Karl Deutsch Karosseriebau GmbH in Braunsfeld

zuvor J. W. Utermöhle G.m.b.H., zeitweise Westdeutsches Karosseriewerk

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





Cabrio-Umbau der Firma Karl Deutsch Karosseriebau eines 1967-1968 produzierten Typs Ford 20M TS / 2300 S (P7), von diesem Typ wurden bei Deutsch 17 Stück hergestellt. Aufnahme 2022 bei einem Oldtimer-Treffen in Wesseling, links im Bild ein VW Käfer.
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel

Unter dem Namen *Karl Deutsch GmbH* war in Köln-Braunsfeld von 1913/16 bis 1971/72 ein Karosseriebauunternehmen ansässig, das Auf- und Umbauten für Kraftfahrzeuge zahlreicher deutscher und internationaler Hersteller fertigte. Die Spezialität von Deutsch waren exklusive Cabriolets.

Vom Stellmacher oder Wagner zum Karosseriebauer
Stellmacherei J. W. Utermöhle GmbH
Westdeutsches Karosseriewerk und Karl Deutsch Karosseriebau GmbH
Unternehmensgeschichte nach 1945
Deutsch-Umbauten ab 1960
Das Ende der Firma Deutsch 1971/72
Quellen, Internet, Literatur

Vom Stellmacher oder Wagner zum Karosseriebauer

In den ersten Jahrzehnten des Automobilbaus war es keineswegs üblich, dass Fahrzeughersteller vollständige Automobile fertigten. Bis in die 1920/30er-Jahre wurden vielfach Kraftfahrzeuge im Auftrag der Hersteller oder der Kunden gesondert „karossiert“. Dies bedeutete, dass der äußere Aufbau eines Automobils um das Grundgerüst eines Fahrgestells (auch Chassis oder Rahmen genannt) mit Motor und Antrieb als nicht selbsttragende und zumeist offene Karosserie als Kleinserie oder als Einzelstück in Handarbeit gefertigt wurde.
Viele Karosseriebau-Unternehmen dieser Zeit gründeten auf Stellmachereien (auch Wagnereien), also Werkstätten, die zuvor Räder, Wagen oder ganze landwirtschaftliche Geräte zumeist aus Holz hergestellt hatten und die teils auch als Waggonbauer für die sich gleichzeitig entwickelnden Eisen- und Straßenbahnen tätig waren (vgl. alltagskulturen.lvr.de).
Im Laufe der Zeit setzten sich im Automobilbau geschlossene und selbsttragende Karosserien aus Stahlblech durch, bei denen das Fahrgestell und der Aufbau eine Einheit bildeten. Zusammen mit der sich gleichzeitig durchsetzenden kostengünstigen Fließbandfertigung von Fahrzeugen bedeutete dies das Ende der Blütezeit der Karosseriebauer, von denen in den 1920/30er-

Jahren viele in Konkurs gingen.

Nur wenige Karosseriebauunternehmen haben sich in der Folgezeit gehalten. Diese fertigten meist als spezialisierte Manufakturen Komplettumbauten in kleiner Stückzahl, darunter z.B. für Krankenwagen oder Bestattungsfahrzeuge, als behindertengerechte Umbauten, als gepanzerte Sonderschutz- und Militärfahrzeuge oder als Cabriolet-Einzelanfertigungen.
Beispielhaft zu nennen sind etwa:

