

# Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD)

vormals Maschinenfabrik für Bergbau von Sievers & Co., später Deutz AG

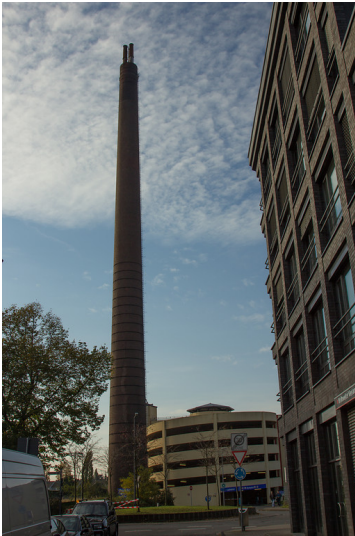
Schlagwörter: [Industriegebäude](#), [Industrieanlage](#), [Fabrik \(Baukomplex\)](#)

Fachsicht(en): [Kulturlandschaftspflege](#)

Gemeinde(n): [Köln](#)

Kreis(e): [Köln](#)

Bundesland: [Nordrhein-Westfalen](#)



Schornstein der ehemaligen Klöckner-Humboldt-Deutz AG im Kölner Stadtteil Kalk (2013)  
Fotograf/Urheber: Lagodny, Fabian



Die Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) bzw. die spätere Deutz AG ist beispielhaft für ein Industrieunternehmen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, deren rasanter Aufstieg während der Gründerzeit dank ihrer revolutionären Neuheiten ganze Regionen geprägt hat. Zusammen mit der [Chemischen-Fabrik-Kalk](#) (CFK) ist die KHD prägend verantwortlich für die Entwicklung von Kalk.

## [Geschichte der Klöckner-Humboldt-Deutz AG](#)

[Entwicklung im 20. Jahrhundert](#)

[Entwicklung nach den Weltkriegen](#)

[Aktuelle Situation](#)

[Bedeutung der Klöckner-Humboldt-Deutz AG für die Region](#)

### **Geschichte der Klöckner-Humboldt-Deutz AG**

Die Geschichte der KHD beginnt, 1860 als der Kaufmann [Nikolaus August Otto](#) sich der Entwicklung von Gasmaschinen widmet und mit seiner Idee, den Motor durch einen Vergaser für kohlenwasserstoffhaltige Flüssigkeiten von der Gasanstalt unabhängig und für kleinere Nutzfahrzeuge brauchbar zu machen. 1864 gründet Otto mit Eugen Langen gemeinsam die Firma [N.A. Otto & Cie.](#) Dank der erfolgreichen Entwicklung konnte der Ottomotor auf der Weltausstellung 1867 in Paris präsentiert werden, was dem Unternehmen den großen Durchbruch brachte. Mit dem Einstieg des dritten Partners Ludwig August Roosen-Runger in das Unternehmen wurde eine neue Namensänderung fällig.

Ab 1869 nannte sich das Werk Langen, Otto & Roosen (Reuß 1976). 1869 zog das Firmengelände auf eine Fläche zwischen [Deutz](#) und [Mülheim](#) außerhalb der jeweiligen Orte in direkter Rheinlage an der Verbindungsstraße zwischen den beiden Orten. Mit dem stetigen Wachstum in den 1870er Jahren ging eine neue Umbenennung in Gasmotoren-Fabrik-Deutz-AG einher. 1876 erreichte Otto sein ursprüngliches Ziel und erregte mit dem Viertaktmotor auf der Pariser Weltausstellung erneut starkes Aufsehen. Die Absätze entwickelten sich enorm, so dass das Werksgelände ständig erweitert werden musste. Bis ins Jahr 1886 waren bereits über 20.000 Maschinen bei Deutz produziert worden.

