

Bildschöne Braunsfelder

Das Karosseriewerk Karl Deutsch baute an der Stolberger Straße einst Cabrios für Ford

VON TOBIAS CHRIST

Es muss ein kurioser Anblick gewesen sein. Als der französische Automobilhersteller Citroën im Jahr 1927 am Poller Holzweg sein erstes und bisher einziges deutsches Montage-Werk eröffnete, brachten Werksfahrer immer wieder sonderbare Vehikel über den Rhein – an den Maarweg in Braunsfeld. Die Chauffeure saßen auf dem nackten Fahrgestell, vor sich das Lenkrad und den Motor, neben, hinter und über sich: nichts. Es war ein Job mit viel Wind und Wetter und wenig Knautschzone.

An der Ecke Stolberger Straße/Maarweg befand sich die Karosseriefabrik Deutsch, die aus den Fahrgestellen Autos machte, in die es – normalerweise – später nicht mehr hineinregnete. Für den

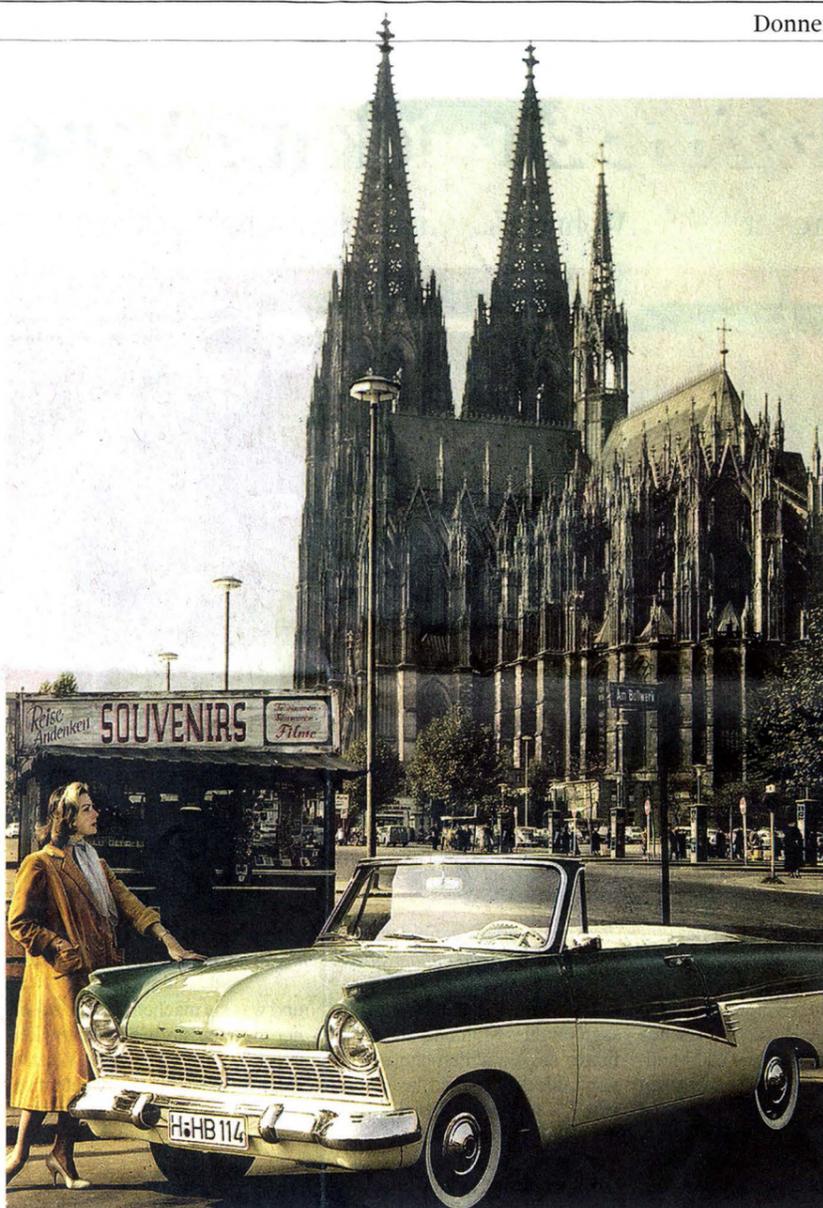
den Karosserie-Manufakturen in Deutschland, genannt im selben Atemzug mit damals angesehenen Karosserie-Schmieden wie Rometsch oder Hebmüller. Als sich 1931 Ford im Kölner Norden ansiedelte, nahm das Werk im Westen der Stadt erneut Fahrt auf. Bis zu 700 Mitarbeiter waren in den Glanzzeiten damit beschäftigt, die vollen Auftragsbücher abzuarbeiten. Auf rund 45 000 Quadratmetern wurde gearbeitet. Zum Unternehmen gehörten unter anderem ein eigenes Presswerk, eine Galvanisierung und eine Lackiererei.

