

Mobilität und Motorisierung. Zur Geschichte des Verkehrs im Rheinland

Veranstalter: Thomas Morus Akademie Bensberg, Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln und Wirtschaftshistorischer Verein zu Köln

Datum, Ort: 14.03.2003, Köln

Bericht von: Christian Hillen, Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln; Thorsten Schulz, Köln

Wie veränderten Mobilität und Motorisierung die Entwicklung des Rheinlandes? Welche Debatten begleiteten die unterschiedlichen Entwicklungen - von der Dampfschiffahrt über die Eisenbahn bis hin zur „autogerechten Stadt“? Die durch die Thomas Morus Akademie Bensberg, die Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln und den Wirtschaftshistorischen Verein zu Köln initiierte Tagung, unter Leitung von Dr. Ulrich S. Soénius (Köln) und Johannes Soika (Bensberg), untersuchte diese und andere Fragen eingehender.

Der einleitende Vortrag von Dr. Carl Dietmar (Kölner Stadt-Anzeiger, Köln) mit dem Titel „'Es gibt zwei schöne Häfen'. Die Organisation des Kölner Hafens in der frühen Neuzeit“ befasste sich zunächst mit der geschichtlichen Entwicklung des Kölner Hafens vom Mittelalter bis in die frühe Neuzeit, wobei der Schwerpunkt auf der Hafenorganisation des 17. und 18. Jahrhunderts lag. Topographische Merkmale sowie die wirtschaftlich günstige geographische Lage wurden als Gründe für die Entwicklung hin zu einem Großhafen benannt. Als das zentrale Element für die Organisationsentwicklung des Kölner Hafens wurde aber insbesondere der Einfluss des 1259 gewährten und 1823 durch die Mainzer Rheinschiffahrtsakte beendeten Stapelrechts ausgewiesen. So skizzierte Dietmar für den Kölner Hafen im 17. und 18. Jahrhundert die Organisation des Warenhandels und des Güterverkehrs: die Organisation des Hafenpersonals, also der Handels-, Verkehrs- und Hilfsarbeiter, sowie das Gebührenwesen wurden demnach als Gefüge durch das Stapelrecht geprägt. Der Vortrag konnte zeigen, dass jedes Handelsgut etlicher bürokratischer Verfahren oblag, bevor es die Stadt wieder verlassen

konnte, und dass diese sich ebenfalls durch den Einfluss des Stapelrechts entwickelt hatten. Der technische und bürokratische Ablauf des Warenverkehrs wurde am Beispiel der bedeutendsten Kölner Handelsware, des Weins, aufgezeigt. Auch die Organisation des Personenverkehrs fand in der Betrachtung der Organisation und der Entwicklung des Fährbetriebs ab Mitte des 17. Jahrhunderts durch die verschiedenen Schiffergilden Erwähnung.

Der Beitrag von Dr. Bernhard Weber-Brosamer (Haniel Museum, Duisburg-Ruhrort) lautete „Pionier am Rhein. Franz Haniel und die Dampfschiffahrt (Von Dampfern und strategischen Ehen)“. Es wurde vorangestellt, dass die Ablösung des Treidelverkehrs durch die Dampfschiffahrt einem Quantensprung im Waren- und Personenverkehr gleichkam. Als These formulierte Weber-Brosamer, dass die Entwicklung der rheinisch Dampfschiffahrt einerseits durch das unternehmerische Geschick Franz Haniels (1779-1868) und des Belgiers John Cockerill (1790-1840), sowie durch das technische Geschick der Ingenieure wie etwa Gerhard Moritz Roentgen (1795-1852), andererseits aber auch durch eine gezielte Ehepolitik zur Stärkung der Haniel-Cockerillschen Unternehmen beeinflusst wurde. Nach einer Vorstellung der Persönlichkeit Haniels und seines Unternehmens, der späteren „Gutehoffnungshütte“, wurde der Fokus auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt und des Schiffbaus ab 1817 gelenkt, wobei letzterer noch bis weit in die 1820er von den Niederlanden allein dominiert wurde. Die Gründung der „Preußisch-Rheinischen“ Dampfschiffahrtsgesellschaft, Köln, von 1826 schaffte den äußeren Rahmen für Haniels Vision des Dampfschiffbaus, so dass die „Gutehoffnungshütte“ ab 1829 Dampfschiffe für die Kölner Gesellschaft bauen sollte und so für diese zu einem festen Partner wurde. Darüber hinaus resümierte Weber-Brosamer eine europäische Dimension des frühen Dampfschiffbaus am Rhein: Der deutschstämmige Ingenieur Roentgen baute in Rotterdam Dampfer mit Beteiligung des belgischen Maschinenbauers Cockerill und des Engländers Nicholas Oliver Harvey. Letzterer kam nach Preußen und nahm seine holländischen und englischen Arbeiter mit. Die strategische