1912 konnte das Unternehmen einen weiteren Erfolg verbuchen als es den Dieselmotor mit direkter Einspritzung vorstellte. Nach

dem Ersten Weltkrieg, im Zuge der wirtschaftlichen Reorganisation, schlossen sich die Motoren-Fabrik Deutz AG mit der Motorenfabrik Oberursel AG 1921 zusammen. 1930 fusionierte das Unternehmen erneut mit der Maschinenbau-Anstalt Humboldt, so dass sie sich von diesem Punkt an Humboldt-Deutzmotoren AG nannte (Goldbeck 1964 u. Reuß 1976).

Die Maschinenbau-Anstalt Humboldt war bereits 1856 als „Maschinenfabrik für Bergbau von Sievers & Co.“ in Kalk gegründet worden. Die Gründerväter Martin Gottfried Neuerburg, Wimar Breuer und Hermann Dietrich Sievers wollten den bis dahin noch wenig maschinellen Bergbau revolutionieren. Ihre ersten Entwicklungen im Jahre 1858 waren der erste Backenbrecher (Maschine zum zerkleinern von groben und harten Materialien), 1860 die erste kontinuierlich arbeitenden Kohlenwäsche mit mechanischer Sieberei und Verladung, und weitere Maschinen für die Gewinnung, Aufbereitung und Verladung von Kohle und Erzen. Wimar Breuer hatte ein Grundstück südlich der Kalker Höfe mit in die Gründung eingebracht, welches als Keimzelle des Betriebes genutzt wurde. Anfänglich bestand das Fabrikgelände nur aus einzelnen Holzschuppen und einfachen Bauten. Schnell wuchs die Fabrik jedoch an und dehnte sich zwischen der heutigen Kalker Hauptstraße im Norden und den Gleisen der Bahn im Süden, sowie zwischen Rolshover Straße und Kapellenstraße aus (Goldbeck 1964 u. Reuß 1976).

1871 wurde der Betrieb auf Drängen von Neuerburg in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, so dass diese sich fortan „Maschinenbau-Aktiengesellschaft Humboldt“ nannte. Durch die immense Nachfrage musste das Werk 1873/1874 ausgebaut werden, so dass es seine Fläche nahezu verdreifachte. Zur gleichen Zeit beschäftigten die Fabriken des Unternehmens etwa 2.000 Arbeiter. Mit der Expansion hatte sich der Betrieb jedoch übernommen, so dass in den Folgejahren die Belegschaft halbiert und etliche Grundstücke veräußert werden mussten (Klein-Meynen u.a. 1996). Während der Krisenjahre 1884 wurde der Name noch einmal in „Maschinenbauanstalt-Humboldt AG“ geändert. Dank Sanierungsmaßnahmen, wie dem Zusammenlegen des Kapitals, der Belegschaftsverkleinerung, einem Darlehen und dem Lokomotivenbau als zusätzlichem Standbein konnte das Unternehmen gerettet werden (Goldbeck 1964).

In den wirtschaftlichen Blütejahren um die Jahrhundertwende erweiterte der Betrieb seine Produktpalette erneut, um breiter aufgestellt zu sein. Von nun an wurden auch Eismaschinen, Luftkühlanlagen und Dampfturbinen hergestellt. Die Maschinen fanden weltweit reißenden Absatz, so dass das Werksgelände erneut ausgebaut werden musste. Rund 5.000 Arbeiter arbeiteten auf dem Fabrikgelände, das nun rund 200 Morgen umfasste (Bilz 2008 u. Werk Humboldt 1956). Die Entwicklung der Eisenbahn erleichterte die Logistik des Unternehmens enorm. Neben dem Nutzen, den die Fabrik von der verkehrsgünstigen Lage gewann, förderte sie ihrerseits den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur.

