

Mit Fuhrwerk und Container – Die Kohleversorgung der Tuchfabrik

Bericht von Angelika Limper im Rahmen des Forschungsprojektes
zur Reaktivierung der Tuchfabrik Müller
(LVR-Industriemuseum, Schauplatz Euskirchen)

Euskirchen 1991



Foto: LVR-Industriemuseum, Miriam Schmalen, 2013

Inhalt

Vorwort	3
Kohleeinkauf und -transport in der Erinnerung Beteiligter	4
Gespräch mit Peter K.	4
Gespräch mit Heinrich F. und seiner Frau	9
Gespräch mit Kurt G.	10
Gespräch mit Frau Katharina F. und ihrer Tochter, Frau H.	13
Gespräch mit Heinrich W., dem letzten Buchhalter der Tuchfabrik Müller.....	17
Gespräch mit Frau J., geb. B.	20
Gespräch mit Peter B.	20
Gespräch mit Peter W.	22
Ergebnisse der Auswertung des Firmenarchivs	23
Steinkohle, Briketts und Rohbraunkohle	23
Jahresmittel des Brennstoffverbrauchs als Spiegel der Konjunktur	24
Monatliche Lieferungen – das tägliche Pensum des Heizers	25
Vom Aachener Revier, von der Ruhr und der Ville.....	25
US-Kohle in der Tuchfabrik Müller.....	26
Transport der Kohle	26
Mit Fuhrwerk und Container.....	27
Fuhrunternehmer	27
Standgeld zahlen oder Zuschlag für „sonntags ausfahren“	28
„Schnee-Zuschläge“	28
Zum (wachsenden) Preis der Kohle	28

Vorwort

Die Industrie braucht Rohstoffe. Angeliefert werden sie von Speditionen. Sie halten das ganze Fabrikssystem „am Laufen“ und sind unabdingbarer Bestandteil der Industrie. Ihrer Geschichte ist jedoch nur selten Aufmerksamkeit geschenkt worden. Zu häufig wird Transportgeschichte auf Eisenbahngeschichte konzentriert und selbst da schwerpunktmäßig auf den Personenverkehr eingeeengt oder ganz auf die losgelöste Technikgeschichte des „rollenden Materials“ beschränkt.

Tatsächlich ist Transportgeschichte aber mehr: Sie ist auch die Geschichte der Speditions-Logistik, deren Bedeutung beim heutigen Just in Time-System hervorsticht; sie ist die Geschichte des Transportumschlages von Hand zu modernen Einrichtungen wie Containerterminals und Gabelstapler; und sie ist wesentlicher Teil der Massenmotorisierung, augenfällig an den Brummis auf unseren Straßen.

Die Geschichte der Kohleanlieferungen für die Tuchfabrik Müller ist ein Baustein zu einer solchen Transportgeschichte. In den im folgenden protokollierten Befragungen wird deutlich, was sich seit der Stilllegung der Tuchfabrik Müller alles verändert hat: Damals hatte die Eisenbahn ein wesentlich größeres Gewicht, und am Bahnhof „war noch was los“. Noch in den 1950er Jahren wurde in Kuchenheim mit Pferdefuhrwerken (Stückgut) angeliefert. Verladen wurde noch von Hand. Der Bahnhof wurde sogar Arbeitsstätte von Tuchfabrik Müller-Mitarbeitern: Textiler wurden zum Kohleausladen zum Bahnhof „abgestellt“. In dieser Zeit tauchen aber auch die modernen „Von Haus zu Haus“ Container auf. Das Ende der Tuchfabrik Müller fällt damit in eine Umbruchphase des Transportwesens.

Der folgende Bericht ist in zwei Teile gegliedert: Im ersten Teil sind Gespräche mit Spediteuren und an der Anlieferung beteiligten Personen dokumentiert.

Der zweite Teil macht deutlich, welche Mengen von Rohstoffen eigentlich zum Antrieb der Tuchfabrik Müller anfielen – und transportiert werden mussten. Ausgewertet wurden hierzu die Einkaufsbücher der Tuchfabrik Müller. Diese Bücher sind von 1894-1963 vollständig erhalten, offenbar konsequent geführt und können als sichere Quelle hinsichtlich Brennstoffmengen, -herkunft, -händler sowie Transporteure angesehen werden.

Kohleinkauf und -transport in der Erinnerung Beteiligter

Alle Gespräche –zum Teil mit Tonbandaufzeichnung – sind im Sommer 1989 geführt worden und unmittelbar danach nach Sachfragen gegliedert protokolliert worden. Dabei wurde immer auch nach Transporten von anderen Rohstoffen gefragt und Berichte dazu mit in die Protokolle aufgenommen.

Gespräch mit Peter K.

am 14.07.89 und am 15.08.89 im Hof der Tuchfabrik Müller und am Bahnhof Kuchenheim

Peter K. arbeitete von 1950 bis zur Schließung im Jahre 1961 in der Tuchfabrik Müller. Er ist als Weber ausgebildet und hat im Akkordlohn gearbeitet. Wie seine Kollegen hat er des Öfteren auch andere Tätigkeiten in der Fabrik ausgeübt, so hat er z. B. mitgeholfen, Kohle auszuladen, den Heizer vertreten, Webstühle anderer Mitarbeiter repariert, bei der Bachreinigung geholfen usw.

„Der Betrieb Müller, der war mehr oder weniger auf Gegenseitigkeit. Da half man mal hier, mal da. ‘Wann haste mal Zeit, kannst mir mal helfen?’ Das war so bisschen kameradschaftlich, gegenseitige Hilfe, ohne ging’s nicht.“

Auf die Fragen, ob er gern den Heizer vertreten hat, antwortet er: „Direkt nicht, aber einer musste es machen. Hilfsbereitschaft war groß.“ (er bekam seinen Akkorddurchschnittslohn weiterbezahlt, hatte also keine finanziellen Einbußen)

Und zum Kohleausladen: „Das man sich dahin gedrängt hat, das gab’s nicht, da war man nicht so scharf drauf, auch wenn’s ein paar Groschen mehr gab. Weil Sie eben schmutziger wurden.“ Laut seinem Lohnbüchlein bekam er für 10t Kohleausladen 3,60 Mark (1957) als Zulage. Die Zeit wurde ihm wiederum mit seinem Akkord-Durchschnittslohn (1957: 1,88 Mark) vergütet.

Heizmaterial

Nach Angaben von Peter K. wurde Steinkohle, sog. Nußkohle (keine Splitterkohle und auch kein Kohlenstaub/-schlamm wie z.B. bei der Firma K., wo der Kessel umgebaut, ein Förderband mit automatischer Einstreuung installiert wurde) und Braunkohle, „Schwarzholz“, gebraucht. Braunkohle kam „so wie sie gewonnen wurde, große Stücke, Staub, kleinere Knoten, es waren auch teilweise halbe Meterstücke drin.“ Angeheizt wurde mit überall im Betrieb gesammeltem Abfall wie Wolle, Papier, Pappe, Holzwolle.

Menge und Häufigkeit der Lieferungen

„Es kam ja drauf an, welche saisonbedingte Ware viel Dampf erforderte, von daher ist das auch n'bißchen saisonbedingt. Aber Braunkohle, kann man sagen, fast jeden Monat musste n' 20t Waggon kommen. Es konnte auch alle 14 Tage passieren.“

Das Mengenverhältnis Braunkohle und Steinkohle schwankte je nach Dampfanzforderung 6:1 oder 5:1 (bes. beim Färben brauchte man viel Dampf), als Heizer zur Aushilfe erinnerte sich Peter K., dass er abends bzw. zwischendurch 10 Karren Braun- und ca. 3 Karren Steinkohle hereingefahren hat. (Die Mengenverhältnisse beziehen sich also auf das Volumen, nicht auf das Gewicht). Immer jedoch sollte an der teureren Steinkohle gespart werden: „Manchmal da kam der W. (Buchhalter): ‘Da haste aber viel Steinkohle gebraucht.’“

Fuhrunternehmer – Fahrzeuge

„1950, da hab ich hier angefangen, da fuhr der LKW, aber früher hat man mit Fuhrwerk, mit Pferdefuhrwerken, gefahren.“ Wie lange Pferdefuhrwerke die Kohle fuhren, weiß Peter K. nicht mehr. Er nennt verschiedene Fuhrunternehmer: anfangs sei G. , nachher dann seien Flink und Bierekofen (Flamersheim) gefahren.

Wolle in große Jutesäcke vernäht und Garnkisten, also Stückguttransporte, habe Engelbert Esser mit einem Plateauwagen, der von 2 Pferden gezogen wurde, erledigt. Bei schwerem Transport hätten zwei Pferde, bei normalen Transporten ein Pferd den Wagen gezogen. Er sei mit seinem Fuhrwerk immer „rundgefahren“.

1957/58 ungefähr habe die Bahn zunächst die Stein- dann auch die Braunkohle in Container direkt in den Fabrikhof gefahren und dort abgekippt. Die Bahn hatte also eigene Spezialwagen. „Von Haus zu Haus“ nannte sich dieser Service.

Im Juli 1957 findet sich deshalb auch die letzte Eintragung über Kohlenausladen im Lohnbüchlein von Peter K.

Bahnhof

Peter K. erinnert sich an das alte Bahnhofsgebäude; ein angebauter Schuppen für sämtliches Stückgut reichte bis an die jetzt noch vorhandene Rampe, die Ladestraße habe sich bis zum Prellbock – das Gebäude der Raiffeisengenossenschaft war noch nicht da – ausgedehnt. Die Ladestraße gepflastert. Die Kohlewaggons standen immer rechts vom Bahnhofsgebäude, dass auch mal links umgeladen wurde, weiß Herr K. nicht genau. Den Betrieb am Bahnhof beschreibt er so: „Dass hier keiner gestanden hat, das war nicht drin. Hier war'n immer welche, die ausladen mussten, sei es die Bauern vom

Kunstdünger her, hier war immer reger Betrieb. War selten, dass Sie mal ganz allein hier waren. Leute aus dem Dorf, die bei den einzelnen Firmen hier waren, die kannte man.“

In das Bahnrestaurants gegenüber seien Müllers Leute jedoch nie gegangen, „da hatte man teilweise nicht das Geld dafür, und außerdem war man zu schmutzig. Der Bierekofer, der ging schon mal rein, ‘sich informieren’.“

Umladen der Kohle am Bahnhof

Kam ein Waggon Kohle am Bahnhof an, wurde die Firma Müller informiert, die ihrerseits das Fuhrunternehmen benachrichtigte. Je nachdem, ob Braun- oder Steinkohle, wusste der Unternehmer, ob er seinen „Kasten“ mit Zusatzbrettern, den „Hüzel“, erhöhen musste oder nicht. Herr W. (Buchhalter der Tuchfabrik Müller) habe immer gewusst, wo gerade Leerlauf war, kam dann in die Fabrik und habe gesagt:“Der und der geht jetzt ausladen““. Dann habe es schon mal geheißen: „Nee, dass ist ein Linkshänder, da geh ich nicht mit, da muss ich über Hand werfen.“ „Im Endeffekt, wenn’s nicht anders ging, hat man’s auch gemacht. Ich konnte auch über Hand schaufeln, war bloß ein bisschen anstrengender. Ich hatte im Waggon eine Drehung mehr zu machen.“ Rechts- bzw. Linkshändigkeit bezieht sich hier lediglich auf das Schaufeln, nicht auf andere Tätigkeiten. Peter K. erklärt das so: „Ich bin Rechtshänder und schaufele rechts, mit der linken Hand als Führungshand. Es gibt Rechtshänder, die haben ihre Schaufel links, die haben die Führungshand rechts.“

Häufig zum Ausladen sei Hubert K., weniger häufig er selbst, Toni G., Jakob B., sein Vater Heinrich K., vielleicht auch mal Wilfried S. oder Kaspar K. gefahren.