- Die ***Wilhelm Karmann GmbH*** mit Sitz in Osnabrück, Fertigung 1901-2010, v.a. für VW und Porsche. Seit der 2009/2011 erfolgten Übernahme durch die Volkswagen AG als *Volkswagen Osnabrück GmbH* firmierend.
- Die 1864 gegründete ***Gläser-Karosserie GmbH*** mit Sitz in Dresden, Fertigung von Karosserien ab 1902, ab 1926/29 für General Motors/Opel, dann auch für Adler, Audi, BMW, Hanomag, Horch, Mercedes-Benz, Opel, Steyr und Wanderer in den Karosserieformen Phaeton, Coupé, Landaulet, Limousine, Pullman und Cabriolet; 1952 Insolvenz.
- Die Firma ***Christian Miesen***, mit Sitz in Bonn, seit 1905 Fertigung von Krankenwagen, nach Insolvenz 2004 als *C. Miesen GmbH & Co. KG* firmierend.
- Das Kölner *Karosseriewerk Franz Papler*, wo von um 1908 bis zur Übernahme durch die Faun-Fahrzeugwerke 1955 Serien- und Sonderkarosserien für verschiedene namhafte Automobilhersteller produziert wurden.
- Die ***Baur Karosserie- und Fahrzeugbau GmbH*** mit Sitz in Stuttgart, Fertigung ab 1910, ab den 1960er-Jahren v.a. Cabrio-Umbauten für BMW. Insolvenz und anschließende Übernahmen 1998.
- Die ***Alexis Kellner GmbH*** mit Sitz in Berlin, Fertigung zwischen 1910 und 1935, u.a. für Benz & Cie. Nach wirtschaftlichen Schwierigkeiten 1930 Konkurs und Verkauf der Namens- und Patentrechte an den Wettbewerber Gustav Drauz in Heilbronn.
- Die ***Karosseriewerke Joseph Hebmüller Söhne***, zurückgehend auf ein Barmener Kutschenbauer-Unternehmen, Fertigung 1919-1952 u.a. für die Auto Union AG mit DKW, Austro-Daimler in Wien, Borgward, Dürkopp (Bielefeld), Fiat, FN-Automobile (*Fabrique Nationale*) in Belgien, Ford (T-Modell), Hansa (1700), Opel (Kapitän) und Volkswagen (Käfer-Cabriolet). Um 1923/24 Übernahme des in finanzielle Schwierigkeiten geratenen Automobilherstellers Wilhelm Körting in Wülfrath, dort Eröffnung zweier Werke als Hauptfabrikationsstätten, während in Barmen Reparaturen ausgeführt wurden. Ein Großbrand zerstörte 1949 die Produktionsanlagen, trotz Wiederaufbau und Modernisierung wurde aus wirtschaftlichen Gründen 1952 mit über 700 Mitarbeitern der Vergleich beantragt und der Betrieb eingestellt. Aus Restbeständen fertigte Karmann in Osnabrück anschließend noch 12 oder 14 Hebmüller-VW-Cabrios.
- Die Reutlinger Firma ***Erhard Wendler Karosserie***, im Jahr 1840 als Wagenfabrik eröffnet, später Wendler GmbH. Fertigung von Karosserien ab 1919, u.a. für Adler, BMW, Gutbrod, Mercedes und Porsche, Insolvenz im Jahr 2000.
- Die ***Karosseriebau Autenrieth GmbH*** mit Sitz in Weinsberg (ab 1925 Darmstadt), 1921-1964 Fertigung von PKW-Karosserien für Sonderanfertigungen der Hersteller Adler, Audi, BMW, Horch, Maybach, Mercedes-Benz, Opel, NSU, Röhr (Ober-Ramstadt) und Volkswagen.
- Das Karosseriebauunternehmen ***Friedrich Rometsch*** mit Sitz in Berlin-Halensee, ab 1924 Fertigung von Taxis, darunter den frühen 1950er-Jahren eine eigene Konstruktion auf Basis des VW-Käfe. Ferner eigene Konstruktionen auf Basis von VW und Borgward sowie Rennsportwagen (bis um 1961, danach noch bis zum Jahr 2000 mit Karosserien für Omnibusse aktiv).
- Die ***Karosseriefabrik Binz & Co*** mit Sitz in Lorch, 1936-2019 Fertigung von Taxis, LKW und Cabriolets auf der Basis serienmäßiger Fahrzeuge. Seit 1991 *BINZ Ambulance- und Umwelttechnik GmbH* in Ilmenau.

