Wagenfabrik Franz Papler & Sohn im Severinsviertel

später Karosseriewerk Papler & Sohn GmbH

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





Vom Karosseriewerk Papler in Köln gefertigter Polizei-Streifenwagen auf Basis des VW Käfers (Volkswagen Typ 18A) aus dem Jahr 1951, ein offener Viertürer mit Stoffverdeck (2014).

Das aus der Wagenfabrik Franz Papler & Sohn hervorgegangene Karosseriewerk Papler & Sohn GmbH stellte ab 1908 Karosserien für Automobile her, darunter 1925 einen luxuriösen Maybach-Pullmann als neuen Dienstwagen für den Kölner Erzbischof. Während des Zweiten Weltkriegs entstanden - in großen Teilen durch Zwangsarbeiter*innen - Militärfahrzeuge und -aufbauten. Um 1950 fertigte Papler unter anderem viertürige VW Käfer als Polizei-Streifenwagen, bevor für den neuen Eigentümer Faun LKW produziert wurden.

Vom Stellmacher zum bedeutenden Karosseriebauer
Ein Repräsentationswagen für den Kölner Erzbischof
NS-Zeit: Kriegsproduktion und Zwangsarbeit
Nachkriegszeit bis zur Firmenübernahme 1955
Lage / Objektgeometrie
Quellen, Internet, Literatur

Vom Stellmacher zum bedeutenden Karosseriebauer

Das 1868 gegründete Karosseriewerk Papler & Sohn GmbH war zunächst ein im Kölner Severinsviertel ansässiger Stellmacherbetrieb, der vor allem hochwertige Kutschen fertigte und dann ab 1908 auch Automobil-Karosserien herstellte. Greven's Kölner Adressbuch führt die Firma 1877 wie folgt:

- *Papler Franz, Wagenbauer, Sionsthal 28, Privatwohn. Catharineng. 28.*

In der Ausgabe für das Jahr 1906 erscheinen die Wagenfabrikation und der Inhaber dann unter (E = Eigentümer):

- *Franz Papler & Sohn (E) (Frz. Papler jun.), Wagenfabr., im Sionsthal 28. [Fernsprecher] 8340.*
- *Papler Frz. sen., (E) Wagenbauer, im Sionsthal 28.*

Der Veteranen Fahrzeug Verband datiert die Firmengründung abweichend auf das Jahr 1896, als die Kutschenbaufirma im Zuge der allgemeinen Motorisierung auf die Fertigung von Automobil-Karosserien umschwenkte. Diese wurden - wie damals üblich - auf Fahrgestell-Rohbauten von Nobelherstellern wie Mercedes, Horch oder Adler montiert.
Die Fertigung der luxuriösen Aufbauten für Sport-, Reise- oder Stadtwagen, bei denen *„größter Wert auf erstklassige, künstlerische und geschmackvolle Ausführung gelegt wurde“*, erfolgte nach dem Ersten Weltkrieg in der neu bezogenen Papler-Niederlassung am Erft-Haus in der damaligen Neußer Straße Nr. 27 (heute Neusser Straße 27-29) nahe des Ebertplatzes in Neustadt-Nord. Die beiden dortigen Areale für die neuen Fabrikgebäude nahmen zusammen eine Grundfläche von 6.000 Quadratmetern ein und boten Beschäftigung für mehrere Hundert Arbeiter.
Nach seinen Lehrjahren und verschiedenen Volontariaten im Ausland übernahm der Sohn des Gründers die Leitung des Unternehmens von seinem Vater. Im Jahr 1919 wandelte Franz Papler junior die Firma in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung um und übernahm die Geschäftsführung zusammen mit dem bereits seit 1912 in der Firma tätigen Werksmeister Heinz Wulf, der als eminent befähigte, energische und auch umsichtige Persönlichkeit galt (frdl. Hinweise von Herrn Nordmann und ksta.de).