Der Fuhrunternehmer habe die zwei Leute von Müller einschließlich Schaufeln und Gabeln zum Bahnhof mitgenommen. Dort wurde der LKW in einem gewissen Abstand – möglichst seitlich – an den Waggon herangefahren. Dann wurden Hüzel gegen den Waggon gelehnt und die Tür aufgemacht. Ein Teil der Kohle fiel heraus, wobei die Hüzel verhinderten, dass Kohle unter den Waggon auf die Gleise rutschte. Braunkohlenwaggons hätten höhere Wände und zwei Türen gehabt, Steinkohlewaggons dagegen waren niedriger und hatten nur eine Tür. Während ein Mann nun von der Ladestraße auf den LKW lud, konnte der andere schon anfangen, direkt vom Waggon auf den LKW zu „scheppen“. „Man musste aufpassen, dass einer den anderen nicht mit der Gabel gestochen hat.“

Der erste LKW sei mit der Kohle, die auf die Ladestraße gefallen war, schon voll gewesen. Während die erste Ladung zur Fabrik gefahren sei, hätten die beiden Arbeiter „ihren Platz zusammengearbeitet“ und mit einem Besen (der zum LKW gehörte) gesäubert. Kam der LKW zurück, fuhr er diesmal so nah wie möglich an

den Waggon, auf der einen Seite schon mit Hüzel erhöht, damit nichts drüber fiel. Nun wurde direkt vom Waggon auf den LKW hochgeschaufelt, der eine von rechts, der andere von links. Insgesamt waren es 4-5 LKW Ladungen, und das Ganze dauerte 5-6 Stunden.

Wenn möglich, wurde mit der Gabel (10 Zinken) gearbeitet (Stein-/Braunkohle). Die staubigen Reste von Steinkohle und Braunkohle, die manchmal auch torfartig waren, wurden geschaufelt. „Wenn’s geregnet hat auf den Waggon, konnte man schön mit der Gabel arbeiten, da ging mehr drauf; das war dann so eine feste Masse.“ (Braunkohle)

Schwieriger wurde es bei starkem Frost, dann musste zumindest die obere Schicht losgehackt werden. Dass man aber gar nicht ausladen konnte, hat es nicht gegeben.

Peter K. erinnert sich nicht, ob schon mal feiertags Kohle ausgeladen werden musste, damit die Firma Standgeld sparte; er hält es jedoch für möglich.

Der 1300m lange Weg zur Fabrik verlief folgendermaßen: Bahnhofstraße (heute Willi-Graf-Straße), Lambertusstraße, Bachstraße, Hochstraße (heute Kuchenheimer Straße), Roitzheimer Straße (heute Carl-Koenen-Str.).

Abladen der Kohle im Fabrikhof

Sowohl Stein- als auch Braunkohle wurden im Fabrikhof unter freiem Himmel gelagert. Sie blieb so liegen, wie der LKW sie abschüttete. Der Schuppen wurde zur Lagerung von verschiedenen Geräten und Holz genutzt. Laut Skizze von Peter K. reichten die Kohleberge bis an und manchmal sogar bis vor den Schuppen.

Im allgemeinen sorgte der Heizer für die „richtige“ Anordnung der Kohle, weil er sie schließlich (möglichst wenig umständlich) in das Kesselhaus karren musste. So sollte eigentlich die schwere, aber nicht so häufig zu fahrende Steinkohle bei dem Schuppen liegen, die mengenmäßig weit bedeutendere, jedoch leichtere Braunkohle näher am Eingang zum Kesselhaus. Doch je nachdem, wie die Kohlelieferungen kamen und wie der LKW sie abschütten konnte, musste er auch schon mal für die Braunkohle den „weiteren Weg nehmen.“ Um näher am Kesselhaus abzuladen, fuhr der LKW vorwärts in den Hof und setzte dann zurück; um in der Nähe des Schuppens abzuladen, musste er allerdings rückwärts in den Hof setzen. Die Kohle bedeckte zuweilen bis zu 50% der gesamten Hoffläche. Ein Fahrweg für Fuhrwerke und LKWs musste freibleiben, der Weg zur Walkerei, zum Kesselhaus, zu den Toiletten, dem Gartentor und natürlich der Treppenaufgang ins Haupthaus sowie die Zugänge zum Wohnhaus und Kontor/Lager mussten gut erreichbar bleiben.

Transport bis in den Kessel

gehörte zu den Aufgaben des Heizers selber. Er sorgte tagsüber und besonders abends immer dafür, dass ein „guter Kohlevorrat“ direkt vor dem Kessel war.

Er musste die Kohle mit Gabel und Schaufel auf die Schubkarre laden, diese dann – sie hatte keine Gummibereifung wegen des Funkenflugs am Kesselhaus – durch die Tür zum Kesselhaus, scharf links den schmalen Gang (die Ecke ist inzwischen abgerundet), dann rechts herum vor den Kessel fahren. Insgesamt, so schätzt Peter K., waren es täglich bzw. abends 3 Karren Stein- und 10 Karren Holzkohle. Er selbst habe sich immer soviel wie möglich deponiert, damit er sich auf das Feuer konzentrieren konnte. „Man konnte ihn (den Kessel) auch niedrig fahren, aber ich hab ihn immer so um 8 bis 9 Atü, das hab ich mir so ausgerechnet, damit stehste am besten, man kann ihn auch mit 6 Atü fahren, aber irgendwann ist das Feuer so niedrig gebrannt, dann reicht's nicht mehr für die Dampfmaschine.“

Der Heizer sorgte auch dafür, dass der Hof für die Karre befahrbar blieb, denn er war nicht durchgehend befestigt. Seine Oberfläche bestand wie heute aus festgetretener Erde und großen Steinen. Um tiefere Löcher und Fahrinnen zu vermeiden, legte er schmale Bleche auf die jeweilige Fahrspur. „Die warn irgendwo übrig, hat man nicht mehr gebraucht, und der Heizer hat sich das dann organisiert. Das warn so Bleche wie in der Färberei auf den Kanälen. Das heißt, der Chef hat die Wege nicht instandgehalten, das musste der Arbeiter sich selber organisieren. Wir gingen immer von dem Standpunkt aus, in den kleinen Betrieben sind mehr oder weniger ein Stamm von Allroundarbeitern. Die meisten Arbeiter waren Allrounder. Wenn irgendwo mal einer ausfiel, ich hab Ihnen das ja erklärt mit dem Kohlenausladen, gehst Du oder geht der oder kannst Du, ach der hat es im Rücken, geh Du mal heute, ich bin nicht gut drauf, aber dass einer mal gesagt hat 'ich tu das nicht', das gab's nicht.“

Ob es im Winter bei Schnee und Eis Schwierigkeiten gegeben hat, erinnert sich Peter K. nicht genau. Er meint, von den Gebäuden her sei es so warm gewesen, dass es im Bereich um die Gebäude herum kein Glatteis habe geben können, und Schnee habe nur kurzfristig gelegen.

Schlacke und Asche

musste der Heizer morgens als erstes – er begann montags um 5 Uhr 15 und sonst um 5 Uhr 45 – entfernen, und das war, ungefähr eine Schubkarre voll, je nachdem wie viel Steinkohle am Vortag verheizt worden war.

„Braunkohle macht kaum Schlacke, die verbrennt zu Asche – Sand – Steinkohle verbrennt zu Schlacke.“ Das wurde in den Garten gefahren,“ da war so'n Haufen, wo der Abfall hinkam.“ Ab und zu sei der Abfall dann von einem

Fuhrunternehmer weggefahren worden, aber „früher in den 50er Jahren, da kamen die Leute sich das holen für Wegebefestigung im Garten, teilweise Einfahrten, überall wo Löcher waren, da konnte man das gebrauchen.“

„Einmal im Jahr wurde der Kessel gereinigt, der Fuchs, die Luftgänge und im Kessel die Flugasche, das musste einmal im Jahr gemacht werden.“ Alles wurde dann zunächst im Garten deponiert, und irgendwann weggefahren. Es seien ungefähr zwei LKW-Ladungen gewesen. Wohin sie gebracht wurden, weiß Peter K. nicht mehr. (Möglicherweise in die Kuchenheimer Müllkippe). Ein Unternehmer namens Weilerscheid aus Roitzheim, der eine Kies- und Sandgrube hatte, habe vermutlich seine Gruben damit verfüllt. Eine Grube sei noch sichtbar unmittelbar hinter den Gebäuden der Firma Rhenus, Roitzheimer Str. „Da könnte der das hingefahren haben.“

Gespräch mit Heinrich F. und seiner Frau

am 20.07.1989 über den Fuhrbetrieb von und zum Bahnhof Kuchenheim

Heinrich F.'s Großvater war Peter E., der 1912 das „Bahnhofsrestaurant Peter Euenheim“ in dem Haus gegenüber dem Bahnhof Kuchenheim eröffnet hat. Vorher gab es eine Gaststätte im Bahnhofsgebäude, die dann aber geschlossen wurde. Das Bahnhofsrestaurant wurde bis 1962 von den Eltern Heinrich F.'s betrieben, danach wurde das Haus umgebaut und der Eingang in den Innenhof des Landhandels verlegt. Das Gespräch findet in Heinrich F.'s Haus, dem ehemaligen Bahnhofsrestaurant statt.

Bahnhof

An das frühere Bahnhofsgebäude mit Wartesälen der 1. und 2. Klasse schloss sich nach rechts ein Schuppen an, in dem sämtliches Stückgut nach der Ankunft gelagert wurde. Die Ladestraße reichte bis etwa zum Lagerschuppen der Genossenschaft, nach links (vom Bahnhofsgebäude aus) bis zur Länge des Befestigungsmäuerchens. Die gesamte Ladestraße war mit Kopfsteinpflaster befestigt. Insgesamt gab es zwischen den Kriegen sehr viel Güterverkehr und entsprechend betriebsam bot sich das Bild am Bahnhof. „Da war immer was los, das kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen. „Fuhrleute und Bauern, viele waren beides, trafen sich dann im Bahnhofsrestaurant, nicht aber „Leute von Müller, die konnten sich das nicht leisten.“ Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm aber mit dem Aufkommen des LKW-Verkehrs der Betrieb am Bahnhof schnell und deutlich ab.

Straßen

Die Transporte zu den Tuchfabriken Koenen und Müller führten an F.'s Haus vorbei, die Bahnhofstraße entlang. Bei der Gebietsreform 1968 wurde sie in Willi-Graf-Straße umbenannt. Eine richtige Asphaltdecke habe die Straße erst 1958 bei dem Bau des Abwasserkanals erhalten, vorher sei sie mit Schotter befestigt gewesen.

Fuhrunternehmer

In den 50er Jahren bis etwa 1955 sei auch Peter Bündler gefahren. „Der hatte so einen Bolderkarren, das ist so ein vierrädriger Wagen, von einem Pferd gezogen. Den kann man kippen.“ „Bündler ist für Müller Kohle gefahren das weiß ich genau.

Dann seien auch die Gebrüder Esser gefahren. Engelbert Esser mit einem Pferdefuhrwerk (Plateauwagen) habe das ganze Stückgut gefahren. Sehr viel für Koenen, aber auch Wolle für Müller, die in Jutesäcke vernäht war. Zwei Brüder hätten schon vor dem Krieg zwei große LKW (Büssing) gehabt, er habe sie immer die „Gelbe Gefahr“ genannt (die Wagen waren gelb).

Seit etwa 1957/58 sei Kohle in Containern „Von Haus zu Haus“ gekommen. In einem Waggon waren drei Container, die auf einen Spezialwagen der Bundesbahn gezogen und dann weggefahren wurden.

Das ganze sei jedoch zu teuer und daher unrentabel gewesen. Viele hätten längst auf den billigeren und bequemeren LKW-Transport umgestellt.

Gespräch mit Kurt G.

21.07.89, in Kuchenheim im Büro von Herrn G.

Zu den Anfängen seiner Firma

Herr G. ist mit seiner Mutter 1949 aus dem Ruhrgebiet nach Kuchenheim gekommen. „Da war hier ein Kohlenhandel und nach dem Krieg hab ich dem alten Mann immer geholfen, Briketts aufladen, Kohlen ausfahren und so weiter. Auch ein Milchgeschäft hatten die. Und von dem hab ich damals den Kohlenhandel übernommen, das war 1950. Gleichzeitig hab ich mir ‘nen LKW gekauft, und da war die Firma Müller sofort an mich ran getreten, ja jetzt wär ich ein moderner Betrieb, ich hätte ja ‘nen LKW. Ja, und damit haben wir dann angefangen. Für die Firma Müller sei er dann bis zu deren Betriebsende 1961 gefahren.

Er selber sei nie mit Pferdefuhrwerk sondern nur mit LKWs gefahren. Nach dem Krieg hätten nur noch die Bauern Pferdefuhrwerke gehabt. „Es gab damals die

ersten LKWs, meistens die von den Besatzungsmächten hiergelassen wurden, und wer so einen hatte, der fuhr dann halt.“

Transporte für die Tuchfabrik Müller

G.'s Haupttransportgut für Müller waren die Brennstoffe. Die Firma Koenen und Müller hätten alles verheizt, was an festen Brennstoffen vorhanden gewesen wäre, also Industriebriketts, Rohkohle – „wir haben hier im Rheinland ‘Schwarzholz’ dafür gesagt“ – und – „wenn die Finanzen schon mal besser waren und die Zuteilung von der Kohlebehörde, dann gab's schon mal Kohle (Steinkohle). Oder auch so'n Schlamm, das ist der Staub, der bei den Kohlezechen abfällt. Und alle diese Sachen, außer den Briketts, die holte ich immer direkt ab Werk, Grube Donatus in Liblar; alles andere wurde in Waggons angeliefert und kam hier am Bahnhof an. Und dann mussten wir die Dinger immer entladen, einmal aus dem Waggon, und dann mussten wir die im Hof wieder abladen.“ Wolle sei generell selten mit der Bahn angeliefert worden, sondern direkt mit LKWs. Und er selbst habe Wolle nur gefahren, „wenn Not am Mann“ war. „Ach, wir haben auch schon Maschinen ausgeladen am Bahnhof, wir waren der Hausspediteur der Firma Müller.“

Auch die Entsorgung, das Abfahren von Aschen und Schlacken aus dem Hof der Firma Müller habe er, G., besorgt, und zwar zur Deponie in Kuchenheim hinter dem Bahnhof. Etwa alle 2 Monate sei ein Wagen Aschen/Schlacken zu fahren gewesen, Wolle höchstens 2-3 mal im Jahr „einen Waggon voll Wollballen“. Die seien in großen Jutesäcken verpackt, etwa 1 m³ groß und so schwer gewesen, dass sie nur von 3-4 Mann geschoben oder mit Bohlen gerollt werden konnten.

Zur Menge und Häufigkeit der Kohlelieferungen für Müller äußert sich Herr G. wie folgt: „Mal gab's viel, dann musste schnell gehortet werden, es konnte sein, dass das nächste Mal, bzw. nächsten Monat 'n Engpass ist oder sonst was.“ Bis etwa 57/58 sei Kohle bewirtschaftet worden, und zwar habe es über eine Handelsgesellschaft in Köln Bezugsscheine für Braunkohle und Briketts gegeben, so habe er jeden Monat 80-100t Briketts, manchmal aber auch nur 60t erhalten. Für die Firmen müsse es wohl so ähnlich gewesen sein.

„Wenn man was kriegen konnte, deswegen kamen ja auch manchmal 40t Rohkohle, dann war der Hof bei Müllers voll, so 3-4-5 m hoch. Im allgemeinen seien es „mindestens“ 1-2 Waggons, also 40t pro Woche gewesen, und dazu sei noch Brikett- und Kohleschlammlieferung hinzuzuzählen. „Und wenn die Finanzen reichten und die Bewirtschaftungsstelle Kohlen zugebilligt hatte, dann gab's mal Kohlen.“ An anderer Stelle (s.o.) spricht Herr G. allerdings von 10 Waggons im Monat.

Umladen am Bahnhof

An das alte Bahnhofsgebäude („richtig spitzgiebeliges Haus, wie heute noch der Rheinbacher Bahnhof“) erinnert sich Herr G. noch gut. An das Bahnhofsgebäude habe sich der Lagerschuppen für Expressgut angeschlossen und daran wiederum die VerladeRampe. Rechts daneben habe dann eine ganze Reihe von Waggons, so sechs, sieben acht gestanden. Die Verladestraße sei bis an die Straße, also bis zu den Schranken gegangen. Gegenüber sei die „Fuhrmannskneipe“ gewesen, wo er auch mal ein Bier getrunken habe.“

Er sei immer vom Bahnhof aus informiert worden, wenn eine Kohlenlieferung für die Firma Müller oder Koenen kam. „Da wurde von irgendeiner Zeche ein Waggon avisiert, oder zwei Waggons, je nach dem. Die sagten zwar heute, aber das sind 24 Stunden, das war nie so genau festzustellen, wann der kam, der konnte auch am nächsten Tag kommen. Das war so ‘ne Alarmbereitschaftssache. Der Waggon war einen Tag gebührenfrei, und der nächste Tag kostete schon 20 Mark Standgeld, und das war viel Geld. Also hieß es dann, der Waggon ist da; die kamen hier in Kuchenheim entweder morgens oder am späten Nachmittag. Und dann bekam man damals – und das muss sich ein Mensch mal vorstellen – pro Tonne entladen – drei Mark!! Ja? Und das wurde aus dem Waggon auf den LKW geschaufelt, das musste immer erst drüben geschaufelt werden, so die ersten 5t, bis man die Tür aufmachen konnte vom Waggon. Also erst mal rauf auf den Waggon, alles über auf den LKW, bis man die Klappen aufmachen konnte.“ Ein Waggon Braun- oder Steinkohle bedeutete vier Wagenladungen, bei Kohlschlamm – er war dichter – musste man nur drei mal fahren.

Die Frage, ob Leute von Müller oder er allein ausgeladen haben, wird unterschiedlich beantwortet: „Ich war ein Ein-Man-Betrieb. Was meinen Sie, wie oft ich 20t Waggons allein ausgeladen hab, und sogar 2 am Tag! Das war’n nicht bloß 40t, das war’n 80t, die mussten Sie ja wieder runter scheppen! Das war’ne wahnsinnige Knochenarbeit!“ An anderer Stelle: „Für 60 Mark einen Waggon!! Wenn Sie richtig fleißig war’n, haben Sie 5 Stunden mit 2 oder 3 Mann dafür gebraucht. Wieder an anderer Stelle: „Da Kosten gespart werden mussten, war das für Müller angenehm, wenn die Waggons am späten Nachmittag kamen. Ja, dann mussten nämlich ein, zwei Leute aus seinem Betrieb nach Feierabend mit zum Bahnhof, die Waggons leerschaukeln. Ich hab sie dann abgeholt. Da war der Peter K., der kann Ihnen was erzählen vom Schaukeln, der musste auch mit schaukeln gehen, oder der Heizer, wenn’s nach Feierabend anging, musste der Heizer mit raus. Das war zum Schluss ein Herr L.“ Und schließlich, bei nochmaliger Rückfrage über die Mitarbeit von Müllers Leuten: „Einer, schon mal zwei, je nach dem, wenn einer im Betrieb abkömmlich war.“

Die Straßen

in Kuchenheim seien in den 50er Jahren zu 90% mit Kopfsteinpflaster gedeckt gewesen, aber die damalige Roitzheimer Straße (heute Carl-Koenen-Straße) sei nur „ein besserer Feldweg aus Schotter mit vielen Schlaglöchern“ gewesen. Den ohnehin zum Teil schrottreifen LKWs hätte das gar nicht gutgetan, und jeder Fahrer hätte in der Zeit ein „Künstler“ sein müssen, um seinen Wagen fahrbereit zu halten. Zu Glatteis und anderen Schwierigkeiten bei Transporten für die Firma Müller befragt: „Das interessiert nicht, es musste gehen.“

Zum Abladen im Hof der Firma Müller

„Und Platz war nirgendwo im Hof, besonders bei Müller. Und neben dem Kesselhaus, da wurde das dann aufgescheppt, also musste man alles vom LKW mit der Hand wieder runter schaufeln. Wenn man es kippt, nimmt es zu viel Platz weg. Und da kein Platz da war, musste man alles wieder runter schaufeln, so zu 99%. Es war schon mal, dass der Hof ziemlich leer war und es war nicht groß in Aussicht, dass wieder in den nächsten Tagen ein Waggon kam, das Zeug reichte halt bis zur nächsten Lieferung, dann konnte man schon mal abkippen. Ja und der Heizer musste das dann mit der Schubkarre reinfahren zum Kessel. Es war also alles eine Knochenschinderei hoch drei! Müller war nicht zu bewegen, etwas zu modernisieren damals, wogegen die Firma Koenen versuchte, es was moderner zu machen, aber zum Schluss sind sie auch den Bach runtergegangen.“

Herr G. hat immer gern für die Firma Müller gearbeitet, und trotz der Äußerungen zur Sparsamkeit und Rückständigkeit ist doch Achtung und Respekt vor der Firmenleitung herauszuhören. „Herr Müller war immer sehr genau. Er kam immer gucken; dass er die Briketts nicht abgezählt hat, ist alles.“

„Den Mann schreiben sehen, ist ein Erlebnis! Seine Frau hatte ja später einen Blumenhandel, und wenn ich dann ein paar Blumen kaufte, musste ich ‘ne Quittung haben, und die malte er dann: Ohne Brille, eine Wahnsinnschrift, die hab ich immer bewundert! Eine Schrift wie gestochen, ganz doll, so was Exaktes!“

Gespäch mit Frau Katharina F. und ihrer Tochter, Frau H.

am 24.07.89

Das Gespräch ist angemeldet; Frau F. (82 J alt) hat ihre Tochter, Frau H., hinzugebeten. Bei Zitaten im Protokoll steht daher am Ende (F) oder (H).

Zur Geschichte des Fuhrgeschäfts F.

Frau Katharina F. ist die Ehefrau des im Krieg gefallenen Josef F., der wiederum 1933 eine kleine Ackerschaft und vor allem das Fuhrgeschäft von seinem Vater, Cornelius F. (geb. 1865) geerbt hat. Das Fuhrgeschäft F. befand sich am Markt, heute G.

Während des Krieges und in der Nachkriegszeit hat Frau F. das Fuhrgeschäft selbständig weitergeführt und ist auch für die Tuchfabrik Müller gefahren.

„Minge Mann, der hatte das Fuhrjeschäft, und der musste in de Krieg, und da hing alles an mir. Da wollte ich schließen, und da hat man mir von oben herunter `nen Riegel vorgeschoben.“ (F) „War kriegswichtiger Betrieb.“ (H) „Man wollte mir `nen Betriebsleiter hinsetzen.“ (F)

Das Fuhrgeschäft F. ist nach Angaben der beiden Frauen seit seiner Gründung durch Cornelius („Knlijes“) F. von Anfang an für die Firma Müller gefahren.

Josef übernahm 1933, und nachdem er 1942 in den Krieg musste, halfen zwei polnische Kriegsgefangene und ein russisches Mädchen, später auch schon mal Soldaten. „Wir hatten ja Einquartierung.“ (H) Zu den Polen: „Ich mit meinen Polen, wir waren ein Herz und eine Seele. Da hatten wir so ‘nen Idioten, dat war so’n Nazi, – die (die Polen, Anmerk. d. Verf.) aßen bei mir am Tisch – da hat der Radau gemacht, da durften die nicht mehr bei mir am Tisch essen. Die mussten in ‘nem Raum extra essen, die kriegten dasselbe, was ich auch hab. Anfangs mussten wir die ins Lager bringen abends, da durften die nicht bei uns bleiben, dat ham’ wir erst später durchgesetzt gekriegt, weil wir auch nachts raus mussten, wenn RWE-Masten gefallen warn“. (F)

Hin und wieder hat auch Peter B. (Schwager von Frau F.) gefahren. „Wenn ich nicht ganz zurechtkam, hat der geholfen.“ (F)

1948 übergab Frau F. das Geschäft an ihren Bruder Wilhelm Fl., um Witwen- und Invalidenrente beziehen zu können.

„ ... von aller Faulheit, kein Wunder, dass ich heute mit den Knochen nicht mehr kann.“ (F)

Fl. fuhr auch für die Tuchfabrik Müller bis zu seinem Tod 1957, und das Geschäft erbt dann seine Freundin, die Mutter von Kurt G. (heutiger Geschäftsinhaber).

Für die Tuchfabrik Müller

haben F.s Stein- und Braunkohle, hin und wieder auch sog. Eierkohlen gefahren. Frau F. glaubt, dass die Lieferungen je nach Kontingent – während des Krieges sei die Kohle bewirtschaftet gewesen – für Müllers ungefähr einmal die Woche

kamen, und zwar in 15t und 20t Waggonen. „Mal kriegten sie viel, mal nicht, Müller war et kleenste, vielleicht auch nur alle 14 Tage.“ (F)

Wichtigere Kunden seien Coßmann, das RWE, die Molkerei, die Gerberei und auch Koenen gewesen. „Wir war`n die bahnamtliche Abfuhr, nicht die Rollabfuhr, die hatte Essers Engel, der hatte die Pakete und so. Wir hatten alles, was waggonweise kam, beispielsweise die Kohle, beispielsweise die Baumwolle.“ (H)

Die Baumwolle für Koenen sei in Säcke verpackt gewesen und in Plateauwagen abgefahren worden.

„Den Leichenwagen hab ich auch gefahren, das war Gemeindegut, der stand im Feuerwehrgerätehaus. Ich tat ihn auch putzen und saubermachen, wir haben alles gemacht. Sind mal hier im Krieg Bomben gefallen, da hatten wir den Plateauwagen mit acht Särgen beladen. Schwarz verhangen, wurden meine Pferde schwarz bekleidet. Mit dem Leichenwagen hätt` man hin und herpendeln müssen, also hat man das so gemacht.“ (F)

Fahrzeuge

Die Kohle sei in „übermäßigen Karren, Bolderkarren“, transportiert worden. Vorne habe er zwei kleine, hinten zwei große Räder gehabt und sei zweispännig gefahren worden. Zum Kippen konnte der Kasten mit einer Kurbel hochgedreht werden. Wurde die relativ leichte Braunkohle gefahren, hieß es „Don de Hüzele drop.“ (H), der Kasten wurde also mit ca 15 cm breiten Aufsteckbrettern erhöht, er fasste ca 4t. Mit der Schlagkarre, die häufig auch von einem Ochsen gezogen wurde, habe man im Krieg auch Kohlen, vorwiegend aber Schlacke und Schutt abgefahren, auch für Müller. Für eine Fuhre mit der Karre habe es 7 Mark gegeben.

„46/47, da musste man umstellen auf Auto, sonst kam man nicht mehr mit.“ (H) Frau F. habe einen amerikanischen Wagen „GMC“ angeschafft, mit dem vor allem Steine aus dem „Bimsgebiet“ gefahren worden seien. Für den Kohletransport habe sie einen kippbaren „Opel Blitz“ gekauft.

Das Umladen am Bahnhof

habe der Unternehmer meist selbst machen müssen. „Ich mit dem Russenmädchen musste das, ich war die Arbeit gewöhnt.“ (F) „Koenen schickte mir Leute, Müller nicht, der hatte keine Leute.“ (F) „Mag sein, dass er auch mal welche geschickt hat zum helfen. Normal mussten wir sorgen, dass die in den Hof kam.“ Ehe man das breite Waggontor geöffnet habe, hätte man erst Kohle oben drüber schaufeln müssen, wenn man die Waggontür aufmachte, sei nur noch die Menge von ein bis zwei Wagenladungen zu fahren gewesen. „Ich hatte zwei so Bolderkarren, und die

wurden im Wechsel gefahren. Einer wurde an den Waggon ran gestellt, und dann wurde der beladen, dann kam der mit dem leeren Karren zurück, spannte die Pferde um und da ging es wieder weiter.“ (F)

Diese Arbeiten hätten während des Krieges die polnischen Kriegsgefangenen getan. „Was meinen Sie, was die Leute in den Jahren froh waren, wenn die Polen schon mal Kohlen unter den Waggon warfen. Die hatten auch welche, wo sie dann schon mal was Tabak kriegten, die hatten ja nichts. Einer ist noch jedes Jahr hierhergekommen, in die Rüben, der war hier beliebt.“ (F)

Der Weg zur Fabrik Müller die Bachstraße sei damals mit „Katzenköpfen“ gepflastert gewesen, und „wenn was runterfiel, da freuten sich die Leute, drum mussten wir ja auch so aufpassen, für den (Müller) war ja auch jedes Körnchen wichtig.“ (H)

Abladen im Hof der Tuchfabrik Müller

Um im Fabrihof abladen zu können, hätten die Pferde rückwärts die Karre reingesetzt. „Dann kamen auch schon mal Männer raus, und haben in die Räder gegriffen, dass die Pferde es nicht so schwer hatten. Bei Koenen, da konnt’ man rundfahren, da ist alles größer.“(F) Dann sei die Karre „nach hinten aufgeschlagen“ worden, die Kohle wurde aufgekippt und Müllers Leute mussten sie dann etwas aufschütten. So sei der Hof ein einziger Kohlehaufen gewesen, bis auf ungefähr ein Meter an den Weg des Wohnhauses heran. Ähnlich dicht habe die Kohle bis an die Fabrikeingänge und den Schuppen gelegen, in dem sich eine Karre und Schaufeln befunden hätten.

Im Winter habe man die obere Schicht der Kohle mit einer Hacke los machen müssen, um mit dem Umladen am Bahnhof beginnen zu können. Da die Waggons rollten und nie lange standen, blieb die Kohle in Bewegung und fror nie ganz fest. Ausgeladen wurde immer sofort, da man sonst hätte Standgeld bezahlen müssen. Zu den Pferden: „Es war schon mal morgens früh, dass der Schmied raus musste, weil die Pferde Stollen haben mussten, weil die Straße so glatt war. Das ging alles reibungslos, das war Nachbarschaft.“ (F)

An Ausladen an Feiertagen können sich beide Frauen nicht erinnern, schließen es aber nicht aus.

Gespräch mit Heinrich W., dem letzten Buchhalter der Tuchfabrik Müller

01.08.89

Brennstoffe

Hauptbrennstoffe waren nach seinen Angaben Steinkohle und Braunkohle. Anderes, wie z.B. Briketts, hätte man nur im „Notfall“ verheizt. Die Steinkohle – „Ich meine, es wäre Antrazitkohle gewesen“ – habe man vom Eschweiler Bergwerksverein, also aus dem Aachener Revier, bezogen, die Braunkohle dagegen aus Liblar. Beides ist in Waggons am Bahnhof Kuchenheim angekommen.

Im Durchschnitt seien jeden Monat etwa „ein Waggon Kohle und zwei Waggon Braunkohle“ benötigt worden. Ein Waggon fasse ca. 20 Tonnen.

Er selbst habe die Bestellung vorgenommen, und zwar immer nach Bedarf. Der Preis habe dabei keine Rolle gespielt, da im Hof der Fabrik kein Platz für „große Einkäufe auf Vorrat“ war.

„Wenn viel Wasser da war, brauchte man nicht so viel, dann war die Turbine in Gang und entlastete die Dampfmaschine.“

Fuhrunternehmer

„Die Kohle ist dann angeliefert worden am Bahnhof Kuchenheim, und vom Fuhrunternehmen Faßbender wurde die dann ausgefahren. Und wir mussten zwei Mann stellen zum Ausladen.“ Auf die Frage, ob es noch andere Fuhrunternehmen gegeben habe: „Nein, bei uns hat nur Faßbender gefahren.“

Als er 1920 angefangen habe bei der Firma Müller, seien die alten Faßbenders, nämlich Cornelius und noch ein Stiefbruder gefahren. „Faßbender hat nachher geheiratet nach Bündler, und der ist auch schon mal gefahren.“ Dann habe der „ganz junge“, nämlich Josef Faßbender, das Geschäft übernommen, und nach dem Zweiten Weltkrieg habe Flink – „der da rein geheiratet hat“ mit LKWs gefahren. Die Faßbenders hätten immer am Markt gewohnt. „Da ist jetzt G. drin, der hat einen Autobusbetrieb, aber sonst ist da nichts mehr.“ Auf die Frage, ob G. nicht in der Nachkriegszeit für Müller gefahren sei: „G. hat nicht bei uns gefahren. Flink war der eigentliche Nachfolger von Faßbender. Flink hieß der, der ist früh gestorben, und dann kam der G. . Ob der noch gefahren hat, ist mir nicht bekannt.“

Ganz zum Schluss sei sämtliche Kohle von der Bundesbahn in Containern angeliefert worden. Herr W. erinnert sich an den Namen „Von Haus zu Haus.“

Fahrzeuge

Auf die Fuhrwerke angesprochen erinnert sich Herr W. nur an die „Schlagkarre, die hatte zwei große Räder. Da war, wie soll ich sagen, ein großer Kasten, dann wurde der hochgedreht mit ‘ner Winde, und dann ging das los.“ Der Kutscher sei neben den Pferden gegangen. Im Winter hätten die Pferde Stollen unter die Eisen bekommen, damit sie nicht rutschten.

Später in der Nachkriegszeit die LKWs hätte man auch kippen können. Ganz zuletzt hätte die Bundesbahn Container mit eigenen LKWs gebracht. Die Container seien nicht abgestellt, sondern gleich ausgekippt worden.

Umladen am Bahnhof

„Wir vom Betrieb mussten immer zwei Mann stellen zum Ausladen. Zwei Mann mussten hin, und zwar wer frei war gerade. „Beliebt war das nicht, ist ja klar, aber einer musste es ja machen.“

Abladen im Hof

Das Fuhrwerk sei meist vorwärts in den Hof hineingefahren, habe dann zurückgesetzt, die Kohle abgekippt und sei dann vorwärts wieder herausgefahren. Die Kohle habe etwa bis zum Schuppen frei im Hof herumgelegen, und der Heizer hätte sie immer noch etwas „aufwerfen“ müssen. Die Steinkohle habe näher am Kesselhaus, die Braunkohle mehr Richtung Straße und Toreinfahrt gelagert. „Der Hof war immer schwarz, das wurde ja nicht gekehrt, usw., das blieb ja liegen der Staub und so, das wurde mal weggefahren mit der Schlacke. Aber da wurde ja nicht gekehrt.“

Schlacke und Asche

seien im Garten in der Nähe des Kamins gelagert worden. „Ja die wurde vielfach geholt von privat, die Leute haben das gebraucht für die Fußböden. Unter den Fußboden hat man das getan. Wer es benötigte, holte es. Wenn es zuviel wurde, hat man es weggefahren. „Auch das hat die Firma Faßbender mit einer Schlagkarre besorgt.“

Andere Transporte

1951, so erinnert sich Herr W., habe die Firma Müller die letzten Maschinen, einen Selfaktor und eine Krempelmaschine, angeschafft. Sie seien mit der Bahn gekommen, und vom Bahnhof Kuchenheim vom Bahnspediteur Engelbert Esser

zur Fabrik gebracht worden. Dieser habe einen Plateauwagen gehabt, mit dem er auch die Wolle vom Bahnhof zur Fabrik, aber auch die fertigen Tuche wieder zum Bahnhof gefahren habe. Leichtere Pakete bis 20 kg seien auch mit der Post verschickt worden. Engelbert Esser habe besonders viel für Koenen zum Bahnhof gebracht, und als die sich einen „Dieselwagen“ anschafften, „da war der Esser abgemeldet“ und krank geworden.

Die Wolle der Tuchfabrik Müller sei meistens über Verviers, Belgien, gekommen. Meistens mit der Bahn, aber besonders nach dem Krieg, „als die Lastwagen aufkamen, und wenn die Belgier Fahrzeuge hatten, dann kam die auch ab und zu mit LKW von Belgien.“

Die Wolle sei gewaschen, fertig zu verarbeiten, in große – „die waren höher wie ich“ – Säcke aus „Juteleinen“ gepreßt, angeliefert worden. An Wollsäcke aus Kunstfasern kann sich Herr W. nicht erinnern.

Baumwolle sei nicht in Fasern sondern als Garn bezogen worden. Es wurde über die Bahn, in Kisten verpackt, angeliefert. In geringem Umfang sei auch Kunstfaser bezogen worden, wie verpackt, weiß Herr W. nicht mehr. Es sei nicht bedeutend gewesen, „nur ein kleiner Zusatz in Partien.“

Zur Herstellung geringwertiger Tuche sei ein größerer Anteil Reißwolle verarbeitet worden. Wo sie herkam, ist Herrn W. nicht mehr bekannt, auf jeden Fall über die Bahn, „in alte Säcke geschlagen, mit Draht verschnürt. Die Reißwolle war nach Faserarten sortiert.“

Der Einkauf sei über Vertreter gelaufen. In Euskirchen habe es allein sechs gegeben, Namen wisse er im Moment nicht.

Der Transport der unhandlichen, schweren Wollsäcke war sicher nicht einfach. „Ich hab sie oft genug gewogen, ich weiß nicht mehr, wie schwer die waren. Auf jeden Fall waren zwei Männer nötig, sie anzuheben.“ „Ich hab nie gesehen, wie die an der Bahn eingeladen haben, wahrscheinlich geschoben.“

Arbeiter von Müller hätten dabei am Bahnhof nicht abgestellt werden müssen. Mit Essers Plateauwagen sei die Wolle dann in Müllers Hof gefahren worden. „Das Wollager war über dem Kontor, und da war'n Aufzug, da mussten die Ballen da rauf. Zwei hoben den Ballen an, dann wurde das Seil drunter geschoben, eingehakt in den Haken, dann hochgezogen.“ Es sei auch mal vorgekommen, dass ein Sack eingerissen sei, „aber die Wolle kam da nicht raus, weil sie so fest gepresst war.“

Transporte an Feiertagen

Auf die Frage, ob irgendwann etwas feiertags transportiert wurde: „Nein, das blieb ja liegen, an Feiertagen wurde nicht gearbeitet und wurde auch nicht abgefahren.“ Kohle z.B. habe drei Tage kostenfrei am Bahnhof lagern können.“

Gespräch mit Frau J., geb. B.

01.08.89

Frau J. ist eine Enkelin von Cornelius Faßbender, Tochter des Peter Bündler (der auch für die Tuchfabrik Müller gefahren ist), der mit einer Faßbender-Tochter verheiratet war.

Ihr Vater, Peter Bündler, habe nur ein kleines Fuhrgeschäft gehabt und sei aushilfsweise für Müllers gefahren. Häufiger habe er allerdings bei Faßbender mitgeholfen.

Im Krieg, so erinnert sie sich, seien Faßbenders auch mit einfachen, zweirädrigen Schlagkarren, gezogen von einem Ochsen, gefahren.

„Einmal hat der Josef die ganze Ladung nur auf 6 statt auf 8 Karren geladen. Der wollte die alte Frau Müller ärgern; hat dann nur 6 mal im Müllerschen Hof abgeladen, die Karren hat er natürlich vollgepackt. Da dachte die zuerst, sie würde betrogen, hat das dann aber wohl gemerkt. Da ist sie zum Markt gerannt und hat mit der alten Frau Faßbender geschimpft: ‘Der Josef ist schlecht erzogen.’ Das war eine strenge Frau, die alte Frau Müller.“

Sie selbst habe ab und zu Rechnungen zur Tuchfabrik Müller gebracht.

Gespräch mit Peter B.

16.08.89

Auf Wunsch von Herrn B. findet das Gespräch in Kuchenheim statt, weil er gern die Tuchfabrik Müller noch einmal sehen will. Beim Rundgang durch den Fabrikhof trifft er auf Frau Müller, die ihn gleich wiedererkennt und begrüßt.

Herr Peter B. aus Flamersheim hat das Fuhrgeschäft und „ein bisschen Landwirtschaft“ von seinem Vater übernommen. Als selbständiger Unternehmer hat er bzw. sein Vater schon vor dem Krieg insbesondere für die Lederfabrik in Flamersheim, später sehr viel für den Landschaftsverband und, soweit er sich erinnert, Grubenholz aus der Eifel an die Bahn gefahren.

Transporte für die Tuchfabrik Müller

Für die Firma Müller ist er „von 1948 vielleicht auch schon 46/47“ gefahren. „Wie lange, weiß ich nicht, bis 1960 könnte sein, ich bin am 1. Dezember 1960 zum Landschaftsverband gegangen.“

Transportiert habe er „Schwarzholz“ und „schon mal ‘nen Waggon Kohlenschlamm“. An Steinkohletransporte für Müller erinnert er sich nicht.

Pro Monat seien für die Firma Müller etwa zwei Waggon Braunkohle am Bahnhof Kuchenheim angekommen. Jeder Waggon habe 18t gefaßt, für 10t sei das zu viel „Masse“ gewesen.

Fahrzeuge

Schon 1937 hätte sein Vater den ersten LKW angeschafft, einen Ford, der später durch einen Borgward, dann Mercedes ersetzt worden sei. Daneben sei aber auch bis in die Nachkriegszeit hinein ein Pferdefuhrwerk, der schwere „Bolderkarren“ eingesetzt worden. „Für Müller sind wir mit Pferden auch schon mal gefahren, aber meistens mit dem LKW.“

Der Bolderkarren habe hinter zwei große Räder, vorne zwei kleine gehabt, sei kippbar gewesen und voll beladen (100 Zentner) so schwer gewesen, dass ihn nur zwei Pferde hätten ziehen können. „Der Ami hat den Karren kaputtgeschlagen. Nach dem Krieg hat den ein Stellmacher in Kirchheim repariert.“ 1956, nach dem Tod des Vaters, seien die Pferde abgeschafft worden.

Ob er wisse, wer sonst noch für Müller gefahren sei: „Früher ist der Faßbender gefahren, aber da lebt keiner mehr, dann hat der das drangegeben, dann haben wir das gemacht.“

Zum Spediteur G. : „Da war früher der Faßbender, und nachher hat da Flink G. seine Mutter geheiratet, und nachher war der Flink tot, da hat er mit Bussen gefahren. Flink kann sein, G. hat nicht Kohlen gefahren.“

Umladen am Bahnhof

Der Bahnhof habe ihn telefonisch benachrichtigt, wenn ein Waggon Kohlen angekommen war. Er sei dann immer zu Müller gefahren und habe zwei Mann zum Ausladen mitgenommen. Er erinnert sich an die Namen K., Kl. und B. Er selbst habe aber auch mitgeholfen beim Ausladen der Waggon.

Zuerst sei der LKW von hinten beladen worden, dann sei er seitlich herangefahren, oder das Ganze umgekehrt, aber auf jeden Fall so, dass man nicht so weit werfen musste.

„Vor den Waggon hatten wir noch'n extra Brett gemacht, wenn man jetzt die Türe aufmachte, sonst fiel das ja alles unten rein, aber so fiel das auf die Ladestraße, nicht unter den Waggon. Das Brett habe ich anfertigen lassen.“

Das, was auf die Ladestraße gefallen sei, habe man zuerst aufgeladen, dann „wurde der Wagen zurückgedrückt, und dann direkt vom Waggon herunter.“ Ein Waggon habe vier LKW-Ladungen ergeben.

Meist sei rechts vom Bahnhofsgelände umgeladen worden. Drei bis vier Waggonen hätten da gestanden. Auf der linken Seite des Bahnhofsgelände sei immer Grubenholz gelagert, geschnitten, dann in Waggonen jeweils entsprechend ins Ruhrgebiet „nach dem Bergwerk“ aufgeladen worden.

Der Weg zum Fabrikhof der Firma Müller sei zum Teil sehr schlecht gewesen, aber auch im Winter sei er immer durchgekommen. „Wir sind schon mal gerutscht, aber dat maht doch nix.“

Im Fabrikhof

wurde immer „so weit rangekippt, dass der Mann nicht so weit zu fahren hatte, da war das auch ein bisschen hier im Bereich, wo die Toiletten sind, aber der Weg musste freibleiben. Also nah ans Kesselhaus ran, ganz kurz wurde das beigekippt.“

An ein Ausladen an einem Feiertag kann Herr Bierekofen sich nicht erinnern.

Befragt, ob er auch mal einen Unfall bei seinen Fahrten für Müller gehabt habe: „Ich habe 1942 den Führerschein gemacht, Sie werden es nicht glauben, ich bin 4 Millionen km gefahren und hatte keinen einzigen Unfall“.

Gespräch mit Peter W.

28.08.89

Die Unterhaltung mit Herrn W. in seiner Wohnung ist krankheitsbedingt schwierig. Seine Frau „übersetzt“, wenn nötig. Genaue Jahreszahlen und Daten über sein Fuhrgeschäft kann Herr W. nicht angeben. einzige Ausnahme: Die Anschaffung seiner drei LKWs in den Jahren 1956 (Borgward), 1962 (Mercedes) und 1974 (Mercedes), der eine hat jeweils den anderen ersetzt.

Etwa alle zwei bis drei Wochen, so glaubt er sich zu erinnern, habe er in den 50er Jahren bei der Tuchfabrik Müller Schlacken und Asche sowie Ruß abgeholt und nach Kessenich gebracht. Meist seien das etwa zwei LKW-Ladungen gewesen. Pro Fuhre habe er 6 DM erhalten. Das Aufladen hätten Arbeiter von Müller besorgt.

Herr W. besorgte nach eigenen Angaben in den 50er Jahren bis etwa 1964 auch die wöchentliche Müllabfuhr in Kuchenheim und Roitzheim. Bis 1956, wo er seinen ersten LKW (Borgwart) anschaffte, fuhr er mit seinem Pferdefuhrwerk (Schlagkarren) bzw. später einem Traktor. Den Müll, den jeweils zwei Männer der jeweiligen Gemeinde aufluden, brachte er nach Kessenich, wo er in einer Sandgrube deponiert wurde.

Im Jahre 1962 ungefähr hätte die Stadt Euskirchen die Müllabfuhr übernommen, und er habe im Wesentlichen Briketts für Privatleute, Kies und Sand sowie Schlacken und Asche für die Zuckerfabrik gefahren.

1978 habe er seinen LKW verkauft.

Ergebnisse der Auswertung des Firmenarchivs

Hauptquelle für die statistische Auswertung zur Kohleversorgung waren die Einkaufsbücher¹, die im wesentlichen konsequent vom Beginn bis zum Ende der Tuchfabrik Müller geführt worden sind. In diesen Büchern wurden alle Einkäufe aber auch Dienstleistungen mit Angaben wie Lieferant, Menge, Gewicht, Preis usw. nach Datum registriert. Lediglich die Ausführlichkeit dieser Angaben wechselt im Laufe der Zeit. Bemerkungen zur Zahlungsweise gibt es nicht, es wird auch in keiner Form kontiert oder bilanziert. Am Ende jedes Buches findet sich ein Register mit allen Lieferanten.

So war es möglich, sämtliche Brennstoffeinkäufe einschließlich Transport aufzunehmen und statistisch auszuwerten. Lediglich die Bahnfracht ist aus bisher nicht geklärten Gründen in den Einkaufsbüchern nicht aufgeführt, wohl aber der Transport innerhalb Kuchenheims. Die Bahnfracht konnte für einige Kostenrechnungen den (leider nicht vollständig erhaltenen) Frachtbriefen entnommen werden. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in den Tabellen und Grafiken im Anhang zusammen gefasst worden. An dieser Stelle soll das Wichtigste skizziert und um nicht darstellbare Besonderheiten ergänzt werden.

Steinkohle, Briketts und Rohbraunkohle

Geheizt wurde mit Steinkohle (vorwiegend Gasflammkohle, Esskohle, Fettkohle, Größen: Nuß 1-4), Braunkohlenbriketts (Industriebriketts, kleiner als die bekannte Hausbrandbrikettform) und seit 1918 auch Rohbraunkohle (Knabben, das sind Stücke, oder auch Siebkohle). Die Angaben der Befragten bestätigen sich damit grundsätzlich. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg werden hin und wieder

auch Steinkohlenbriketts bezogen. In der Mengenstatistik und -grafik werden sie der Steinkohle zugerechnet.

Vier Phasen unterschiedlicher Brennstoffzusammensetzung sind erkennbar:

1. Von 1894 bis 1907 wird fast ausschließlich Steinkohle verfeuert (Ausnahme: 1895-1899 mit geringen Brikettanteilen.).
2. Mit der Installation des neuen Kessels 1907 kommt auch eine Brennstoffumstellung: ein Teil der Steinkohle wird durch Braunkohlenbriketts ersetzt (Verhältnis 2:1,5).
3. Es folgt ab 1918 (Kriegsende: Rohstoffschwierigkeiten durch Reparationsauflagen, die auch Kohle betreffen) eine Übergangszeit bis 1923, in der Steinkohle, Braunkohlenbriketts und auch erstmalig kleinere Mengen von Rohbraunkohle eingekauft werden.
4. Nach 1923 (allgemeine Krise : Inflation, Ruhrbesetzung) werden Braunkohlenbriketts nur noch zum Heizen von Wohnhaus und Kontor in kleinen Mengen eingekauft (Ausnahme: unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg), der Kessel wird bis zum Ende der Tuchfabrik Müller – also über 40 Betriebsjahre – mit Steinkohle und Rohbraunkohle im Mengenverhältnis 1:2 unter Druck gehalten. Der Brennwert² der Steinkohle ist mit etwa 7000 WE/kg mehr als dreimal so hoch ist wie der von Braunkohle mit 2000 WE/kg; so kann man sagen, dass der größte Teil der Energie aus der Steinkohle bezogen wurde (Verhältnis 3:2).

Mit dem neuen Kessel hat die Heizanlage bereits 1907 ihre letzte Modernisierung erfahren. Die beiden folgenden Brennstoffumstellungen sind daher nicht technisch, sondern eher wirtschaftlich-politisch begründet.

Jahresmittel des Brennstoffverbrauchs als Spiegel der Konjunktur

Den besten Überblick verschafft die Grafik 5.2, die gleichzeitig ein deutliches Bild vom Auf und Ab der Konjunktur von 67 Jahren Tuchproduktion widerspiegelt, denn: mit geringerem Brennstoffeinsatz wird (bei gleicher Technik, s. o.) weniger produziert.³ Die „tiefen Täler“ des Müller'schen Kohlengebirges“ korrespondieren durchaus mit allgemeinen Konjunkturkrisen der Zeit: Die Tuchfabrik Müller begann 1894 in einer guten Phase; der erste Rückgang der Brennstoffeinkäufe zwischen 1901 und 1904, der zweite zwischen 1908 und 1910 fallen jeweils in Zeiten allgemein schlechter Konjunktur.⁴ Die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg bringt allgemein und auch für die Tuchfabrik Müller

einen Aufstieg, es folgen 1916 und 1918 kriegsbedingte „Tiefs“. Die nächsten drei Rückschläge lassen sich besonders einfach aus Abb. 5.2 oder Abb. 5.3 ablesen: 1923 Ruhrbesetzung und Inflation (vorher Hochkonjunktur), 1930/31 Weltwirtschaftskrise und schließlich der Zweite Weltkrieg, in dessen Verlauf die Tuchfabrik Müller schließen musste. Bis zu ihrem Ende 1961 blieb der Brennstoffeinkauf (wie der Einkauf der textilen Rohstoffe) insgesamt auf deutlich geringerem Niveau. Nach den Anfangsschwierigkeiten der ersten Nachkriegsjahre zeichnen sich noch einmal zwei „Einbrüche“ ab, die zeitgleich sind mit Ereignissen, die den Wollpreis empfindlich haben steigen lassen: Der Korea-Krieg 1950-1953 und – bei weitem nicht so gravierend – die Besetzung des Suezkanals Ende 1956 durch Frankreich und Großbritannien.

Monatliche Lieferungen – das tägliche Pensum des Heizers

Lässt sich an den Jahresmitteln des Brennstoffeinkaufs auch ein Stück Zeitgeschichte wiederfinden, so bleiben sie dennoch abstrakte Größen. In der Realität wurde die Kohle etwa im Monatsrhythmus bestellt. Welche Mengen das waren, soll hier exemplarisch von einem „guten“ und einem „schlechten“ Jahr angeführt werden⁵:

1934	18,3 t SK	38,3 t BK
1957	10,0 t SK	18,9 t BK

Das waren dann 1934 ein Waggon Steinkohle und 2 Waggons Braunkohle, 1957 dagegen nur noch die Hälfte. Der Heizer der Tuchfabrik Müller musste also tagtäglich 2000 kg (1934) bzw. 1000 kg (1957) im Hof der Tuchfabrik Müller auf die Karre schaufeln, über einen engen Gang und um zwei scharfe Kurven (Schleifspuren) bis vor den Kessel fahren, abkippen und dann auf das Feuerrost schaufeln und dort verteilen.

Vom Aachener Revier, von der Ruhr und der Ville

Es sind insgesamt 26 Ruhrzechen, dagegen nur fünf Gruben des Aachener Reviers in den Einkaufsbüchern erwähnt. Ein Blick auf die jeweiligen Lieferjahre zeigt folgendes: Bis auf ganz wenige Ausnahmen⁶ lieferten Ruhrzechen nur bis 1923. Seit diesem Zeitpunkt (Besetzung des Ruhrgebietes durch die Franzosen) hat sich die Tuchfabrik Müller ganz auf das Aachener Revier eingestellt. Doch auch schon vorher bezog die Tuchfabrik Müller immer wieder Steinkohle aus Kohlscheid bei Alsdorf: von der Grube Anna, der „Hauptlieferantin“ der Steinkohle (In den Einkaufsbüchern und Rechnungen „Annakohlen“ genannt).

Braunkohlenbriketts und später die Rohbraunkohle wurden ausnahmslos aus den verschiedenen Werken und Gruben der nahegelegenen Ville beschafft.

Sämtliche Brennstoffeinkäufe wurden über Kohलगroßhandlungen abgewickelt (vgl. Tabelle 5.4), die auch für den Bahntransport sorgten. Da Kohle in Krisenzeiten immer wieder bewirtschaftet wurde, war auch die Wahl des Großhändlers nicht immer frei: „Infolge des zementierten Handelsweges“ war ein „Kontingenträger“ (Abnehmer) noch bis 1949 an seinen „Vorkriegs-Großhändler“ gebunden.⁷ Die Tuchfabrik Müller allerdings blieb bei ihren Vorkriegshändlern, der Firma Daelen & Co, Köln, für Steinkohle und der Brühler Kohlenvertriebsgesellschaft mbH, Brühl, für Rohbraunkohle.

US-Kohle in der Tuchfabrik Müller

Eine kuriose Besonderheit: Im Februar 1952 bezieht die Tuchfabrik Müller einmalig 16 t Gasflammkohle aus den USA über den Großhändler Daelen in Köln. Sie werden im Rheinhafen Niehl gelöscht und vom Spediteur H. Jonak/Euskirchen per LKW in den Hof der Tuchfabrik Müller gebracht. Der Grund für dieses teure Experiment (der Preis ist mit Transport etwa doppelt so hoch wie der einheimischer Kohle) ist bisher nicht geklärt.

Transport der Kohle

Seit der Eröffnung der Strecke Euskirchen-Bonn am 7. Juni 1880 hat Kuchenheim Anschluss an das überregionale Eisenbahnnetz. Die Eisenbahnstrecke Köln-Kierberg-Liblar-Euskirchen, die „Nabelschnur der Industrialisierung“⁸ war bereits 1875 in Betrieb genommen worden. So konnte die Tuchfabrik Müller – von kriegsbedingten Ausnahmen abgesehen – durchgehend per Bahn mit Kohle aus den o. a. Revieren versorgt werden. Auf der jeweilige Zeche wurden die offenen 10, 15 und später auch 20t-Waggons beladen und an die Staatsbahn übergeben. Kamen sie vom Aachener Revier, liefen sie über Düren nach Euskirchen. Die Ruhrkohle kam über den Rangierbahnhof Hohenbudberg bei Uerdingen über Neuß und Köln nach Euskirchen, die Braunkohle schließlich über den „Klüttenbahnhof“ Liblar. Am Euskirchner Bahnhof wurden sie dann in die lokalen Güterzüge Richtung Bonn eigestellt.

Doch der Bahntransport endete auf dem Ladegleis des Kuchenheimer Bahnhofs, 1300 m entfernt vom Hof der Tuchfabrik Müller. Für diesen letzten Teil des Transports beauftragte die Tuchfabrik Müller meist ortsansässige Fuhrunternehmer.

Mit Fuhrwerk und Container

Die Kohletransporte für die Tuchfabrik Müller sind repräsentativ für die allgemeinen Veränderungen im Transportwesen.

- Über einen langen Zeitraum, nämlich von 1894 bis 1942 wurde die Kohle per Fuhrwerk, entweder mit Schlagkarre oder Bolderwagen vom Bahnhof in den Hof der Tuchfabrik Müller gebracht. Ausnahmen: 1919 (die Bahnlinie war noch nicht wiederhergestellt) fuhr Cornelius Faßbender dreimal mit dem Pferdefuhrwerk sogar direkt nach Brühl, um Industriebriketts zu besorgen.
- Der Zweite Weltkrieg brachte die Neuerung: Seit 1947 werden konsequent LKW eingesetzt. Bis in der unmittelbaren Nachkriegszeit das Schienennetz wieder repariert war, musste die Kohle ab Grube geholt werden. Seit 1949 dann bleibt der Kohletransport per LKW wieder auf die Strecke vom Bahnhof zur Tuchfabrik Müller beschränkt.
- Ab Juli 1954 entfällt das lästige, zeitaufwendige Umladen zumindest der Braunkohle am Bahnhof: Wilhelm Flink wird beauftragt, die Braunkohle nunmehr direkt in Liblar bzw. Knapsack abzuholen. Kurt Müller wird nachgerechnet haben, denn kurz zuvor hatte er die Zulage „Kohlenausladen“ von 0,17 auf 0,34 DM/t verdoppelt: 4,65 DM/t Bahnfracht + 3,00 DM/t LKW-Transport + 0,34 DM/t Zulage für Tuchfabrik Müller-Arbeiter = 7,99 DM/t, den Arbeitsausfall der Tuchfabrik Müller-Arbeiter nicht gerechnet!⁹ Wilhelm F. erledigte das Ganze für 7,50 DM/t !
- 1958 erfolgte die letzte Innovation im Kohlentransport: Die Steinkohle wurde in offenen 5t-Containern „Von Haus zu Haus“ angeliefert. Die einzelnen Behälter wurden dabei auf der Schiene mit drei-, später vierständigen Spezialtragwagen verschickt, am Bestimmungsort von speziell dafür konstruierten LKWs übernommen und der Tuchfabrik Müller in den Fabrikhof gebracht. Das Umladen am Bahnhof entfiel nun endgültig für die letzten drei Betriebsjahre der Tuchfabrik Müller.

Fuhrunternehmer

Fast 60 Jahre lang, von 1900 bis 1959, war die Familie Faßbender mit Kohletransporten für die Tuchfabrik Müller befasst: Cornelius Faßbender, Wwe C. Faßbender, Josef Faßbender, Wwe Josef (Katharina) Faßbender, schließlich Wilhelm Flink (Bruder von K. Faßbender).

Standgeld zahlen oder Zuschlag für „sonntags ausfahren“

In den Gesprächen kam häufig zum Ausdruck, dass die Kohle immer schnell und sofort ausgeladen werden musste, um Standgeldzahlungen zu vermeiden. Doch das ist in 67 Betriebsjahren nur zweimal vorgekommen: Am 20.11.40 und am 30.08.41, muss die Tuchfabrik Müller je 1/2 Tag Standgeld (3,00 RM) zahlen. Am 14.03.41 bekam Josef Faßbender 50% Zuschlag für „sonntags ausfahren“.

„Schnee-Zuschläge“

Am 29.01.1897 erhielt Ägidius Esser aus Cuchenheim für seinen Kohlentransport „ab Pergamentfabrik“¹⁰ (Stotzheim) 1 Mark mehr Fuhrlohn „wg. Schneewehe“.

Ähnlich erging es Hans Jonak aus Euskirchen, als er am 30.12.1947 für seinen 10-t-Kohlentransport aus Alsdorf „25% Schneezuschlag“ (40 Mark) bekam.

Zum (wachsenden) Preis der Kohle

Es kann hier keine betriebswirtschaftliche Rechnung aufgestellt werden. Ein Preisvergleich Kohle – Wolle zu verschiedenen Zeiten macht aber deutlich, dass Energiekosten (in RM bzw. DM) ungleich stärker stiegen als der wichtigste Rohstoff der Tuchfabrik Müller, die Kapwolle:

Jahr	SK/t (einschl. Transp.)	BK/t	Kapwolle/kg
1908	16,10	9,88 ¹¹	3,80
1937	20,70	5,20	5,80
1954	69,80	14,50	12,00
1958	87,20	17,50	11,00

Wird die Steinkohle von 1908 bis 1958 mehr als fünf mal so teuer, die Braunkohle¹² etwa 4 bis 5mal (Preis von 1908 wurde hochgerechnet), hat sich der Wollpreis nur knapp verdreifacht (obwohl auch er Transportkosten enthält). In den 50er Jahren hatte die Tuchfabrik Müller bei geringer werdender Auslastung einen besonders hohen Energieaufwand pro kg textiler Rohstoffe¹³. Beide Faktoren, die stark wachsenden Energiepreise zusammen mit dem relativ größer werdenden Energieaufwand haben sicher auch dazu beigetragen, dass die Tuchfabrik Müller immer weniger konkurrenzfähig wurde.

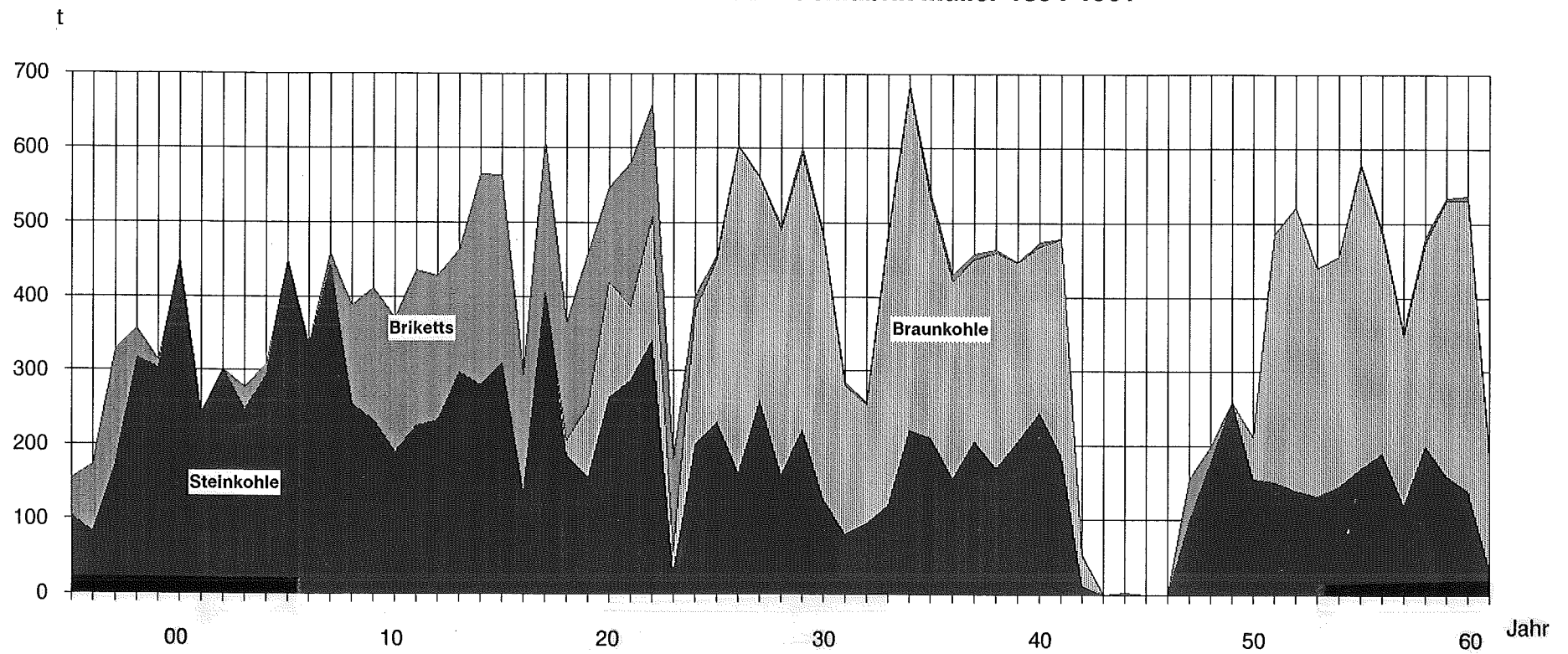
-
- 1 Archiv LVR, Tuchfabrik Müller, Fa 201-207 (1894-1930) und Ko 1-6 (1930-1961)
 - 2 Brennwerte nach Axel Lange, Improvisation und falsche Sparsamkeit – die Dampfversorgung der Tuchfabrik Müller in EU-Kuchenheim, unveröffentlichte Studienarbeit RWTH Aachen, 1991
 - 3 Die Korrelation Brennstoffverbrauch/Textilrohstoffverbrauch ist nicht linear. Bei niedrigem Produktionsniveau ist der Brennstoffeinsatz relativ höher. Vergl. A. Limper, Vom Kap nach Kuchenheim – Textil-Rohstoffeinkauf der Tuchfabrik Müller 1931-1963, unveröffentlichter Bericht des Forschungsprojektes zur Tuchfabrik Müller, Euskirchen 1993
 - 4 Georg Droege, Deutsche Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Frankfurt 1972, S. 172
 - 5 Kurt Müller gibt 1933 seinen monatlichen Brennstoffverbrauch so an: 15t Nuß (Steinkohle) und 40 t Rohbraunkohle, s. Archiv LVR, Tuchfabrik Müller, Fa 0691, Peter Udelhoven, Kesselfabrik, Schreiben vom 20. Juli 1933
 - 6 1924 werden je einmal die Zechen Nordstern (Gelsenkirchen) und Vollmond (Bochum-Langendreer) genannt
 - 7 Vgl. Schreiben Archiv LVR, Tuchfabrik Müller, Fa 0664, 15.03.1949, K. H. Basten, der sich bei der Tuchfabrik Müller als neuer Großhändler bewirbt
 - 8 Arno Kleinebekel, Unternehmen Braunkohle, Köln 1986
 - 9 Archiv LVR, Tuchfabrik Müller, Frachtbriefe, Fa 508 / Lohnbüchlein von Peter K., Privatbesitz
 - 10 In den ersten Jahren nach der Firmengründung bezog die Tuchfabrik Müller häufig Rohstoffe über die Pergamentfabrik Wippermann in Stotzheim, deren Besitzer ein Schwager von Louis Müller war.
 - 11 1908 handelt es sich um Industriebriketts
 - 12 Bei den Braunkohlenkosten liegt der Transportanteil bei 150% (1937, 1954) bis 80% (1958), bei den Steinkohlenkosten bei etwa 28% (1937) über 18% (1954) bis 11% (1958)
 - 13 Siehe A. Limper, Vom Kap nach Kuchenheim. Die textilen Rohstoffe der Tuchfabrik Müller. Unveröffentlichter Bericht im Rahmen des Forschungsprojektes zur Tuchfabrik Müller, Euskirchen 1993

