Citroën-Automobil-Produktionswerk in Poll

Citroën Automobil AG

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Fabrikhalle, Betriebsgelände, Personenkraftwagen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln
Kreis(e): Köln
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Frühe Ausführung des Citroën "Traction Avant" von 1934 im Nationalmuseum Sammlung Schlumpf in Mülhausen im Elsass, Frankreich (2015).
Fotograf/Urheber: Charles01



Citroën eröffnete 1927 ein Produktionswerk in Köln-Poll als bis heute einziges deutsches Werk des französischen Automobilherstellers. Wegen zunehmender Beschränkungen für ausländische Firmen endete die Produktion jedoch bereits 1935 nach insgesamt 18.710 Personenfahrzeugen der Typen *B14, C4, C6* und *Rosalie* sowie des heute legendären Typs *Traction Avant* (auch „Poller“ oder „Gangsterlimousine“ genannt). Ferner entstanden hier insgesamt 1.541 Omnibusse, Pritschenwagen, Sattelschlepper, Viehtransporter und Citroën *Kégresse P17* Halbkettenfahrzeuge.

Der Standort Poll und das Milchkannen-Gesetz
Die Produktion von 1927-1935
Der Poller Citroën Traction Avant - die „Gangsterlimousine“
Niedergang und Produktionsende ab 1934/35
Citroën in Köln seit 1949/50
Quellen, Internet, Literatur

Der Standort Poll und das Milchkannen-Gesetz

Die seit 1919 in Fließbandproduktion hergestellten Modelle von Citroën in Paris waren nach dem Ersten Weltkrieg auch in Deutschland erfolgreich, zumal französische Fahrzeuge seinerzeit gegenüber den deutschen Automobilen als technisch überlegen, zuverlässig und günstig galten.
Das so genannte „Milchkannen-Gesetz“ (auch „Milchkannen-Tarif“) belegte jedoch die Einfuhr von Importgütern mit hohen Schutzzöllen, um die deutsche Wirtschaft in der ökonomisch schwierigen Nachkriegszeit zu stärken. Importierte Einzelteile und „schmiedeeiserne Teile“ waren jedoch durch einen niedrigeren Zolltarif davon ausgenommen (vgl. nachfolgend)

Als der Weg für Auslandsinvestitionen durch den Abzug der britischen Besatzung aus dem Rheinland Anfang 1926 erleichtert wurde, kaufte die Citroën Automobil AG das 38.000 Quadratmeter große Areal der 1919 hier angesiedelten, aber bereits um 1925/26 wieder aufgegebenen Poller „Fabrik für Eisenbahnbedarf Rheinwerk Waggonwerk GmbH“ unweit des Gremberger Wäldchens und ließ die weiträumigen und hellen Produktionshallen *„innerhalb eines Jahres zu einer Fahrzeugfabrik mit einem*

modernen Automobil-Montagebetrieb und eigenen Gleisanschlüssen“ umbauen (amicale-citroen.de). Hierhin transportierte Citroën die Fahrzeugteile zur Endmontage der mit „Made in Germany“ beworbenen Automobile.
„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.“ (ksta.de 2019)

Die Produktion in Poll startete am 15. Februar 1927 - also noch vor dem amerikanischen Ford-Konzern, der 1929 ein Werk in Niehl eröffnete. Laut dem Automobil-Historiker und ehemaligen Citroën-Pressesprecher Immo Mikloweit war der Standort in Poll aus mehreren Gründen für Citroën attraktiv: *„Entscheidende Pluspunkte waren die Nähe des Rheins, die gute Eisenbahn-Anbindung und die nicht allzu große Entfernung zu Paris.“* Auch ließen die Franzosen sich von der *„frankophilen Freundlichkeit des Kölner Raums“* anziehen (ksta.de 2015).
Das im Jahr 1888 nach Köln eingemeindete Dorf Poll profitierte seinerzeit von seiner Nähe zum Deutzer Hafen und wurde nach dem Ersten Weltkrieg zu dem Kölner Vorort mit der größten Wohnungsbautätigkeit. Die Einwohnerzahl des zuvor landwirtschaftlich geprägten Orts verdoppelte sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts bis 1930 auf etwa 5.000 (HbHistSt NRW 2006).

Die Produktion von 1927-1935

Während die Citroën-Hauptverwaltung 1930 nach Berlin umzog, produzierten in Poll bis zu 500 Beschäftigte für zwei Reichsmark pro Stunde plus einem Pfennig pro produziertem Auto - ein Lohn, der rund 20 Prozent über dem üblichen Facharbeitersatz der Zeit lag. Pro Tag entstanden bis zu 32 Fahrzeuge, die als *„robust, wartungsfreundlich und günstig“* galten (ksta.de 2015).