Ehepolitik der Familien Haniel und Cockerill ab 1839 zeigt eindrucksvoll, auf welche Weise eine Verbindung der Unternehmen des Ruhrgebiets (Haniel) und des Aachen-Lütticher Raums (Cockerill) vollzogen wurde, die beide Seiten stärkte und die gemeinsame Konkurrenz einnahm. Als Beispiel wurde eine ab 1837 geplante Cockerillsche Werft in Düsseldorf herangezogen, die eine Gefahr für Haniel und die „Preußisch-Rheinische“ darstellte, dann aber im Verlauf der Ehepolitik in ihrer Verwirklichung aufgegeben wurde.

Mit dem Vortrag von Dr. Manfred Rasch (ThyssenKrupp Unternehmensarchiv, Duisburg) unter dem Titel „August Thyssen, die Gewerkschaft Deutscher Kaiser und der ‚Werkverkehr‘“ wurde das Verkehrsmedium vom Wasser auf die Schiene verschoben. Der Vortrag befasste sich nicht, wie zu erwarten, mit dem Verkehr innerhalb des Werks, sondern mit den verkehrstechnischen Maßnahmen zur Anbindung der Werke August Thyssens. Rasch zufolge war das Konzept eines Vertikalkonzerns hierbei von zentraler Bedeutung. Thyssen sollte mit der Zeche „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“, Hamborn, den Standort finden, um dieses Konzept umzusetzen: Auf Grund der verkehrstechnischen Anbindung durch Schiene und Wasserstrasse erfolgte die Erweiterung der Steinkohlenzeche um ein Stahl- und Walzwerk sowie der Ausbau der „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ zum gemischten Hüttenwerk. Die „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ kann somit als Grundstock von Thyssens Vertikalkonzern angesehen werden. Ein entscheidender Faktor fehlte indes: das Erz. Der Beitrag zeichnete die Schritte nach, die nötig waren, um Erze an das Werk anzuliefern. Erstens der Werkshafenbau (im Falle „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ der Werkshafen Schwelgern) oder das Anpachten von Hafenteilen eines Staatshafens (z. B. der Hafen in Nikolajew in Russland). Zweitens war die Gründung von Transportgesellschaften nötig, und drittens die eigentliche Erschließung der Erzfelder und die Einrichtung von Umschlagplätzen. Ein weiterer Schwerpunkt des Vortrags lag in der Darstellung der an den Projekten beteiligten Personen. Neben August Thyssen wurde hier vor allem Wilhelm Kern (1871-1952) als Projektleiter und Vorstandsmitglied

hervorgehoben.