Davon übrig geblieben ist nur noch eine hohe Mauer entlang der Stolberger Straße sowie parallel zur Würselener Straße. Der Rest wurde längst abgerissen. Wo einst Fahrgestell an Fahrgestell parkte, befindet sich heute ein Wohngebiet. Seit 45 Jahren gibt es keine neuen Autos aus dem Hause Deutsch mehr.

Die Ursprünge der Karl Deutsch GmbH lagen im damals noch eigenständigen Mülheim. Wagenbaumeister Karl Deutsch hatte 1913 dort die Stellmacherei J. W. Utermöhle übernommen, die in Mülheim Kutschen, Karosserien und Anhänger produzierte. Deutsch nannte die Firma in Westdeutsches Karosseriewerk um, zog sich aber schon bald aus der Geschäftsführung zurück, um 1916 in Braunsfeld die „Karl Deutsch GmbH“ zu gründen, ebenfalls ein Karosseriewerk. Im Ersten Weltkrieg wurden dort zunächst kriegswichtige Güter produziert, Anhänger für Militär-Lkw zum Beispiel, Krankenwagen, aber auch Küchenwagen. Nach dem Krieg ging es mit Einzelaufbauten für Autos in kleinen Serien weiter. Fahrgestelle von Adler, Horch oder Mercedes bekamen in den 1920er Jahren Luxus-Karosserien verpasst.

Nach der Ansiedlung der Ford-Werke in Köln wurde die Karl Deutsch GmbH aber mehr und mehr von Niehl in Anspruch genommen. „Ford selbst hatte gar nicht die Kapazitäten, um die Nachfrage zu befriedigen“, sagt

Automobil-Experte Detlef Krehl. Also bediente man sich der Zuliefer-Industrie. Deutsch avancierte zum Haus- und Hoflieferanten für Ford. In den 1930er Jahren kamen allein mehr als 10 000 Karosserien für den Ford Eifel nicht aus Niehl, sondern aus Braunsfeld. Verschiedene Aufbauten wurden gefertigt,



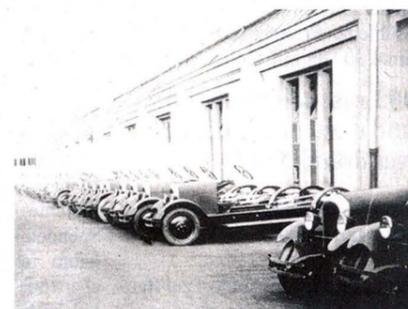
Eine Dame posiert 1957 an einem Ford 17 M de Luxe P2, der vom Braunsfelder Karosseriewerk Deutsch zum (seltenen) Cabrio umgebaut wurde.



Das Karosserie-Werk im Jahr 1959



An der Würselener Straße steht noch ein Mauerrest der Karl Deutsch GmbH.



Citroën-Fahrgestelle aus Poll warten vor der Werkshalle auf den Aufbau.

serie
SPURENSUCHE (56)
Karosseriewerk Karl Deutsch

Citroën B 14 wurden ab 1927 vor allem Aufbauten gefertigt, die auf die Fahrgestelle montiert wurden. So entstanden Nutzfahrzeuge, Sanitätswagen oder Taxis. Aus späteren Citroën-Typen wie dem C 4 und dem C 6 machte die Deutsch-Belegschaft zudem schicke Cabrios. Die Zusammenarbeit mit dem französischen Autobauer bedeutete für Deutsch den Beginn der Serienfertigung und den Auftakt für die wohl beste Zeit der Unternehmensgeschichte.

„Es herrschte reger Pendelverkehr zwischen den Kölner Stadtteilen Braunsfeld und Poll“, so Citroën-Experte und Automobil-Historiker Immo Mikloweit. Bei gutem wie bei schlechtem Wetter.