In den 1920er-Jahren entstanden bei Papler Sonderaufbauten auf Opel- und Benz-PKW-Fahrgestellen, während man daneben auch Serienkarosserien für die Kölner Ford-Werke und den Autobauer Adler in Frankfurt fertigte.
Für die bis um 1940 als Fahrzeughersteller bedeutenden *Adlerwerke vorm. H. Kleyer AG* war Papler neben den damaligen Karosseriebauern *Ambi-Budd* (Berlin-Johannisthal), *Autenrieht GmbH* (Weinsberg, ab 1925 Darmstadt), *Baur GmbH* (Stuttgart), *Heinrich Buhne* (Berlin), *Dörr & Schreck* (Frankfurt am Main), *Drauz-Werke KG* (Heilbronn), *Hebmüller* (Barmen, heute Wuppertal), *Hornig & Co.* (Meerane), *Heinrich Gläser und Emil Heuer* (Radeberg und Dresden), *Karmann GmbH* (Osnabrück) und *Wendler* (Reutlingen) einer der Hauptlieferanten (www.fomcc.de).
Eine weitere Fertigungssparte umfasste Nutzfahrzeuge, darunter z.B. Krankenwagen für die Kölner Feuerwehr und Krupp-LKW für den Postdienst, die die Deutsche Reichspost bei Papler anfertigen ließ (www.veteranen-fahrzeug-verband.de).

Das Karosseriewerk Papler nutzte seinerzeit auch die weit verbreiteten Patente des Flugzeugkonstrukteurs und Unternehmers Charles Terres Weymann (1887-1976). Hierbei wurde lackiertes Kunstleder über einen nicht-starren und mit gummigelagerten Metalllaschen zusammengehaltenen Holzrahmen der Fahrzeugkarosserie gespannt. Damit vermied man die bei Stahl- oder Aluminiumkarosserien häufige Rissbildung sowie störende Quietschgeräusche bei der Fahrt und sparte darüber hinaus auch noch Kosten und Gewicht: *„Eine Bauweise, die sich bei primitiven Wagen wie dem Lloyd 300 'Leukoplastbomber' in ähnlicher Form noch bis in die 50er Jahre retten sollte.“* (www.fomcc.de)

Besondere Bedeutung erlangte die Kölner Firma jedoch vor allem mit gleichermaßen exklusiven wie luxuriösen und daher nicht zuletzt auch teuren Einzelanfertigungen auf Fahrgestellen vieler deutscher und ausländischer Automobilhersteller: *„Schauspieler, Fürstenhäuser und Hoteliers bestellten bei Papler exotische Fahrzeuge.“*
Unter anderem entstanden in diesen Jahren ein Chauffeurwagen für die Leitung der Zigarettenfabrik Haus Neuerburg in der Kölner Altstadt, ein Horch-Direktionswagen für das Unternehmen Felten & Guilleaume in Mülheim und für den Privatrennfahrer Herbert Berg (1910-1938) ein weißer Sportwagen mit opulent geschwungenen Kotflügeln auf Basis eines Alfa Romeo Tipo B/P3-Rennwagens, der aus dem Besitz des Grand-Prix-Fahrers Rudolf „Karratsch“ Caracciola stammte (ksta.de und frdl. Hinweise von Herrn Nordmann).

In der Ausgabe von 1931 führt Greven's Kölner Adressbuch die Firma Papler und den Geschäftsführer wie folgt (PSK = Postscheckkonto):

- *Papler Karosseriewerk, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, (Geschäftsf.: Franz Papler u. Konsul Ferd. Mand), Neußer Straße 27. Fernsprecher 74151. PSK 57825.*
- *Papler Franz, (E) s. vorst., Hansaring 88 [Fernsprecher] 74480.*

Ein Repräsentationswagen für den Kölner Erzbischof

Als erster Erzbischof von Köln verfügte Felix Kardinal von Hartmann (1851-1919, ab 1912 Erzbischof von Köln) ab 1919 für seine Dienst- und Visitationsreisen über ein ihm geschenktes Automobil aus dem Mannheimer Hause *Benz & Cie. AG*, eine der Vorläuferfirmen der späteren Daimler-Benz AG.
Als unter von Hartmanns Nachfolger Karl Joseph Kardinal Schulte (1871-1941, ab 1920 Erzbischof von Köln) über eine Neuanschaffung nachgedacht wurde, machte der Reichsarbeitsminister der Weimarer Republik Heinrich Brauns (1868-1939) - dieser war nicht nur Politiker, sondern zugleich auch katholischer Theologe und Priester mit Kölner Wurzeln! - in einem Schreiben an das Generalvikariat den Vorschlag *„Der beste Wagen ist der Maybachwagen“*, er fahre selbst einen solchen und sei damit außerordentlich zufrieden (www.erzbistum-koeln.de).