Dr. Jürgen Weise (Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln) stellte die Ergebnisse seiner Forschungen über „Die Ronsdorf-Müngstener Kleinbahn. Spuren einer längst vergessenen Industriebahn an der Wupper“ vor. Es handelte sich dabei um eine subregionale Studie industriearchaischen Charakters hinsichtlich einer Schmalspurbahn im Gebiet zwischen den Städten Wuppertal, Remscheid und Solingen. Im Mittelpunkt der Studie stand die verkehrstechnische Erschließung der Region durch diese Meterspurbahn in den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts. Als entscheidendes Kriterium für den Bau der Bahn und die Gründung einer Aktiengesellschaft für dieses Kleinbahnprojekt 1889/1890 wurde der industrielle (Dampfmaschinen, Kraftwerke) und gewerbliche (Eisen- und Metallhandwerk,) Kohlebedarf der Region ausgemacht. Die Kohletransporte waren in den benötigten Mengen ohne den Einsatz von Eisenbahnen nicht mehr zu vernünftigen Kosten zu bewerkstelligen. Der Beitrag stellte als einen wesentlichen Aspekt die Finanzierung vor: Es wurde betont, dass das Projekt mit der ursprünglichen Summe eines Gesellschaftskapitals von 550.000 Mark viel zu gering bemessen war, denn tatsächlich wurde etwas mehr als eine Million Mark verbaut. Überdies wurde auf die Einzelinteressen der verschiedenen Gesellschafter, u. a. der Städte Ronsdorf, Remscheid und Solingen, eingegangen. Dabei war das 1882/83 in Betrieb gegangene Solinger Wasserwerk, mit seiner Wasserverteilung auf die Ortschaften mithilfe dampfbetriebener Pumpen, nur eines der Beispiele für die Beweggründe der Gesellschafter Kapital nachzuschießen. Wenngleich die Bahn zunächst mit einem kleinen Überschuss rechnen konnte, erfüllten die tatsächlichen Ergebnisse aber nicht die Erwartungen der Betreiber. Insbesondere der Güterverkehr entsprach nicht den Vorausberechnungen. So erwirtschaftete der Personenverkehr 1895 mehr als das Doppelte gegenüber dem Güterverkehr. Investitionen jeglicher Art waren kaum mehr durchführbar, wollte man das Aktienkapital nicht weiter erhöhen. Man entschloss sich daher, an die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, Köln,

zu verkaufen, welche die Aktien zu weniger als 50 % des Einlagekapitals erwarb. Alle Anteilseigner gingen verlustreich aus dem Bahngeschäft. Weise dokumentierte die Entwicklung der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn über die Gründung der Vereinigte Westdeutsche Kleinbahnen AG am 27. November 1900, welche die Kleinspurbahn 1902 an die Barmer Bergbahn AG abtrat, die wiederum eine Elektrisierung der Bahn einleitete. Hinzu wurden Streckenerweiterungen, technische Details der Strecken, der Personen- und Ausflüglerverkehr sowie die technisch-personelle Ausstattung der Bahn untersucht.

Der von Dr. Eva Kistemann (Land + Leute Kontor, Bergisch Gladbach) gehaltene Vortrag „Es begann mit wilden Straßenrennen ... Motorradspport im Rheinland nach dem Zweiten Weltkrieg“ fasste alltags- und sozialgeschichtliche Aspekte der Sportgeschichte des Motorradspports im Zeitraum 1945 bis 1960 zusammen¹, gleichzeitig machte sie die Entwicklung dieses Sports in seinen Anfangsjahren deutlich. Betrachtet wurde die Entwicklung des Motorradspports von den Straßenrennen auf öffentlichen Straßen hin zu den professionalisierten Motorradrennen seit Mitte der 1950er, die verschiedenen Rennarten wie etwa Geschicklichkeits- und Zuverlässigkeitsfahrten, Motoball und Moto-Cross. Die Referentin ging dabei auch hinter die Kulissen des Rennsports: Die sozialen und wirtschaftlichen Umstände in den Clubs, wie etwa dem Kölner Club für Motorsport, standen in diesem Vortrag gleichwertig neben der Entwicklung und Professionalisierung einzelner Fahrdisziplinen. Kistemann schloß mit dem Fazit, dass sich zwar ab Mitte der 1950er Jahre das Motorrad vom Straßenverkehrs- und Transportmittel technisch zu einem „Fluggerät“ entwickelt hatte, dem eine Professionalisierung des Sports auf Grund der sich häufenden Unfälle folgte, gleichzeitig aber auch von einer „Motorradkrise“ gesprochen werden konnte. Diese beruhte auf der Verdrängung der deutschen Motorradindustrie durch die Autoindustrie. Die Zeit des Motorrads als Straßen- und Sportgerät war also Ende der 1950er vorläufig vorbei, und somit auch die der Motorradclubs.