Stellmacherei J. W. Utermöhle GmbH
Die Firma Utermöhle geht offenbar auf ein Wagenbauunternehmen aus Hildesheim zurück, das bereits 1840 als Firma für Kutschen und Karrosserien J. W. Utermöhle gegründet worden war. Utermöhle war „Königlicher Hofwagenfabrikant“ und lieferte später auch für Kaiser Wilhelm II. u.a. einen offenen „Phaëton“. 1899 entstand das erste Utermöhle-Auto, der „Falke“ (stadtarchiv.stadt-hildesheim.de).

Das Vorgängerunternehmen der Kölner Karosserieschmiede Deutsch wurde 1900 zur Produktion von Kutschen, Karosserien und Anhängern gegründet. Es hatte Standorte in Mülheim sowie an der Heliosstraße in Ehrenfeld, ferner nennen Werbeanzeigen noch

eine Utermöhle-Adresse am näher zum Kölner Zentrum gelegenen Friesenplatz (vgl. Abb. bei Meyer 2021, S. 36).
Unter den von dem Geschichtsprojekt „Altes Köln“ für das Jahr 1909 aufgelisteten, insgesamt 640 in der Domstadt vergebenen Kraftfahrzeug-Kennzeichen, sind insgesamt sieben *„PW. - Wagen der Fabriken und Händler für Probefahrten“* auf die Firma *„J. W. Utermöhle, Automobilhdlg. G.m.b.H., Cöln, Friesenplatz 25“* zugelassen (einmal davon unter Friesenplatz 23, vgl. altes-koeln.de, nach Automobil-Adreßbuch 1909).

Im Jahr 1903 begann man mit der Produktion eines eigenen Automobils mit einem von dem französischen Hersteller *Peugeot* stammenden 16 PS-Vierzylindermotor. Die Produktion des unter dem Markennamen *Utermöhle* verkauften Wagens endete jedoch bereits 1905.
Die renommierte Wagenfabrik, die 1908 sogar eine Filiale an der Großen Frankfurter Straße 137 in Berlin unterhielt, produzierte unter anderem Karosserien für das 1899 in Ehrenfeld von August Horch (1868-1951) gegründete Unternehmen *Horch & Cie* (eine in Köln nur bis 1901/02 ansässige Vorgängerfirma der heutigen Audi AG) und für die Gasmotoren-Fabrik Deutz AG (vgl. Mikloweit 2002, S. 45 ff. und de.wikipedia.org).
Der Betrieb wurde 1913 von Karl Deutsch übernommen, der hier bereits seit um 1900 tätig war.

Westdeutsches Karosseriewerk und Karl Deutsch Karosseriebau GmbH
Bereits mit der Übernahme 1913 wurde die *J. W. Utermöhle GmbH* vom nunmehrigen Geschäftsführer Karl Deutsch (1881-1957) in *Westdeutsches Karosseriewerk* umbenannt. Seine Visitenkarte weist ihn als *„vorm. langjähriger Fabrikleiter der Firma J. W. Utermöhle G.M.B.H.“* aus (Abb. bei Meyer 2021, S. 36). Die Fabrik hatte ihren Sitz seinerzeit in der Deutzer Straße Nr. 98 in Köln-Mülheim.
Im Jahr 1916 änderte Karl Deutsch den Namen der Firma nochmals in *Karl Deutsch Karosseriebau GmbH*. Produziert wurde seitdem auf dem in Köln-Braunsfeld bezogenen Firmengelände an der Ecke Stolberger Straße / Maarweg; eine Anzeige von 1967 führt als Anschrift die (damalige) Nr. 92 im Maarweg an (Abb. bei Catton 2026).
Während des Ersten Weltkriegs wurden vornehmlich Anhänger, Küchen- und Krankenwagen für das Militär hergestellt. Das Deutsch-Werk galt als *„zumindest mittelgroßer Player im aufblühenden Automobilsektor des 20. Jahrhunderts. Besonders zwischen den beiden Weltkriegen florierte das Geschäft.“* (Christ 2017)