### **Entwicklung im 20. Jahrhundert**

Den Ersten Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise hat das Unternehmen ohne Produktionsstopp und schwerere Schäden überstanden. Geheimrat Peter Klöckner war der Initiator für die Fusion der Unternehmen Deutz, Humboldt, Oberursel und Magirus. Bis ins Jahr 1915 war er bereits aufgrund seiner Aktienmehrheit zum Aufsichtsratsvorsitzenden ernannt worden. Klöckners Konzept sah vor, dass das Produktionsprogramm auf das ursprüngliche Arbeitsgebiet reduziert wird und das Werk an ein gesundes Unternehmen mit Ergänzung der Fertigungskapazität angelehnt wird. Trotz der Fusion der Betriebe behielten alle Werke so ihre technische Unabhängigkeit. So entstand 1930 die Humboldt-Deutzmotoren AG, die bereits 1938 Klöckner-Humboldt AG hieß (Goldbeck 1964 u. Reuß 1976).

Bis zum Zweiten Weltkrieg blühte die Industrie und mehr als 18.000 Arbeiter waren in den Werken angestellt (Bilz 2008).

Während des Kriegs gab es starke Einnahmeverluste durch Mangel an Rohstoffen und Arbeitern. Ein Großteil der Kapazitäten wurde nun für die Produktion und die Reparatur von Rüstungsgütern der Wehrmacht reserviert, d.h. für Motoren, LKW, Kettenfahrzeuge und Panzer. Dabei forciert man den Einsatz von Zwangsarbeitern, die zeitweise bis zu 40% der Arbeiter ausmachten (um 1942/1943 2.127 Personen vor allem aus Westeuropa). Von der NS-Arbeitsfront wurde KHD 1942 zum „Kriegsmusterbetrieb“ erklärt (vgl. Fings u. Reuter 2001 und Reuter 2001).

Im Zuge der starken Bombardierungen Kölns mussten einzelne Abteilungen dann aus dem Kölner Standort ausgegliedert werden. Die Reichsverwaltung hatte die Werke zu Waffenproduktion und Motorenbau für U-Boote und Flugzeuge herangezogen, so dass diese als besonderes Ziel für Luftangriffe galten. Ein Großteil der Maschinen und die restliche Belegschaft wurden jedoch rechtzeitig vor den schweren Bombardierungen im Winter 1944 ins Bergische Land geschafft, wo die Produktion weiterlief (Aders 1988 u. ders. 1989).

### **Entwicklung nach den Weltkriegen**

Nach dem Krieg waren etwa 75-80% der Werkshallen völlig zerstört. Vor allem die Standorte in Deutz waren fast völlig vernichtet, wohingegen es die Kalker Werkshallen weniger schlimm getroffen hatte. 1960 war der Wiederaufbau weitgehend abgeschlossen und die Zement- und Aluminiumindustrieweige des Unternehmens erwirtschafteten wieder enorme Gewinne. 1964 – zum hundertjährigen Jubiläum des Motorenwerks N. A. Otto & Cie. – arbeiteten weltweit 33.000 Menschen für das Unternehmen.

Beflügelt von den wirtschaftlichen Erfolgen kaufte das Unternehmen 1964 den Landmaschinenhersteller Fahr. Zudem übernahm man die amerikanische Allis Chalmer Corp., um sich den Überseemarkt für den Absatz zu sichern.

Bis Ende der 1980er Jahre verlief die Entwicklung durchweg positiv (Libor-Dörstel 2001). Ab 1986 musste das Unternehmen herbe Verluste hinnehmen. Die Dividenden wurden halbiert und gravierende Verluste auf dem US-Markt führten zu Streichung von 2.000 Stellen. Bereits ein Jahr später mussten erneut 6.000 Stellen abgebaut werden. Erstmals wurden 1987 rote Zahlen ausgewiesen, 287 Millionen Mark lautete der Verlust. Um das Unternehmen auf Kurs zu bringen, wurden in den folgenden Jahren Verkäufe, Verkleinerung und Verlagerung von Zulieferfirmen sowie weitere Stellenkürzungen angeordnet. Die Mitarbeiterzahl sank 1993 erstmals unter 10.000, bis sie im Jahr 2000 sogar unter 7.000 fiel. Im Dezember 1994 spitze sich trotz der Maßnahmen die Lage soweit zu, dass die Aktiennotierung im Januar ausgesetzt wurde. Das Finanzdefizit von 682 Millionen Mark wurde zum größten Teil von der Deutschen Bank abgedeckt. Im gleichen Jahr zu Weihnachten brach im Werk an der Deutz-Mülheimer Straße ein Feuer aus, bei dem ein Schaden von 242 Millionen Mark entstand, der jedoch von Versicherungen getragen wurde. Durch den Verkauf der Landtechnik Fabrik an die italienische SAME-Gruppe verlor das Unternehmen im Jahr 1996/1997 ein langjähriges traditionsreiches Standbein (ebd.).