Als erster Kölner Citroën wurde der von 1926 bis Herbst 1928 produzierte Typ *B14* montiert (insgesamt 8.933 Fahrzeuge, ksta.de 2019), später dessen Nachfolger *C4* (1928-1932) und *C6* (1928) sowie Fahrzeuge der 1932 bis 1938 produzierten *Rosalie*-Reihe. Die Typen *Rosalie* wurden in den Jahren von 1932 bis 1934 in der Ausführung „Ganz Deutsch“ gefertigt, d.h. sie wurden vollständig in Poll hergestellt und bestanden zudem fast ausschließlich aus deutschem Material (vgl. nachfolgend).
Bis zum Produktionsende entstanden in Poll insgesamt 18.710 Fahrzeuge. Ferner wurden hier weitere 1.541 Einheiten wie Omnibusse, Pritschenwagen, Sattelschlepper, Viehtransporter und Citroën *Kégresse P17*-Halbkettenfahrzeuge gefertigt (Hinweise Herr Mikloweit).

Der Poller Citroën Traction Avant - die „Gangsterlimousine“

Genau 1.823 Modelle des Typs *Traction Avant* (französisch für Vorderradantrieb; auch kurz *TA* bzw. anfangs *La 7* genannt) der Reihen *7A, 7B* und *7C* wurden ab 1934 am Rhein montiert. Dieses Automobil war für seine Zeit technisch überaus innovativ - es verfügte unter anderem über eine selbsttragende Karosserie, Frontantrieb und doppelte Querlenker mit Drehstabfederung, die eine „hervorragende Straßenlage und ausgezeichneten Komfort“ bewirkten:
„Ein Auto, wie es die Welt noch nicht gesehen hatte: flach und breit, niedriger Schwerpunkt wie sonst wohl keine Limousine, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Frontantrieb, hydraulische Bremsen, Drehstabfederung rundum ... Silentblöcke als Motorlager (‚schwebender Motor'). Citroën war arm, aber sexy.“ (Auto BILD klassik 2024)
Citroën bewarb den Wagen mit dem Spruch *„La Traction Avant dompte la force centrifuge“* („Der Traction Avant zähmt die Zentrifugalkräfte“, vgl. de.wikipedia.org).

Bekannt wurde der noch in verschiedenen Versionen bis 1957 (!) produzierte Wagen später als so genannte „Gangsterlimousine“. Vor allem wegen seiner Straßenlage war der *TA* im kriminellen Milieu als ideales Fluchtfahrzeug beliebt und hatte daher auch zahlreiche Auftritte in Filmen des Genres. Ferner trug nicht zuletzt auch seine meist schwarze Lackierung zu diesem Image bei. In Deutschland nannte man ihn aufgrund seiner kölschen Herkunft aber auch gerne „Poller“.

Von den *Traction Avant* aus Poller Fertigung haben wohl nur eine Handvoll als Oldtimer überlebt.
Nur Experten erkennen diese Fahrzeuge an feinen Unterschieden: Die mechanisch betätigten Winker (Fahrtrichtungsanzeiger, Vorläufer der elektrischen Blinker) stammen aus der Fertigung der Berliner *Weikra* (*Weissenborn & Krabo*), der Tachometer von *Deuta* (*Deutsche Tachometer-Werke GmbH*) und die Fahrzeugbeleuchtung von der Stuttgarter *Bosch AG*. Markierungen „SH“ am rot statt üblicherweise grün lackierten Motorblock verweisen auf dessen Fertigung bei den Berliner *Siemens & Halske*-Werken. Ferner ersetzen deutschsprachige Beschriftungen die ansonsten französischen, so z.B. „Schwebender Motor“ statt „Moteur flottant “ und „R“ für den Rückwärtsgang statt „A“ für „arrière“. Weiterhin unterscheiden sich der Citroën-Doppelwinkel am Kühler und verschiedene Griffe von *TA*-Fahrzeugen aus französischer Produktion (Auto BILD klassik 2024).

Niedergang und Produktionsende ab 1934/35

Schutzzölle, welche die deutsche Autoindustrie gegen Konkurrenz abschirmen sollten, waren bereits in den Jahren vor der nationalsozialistischen Herrschaft von der Weimarer Reichsregierung erlassen worden. Citroën ging daher zunächst dazu über,

zunehmend auch Teile aus deutscher Produktion zu verwenden. Nur kurz nach Beginn der NS-Herrschaft wurde das deutsch-französische Handelsabkommen 1934 von Deutschland aufgekündigt und in der Folgezeit weitere Handelsbeschränkungen gegen ausländische Firmen erlassen.
Wegen des verstärkten Protektionismus der NSDAP vermeldete die deutsche Citroën Automobil A.G. 1933, dass 95-96 % aller Teile des Typs *Rosalie* in Deutschland hergestellt würden. Ab 1933 ließ man Motoren bei *Siemens & Halske* in Berlin-Spandau produzieren, ferner stammten wie erwähnt u.a. Beleuchtung, Winker und Tacho aus deutscher Produktion. Stahl wurde bei einem Krupp-Werk in Essen bezogen, dann im französischen Citroën-Werk in Saint-Ouen-sur-Seine im Norden von Paris zu Karosserieteilen gepresst und zurück nach Poll importiert.