Nach dem Krieg spezialisierte sich Deutsch zunehmend auf den Bau von Auto-Karosserien in Einzelanfertigung, u.a. für damalige Hersteller wie Benz, Excelsior, Fafnir, Hansa, Horch, Lincoln, Mercedes, Minerva, Möhlkamp, NAG, Opel, Packard, Simson, Steyr und Wanderer. Bei einem 1924 in Bad Neuenahr ausgetragenen Auto-Schönheitswettbewerb wurde die offene „Allwetter-Karosserie“ von Deutsch *„als die Schönste und Vollendetste bezeichnet“* (Meyer 2021, S. 39).
Das 1927 neu eröffnete Citroën-Werk in Poll brachte dann den Durchbruch für Deutsch mit vollen Auftragsbüchern für Taxis, Transporter, Pritschenwagen und offenen Cabriolets in den modischen Landaulet- oder Phaeton-Bauweisen auf Basis der Citroën-Modelle *B14*, *C4*, *C6* und *Rosalie*: *„Jeden Tag rumpelten Fahrer auf nackten Fahrgestellen die zehn Kilometer von Poll nach Braunsfeld zu Deutsch und nahmen auf dem Rückweg fertig karossierte Autos mit“* (Zitat ebd., vgl. ebenso Christ 2017). Alleine für die beiden Hersteller Citroën und Horch wird eine Zahl von etwa 1.000 Deutsch-Umbauten vor dem Zweiten Weltkrieg angenommen (www.deutsch-cabrio.de).
Durch Aufträge der neuen Ford-Werke in Köln (ab 1931) über Cabrio- bzw. Kastenwagen-Umbauten der Großserienmodelle *B „Rheinland“* und *Y „Köln“*, aber auch des großen Luxusmodells *Ford V8* mit mindestens neun Deutsch-Umbauten, konnte das Unternehmen erneut expandieren. Da Ford mit den eigenen Kapazitäten die Nachfrage nach dem 1935 erschienenen Erfolgsmodel *„Eifel“* nicht befriedigen konnte, entstanden rund 10.000 der bis 1940 insgesamt 61.495 gebauten Ford *„Eifel“* bei Karl Deutsch in Braunsfeld (Christ 2017).

Zum Ende der 1930er-Jahre wuchs das Firmengelände von 8.000 auf 35.000 Quadratmeter und die Zahl der Beschäftigen auf über 700. Im Jahr 1938 entstanden etwa 30 Umbauten täglich (de.wikipedia.org; nach Christ 2017 umfasste die Werksfläche mit Presswerk, Galvanisierung und Lackiererei sogar 45.000 Quadratmeter).
Der Zweite Weltkrieg bedingte dann erneut eine Umstellung der Produktion für Kriegsgüter. Deutsch wurde zur Herstellung von Ambulanzen und Pferdefuhrwerken verpflichtet (Catton 2026).
Laut Heribert Deutsch, dem Enkel des Firmengründers, sei Karl Deutsch während der NS-Zeit kein Widerstandskämpfer gewesen, habe aber *„als Trierer Katholik“* deutlich mit dem Regime gefremdelt. Wegen mangelnder Effizienz der Kriegsproduktion sei es wiederholt zu Konflikten mit den Machthabern gekommen (Christ 2017). Im Jahr 1942 wurden die drei Deutsch'schen Karosseriepressen für andere Werke requiriert und dem Unternehmen für die Zeit nach dem „Endsieg“ neue Pressen versprochen … aus bekannten Gründen blieben diese dann allerdings aus.
Zum Kriegsende 1945 war die Firma zu 85 % zerstört und Karl Deutschs Sohn Heribert, der das Unternehmen übernehmen sollte, war bereits 1944 im Krieg gefallen.

Unternehmensgeschichte nach 1945

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm der Sohn Werner Deutsch (1914-1986) die Firma. Ein erster Großauftrag 1948 umfasste den Umbau von 250 Ford-Fahrgestellen zu Lieferwagen, ab 1951 erfolgten Umbauten des 1948er-Ford-Modells *Taunus G73A* (der so genannte „Buckeltaunus“, der bereits von 1939 bis 1942 als *G93A* produziert worden war) zu Bestattungswagen mit lederbezogenem Dach.
Der Bau von Cabriolets auf der Basis selbsttragender Karosserien wurde technisch zunehmend schwieriger, da diese durch das fehlende Dach nicht mehr so verwindungssteif wie geschlossene Fahrzeuge sind. Entsprechende Sicherheitsaspekte erschwerten zunehmend die Produktion und den Absatz für die Hersteller - im wichtigen Absatzmarkt USA drohten später sogar Verkaufsverbote wegen mangelndem Schutz bei Seitenkollision und Unfällen mit Überschlag.

Während sich viele Hersteller seinerzeit aus dem Cabrio-Geschäft zurückzogen, setzte Deutsch alles auf die Entwicklung von Cabriolets auf der Basis serienmäßiger PKW. Der Mut wurde belohnt und Deutsch produzierte sagenhafte 850 offene Versionen des 1952 erschienenen Ford-Modells *Taunus 12M / G13*, des bis 1962 produzierten populären „Weltkugeltaunus“. Von dem Taunus-Modell *17M / P2* (1957-1960) entstanden hingegen lediglich 35 Exemplare (Catton 2026), Ab 1955 produzierte Deutsch für den Bremer Hersteller Borgward hunderte *Isabella*-Cabrios in Serie sowie einige besonders exklusive Coupé-Cabrios dieses Typs (angenommen werden maximal 20 Stück bis 1961).
Da es im Wirtschaftswunder-Deutschland stets Kunden mit dem Wunsch nach einem exklusiven Cabriolet gab, bediente Deutsch diese Klientel mit seinen keineswegs günstigen Umbauten, deren Preise in etwa den Anschaffungskosten eines Kleinwagens entsprachen. Zum Vergleich: eine VW-Käfer Limousine kostete 1967 je nach Ausführung zwischen 4.485 und 5.900 DM und das VW-Cabrio 6.910 DM bei einem Durchschnittsverdienst von 10.219 DM in Deutschland (Borgeson 1986) - während für den Deutsch-Umbau eines Opel oder Ford mindestens 4.000 DM in Rechnung gestellt wurden.

Seitens Ford wurden Händler allerdings darauf hingewiesen, dass durch entsprechende Umbauten die Werksgarantie für die Fahrzeuge erlischt. So warnte etwa der in Stuttgart alteingesessene Auto-Großhändler *Schwabengarage AG* (seit 1999 zur Schweizer KFZ-Handelsgruppe *Emil Frey Gruppe* gehörend) in einem internen Schreiben vom April 1961 anlässlich der Präsentation des auf dem Ford *17M / P3* basierenden Cabrios: *„Für den Cabriolet-Aufbau der Firma Karl Deutsch, Köln, übernimmt FORD keine Garantie-Leistung. Wir bitten Sie deshalb, solche Fahrzeuge nicht zu verkaufen.“* (vgl. Abb.).
Der Ford-Sammler Egbert Schark konstatiert dazu: *„Ab P3 gab es also nicht mal mehr eine indirekte Unterstützung durch die Ford-Werke. Man musste als Privatmensch die Limousinen nach Köln zur Fa. Deutsch bringen und diese dort umbauen lassen.“*