1996 wurde das Unternehmen in die Deutz AG umbenannt, um ein Zeichen der Erneuerung zu setzen.

### **Aktuelle Situation**

Heute sind nur noch sehr kleine Teile des Firmengeländes an der Dillenburgerstraße in Kalk in der Nutzung und im Besitz der KHD. Teile der alten Fabrikhallen und gründerzeitliche Backsteinbauten stehen unter Denkmalschutz. Das ehemalige Werksgelände reicht heute nicht mehr im Norden bis an die Kalker Hauptstraße heran. Dort befinden sich mittlerweile Wohn- und Einzelhandelsbauten. Im Westen an der Rolshover Straße entstand das „Kalk Karee“ ein Verwaltungskomplex der Stadt Köln. Südlich der ehemaligen Werksstraße, der heutigen Dillenburger Straße, befinden sich eine Vielzahl an kleineren Industrie- und Dienstleistungsbetrieben, die Teile der alten Bausubstanz nutzen. Die ehemalige Schlepperfabrik ist heute als „Technikhof Kalk“ umgenutzt und bietet eine vielseitige und kleinteilige Nutzung der ehemaligen großformatigen Halle. Ebenso wurden Teile zu einer „Abenteuerhalle“ als Indoorspielplatz für Groß und Klein umgestaltet.

Obwohl der größere Teil der Gebäude und Strukturen durch wandelnde Bedürfnisse abgerissen wurde, zeigt sich doch noch immer der industrielle Charakter von Kalk dank der bestehenden Komplexe. Auch wenn es zu bedauern ist, dass ein so ortsprägender Komplex nur noch in Fragmenten vorhanden ist, lässt es doch erahnen, welche Größe und welchen Einfluss er auf Kalk gehabt hatte.

### **Bedeutung der Klöckner-Humboldt-Deutz AG für die Region**

Für die Entwicklung von Kalk und Deutz spielte die heutige Deutz AG eine wichtige Rolle. Darüber hinaus hat das Werk an der Motorisierung der Welt einen Anteil genommen und so Einfluss auf die überregionale Entwicklung genommen.

Die Vorgänger der heutigen Deutz AG haben neben der CFK die Stadtteile Deutz und Kalk nachhaltig geprägt und für deren Entwicklung maßgebliche Impulse geliefert. Neben den teilweise bis in die heutige Zeit prägenden Werksgebäuden ist die Deutz AG vor allem für die Entwicklung des Straßennetzes im Kalker Süden (Rolshoverstraße und Dillenburgerstraße) verantwortlich, sowie für den Bau der Werkssiedlung im heutigen Stadtteil Humboldt. Als Pullfaktor sind die großen Industrieunternehmen wie die Deutz AG Grund für die Zuwanderung der ländlichen Bevölkerung gewesen. Als Arbeitgeber für tausende Menschen in und um Kalk ist die Deutz AG nicht nur für die eigene bauliche Entwicklung, sondern auch für das Wachstum und die Entwicklung im sonstigen Kalk und Deutz mit verantwortlich. Ohne diesen industriellen Riesen wäre Kalk nicht in gleichem Umfang gewachsen, wie es im 19. Jahrhundert geschehen ist.

Die Entwicklung der Eisenbahntrassen um Kalk und Deutz sowie die Entwicklung des Deutzer Feldes als Umschlagbahnhof haben einen Synergieeffekt mit der Industrie am Standort Kalk und Deutz entwickelt, der beispielhaft ist für die industrielle Zeit in Deutschland.

