

Rückschau auf 100 Jahre Autobau bei Citroën

Buch des Kölner Experten Mikloweit erscheint im Oktober

VON TOBIAS CHRIST

Wer kann noch von sich behaupten, dabei gewesen zu sein, als Henry Ford am 2. Oktober 1930 den Grundstein für das Ford-Werk in Niehl legte? Christian Mohr zum Beispiel, 1919 in Niehl geboren, heute 100 Jahre alt, Augenzeuge Kölner Automobilgeschichte. „In meiner Zeit ist Ford gebaut worden“, sagt Christian Mohr, der heute im Rhein-Sieg-Kreis zu Hause ist und sich noch an viele Details aus seinem langen Leben erinnern kann.

Dass auf der gegenüberliegenden Rheinseite zu diesem Zeitpunkt bereits seit einigen Jahren Autos produziert werden, noch dazu mit dem von Henry Ford in die Automobilfertigung eingeführten Fließbandsystem, ahnt der damals Elfjährige allerdings nicht. „Citroën hat mich nicht beschäftigt“, sagt er. Das kam erst später.

Die Automobilproduktion von Citroën feiert in diesem Jahr – genau wie Christian Mohr vor kurzem – ihren 100. Geburtstag. Mit dem Typ A 10 HP fing es 1919 in Paris an. Das Jubiläum des französischen Herstellers hat der Kölner Citroën-Experte Immo Mikloweit zum Anlass genommen, die Citroën-Entwick-

lung aus deutscher Warte zu betrachten. „Citroën – Die ersten deutschen Jahre 1919-1969“ heißt der erste von zwei Bänden, der ab dem 1. Oktober erhältlich ist und die Chronologie der Ereignisse ausführlich beleuchtet. Die Rückschau kommt zu einem denkwürdigen Zeitpunkt: Kürzlich hat die PSA-Gruppe, zu der auch Citroën gehört, mitgeteilt, ihre Kölner Vertriebszentrale zu schließen und nach Rüsselsheim zu verlegen.

Mit großer Detailkenntnis und vielen Fotos zeigt Immo Mikloweit, wie Citroën dank technischer Innovationen, gewagtem Design und aufwendigen PR-Kampagnen immer wieder Aufmerksamkeit erregte und sich in den 1920er und 1930er Jahren zum größten Autobauer Europas mauserte. Und er zeigt, wie eng der Automobilproduzent in der Stadt am Rhein verwurzelt war. „Köln ist die Keimzelle für viele Automobilhersteller“, sagt der 73-Jährige, der den Rhein als Vater aller Dinge sieht – „eine Transportlinie, die für viele Zwecke gut ist“. Zur Verschiffung von Automobilen und Autoteilen zum Beispiel. Auch die gute Eisenbahnanbindung habe Citroën bewogen, sich in Köln niederzulassen. Als die bri-

tische Besatzung Anfang 1926 aus dem Rheinland abzieht und der Weg frei ist für Auslandsinvestitionen, kauft Citroën in Poll das Areal der „Rheinwerk GmbH“ und lässt es in ein Montagewerk für Autos umbauen. Auch eine ovale Probefahrtstrecke, eine Lackiererei, Lager, der Motorenbau und eine Sattlerei gehören zum Betriebsgelände. Das Herzstück ist eine Montagehalle, in der Fahrgestelle mit Motoren und Karosserien bestückt werden.

„Die Stadt Köln verfolgt damals eine wirtschaftsfreundliche und auf Ansiedlung ausländischer Unternehmen orientierte Politik und profitiert dabei auch von den hervorragenden Verkehrsverbindungen ins In- und Ausland“, so Mikloweit: „Dieses und die relative Nähe zu Frankreich dürften den Ausschlag für die Ansiedlung in der Rheinmetropole gegeben haben.“ Citroën will mit der deutschen Produktion aber auch die hohen Schutzzölle der Reichsregierung umgehen. Am 25. Februar 1927 wird das Poller Werk in das Kölner Handelsregister eingetragen, bis Herbst 1928 werden 8933 „Poller“ Citroën vom Typ B 14 produziert. Doch es folgen schwere Zeiten.



Gesamtansicht des Werks in Poll von 1930

Fotos: Leica-Archiv



Christian Mohr (l.) und Immo Mikloweit

Foto: cht



Für die große Pressa-Ausstellung in den Deutzer Messehallen warb der Autobauer auf der Hohenzollernbrücke.

Wegen finanzieller und politischer Krisen schließt das Werk bereits 1935. Nach dem Zweiten Weltkrieg wird von Köln aus das deutsche Händlernetz wieder aufgebaut. An der Aachener Straße entsteht die Deutschland-Zentrale, Ende der 50er Jahre folgt der Umzug nach Westhoven, 2013 nach Gremberghoven.

Anfang der 1960er Jahre kommt Christian Mohr zu Citroën. Es sind die Jahre des sogenannten Wirtschaftswunders,

die Automobilindustrie boomt. Der Mechaniker arbeitet zunächst als Kundendienstberater, später wird er Leiter der Westhovensener Zentralwerkstatt für ganz Deutschland. Wissen Händler bei Reparaturen nicht weiter, kommen sie nach Westhoven. Die „Ente“ und die avantgardistische DS sind die Modelle, die gewartet werden. „Viele Kunden sind nur wegen Christian Mohr in die Werkstatt gekommen“, sagt Immo Mikloweit, der damals ebenfalls als Kfz-Mechani-

ker hier arbeitete. Vor allem die DS mit ihrer besonderen Federung habe nicht in jeder Werkstatt repariert werden können, sagt Christian Mohr: „Vor der Hydraulik hatten sie Angst gehabt.“ In Westhoven brummt das Geschäft. Für Christian Mohr gibt es dafür nur eine Begründung: „Wir waren gut.“

„Citroën – Die ersten deutschen Jahre 1919-1969“, Immo Mikloweit, Verlag Jan Eggemann, 39,95 Euro, ISBN 978-3-9809082-8-3