Hartmut Küper (St. Augustin) trug mittels

seiner Detailstudie „Kein Platz für Höhenflüge. Zur Geschichte des Flugplatzes Hangelar“ über die wirtschaftlichen Probleme eines Flugplatzbetreibers vor, wobei er sich auf die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg konzentrierte. Sein Untersuchungsgegenstand war die Arbeitsgemeinschaft Abteilung Luftverkehr „Siebengebirgsflug“, die den Flugplatz ab dem 31. Januar 1926 betrieb. Um das investierte Kapital zurückzuführen, entwickelte diese Gesellschaft ein umfassendes Konzept. Der Beitrag beschränkte sich auf die Punkte „Integration in das nationale Luftverkehrsnetz“ und „Einrichtung eines eigenen Wasser- und Rheinflugdienstes“. Darüber hinaus stellte Küper fest, dass der Luftverkehr „Siebengebirgsflug“ in großem Umfang durch „Großflüge“ 1926 bis 1932 und weiteren Höhepunkten, wie etwa der ersten Landungsfahrt eines Luftschiffs in das befreite Rheinland 1930, versuchte, seine Haushaltsituation aufzubessern. Es erfolgte eine Studie der Nutzung des Flugplatzes als Fliegerhorst der Luftwaffe im Dritten Reich und eine Einführung in die heutige Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH. Der Vortrag bestach u.a. durch die guten Bildquellen über die Verwendung des Flugplatzes im Dritten Reich.

Dr. Rudolf Schmidt (Köln) beschäftigte sich in seinem Beitrag mit dem Titel „Bleiben Sie mindestens zehn Meter von der Strecke entfernt“. Kölner Nahverkehrsexperimente mit verkehrstechnischen Visionen im Rheinland des 20. Jahrhunderts. Dabei konzentrierte sich der Beitrag auf die Sichtung eines Kölner Einschienenbahnkonzepts der 1950er und 1960er Jahre, der so genannten „ALWEG-Bahn“, benannt nach dem schwedischen Industriellen Axel-Lennart Wenner-Gren. Beginnend mit der ersten Kölner elektrischen Eisenbahn von 1901 referierte Schmidt prägnant über die auch heute noch aktuellen Vor- und Nachteile der verschiedenen Experimente von Oberleitung, unterirdischer Stromführung und Akkubetrieb, welche die damaligen Planer vor verkehrstechnische und stadt-

¹ Vgl. auch Effertz, Heinrich, Motorradrennen im Rheinland 1945 bis 1960. Vom Lastesel zum Fluggerät. Eine Dokumentation des Motorradspports im Rheinland, Lemgo, 2002; Kistemann, Eva, Effertz, Heinrich, Von wilden Straßenrennen zum Spezialsport: Motorradspport im Rheinland als Spiegel der Zeitgeschichte 1945-1960. In: industrie-kultur 1/2002, S. 4-7.

planerische Probleme stellte. Unter dem Aspekt „Visionen, Konzepte und Ideen“ wurde an dieser Stelle auch das Schwebebahnmodell Eugen Langens thematisiert, aber auch Visionen ähnlicher oder auch weit gewagtere Systeme fanden in dem Beitrag ihre Erwähnung. Die Kölner Sattel- oder „ALWEG-Bahn“ als ein Einschienenbahnsystem zur Personenbeförderung wurde nunmehr als Anschauungsobjekt in den Mittelpunkt des Beitrags gerückt. Die Kölner „ALWEG-Bahn“ schaffte es nicht über die Testphase, die ab 1952 auf dem Versuchsgelände in Föhlingen stattfand, hinaus. Der Anspruch eines universell einsetzbaren Verkehrsmittels, gar einer Revolution der Verkehrstechnik, wurde somit nicht erfüllt. Der Vortrag verdeutlichte, dass die „ALWEG-Bahn“ von diesem Zeitgeist erfüllt war, der sich in der Anwesenheit hoher Persönlichkeiten bei der ersten öffentlichen Präsentation (von welcher auch das Titelzitat stammt) äußerte, und sich auch in Form von „Zeitgeist-Spielzeug“ im Spielwarenvertrieb bestätigte. Dabei wurde die Diskussion um die „ALWEG-Bahn“ nicht nur unter Fachleuten, sondern auch in der Öffentlichkeit geführt. Schmidt beschäftigte sich auch mit der Rezeption der „ALWEG-Bahn“, und schlussfolgerte, dass im Köln der 1950er und 1960er Jahre ein weites Feld an Experimentierfreudigkeit bestand, der Weg von der Vision zur Praxis jedoch ein äußerst weiter und meistens nicht von Erfolg gekrönter war. Dabei verstand der Referent es gekonnt, aktuelle Bezüge, wie etwa zum Thema Transrapid, herzustellen.

Der Vortrag von Reinhard Wolf (Amt für Stadtentwicklung, Stadt Köln) zum Thema „Die autogerechte Stadt. Visionen und Realität“ war der Frage gewidmet, inwieweit Vision und Praxis bei der Entwicklung des Kölner Straßennetzes interagierten, und durch welche Debatten diese Planungen einer „autogerechten Stadt“ begleitet und letztendlich beeinflusst wurden. Der Vortrag zeigte die Entwicklung des Kölner Straßennetzes von den 1920ern bis in das Jahr 1975 auf, wobei die parallel zur Realisierung einer Nord-Süd-Achse (1945 bis Ende der 1960er) laufende Diskussion um eine Innenstadtangente, die so genannte „Stadtautobahn“, den Kern ausmachte. Anhand dieser ab 1962 einsetzen-

den politischen Auseinandersetzung belegte der Referent, daß ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung einsetzte: War zu Beginn der Gespräche nur die Rede von dem Auto- und öffentlichen Verkehr, so entstand in den 1970ern ein vielseitiges Verkehrsverständnis von Fußgänger-, Fahrrad-, Auto-, öffentlichem Verkehr etc. Als entscheidendes Moment sah Wolf das Jahr 1975 an, in dem die politische Debatte zwischen den Parteien Kölns (SPD, FDP, CDU) kulminierte. Durch den sich nun endgültig abzeichnenden Paradigmenwechsel wurde der Terminus der „autogerechten Stadt“ aufgelöst, gleichzeitig wurde die Forderung nach einer menschengerechten Stadt laut, womit das Stadtautobahn-Projekt gescheitert war. Als aktuelles Ergebnis der damaligen Diskussion wurde das Auto als ideales, weil schnelles Verkehrsmittel für Köln bezeichnet, allerdings nicht auf Grund eines rigorosen Straßenausbaus, sondern wegen des verantwortungsvollen Verhaltens der Bürger, die den öffentlichen Verkehr nutzten, was in dem Streitgesprächen um die „Stadtautobahn“ so nicht erwartet worden war. Reinhard Wolf attestierte Köln deshalb, es sei „die autogerechte Stadt“.

Die verschiedenen Beiträge dieser Studienkonferenz zeigten, dass die Geschichte der Motorisierung eng mit Köln und dem Rheinland verbunden ist. Es wurde deutlich, dass das Rheinland als eines der großen Zentren von Motorisierung und Mobilität sowohl als Industrie- und Gewerbestandort als auch in Form eines wichtigen Verkehrsknotenpunkts einen äußerst markanten und wichtigen Untersuchungsraum darstellt, der im Bereich der Verkehrsgeschichte noch Forschungsdesiderate aufweist. Einige der Tagungsbeiträge fassten den Begriff Rheinland mitunter recht weit, andere richteten den Blick mittels Detailstudien auf eine subregionale Ebene, so dass ein ausgewogenes Bild der Mobilität und Motorisierung im Rheinland entfaltet wurde und einige dieser Forschungslücken geschlossen werden konnten. Allgemein geteilt wurde die Auffassung, dass die Tagung als Teil einer allgemeinen Renaissance der Verkehrsgeschichte aufzufassen sei, die sich in der derzeitigen Veröffentlichungslage entsprechend widerspiegelt.

² Vgl. auch Effertz, Heinrich, Motorradrennen im Rheinland 1945 bis 1960. Vom Lastesel zum Fluggerät. Eine Dokumentation des Motorradsports im Rheinland, Lemgo, 2002; Kistemann, Eva, Effertz, Heinrich, Von wilden Straßenrennen zum Spezialsport: Motorradsport im Rheinland als Spiegel der Zeitgeschichte 1945-1960. In: industrie-kultur 1/2002, S. 4-7.

Tagungsbericht *Mobilität und Motorisierung. Zur Geschichte des Verkehrs im Rheinland*. 14.03.2003, Köln, in: H-Soz-Kult 31.03.2003.

² Vgl. auch Effertz, Heinrich, Motorradrennen im Rheinland 1945 bis 1960. Vom Lastesel zum Fluggerät. Eine Dokumentation des Motorradsports im Rheinland, Lemgo, 2002; Kistemann, Eva, Effertz, Heinrich, Von wilden Straßenrennen zum Spezialsport: Motorradsport im Rheinland als Spiegel der Zeitgeschichte 1945-1960. In: industrie-kultur 1/2002, S. 4-7.