Ungeachtet der Bescheidenheit des Erzbischofs, der angesichts des Preises meinte, dass der hohe Preis in diesen Zeiten nicht opportun wäre und sein alter Mercedes doch noch gut wäre, wurde Ende 1925 bei der Friedrichshafener *Maybach-Motorenbau GmbH* ein W 3 22/70 PS geordert. Das repräsentative Modell richtete sich ausweislich der Betriebsanleitung des Herstellers an die Zielgruppe der „Herrenfahrer“: *„Luxusautomobile der Marke Maybach gehören zwischen den Weltkriegen zum Besten, das die deutsche Automobilindustrie zu bieten hat.“* (www.kulturgut-mobilitaet.de)
Wie seinerzeit üblich, wurde der Sechszylinder-Wagen lediglich als Fahrgestell samt Motor geliefert. Bei Franz Papler erhielt das Fahrzeug dann eine im Radstand verlängerte „Pullmann“-Karosserie, wobei die Kölner Firma zugleich dringend empfahl, auch noch einen passenden Außenkoffer zu bestellen (www.erzbistum-koeln.de und ksta.de).
Den Archivquellen des Bistums zufolge wurde mit dem Wagen auf einer der Reisen in Mettmann ein Hund überfahren und 1930 waren einige Karosseriearbeiten erforderlich - bei der notwendigen Neulackierung wurde das Wappen des Erzbistums auf den beiden Hintertüren angebracht.
Über den Verbleib des erzbischöflichen Maybach-Papler ist nichts bekannt.

NS-Zeit: Kriegsproduktion und Zwangsarbeit

Um 1933 wurden bei Papler auch *Rosalie*-Modelle aus der Köln-Poller Citroën-Lizenz-Produktion zu Cabriolets umgebaut bzw. mit neuen Karosserien eingekleidet (vgl. www.classiccarcatalogue.com und www.fomcc.de) und ab 1936 wurde die Fertigung von Nutz- und Spezialfahrzeugen aufgenommen.

Für die Zeit des Nationalsozialismus und des Zweiten Weltkriegs finden sich im Verzeichnis der Lager der Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, Kriegsgefangenen und der KZ-Häftlinge des Kölner NS-Dokumentationszentrums (NS-DOK unter museenkoeln.de) Belege für die zwangsweise „Beschäftigung“ von Kriegsgefangenen bei Papler.
In diesen Jahren zimmerten Zwangsarbeiter in großen Stückzahlen Holzpritschen für die Ford-LKW der Typen G987T und V3000S zusammen und fertigten Funkkoffer-Aufbauten auf Basis des zwischen 1937 und 1939 in Köln-Niehl produzierten Ford-LKW V8-51 sowie während des Krieges eine unbestimmte Anzahl von „Maultier“-Gleisketten-LKW auf Basis des Ford V3000S. Als zunehmend auch private Fahrzeuge von der Wehrmacht eingezogen wurden, baute Papler V8-Ford-PKW zu „Behelfs-Protzen“ um. Diese dreiachsigen Radfahrzeuge konnten neben einer 2-cm-Flugabwehrkanone (Flak) auch bis zu vier Soldaten befördern (www.fomcc.de).