Das Deutsch-Werk war zeitweilig ein zumindest mittelgroßer Player im aufblühenden Automobilsektor Anfang und Mitte des 20. Jahrhunderts. Besonders zwischen den beiden Weltkriegen florierte das Geschäft. Deutsch gehörte vorübergehend zu den fünf führen-

den Automobil-Experte Detlef Krehl. Also bediente man sich der Zuliefer-Industrie. Deutsch avancierte zum Haus- und Hoflieferanten für Ford. In den 1930er Jahren kamen allein mehr als 10 000 Karosserien für den Ford Eifel nicht aus Niehl, sondern aus Braunsfeld. Verschiedene Aufbauten wurden gefertigt,



aber vor allem als Cabrio-Lieferant machte sich Deutsch einen Namen. Bildschöne Freiluft-Varianten des Ford V 8 oder des „Buckel-Taunus“ entstanden. Bei jedem Ford-Händler konnten Kunden die Oben-Ohne-Autos ordern, gegen Aufpreis natürlich. Aber auch Ford selbst bestellte Cabrios bei Deutsch, um sie dann selbst zu vermarkten.

„Karl Deutsch war ein frommer Trierer Katholik, der in Köln den rheinländischen Katholizismus gepflegt“ hat“, sagt Heribert Deutsch, Enkel des Firmengründers. Ab 1933 brachen für seinen Großvater, den Freund von Josef Kardinal Frings, schwierige Zeiten an: „Die Nazis haben in ihm einen Mann gesehen, der nicht zu ihnen gehört“, sagt der Enkel. Zwar sei Karl Deutsch kein Wider-

standskämpfer im NS-Regime gewesen, aber eben auch kein glühender Anhänger. Während des Zweiten Weltkriegs kam es deshalb zu Konflikten. Als die Deutsch GmbH kriegswichtige Güter herstellen sollte – darunter Krankenwagen und Pferdeführwerke – ging es den Machthabern offenbar nicht schnell genug. „Karl Deutsch war kein Verweigerer, aber auch keiner, der die Produktion vorangetrieben hat“, so Heribert Deutsch. Das lag wohl auch daran, dass der Chef des öfteren abwesend war. Die Folge: Mangels Auslastung wurden Maschinen auf andere Werke verteilt.

Das Werk am Maarweg lag nach 1945 jedoch größtenteils in Trümmern. Mühsam musste es wieder aufgebaut werden. Doch mit dem Ford Taunus G 93A, genannt „Bu-

ckel-Taunus“, kamen schon bald wieder neue bildschöne Cabrios aus Braunsfeld. Auch der Ford Taunus 12 M und der 17 M wurden formschön aufgeschnitten. Dazu kamen Kleinserien-Aufträge für andere Hersteller wie Borgward und Opel. Für 4000 D-Mark wurden ab 1967 etwa der Opel Rekord C und der Commodore A zum Cabrio umgestaltet. Als eines der letzten Autos wurde Anfang der 1970er Jahre der Ford Capri mit einem aufklappbaren Dach versehen. Dann war es 1972 vorbei mit der Karl Deutsch GmbH. Verschärfte Sicherheitsanforderungen an Cabrios und eine abflauende Nachfrage bedeuteten das Ende für das Werk. Geblieben sind schöne Autos, die heute als Oldtimer gepflegt werden – und eine Mauer in Braunsfeld.

Als die Franzosen am Rhein Autos bauten

INDUSTRIEGESCHICHTE Citroën begann vor 90 Jahren mit der Fertigung in Poll – Enkel des Firmengründers kommt zur Feier am Freitag

VON TOBIAS CHRIST

Mit Sicherheit wird am morgigen Freitag auch über den möglichen Zusammenschluss des PSA-Konzerns mit Opel diskutiert, dem aktuell äußerst heißen Eisen in der Automobilbranche. Aber eigentlich steht der Festakt in Gremberghoven unter der Überschrift „90 Jahre Citroën in Deutschland.“ 250 geladene Gäste werden in der Deutschland-Zentrale der französischen Automarke an der Edmund-Rumpler-Straße auf den Geburtstag anstoßen – in Gegenwart einiger Citroën-Modelle aus der Vergangenheit natürlich.