Deutsch-Umbauten ab 1960

Auf Ford-Basis entstanden bei Deutsch zwischen 1960 und 1964 alleine rund 150 Cabrio-Umbauten des Modells *Taunus 17M / P3* (so genannter „Badewannentaunus“, vgl. Abb.), ferner Kleinserien von insgesamt nur sieben offenen *P3 Sport-Coupé*-Cabrios mit abnehmbarem Hardtop aus glasfaserverstärktem Kunststoff sowie vermutlich 15-20 fast identisch aussehende, aber geschlossene *P3*-Coupés mit fest angeschweisstem Blechdach (Hinweis Herr Schark und www.wannenglueck.de).
Weitere Ford-Cabrios wurden bei Deutsch auf der Basis der Modelle *Taunus 12M / P4* (1962-1966), *Taunus P5* (1964-1967) und *Taunus P7* (1967-1971, vgl. Abb.) gefertigt.
Nur wenige Exemplare und teils lediglich Einzelstücke entstanden ferner vor 1971 aus den Modellen Audi *Super 90 / F103* (1968), Audi *100 LS / C1* (1968/71), Opel *Rekord C* und *Commodore A* (vor 1969, insgesamt 48 Fahrzeuge; vgl. Catton 2026), BMW *2800 CS* (1969) und für die englische Karosseriebau-Firma *Crayford Engineering* auf Basis des Ford *Capri I* (1969) (hier v.a. nach Meyer 2021; nach de.wikipedia.org geht der Umbau des genannten BMW hingegen auf einen oberbayrischen Restaurierungsbetrieb zurück).
Die englischsprachige Wikipedia führt ferner die Zahl von 32 Deutsch-Lizenzumbauten des Ford *Capri* im Auftrag von *Crayford* an und eine ähnliche Stückzahl nennt auch der *Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e.V.* (FOMCC) mit *„rund dreißig Stück als 1600GT oder 2000GT“* unter der Modellbezeichnung *Caprice* in den Jahren 1971 und 1972. Zu den laut englischer Wikipedia ebenfalls durch Deutsch bzw. unter Nutzung von Deutsch'schem Know-how gefertigten 18 Cabrio-Umbauten des von 1963 bis 1970 von Ford England produzierten Modells *Corsair* findet sich beim FOMCC jedoch kein Hinweis auf ein entsprechendes Lizenzgeschäft (vgl. en.wikipedia.org und www.fomcc.de).

Das Ende der Firma Deutsch 1971/72

Gegen Ende der 1960er-Jahre hatte offenbar die Qualität der Umbauten nachgelassen und auch optisch litten die zuvor stets als harmonisch-fein gelobten Linien der früheren Modelle unter konstruktionsbedingten Einsparungen für die aufwändige Handarbeit. Immer wieder wurden nun auch die aus Stabilitäts- und Kostengründen verbliebenen vorderen Seitenscheiben der Deutsch-Cabrios kritisiert (Meyer 2021, S. 49 und www.deutsch-cabrio.de).
Aufgrund von wirtschaftlichen Schwierigkeiten wurde der Deutsch-Karosseriebau nach einem gescheiterten Verkaufsangebot an

Crayford zum 31. Dezember 1971 eingestellt. Im Folgejahr wurden lediglich die noch offenen Bestellungen abgewickelt.
Vor Ort erinnert heute nur eine hohe Mauer entlang der Stolberger Straße und parallel zur Würselner Straße an eines der einst führenden Karosseriewerke in Deutschland.
Auf dem Kölner Melatenfriedhof befindet sich die Grabanlage der Familie Deutsch mit den letzten Ruhestätten von u.a. Karl (1881-1957), Werner (1914-1986) und Karl (1909-1987) (melatenfriedhof.com).

Ein seit 1949 in Wuppertal ansässiger Gerätehersteller *Karl Deutsch GmbH & Co KG* war weder familiär noch wirtschaftlich jemals mit der gleichnamigen Kölner Karosserieschmiede verbunden. Gleichwohl verweist man auf der Homepage der Firma gerne auf den berühmten Traditionsbetrieb (www.karldeutsch.de):
„Allein schon der schönen Autos wegen…“

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2021/26)

Quellen

- Tobias Christ: *„Bildschöne Braunsfelder“*, in: Kölner Stadt-Anzeiger vom 2. März 2017, S. 30.
- Frank B. Meyer: *„Deutsch-Stunde“*, in: Auto-Bild Klassik, Nr. 9/2021, S. 34-49.
- Michael Struve: *„Sieben zum verlieben - Die Geschichte von sieben deutschen Karosseriebauern“*, in: Auto-Bild Klassik, Nr. 8/2025, S. 10-27.
- Axel E. Catton: *„Off the Rekord“*, in: Auto-Bild Klassik, Nr. 10/2026, S. 166-173.
- Freundliche Hinweise von Herrn Egbert Schark, Sammlergemeinschaft *„Wannenglück“* Wiesbaden, 2021.

Internet

autonatives.de: Karosseriebauer Karl Deutsch GmbH aus Köln - Auto-Glossar (Text Tom Schwede, 04.09.2015, abgerufen 25.08.2021)
www.autobild.de: Karosseriebauer Deutsch, Aufschnitt für Feinschmecker; mit umfassender Bildergalerie (Text Dieter Günther, Auto-Bild Klassik online 11.08.2009, abgerufen 25.08.2021)
altes-koeln.de: Kölner Kraftfahrzeugbesitzer 1909 (abgerufen 16.06.2023)
www.fomcc.de: Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e.V., Ford's Karosserieschneider (Teil 11) - Karl Deutsch GmbH (abgerufen 25.08.2021)
www.fomcc.de: Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e.V., Ford's Karosserieschneider (Teil 13) - Crayford (abgerufen 08.09.2021)
stadtarchiv.stadt-hildesheim.de: Utermöhlestraße (abgerufen 29.05.2025)
alltagskulturen.lvr.de: Alltagskulturen im Rheinland, „Handwerk im Wandel - Vielfältige Berufe und Produkte“ (abgerufen 25.08.2021)
www.deutsch-cabrio.de: Die Fahrzeuge der Karl Deutsch GmbH Köln Braunsfeld (1916-1972) / Sonderkarosserien der ehemaligen Kölner Firma Deutsch (abgerufen 25.08.2021)
de.wikipedia.org: Karl Deutsch GmbH (abgerufen 25.08.2021 und 14.08.2023)
de.wikipedia.org: J. W. Utermöhle (abgerufen 25.08.2021)
en.wikipedia.org: Karl Deutsch GmbH (englisch, abgerufen 08.09.2021)
en.wikipedia.org: Ford Corsair (englisch, abgerufen 08.09.2021)
www.karldeutsch.de: Karl Deutsch Prüf- und Messgerätebau GmbH + Co KG Wuppertal, Der Karosseriebaubetrieb Karl Deutsch in Köln (abgerufen 25.08.2021)
www.wannenglueck.de: Ford 17m P3 Coupé (abgerufen 06.09.2021)
alt-ford-freunde.de: Karosserie - Deutsch (mit zahlreichen Abbildungen, abgerufen 18.09.2023)
melatenfriedhof.com: Karl Deutsch (1881-1957) (abgerufen 18.09.2023)

Literatur

Borgeson, Griffith; Schrader, Halwart (Übersetzung) (1986): Volkswagen Käfer. Das 20-Millionending aus Wolfsburg. München, Wien, Zürich.

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

Verlag Greiner & Pfeifer (Hrsg.) (1909): Die deutschen Kraftfahrzeug-Besitzer in der Reihenfolge der polizeilichen Kennzeichen. Deutsches Automobil-Adreßbuch, gefertigt an der Hand des amtlichen Materials der listenführenden Behörden der sämtlichen deutschen Bundesstaaten. Stuttgart. Online verfügbar: leopard.tu-braunschweig.de , abgerufen am 15.06.2023

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 41-43, Köln (2. Auflage).

Karl Deutsch Karosseriebau GmbH in Braunsfeld

Schlagwörter: Stellmacherei, Fabrikgelände, Fabrik (Baukomplex)
Straße / Hausnummer: Maarweg / Stolberger Straße
Ort: 50933 Köln - Braunsfeld
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos
Historischer Zeitraum: Beginn 1913 bis 1916, Ende 1971 bis 1972
Koordinate WGS84: 50° 56 27,15 N: 6° 54 1,64 O / 50,94087°N: 6,90046°O
Koordinate UTM: 32.352.495,39 m: 5.645.348,93 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.563.333,14 m: 5.645.455,37 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: „Karl Deutsch Karosseriebau GmbH in Braunsfeld“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343012 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**