In der Funktion eines Kriegsgefangenenlagers wird in den *„Sterbefallmeldungen sowjetischer Kriegsgefangener Standort Köln“* (August 1944 bis Januar 1945) ein „Arbeitskommando 253“ erwähnt, das sich *„1940-43 bei Papler Karosseriebau, Köln-Niehl, Bremerhaver Str. o. Nr.“* befand. Das Arbeitslager wird als Zweigwerk der Firma Papler Karosseriebau (unter der Adresse Neusser Str. 27, *„auf der linken Straßenseite“*) angeführt, das zwischen 1940 und 1943 als Kriegsgefangenenlager mit einer Belegschaftsstärke von 24 Franzosen unter einer Wachmannschaft des „Arbeitskommando 253, Stalag 6g“ (= Stammlager) sowie mit einer Belegschaftsstärke von 45 italienischen Militärinternierten unter einer Wachmannschaft „Arbeitskommando 711, Bergneustadt“ genannt wird (hier nach museenkoeln.de; vgl. auch Kraus 1999 und Kraus 2007 mit entsprechenden Belegen zu Ford).

Nachkriegszeit bis zur Firmenübernahme 1955

Nach dem Zweiten Weltkrieg baute man bei Papler in Köln wieder Serien- und Sonderkarosserien für Ford, wo jedoch bis 1947 zunächst einzig Militär-LKW für die alliierten Streitkräfte gefertigt wurden, bevor 1948 wieder die eigene Produktion aufgenommen werden konnte. Papler fertigte in diesen Jahren viertürige Kübelwagen-Aufbauten auf Basis des Ford-PKW G73A „Buckeltaunus“ für die Kölner Polizei, die aber auch an Feuerwehren geliefert wurden (www.fomcc.de).
Um 1950 entstanden bei Papler etwa 150 Polizei-Streifenwagen auf Basis des Volkswagen Typ 18A, einer Sonderform des VW Käfers mit Stoffverdeck. Die offenen Viertürer mit Stoffverdeck wurden für die Zwecke der Polizei von Hebmüller in Wuppertal entwickelt und dort gefertigt. Nachdem ein Großbrand am 23. Juli 1949 die Hebmüller-Produktionsanlagen zerstört hatte,

übernahm Papler die noch ausstehende Produktion (Sloniger 1981, S. 113).

Der Hauptsitz des Papler-Werks und sein(e) Inhaber werden in Greven's Kölner Adressbuch von 1954 wie folgt geführt:

- *Papler Franz, Kfm., Ehrenfeld, Graeffstr. 2*
- *Papler Karosseriewerk G.m.b.H., Neußer Str. 27, [Fernsprecher] 72161 u. 75633*
- *- Kurt, Kfm. Sedanstraße 9*

Zum 1. Januar 1955 übernahmen die seinerzeit vornehmlich Traktoren und Lastkraftwagen produzierenden Faun-Fahrzeugwerke (seit 1916 *Fahrzeugfabriken Ansbach und Nürnberg AG*, später *Faun GmbH* bzw. *GmbH & Co. KG*) die Firma Papler: *„Auch für den neuen Herrn war man wieder hauptsächlich im Rüstungsgeschäft tätig.“* (www.fomcc.de)
Der von 1958 bis 1970 produzierte militärische Lastkraftwagen Faun L 912/908 war einer der meist verwendeten Bundeswehr-LKW. Da dessen luftgekühlte V12- bzw. V8-Dieselmotoren von der Kölner Deutz AG stammten, bot sich über Papler eine Niederlassung in der Domstadt an. Das Papler-Werk in der Bremerhaver bzw. Bremerhavener Straße erhielt damals einen eigenen Gleisanschluss an die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Später diente es Faun als Reparaturwerk und es wurden hier weiterhin noch Press- und Stanzteile für Ford und die Deutz AG / Klöckner-Humboldt-Deutz hergestellt (ebd. und frdl. Hinweise von Herrn Nordmann).

Der Hauptsitz der Firma Papler befand sich inzwischen ebenfalls in Niehl. In Greven's Kölner Adressbuch von 1960 erscheint das Unternehmen unter:

- *Papler Franz, Kfm., N[eu]-Eh[renfeld], Graeffstr. 2*
- *- Kurt, Hauptgeschäftsführer, Krefelder Straße 81*
- *Papler Karosseriewerk G.m.b.H., Wp., Bremerhaver Str. 39 [Fernsprecher] 741507 u. 741361*

Mit der 1994 erfolgten Übernahme von Faun durch die Kommunalfahrzeuge (v.a. Kehrmaschinen und Müllwagen) produzierende Sparte *Ecotec* der Kirchoff-Gruppe im niedersächsischen Osterholz-Scharmbeck endeten die Kölner Aktivitäten von Papler (frdl. Hinweis von Herrn Moerke und Auskunft der Firma Faun Umwelttechnik).