Heute gehört Citroën zusammen mit Peugeot und der Marke DS Automobiles zur PSA-Gruppe. Damals, Mitte Februar 1927, ließ Firmen-Patriarch André Citroën unter der Nummer 6379 die „Citroën-Automobil Aktiengesellschaft“ in das Kölner Handelsregister eintragen. Es war der Startschuss für eine enge Partnerschaft zwischen der Stadt am Rhein und dem französischen Au-

tomobil-Hersteller, die bis heute andauert. Schon wenige Wochen später begann am Poller Holzweg die Montage von Automobilen. Es war die erste Fließband-Produktion von Autos in Deutschland, denn Ford existierte noch nicht.

Aus Köln kamen bis 1935 insgesamt 18 710 Citroën-Fahrzeuge von den Typen B 14, C 4, C 6, der Rosalie-Reihe und auch dem äußerst fortschrittlichen Traction Avant, der sich offenbar sehr gut als Fluchtwagen eignete und deshalb auch Gangster-Limousine genannt wurde. Zudem wurden Nutzfahrzeuge und Busse gebaut.

Von Paris nach Poll

Auf Köln fiel die Wahl der Franzosen wegen der vielen gut ausgebildeten Fachkräfte in der Region, der guten Anbindung und dem großen Angebot an Automobil-Zulieferern. Aber das oberste Ziel war es, die hohen Einfuhrzölle für montierte Importgüter in Deutschland zu umgehen. In Kisten wurden deshalb Einzelteile von Paris nach Poll transportiert, wo sie

dann zusammengesetzt wurden. Bis zu 500 Mitarbeiter montierten in ehemaligen Hallen des Rheinwerks Köln-Poll, einer Waggon- und Maschinenfabrik, die Fahrzeuge, die in Deutschland wegen ihrer technischen Überlegenheit und den günstigen Preisen sehr geschätzt waren. Der Automobilproduzent mit dem Doppelwinkel im Markenlogo verstand es immer gut, mit spektakulären Aktionen auf sich aufmerksam zu machen. In Frankreich schrieb man den Namenszug mit Glühbirnen auf den

Eiffelturm, in Köln wurde die Hohenzollernbrücke Ende der 1920er Jahre unübersehbar mit Citroën-Logos überzogen. 1934 besuchte André Citroën persönlich das Poller Werk. Anlass war der Produktionsstart für den Traction Avant vom Typ 7. Immerhin rund 2000 Exemplare wurden davon in Köln gebaut, genannt auch „Der Poller“. Aber im Dezember 1935 war es vorbei mit Kölns erster automobilen Fließband-Fertigung: Auch wenn mit der Zeit immer mehr deutsche Teile verbaut wurden,

verschlechterten sich die Bedingungen für ausländische Unternehmen unter dem Nazi-Regime enorm. Citroën gab sein Werk in Poll auf, auch wegen finanzieller Schwierigkeiten des Pariser Stammwerks.

Nach dem Krieg blieb Citroën Köln weiter verbunden. Das Netz der Händler – immerhin 30 in Deutschland zu jener Zeit – wurde ab 1950 von der Sülzburgerstraße 195 aus betreut. „Das waren nur sieben Mann am Anfang“, sagt Immo Mikloweit, Automobil-Histo-

riker und ehemaliger Citroën-Pressesprecher. 1959 zog die Deutschland-Zentrale nach Porz-Westhoven, wo mit den Jahren immer bessere Zulassungszahlen vermeldet werden konnten. Auch die Mitarbeiterzahl stieg – in den besten Jahren auf rund 650. In Westhoven befand sich nicht nur die Verwaltung, sondern auch der Kundendienst und eine Großwerkstatt. Auf dem Firmengelände wurden die Neufahrzeuge aus Brüssel und Paris zentral gesammelt, um sie dann auf die deutschen Händler zu verteilen. „Da standen zeitweilig 1000 bis 2000 Autos“, sagt Immo Mikloweit – der als „Ente“ geliebte 2 CV oder der berühmte DS, auch „Göttin“ genannt.

Marketing und Vertrieb werden seit 2013 von Gremberghoven aus gesteuert. Für PSA arbeiten dort heute rund 250 Menschen. Sie werden am Freitag zusammen mit Oberbürgermeisterin Henriette Reker und Henri Jacques Citroën, dem Enkel von Firmengründer André Citroën, den 90. Geburtstag von Citroën Deutschland feiern.



André Citroën (mit rechter Hand in der Tasche) besucht das Poller Werk.

Foto: Archiv Mikloweit