(Fabian Lagodny, Universität Bonn, 2013)

### **Literatur**

**Aders, Gerhard / Geschichts- und Heimatverein Rechtsrheinisches e.V. (Hrsg.) (1989):** Die Firma Klöckner-Humboldt-Deutz AG im Zweiten Weltkrieg Teil 2: Vom Sommer 1942 bis zum Kriegsende. In: Rechtsrheinisches Köln, Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde 15, S. 129-176. Köln.

**Aders, Gerhard / Geschichts- und Heimatverein Rechtsrheinisches e.V. (Hrsg.) (1988):** Die Firma Klöckner-Humboldt-Deutz AG im Zweiten Weltkrieg Teil 1 (1938 bis 1942). In: Rechtsrheinisches Köln, Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde 14, S. 89-143. Köln.

**Fings, Karola; Reuter, Ursula (2001):** Zwangsarbeit in Köln. Ein Ausstellungs- und Publikationsprojekt des NS-Dokumentationszentrums der Stadt Köln. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Heft 2, S. 16-20. o. O.

**Goldbeck, Gustav (1964):** Kraft für die Welt. 1864-1964 Klöckner-Humboldt-Deutz AG. Düsseldorf.

**Klein-Meynen, Dieter / Meynen, Henriette / Kierdorf, Alexander (1996):** Kölner Wirtschafts-Architektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau. Köln.

**Libor-Dörstel, Tatjana (2001):** Industrie und Stadt im Umbruch - Industrieunternehmen und städtische Wiederaufbauplanung nach 1945 als Faktor für die Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln (Dissertation). Köln. Online verfügbar: [Kölner](#)

[UniversitätsPublikationsServer](#), urn:nbn:de:hbz:38-5476 , abgerufen am 06.06.2018

**Meynen, Henriette (1990):** Köln: Kalk und Humboldt-Gremberg, mit Beiträgen von Sabine Czymmek. (Stadtspuren - Denkmäler in Köln, Band 7.) Köln.

**Reuß, Hans-Jürgen / Geschichts- und Heimatverein Rechtsrheinisches e.V. (Hrsg.) (1977):** Die Entwicklung der Klöckner-Humboldt-Deutz AG von 1930 bis 1964. In: Rechtsrheinisches Köln, Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde 3, S. 173-178. Köln.

**Reuter, Ursula (2001):** Zwangsarbeit in Köln 1939-1945. In: RheinReden. Zeitschrift der Melanchthon-Akademie, Heft 1, S. 48-54. o. O.

**Roeseling, Gereon (2003):** Zwischen Rhein und Berg. Die Geschichte von Kalk, Vingst, Humboldt/Gremberg, Höhenberg. Köln.

**Werk Humboldt der Klöckner-Humboldt-Deutz-AG (Hrsg.) (1956):** 100 Jahre Humboldt 1856-1956. Köln.

Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD)

**Schlagwörter:** [Industriegebäude](#), [Industrieanlage](#), [Fabrik \(Baukomplex\)](#)

**Straße / Hausnummer:** Dillenburgerstraße

**Ort:** 51103 Köln - Kalk

**Fachsicht(en):** Kulturlandschaftspflege

**Erfassungsmaßstab:** i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

**Erfassungsmethoden:** Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung

**Historischer Zeitraum:** Beginn 1856

**Koordinate WGS84:** 50° 56 0,15 N: 7° 00 32,81 O / 50,93338°N: 7,00911°O

**Koordinate UTM:** 32.360.106,02 m: 5.644.303,49 m

**Koordinate Gauss/Krüger:** 2.570.981,48 m: 5.644.720,09 m

Empfohlene Zitierweise

**Urheberrechtlicher Hinweis:** Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

**Empfohlene Zitierweise:** „Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-80289-20131127-6> (Abgerufen: 24. Juni 2021)

Copyright © LVR



Rheinland-Pfalz



Rheinischer Verein  
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz