunken.



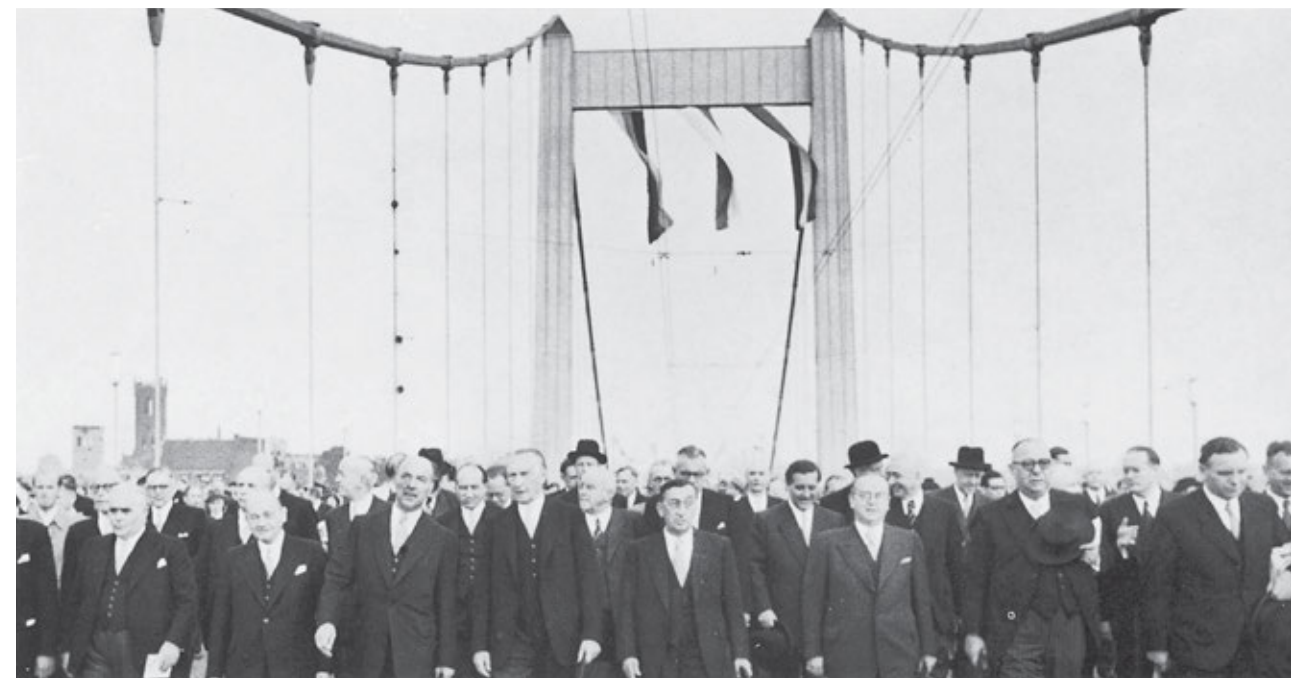
Die Freude war groß, als nach zweijähriger Bauzeit 1929 die **Mülheimer Hängebrücke** eingeweiht wurde. Als größte Kabelbrücke Europas und erste in sich selbst verankerte Kabelbrücke der Welt erregte sie allgemeines Aufsehen. Die Eröffnungszereemonie war ein Bekenntnis der Zusammengehörigkeit von links- und rechtsrheinischem Köln.



Die 1947/48 von Ing. Fritz Leonhardt erbaute neue **Deutzer Brücke** fand wieder Standkraft im Strom und gab Spannkraft im Stadtpanorama. Wenn sie auch mangels genügenden Stahls nicht so breit wurde, wie gewünscht, so ist das oberbaulose Werk doch makellos. Eine Neuauflage des alten Siegs der Ästhetik in der Kölner Technik.



Die 1944 nach Bombenschäden eingestürzte Mülheimer Hängebrücke wurde 1951 durch eine neue ersetzt. Ein einziger Hängebogen überspannt seitdem mit 315 m Breite den Rhein. Unter der Einweihungsprominenz (v. l.): Ministerpräsident Arnold, Bundeskanzler Adenauer, Oberbürgermeister Görtinger, Regierungspräsident Warsch, Landtagspräsident Gockeln.





In die **Brückenstraße** mündete früher ein Ausgang der Königin-Augusta-Halle, der »Passage«. Daneben stand das erste Domizil des Kölner Adreßbuchverlages. Ein paar Schritte weiter, Ecke Hohe Straße/Obenmarspforten, die bekannte Mosse-Agentur (Bild links). Die Bomben ließen als Orientierung für Kenner nur ein paar Bogengewölbe von der Passage übrig (Bild oben). Ganz neu ist heute dieser Straßenzug (unten).





Als der **Heumarkt** noch Markt war! – das ist gar nicht so lange her (links). Bis in die dreißiger Jahre erfüllte der Platz seine ursprüngliche Funktion. Zwar teilten schon Bahnen die Fläche in einen südlichen und nördlichen Teil, aber die Fußgänger hatten noch die Übermacht. 1935 schlug eine großtuerische Stadtplanung den Ost-West-Durchbruch, 1939-45 schlug eine großtuerische »Führung« alles in Trümmer (rechts oben).

Wie ein Brachfeld in unheimlichen Landen wirkt dieses Bild vom Südteil des Heumarktes nach der totalen Kriegsverwüstung. Nur der Trinitatis-Turm und die Ruine der Brauerei »Zur Malzmühle« geben vage Anhaltspunkte für die Identifizierung der Örtlichkeit. Hinweggefegt sind die umrainenden Bürgerhäuser, ausgeblasen scheint jedes Leben (rechts oben).



Der Nordteil des Heumarktes war wie der ganze Platz von alten Häusern eng an eng umstanden (links). Einstige Zierrasen waren dem ungehinderten Fahrgastbetrieb zwischen den Straßenbahnhaltestellen geopfert worden, denn von hier starteten die ins Rechtsrheinische führenden Vorortbahnen. Der sonntägliche Trieb zum Königsforst versammelte Hunderte beim Friedrich-Wilhelm-Denkmal. Abends kam man mit Sonnenbrand zurück.

Zu einer breiten Karstlandschaft durcheinandergebombt lag auch die Nordpartie des Heumarktes bei Kriegsende. Vom stolzen, sieben Meter hohen Friedrich-Wilhelm-Denkmal – 1878 zur Erinnerung an die Einverleibung der Rheinprovinz in den preußischen Staat aufgestellt – ragte makaber nur ein bronzenes Bein gen Himmel (rechts unten).





Nach mehrfachen Operationen nach dem Krieg fand man für den Südteil des Heumarktes diese Lösung (oben): ein ausgeweitetes Verkehrsrondell mit unbetretbaren Rasenflächen! Die kalte Abstraktion eines Platzes. West- und Südwand sind wieder aufgerichtet, die Anzahl der Häuser ist sehr reduziert zugunsten größerer Komplexe. An das alte Milieu erinnert nur noch die Gaststätte »Zur Malmühle« am Kopfende des Terrains.



Der Nordbereich des Heumarktes (unten) dient heute zunächst dem »ruhenden Verkehr«. Parkende Autos machen ein ungeniertes Bummeln oder gemütliches Sitzen und Stadtgenießen unmöglich. Fußgänger haben hier nur eine bedrängte Zwischenstation auf ihrer »Zebra«-Route von und zur Brücke. Die Häuserkulisse ist dem früheren Gesamteindruck zwar gewaltsam »nachempfunden«, aber unter den Spitzdächern lebt keine echte Tradition.



Die »Deepejass« (**Thieboldsgasse**) war immer Inbegriff urkölschen Milieus. Hier lebte Nachbarschaft mit allen Sonnen- und Schattenseiten; da wußte man herzlich zu lachen und sentimental zu weinen. Das Proletarienvolk war der keimträchtige Nährboden für beste kölsche Seelen. Viel änderte sich nicht in den drei bis vier Jahrzehnten nach diesem Foto – dann aber im Bombenhagel mit einem Schlag alles, Häuser und Menschen fielen.



Mit dem Griechenmarktviertel ging auch die Thieboldsgasse »zum Truur« (Bild Mitte: Einmündung Neumarkt). Doch suchte man im Wiederaufbau die alten Kräfte hier neu zu binden; freilich in Wohnungen mit dem Komfort unserer Zeit. Es gelang. Das auf so fruchtbare Weise sanierte Viertel ist in der wohnungsscheu gewordenen Innenstadt eine Oase des Lebens. Denn zur Musikbox klingen hier kölsche Tön'.



Et **Kölsch Hännesche** (auch »Städtische Puppenspiele« genannt), spielte vor dem Krieg in der Sternengasse Nr. 10, im Hinterhof des sogenannten Rubenshauses. Hierhin führte für fast alle Kölner die erste heimatkundliche Exkursion – spielend noch, phantasiegeladen, die lokale Umwelt sozusagen mit der Muttermilch des Kasperletheaters in sich aufnehmend. Die Sternengasse lag ja so zentral und war so milieuträchtig.



Die Puppenspiele sind aus der Sternengasse verschwunden und haben ein neues Domizil am Eisenmarkt gefunden, in jenem Rheinviertel zwischen Heumarkt und Groß-St.-Martin, das zwar inselartig dem modernen Verkehr entzogen ist, aber vorerst auch nur inselhaft abgeschieden existiert. Ob den jungen Hänneschbesuchern die Kulissenkonserve ringsum für ein Altstadtgefühl schon ausreicht, ist offen.



Die Häuser in der **Sternengasse** waren alte Veteranen. Urkundliche Nachweise im 15. Jahrhundert waren für sie sozusagen an der Hausordnung, wie z. B. beim sogenannten Rubenshaus, das schon 1422 im Besitze der Walrabe erwähnt ist und daher um diese Zeit »Zum Raben« hieß. Erst in jüngster Zeit wurde es Rubenshaus genannt, weil hier der große Maler seine Jugend verlebt haben soll. Mehr als dies war das Hänneschchen bekannt.



Heute ist die einst bis zum Heumarkt reichende Sternengasse nur eine kurze Stichstraße, die an der nach dem Krieg angelegten Nord-Süd-Fahrt endet. Keins der alten Häuser ist erhalten geblieben. Das neue Fernmeldeamt Cäcilienstraße bildet mit seiner Hinterfront fast eine ganze Seite der Sternengasse; der gläserne Fernmeldeturm steht wie ein Zeigefinger der gewandelten Zeit im Durchblick. In der Sternengasse leuchtet kein Stern mehr.



Die Uferhäuser »Am Leystapel«, also oberhalb der Hängebrücke, hatten meist mit der Schifffahrt zu tun. Zwar nicht mehr in der Art wie vor Einführung der Eisenbahn, da das Rheinufer hier ein »Hauptbahnhof der Flußfahrt« war, mit Hotels gleich an den Landestegen. Aber die Verwaltungen der Schifffahrtsgesellschaften brauchten Kontore. Und die Matrosen brauchten Schenken – damals wie heute.