Lage / Objektgeometrie

Durch den Bau der 1956 bis 1959 errichteten Severinsbrücke verlieren sich die Spuren der Firma Papler im Kölner Severinsviertel. Das Areal unter der frühesten Anschrift der Wagenfabrikation Papler, Im Sionstal Nr. 28, ist heute mit dem linksrheinischen Brückenkopf überbaut.
Die für die Zeit des Bestehens der Firma maßgeblichen historischen Karten der von 1891 bis 1912 erstellten *Preußischen Neuaufnahme* wie auch die topographischen Karten *TK 1936-1945* weisen den einstigen Firmenstandort im Severinsviertel nicht eigens aus (vgl. Kartenansicht). Ebensowenig finden sich Spuren zu den früheren Papler-Standorten in den zahlreichen Stadtplänen zu Köln unter landkartenarchiv.de.
Das einstige Betriebsgelände kann hier daher nur mit einer symbolischen Geometrie in der Straße Im Sionstal verortet werden - ergänzende Hinweise zur Lage des früheren Standortes sind willkommen!
Der später zeitweise Sitz der Firma Papler, das Erft-Haus in der Neusser Straße, hat den Krieg überstanden und steht bis heute. Das Wohn- und Geschäftshaus mit rückwärtigem Gebäudekomplex steht seit 1985 unter der Nr. 3385 unter Denkmalschutz (www.stadt-koeln.de).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2022/24)

Quellen

- Freundliche Hinweise von Herrn Horst Nordmann, Veteranen Fahrzeug Verband und Archiv Kölner Zweiräder, Köln, 2022.
- Freundliche Hinweise von Herrn Thilo Moerke, Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e.V. im ADAC, Pulheim-Stommeln, 2022.

- Freundliche Auskünfte der Firma Faun Umwelttechnik / Kirchhoff Ecotec, Osterholz-Scharmbeck, 2022.

Internet

www.fomcc.de: Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e.V., Ford's Karosserielieferanten (Teil 5) - Papler in Köln (mit zahlreichen historischen Abbildungen, abgerufen 23.05.2022)
www.kulturgut-mobilitaet.de: 1921: Maybach Typ 22/70 PS (W 3) (abgerufen 30.05.2022)
www.erzbistum-koeln.de: 1925: Ein Maybach für Erzbischof Schulte (Text Wolfgang Schmitz, abgerufen 24.05.2022)
ksta.de: Entdeckung nach Jahrzehnten: Fotoalbum zeigt historische Limousinen von Kölner Promis (Text Tobias Christ, Kölner Stadt-Anzeiger vom 31.05.2022, abgerufen 02.06.2022)
www.classiccarcatalogue.com: Citroën 1934 (mit Abbildungen von zwei Papler-Cabriolets, abgerufen 30.05.2022)
museenkoeln.de: NS-DOK, Datensatz Nr. 354 (Porz) (abgerufen 24.05.2022)
museenkoeln.de: NS-DOK, Datensatz Nr. 34a (Niehl) (abgerufen 24.05.2022)
museenkoeln.de: NS-DOK, Datensatz Nr. 34b (Niehl) (abgerufen 24.05.2022)
de.wikipedia.org: Papler (abgerufen 23.05.2022)
de.wikipedia.org: Weymann-Karosserie (abgerufen 24.05.2022)
de.wikipedia.org: Maultier (Halbkettenfahrzeug) (abgerufen 02.06.2022)
de.wikipedia.org: Faun L 912/45 A (abgerufen 02.06.2022)
de.wikipedia.org: Faun-Werke (abgerufen 24.05.2022)
de.wikipedia.org: Faun Umwelttechnik (abgerufen 30.05.2022)
www.faun.com: FAUN Umwelttechnik GmbH & Co. KG (abgerufen 30.05.2022)
www.kirchhoff-group.com: Kirchhoff Ecotec (abgerufen 30.05.2022)
www.technikmuseum-koeln.de: Die Technikgeschichte der Stadt Köln (abgerufen 23.05.2022)
www.landkartenarchiv.de: Plan der Stadt Köln (um 1900), hrsg. von der Kölner Verlags-Anstalt u. Druckerei A.G. (und weitere dortige Kölner Stadtpläne, abgerufen 23.05.2022)
www.stadt-koeln.de: Interaktive Denkmalkarte Köln (abgerufen 18.01.2024)
www.stadt-koeln.de: Suche in der Denkmalliste (abgerufen 30.05.2022, Inhalt nicht mehr verfügbar 18.01.2024)
www.veteranen-fahrzeug-verband.de: Veteranen Fahrzeug Verband (VFV), Papler Krupp (Text Horst Nordmann, abgerufen 23.05.2022, Inhalt nicht mehr verfügbar 13.01.2025)

Literatur

Greven's Adressbuch-Verlag (Hrsg.) (1954): Greven's Kölner Adressbuch 1954, Erster Band. S. 829, Köln. Online verfügbar: Greven's Adressbuch Köln 1954 , abgerufen am 24.05.2022

Greven's Kölner Adreßbuch-Verlag (Hrsg.) (1960): Greven's Kölner Adressbuch 1960, Erster Band. S. 723, Köln. Online verfügbar: Greven's Adressbuch Köln 1960 , abgerufen am 25.05.2022

Greven's Kölner Adressbuch-Verlag (Hrsg.) (1931): Adreßbuch von Köln und Umgebung, sowie Adreßbuch der Kreise Köln-Land und Mühlheim a. Rh.. Erster Band. S. 782, Köln. Online verfügbar: www.digibib.genealogy.net, Greven 1931 , abgerufen am 09.09.2021

Kraus, Stefan (2007): Stätten Nationalsozialistischer Zwangsherrschaft. (unter Mitarbeit von Walter Rummel). (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, V.13.) S. 45 u. 74-55, Bonn.

Kraus, Stefan (1999): NS-Unrechtsstätten in Nordrhein-Westfalen. Ein Forschungsbeitrag zum System der Gewaltherrschaft 1933-1945, Lager und Deportationsstätten. (Schriften zur Bodendenkmalpflege in Nordrhein-Westfalen 4.) Essen.

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

Sloniger, Jerry (1981): Die VW-Story. Stuttgart.

von Greven's Kölner Adressbuch-Verlag (Hrsg.) (1906): Adreßbuch von Köln und Umgebung 1906 insbesondere auch Mülheim am Rhein und Kalk. S. 519, Köln. Online verfügbar: Greven's Adressbuch Köln 1906 , abgerufen am 14.08.2019

W. Greven's Söhne (Hrsg.) (1877): Adreßbuch für Köln, Deutz und Mülheim a/Rh. sowie die Umgebung Köln's, 23. Jahrgang. S. 129, Köln. Online verfügbar: Greven's Adressbuch Köln 1877 , abgerufen am 12.11.2019

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 41-43 u. 147, Köln (2. Auflage).

Wagenfabrik Franz Papler & Sohn im Severinsviertel

Schlagwörter: Stellmacherei, Fabrikgelände, Fabrik (Baukomplex), Kriegsgefangenenlager
Straße / Hausnummer: Im Sionstal
Ort: 50678 Köln - Altstadt-Süd
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1868 bis 1896, Ende 1955 bis 1994
Koordinate WGS84: 50° 55 48,25 N: 6° 57 36,91 O / 50,93007°N: 6,96025°O
Koordinate UTM: 32.356.662,81 m: 5.644.029,54 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.551,55 m: 5.644.306,29 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: „Wagenfabrik Franz Papler & Sohn im Severinsviertel“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343733 (Abgerufen: 5. November 2026)

Copyright © **LVR**