Das Citroën-Stammwerk in Frankreich geriet gleichzeitig immer mehr in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Der insolvente Automobilhersteller wurde zum 21. Dezember 1934 für bankrott erklärt und unter Zwangsverwaltung gestellt (noch im Jahr 1935 übernahmen die Gebrüder Michelin als größter Gläubiger das Unternehmen und sanierten es erfolgreich). Saint-Ouen lieferte daher zeitweise keine Karosserieteile mehr nach Köln, während die NS-Regierung zum 1. Mai 1935 das Handelsabkommen mit Frankreich aufkündigte. Im November 1935 lief die Fahrzeugfertigung in Poll aus und zum 4. Dezember des Jahres stellte man die Kölner Produktion komplett ein.
Zunächst versuchte der französische Hersteller noch über ein ab 1936 vor Ort betriebenes Reparaturwerk einen Kundendienst und die Ersatzteilversorgung aufrecht zu erhalten. Der Betrieb wurde dann jedoch 1939 als Feindvermögen beschlagnahmt und die Hallen ab 1940 für die Kriegsproduktion der Werke von Klöckner-Humboldt-Deutz genutzt: *„Am Poller Holzweg wurden fortan Panzer repariert - die Zeit der Gangsterlimousinen war vorüber."* (ksta.de 2015)
Während des Zweiten Weltkriegs wurde das Poller Citroën-Werk in Schutt und Asche gelegt.

Citroën in Köln seit 1949/50

Die Beschlagnahme aus der NS-Zeit wurde 1949 aufgehoben. Der Citroën-Konzern hatte jedoch kein Interesse an einem Wiederaufbau des stark kriegszerstörten Werks und ließ sich mit Grundstücken in der Aachener Straße und Köln-Westhoven entschädigen (Kölner Stadt-Anzeiger 2016).
Das Areal der ehemaligen Citroën-Automobil AG in Porz-Poll übernahm Mitte der 1950er-Jahre das Autohaus Jacob Fleischhauer, Generalvertreter für die Marken Volkswagen und Porsche in den Regierungsbezirken Köln und Aachen.
Im Jahr 1950 begann Citroën in Köln mit dem Wiederaufbau der Vertriebsorganisation. Im gleichen Jahr eröffnete eine Verkaufsniederlassung im Belgischen Haus in der Kölner Altstadt sowie ein Kundendienst- und Ersatzteilzentrum, das von 1950 bis 1952 in der Sülzburgstraße 105 (in Köln-Sülz) betrieben wurde. Ein deutsches Vertriebszentrum wurde dann 1952 in der Aachener Straße 243-247 in Lindenthal errichtet, wo sich heute noch eine Citroën-Niederlassung befindet.

1959 wurde Köln zum Sitz der Citroën Deutschland GmbH, als die Firma ihre neue Zentrale auf einem zuvor von dem Fahrzeugbauer Mannesmann-MULAG AG und dem Landmaschinenhersteller Massey Harris bzw. Massey Ferguson genutzten Gelände an der Nikolausstraße in Porz-Westhoven bezog. Die Nikolausstraße, eine Abzweigung der Westhovener Kölner Straße, wurde später zu Ehren des Firmengründers André Gustave Citroën (1878-1935) in „André-Citroën-Straße" umbenannt.
Seit dem Mitte 2013 erfolgten Umzug der Firmenverwaltung ist Citroën in der Edmund-Rumpler-Straße in Gremberghoven ansässig - nach wie vor nur wenige Kilometer vom 1927 eröffneten ersten Standort in Köln entfernt.

Die Objektgeometrie für das Citroën-Werk ist hier entsprechend der topographischen Karten *TK 1936-1945* und nach Osten hin ergänzt nach Plänen im Archiv Mikloweit eingezeichnet (vgl. Kartenansicht).
Die Kölner Produktion der Citroën-Gangsterlimousine wurde unter *„Schon gewusst, ..."* in der Herbstausgabe 2026 des Stadtmagazins KölnerLeben vorgestellt.

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2016/2026)

Quellen

- Freundliche Hinweise von Herrn Immo Mikloweit (Automobil-Historiker und ehemaliger Pressesprecher von Citroën Deutschland) und Materialien aus dessen Archiv, Köln, 2017 ff.