**5.1:
Brennstoffjahreseinkauf 1894-1961 in Tonnen**

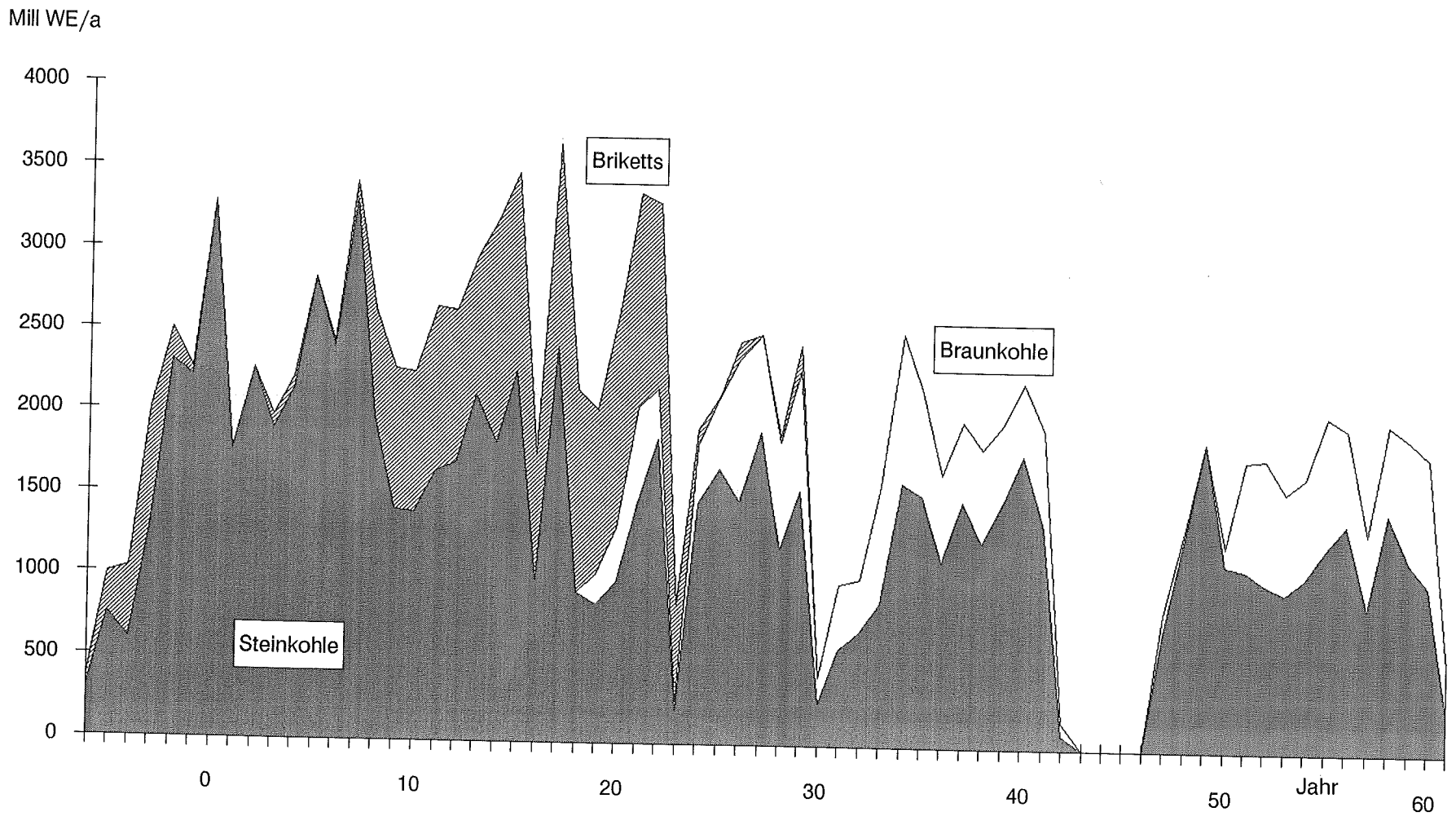
Jahr	Steinkohle	Braunkohle	BK-Brikett
1894	42	0	13
1895	103	0	50
1896	82	0	90
1897	174	0	154
1898	316	0	40
1899	303	0	10
1900	451	0	0
1901	243	0	0
1902	300	0	0
1903	247	0	30
1904	293	0	15
1905	448	0	0
1906	330	0	5
1907	443	0	16
1908	255	0	133
1909	233	0	178
1910	190	0	180
1911	225	0	210
1912	233	0	195
1913	298	0	165
1914	280	0	285
1915	310	0	253
1916	135	0	160
1917	405	0	206
1918	185	20	160
1919	156	95	208
1920	264	155	128
1921	288	98	195
1922	340	167	153
1923	28	30	123
1924	201	180	20
1925	230	221	4
1926	162	440	1
1927	260	300	2
1928	160	330	6
1929	220	370	9
1930	127	355	2
1931	80	200	4
1932	95	160	2
1933	120	360	4
1934	220	460	5
1935	210	322	9
1936	155	266	9
1937	205	246	7
1938	170	290	4
1939	205	242	0
1940	245	223	6
1941	185	294	0
1942	12	39,4	2
1943	0	0	0
1944	0	0	3
1945	0	0	0

1946	0	0	0
1947	99	0	56
1948	178	0	20
1949	258	0	0
1950	155	56	0
1951	151	335	0
1952	140	381	0
1953	132	308	0
1954	145	310	0
1955	170	407	4
1956	190	296	5
1957	120	227	5
1958	200	273	8
1959	160	371	4
1960	140	392	6
1961	35	147	7

5.2 Brennstoffeinkäufe der Tuchfabrik Müller 1894-1961



5.3 Brennstoffeinkäufe der Tuchfabrik Müller 1894-1961 (nach Brennwerten)



5.4

Gruben und Werke, die in den Ek-Büchern 1894-1961 genannt werden					
Grube/Werk	Revier	Ort	Kohlenart	Händler	Jahre
Grube Adolf	Aachen	Herzogenrath-Merkstei	Gasflammkohle	Daelen Köln	49/51/52/55
Grube Anna	Aachen	Kohlscheid/Alsdorf	Nuß 1/aufber. K./ Essnuß2/Fettnuß	Frings EU/Dörken EU/ Daelen K	02-03/05/14-23/47-5
Grube Carl Alexander	Aachen	Baesweiler	Fettnuß 1/2	Daelen Köln	40/51-52
Grube Maria	Aachen		Eßnuß 2	Daelen Köln	49
Zeche Carolus Magnus	Aachen	Palenberg	Nußgrus	Daelen Köln	34/37-41/47
Zeche Carl Friedrich	Ruhr			Dickerhoff K	1897
Zeche Concordia	Ruhr	Oberhausen	Förderkohle	Fischbach/K, Mosebach/K	04-09 u. 15
Zeche Dahlhauser Tiefba	Ruhr	Bochum	Steink.-Brik.	Kohl.-Brik.Kontor Hansa Köln	21/22
Zeche Dannenbaum	Ruhr	Bochum	Gasflammkohle	E. Ahr Haspe/Westf.	1900
Zeche Deutscher Kaiser	Ruhr	Duisb.-Hamborn	Schlammk./Mittelprodukt	Ahr/Kohl.-Brik.-Kontor Hansa Köln	00 /10 u. 18
Zeche Deutschland	Ruhr	Sprockhövel		Bünder EU/ Kohl.-Brik.Kontor K	00/17
Zeche Diergardt	Ruhr	Duisburg	Eiskohle	Fieseler Mülheim/Kontor K (s.o.)	13/14
Zeche Eintracht Tiefbau	Ruhr	Essen-Steele	Steink.-Brik.	Kohl.-Brik.Kontor Hansa Köln	17
Zeche Emscher	Ruhr	Essen	Nußgrus	Bötticher K	1895
Zeche Friedrich-Heinrich	Ruhr	Kamp-Lintfort		Kohl.Brik.Kontor Hansa Köln	19
Zeche Glückauf-Tiefbau	Ruhr	Dortm.-Barum	Schlammkohle	Bastian/Hagen	00-01
Zeche Gottfried Wilhelm	Ruhr	Essen-Heisingen	Eiformbrikett	Kohl.-Brik.Kontor Hansa Köln	18
Zeche Humboldt	Ruhr	Mülh./Ruhr	Steink.-Brik.	Kohl.-Brik.Kontor Hansa Köln	20
Zeche Joh. Deimelsberg	Ruhr	Essen-Steele		Kohl.-Brik.Kontor Hansa Köln	17
Zeche Königin Elisabeth	Ruhr	Ess.-Frillendorf	Nuß 4	Fischbach K	05-08
Zeche Nordstern	Ruhr	Gelsenkirchen	Feststückkohle	Dörken EU	24
Zeche Rhein-Lohberg	Ruhr		Nußgrus, Gasflammförderk.	Kohlenhandelsges. Rheydt	14/15
Zeche Schlägel-Eisen	Ruhr	Herten	Gasflammförderkohle	Mosebach K	12/13
Zeche Shamrock	Ruhr	Wanne-Eickel	Nußgrus IV	Bartz/Köln	02/03
Zeche Teutoburgia	Ruhr	Castrop-Rauxel	Nußgrus	Mosebach K	12/15
Zeche Victor	Ruhr	Castrop-Rauxel	Koksgrus	Mosebach K	17
Zeche Vollmond	Ruhr	Bochum-Langendreer		Hergarten Khm	24
Zeche Wilhelm. Mevissen	Ruhr	Duisb-Rheinhsn.	Vollbrik.	Kohl.-Brik.Kontor Hansa Köln	19/20
Zeche Wilhelmine Victoria	Ruhr	Gelsenkirchen	Schlammkohle	Bartz/Köln	00-01

Kohlentransporte für die TM 1894 -1963

Name	Kohlenart	Zeitraum	Transp.-Weg	Fahrzeug	Lohn
Fuhrmann Hendrichs, Pergamentfabrik Stotzheim	Brikett Steinkohle	1894-1895 1903 unregelm.	Bhf Stotzheim- TM	Fuhrwerk	1M/Karre 0,7M/t
Nikolaus Klandt, Cuchenheim	Brikett Steinkohle	1895	Bhf Chm-TM	Fuhrwerk	0,75M/t
Aegidius Esser, Cuchenheim	Brikett Steinkohle	1896-1899 1900	Bhf Chm-TM	Fuhrwerk	0,8M/t 0,7RM/t
Cornelius Faßbender, Cuchenheim	Brikett Steinkohle Braunkohle	1904-1924 1900-1933 1918-1933	Bhf Chm-TM (1)	Fuhrwerk	0,7RM/t 1RM/t
Wwe C. Faßbender, Cuchenheim	Steinkohle Braunkohle	1933-1939 1933-1939	Bhf Khm-TM	Fuhrwerk	1RM/t 0,15RM/t f. ausladen (2)
Josef Faßbender, Kuchenheim	Steinkohle Braunkohle	1939-1942 1929-1942	Bhf Khm-TM	Fuhrwerk	1RM/t 0,3RM/t f. ausladen (2)
Wwe J. Faßbender, Kuchenheim	Steinkohle Braunkohle	1949 1949	Bhf Khm-TM	LKW	1RM/t 0,3 RM/t f. ausladen (2)
H.J. Röttgen, Kuchenheim	Brikett (kl. Mengen f. Hausbrand)	1925-1937	ab Lager bzw. Bhf Khm - TM (3)	unbek.	
Heinrich Hergarten, Kuchenheim	Brikett (kl. Mengen f. Hausbrand)	1932-1942 sporadisch	ab Lager bzw. Bhf Khm -TM (3)	unbek.	
J.P. Euenheim, Kuchenheim	Brikett (kl. Mengen f. Hausbrand)	1944	ab Bhf Khm - TM	unbek.	
Hans Jonak, Euskirchen	Steinkohle	1947-1952 nicht regelm.	Alsdorf/Baesweil Niehl - TM	LKW	20 RM/t 10DM/t
Josef Krautwig, Stotzheim	Steinkohle	1947 (zweimal)	Alsdorf - TM	LKW	16 RM/t

Peter Rhiem, Kuchenheim	Steinkohle	1947 (einmal)	Merkstein - TM	LKW	20RM/t
Geschwister Esser, Kuchenheim	Steinkohle	1948 (zweimal)	Alsdorf - TM	LKW	15,5RM/t
Conrad Birekofen, Flamersheim	Steinkohle Braunkohle	1950-1954 1950-1954	Bhf Khm - TM	LKW	3DM/t
Wilhelm Flink, (5) Kuchenheim	Steinkohle Braunkohle	1954-1958 (4) 1954-1958 ab 07/54-59	Bhf Khm - TM Liblar/Knaps.-TM	LKW LKW	3DM/t 7,5DM/t
Josef Fey, Wißkirchen	Braunkohle	1959-1961	Knapsack - TM	LKW	7,5DM/t
C. Flink Nachf. KG., Flamersheim	Brikett kl. Mengen	1955-1963	ab Lager bzw. Bhf Khm - TM		

(1) 1919 und 1923 wurden Briketts öfters per Fuhrwerk ab Werk (Berggeist, Donatus, Brühl) geholt

(2) ausladen ist nicht immer dabei, die Arbeit wurde von Leuten aus der TM gemacht

(3) Kleinstmengen wurden ab Lager (teurer) geliefert, unmittelbar danach erfolgte die Hauptlieferung ab Waggon.

(4) ab Juni 1958 sind Steinkohlentransporte nicht mehr erwähnt, es wird aber noch Steinkohle eingekauft. Nach Angaben von Herrn Klinz wurde die Steinkohle in DB-Containern ("Von Haus Zu Haus") angeliefert.

(5) W. Flink ist Nachfolger von Wwe J. Faßbender (Bruder von Frau K. Faßb)

Bei ihm hat K. Gläser gefahren. Gläser war der Sohn von Flinks Lebensgefährtin und hat nach Flinks Tod das Fuhrgeschäft übernommen.

Quelle: Einkaufsbücher der TM 1894-1963