- Kölns geheimnisvolle Orte: „Franzosen vom Fließband", in: Kölner Stadt-Anzeiger vom 24./25.03.2016, S. 26.

- Auto BILD klassik, Nr. 2/2017, S. 71.

- Meyer, Frank B.: Die großen Citroën. Ganz Berlin träumt von der Liebe, in: Auto BILD klassik, Nr. 10/2024, S. 168-173.
- Knöchel, Franz-Josef: *„Schon gewusst, ... dass die berühmte Citroën-Gangsterlimousine in Köln hergestellt wurde?“*, in: Stadtmagazin KölnerLeben, Herbst 2026, S. 39, online unter epaper.koellen.de (abgerufen 11.09.2026)

Internet
amicale-citroen.de: 85 Jahre Citroën in Poll - die Ausstellung (März 2012, abgerufen 09.01.2017)
www.koeln-lotse.de: Das „Gangsterauto“ aus Köln: Die Citroën-Fertigung in Poll (Uli, der Köln-Lotse vom 20.07.2019, abgerufen 23.07.2019)
de.wikipedia.org: Citroën-Montagewerk Köln-Poll (abgerufen 08.01.2017)
de.wikipedia.org: Citroën Traction Avant (abgerufen 09.01.2017)
de.wikipedia.org: Citroën-Kégresse P17 (abgerufen 05.05.2020)
www.ksta.de: Citroën Traction Avant Six: Das legendäre Gangsterauto aus Köln Poll (Kölner Stadt-Anzeiger vom 19.02.2015, abgerufen 08.01.2017, Inhalt nicht mehr verfügbar 27.09.2024)
www.ksta.de: Spurensuche in Köln: „Als in Köln-Poll ein Citroën-Werk stand“ (Kölner Stadt-Anzeiger vom 24.03.2016, abgerufen 09.01.2017, Inhalt nicht mehr verfügbar 27.09.2024)
www.ksta.de: 100 Jahre Autobau bei Citroën „Köln als Keimzelle für Automobilhersteller“ (Kölner Stadt-Anzeiger vom 29.08.2019, abgerufen 18.09.2019, Inhalt nicht mehr verfügbar 27.09.2024)
www.ksta.de: Kölns geheimnisvollste Orte: „Als Citroën in Köln-Poll Autos baute“ (Kölner Stadt-Anzeiger vom 04.02.2019, abgerufen 12.08.2020, Inhalt nicht mehr verfügbar 27.09.2024)

Literatur

Becker, Jürgen / Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. (Hrsg.) (2026): Motorcolonia - Vom Urknall der Motorisierung zum ruhenden Verkehr. S. 72-77, Köln.

Eggermann, Jan; Mikloweit, Immo (2019): Citroën - die ersten deutschen Jahre, 1919 bis 1969. 100 Jahre Citroën, 1919-2019. Lüdenscheid.

Groten, Manfred; Johanek, Peter; Reininghaus, Wilfried; Wensky, Margret / Landschaftsverband Rheinland; Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.) (2006): Handbuch der Historischen Stätten Nordrhein-Westfalen. (3. völlig neu bearbeitete Auflage). (HbHistSt NRW, Kröners Taschenausgabe, Band 273.) S. 610, Stuttgart.

Mikloweit, Immo (2020): Die großen Citroën. Avantgarde aus Frankreich: Traction Avant 15 SIX H - DS - SM - CX - XM - C5 - C6. S. 6-7, Stuttgart.

Mikloweit, Immo (2002): 125 Jahre Automobiles aus Köln. Autos, Motorräder & Flugzeuge. Köln (1. Auflage).

Mikloweit, Immo (2000): Citroën Personenwagen seit 1919. Stuttgart.

Mikloweit, Immo (1991): Citroën-Automobile. Schrader-Motor-Album. Suderburg-Hösseringen.

Padtberg, Beate-Carola / Industrie- und Handelskammer zu Köln (Hrsg.) (1989): Auf Frankreichs Spuren in Köln. Anmerkungen zu einer gemeinsamen Wirtschaftsgeschichte. Köln.

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 93, Köln (2. Auflage).

Citroën-Automobil-Produktionswerk in Poll

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Fabrikhalle, Betriebsgelände, Personenkraftwagen
Straße / Hausnummer: Poller Holzweg 228
Ort: 51105 Köln - Poll
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:25.000 (kleiner als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger

Historischer Zeitraum: Beginn 1925 bis 1927, Ende 1935 bis 1940

Koordinate WGS84: 50° 55 4,93 N: 7° 00 8,74 O / 50,91804°N: 7,00243°O

Koordinate UTM: 32.359.590,22 m: 5.642.610,66 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.570.534,82 m: 5.643.007,32 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Citroën-Automobil-Produktionswerk in Poll“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-263126 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz