

Euskirchener Wirtschaftsgeschichte

1820 – 1900 – 1925 – 1960 – 2000

Ausstellung im LVR-Industriemuseum, Tuchfabrik Müller
25.11.2003-15.8.2004

Ausstellungstexte von Markus Krause und Detlef Stender

1820

Mit Pferd und Wagen Vorindustrieller Transport

Vor dem Siegeszug der Eisenbahn war persönliche Mobilität, so wie wir sie heute für selbstverständlich halten, den meisten Euskirchenern unbekannt. Ein eigenes Reitpferd oder eine Fahrt in der teuren Postkutsche konnten sich nur die wenigsten leisten. Daher legte man die Mehrzahl der Strecken in der näheren und weiteren Umgebung „auf Schusters Rappen“, das heißt zu Fuß zurück.

Auch der Transport von Gütern beschränkte sich weitgehend auf den lokalen Raum. Meist handelte es sich um Agrarprodukte wie Getreide, Mehl oder Kartoffeln. Die einachsige Schlagkarre und der zweiachsige Bolderwagen waren die gebräuchlichsten Transportmittel, das Pferd oder ersatzweise die Kuh die gängigen Zugtiere. Daher zählten Stellmacher oder Wagner und Huf- bzw. Wagenschmiede zu den wichtigsten Handwerkern in der Stadt.

Immerhin profitierte Euskirchen schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von seiner Lage im Schnittpunkt wichtiger überregionaler Straßenverbindungen. Sie erleichterten den Kontakt mit der großen weiten Welt und den langsam an Bedeutung gewinnenden Austausch von Waren.

Beschränktes Stilleben Euskirchen vor dem Fabrikzeitalter

Euskirchen 1820 war eine ärmliche, ländliche Kleinstadt mit rund 2000 Einwohnern an der Straße von Frankfurt nach Aachen. Die Euskirchener arbeiteten als Ackersmann, Knecht, Magd oder Tagelöhner. Die wenigen Handwerker produzierten meist nur für den begrenzten Bedarf der Stadt und der näheren Umgebung.

Die Leben der Stadt und die Arbeit im Handwerk spielten sich innerhalb der Stadtmauern ab, die von Resten des alten Stadtgrabens und Gemüse- und Obstgärten der Euskirchener umgeben waren. Einige Flächen innerhalb der Mauern waren seit Jahrhunderten nicht bebaut – ein Zeichen für Stillstand über eine lange Zeitperiode. Sogar zwei stinkende Sumpfstellen („Entenpfuhl“ und „Auf der Kälk“ – im Bereich der späteren Neustraße) bestanden noch in der Stadt.

Mit der Aufhebung der Zunftbeschränkungen, der Angliederung an das große Wirtschaftsgebiet Preußens, mit dem Ausbau der Bezirksstraßen und der Niederlegung der Stadtmauer

im Südosten (1827) zeichnen sich aber neue Perspektiven und eine Erweiterung des bislang eher beschränkten städtischen Horizonts ab.

Auf den Hund gekommen

Begrenzte Energie

Die Handwerker in der Stadt arbeiteten vor allem für den alltäglichen Bedarf ihrer Mitbürger. Eine Einwohnerliste aus der Zeit um 1800 nennt als Handwerksberufe Bäcker, Schneider, Schuster, Gerber, Hufschmied, Wollenweber, Leyendecker (Dachdecker), Leinenweber, Strümpfweber, Fassbinder, Schuhflicker und Scherenschleifer. Das Handwerk war damals tatsächlich noch reine Handarbeit. Es sei denn, man ließ sich etwas einfallen: Der Euskirchener Nagelschmied hatte ein Laufrad, das sein Hund den ganzen Tag in Gang hielt. Das Laufrad betrieb einen Blasebalg, der im Schmiedefeuher für die nötige Hitze sorgte.

Die einzige Kraftquelle, die man über die Muskelkraft hinaus zur Produktion nutzen konnte, war die Wasserkraft. Am Erftmühlenbach in Kuchenheim gab es zwischenzeitlich auf 12 Kilometern Länge 24 Mühlen, neben Getreidemühlen auch Ölmühlen, Walkmühlen und Papiermühlen.

Fabrikanten vor der Industrie

Die Gerber und Tuchmacher

Eine Produktion etwas größeren Ausmaßes betrieben die Gerber, die Anfang des 19. Jahrhunderts 19 von 70 Handwerksmeistern der Stadt stellten. Die heutige Kalkstraße führte zu den Gerbereien, die unter anderem Kalk zum Enthaaren der Häute verwandten. Die Gerber hatten mit ihren stinkenden Abwässern mitten in der Stadt nicht unbedingt den idealen Standort. Sie siedelten später denn auch ihre Betriebe an der heutigen Gerberstraße außerhalb der Stadtmauer an, gewissermaßen vor der Stadt.

Um 1825 herum wird Euskirchen gelegentlich bereits als Fabrikort bezeichnet. Zu jener Zeit gab es in der Stadt denn auch schon 55 „Tuchfabrikanten“, die sich um einen überregionalen Absatz und um Militärlieferungen bemühten. Die „Tuchfabrikanten“ jener Zeit muss man sich allerdings noch als kleine Handwerksbetriebe mit sehr wenigen Webstühlen, Lehrlingen und Gesellen vorstellen. 1832 wurden insgesamt 66 Handwebstühle gezählt. Allerdings wurden in diesem Jahr bereits die ersten mechanischen Spinnmaschinen eingeführt, die aber mit Wasserrädern betrieben wurden.

1900

Von Euskirchen in die Welt

Die Eisenbahn

1864 eröffnete die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Bahnlinie von Euskirchen nach Düren. Damit fand die Stadt Anschluss an die 1841 in Betrieb genommene Hauptstrecke von Köln über Düren nach Aachen. 1871 fuhren die ersten Züge über die Eifelbahn nach Trier.

Die direkte Verbindung nach Köln wurde allerdings erst 1875 fertig gestellt. Mit den 1880 bzw. 1890 eröffneten Strecken nach Bonn und Münstereifel war Euskirchen endgültig zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt geworden.

Von der Eisenbahn profitierten Bevölkerung, Gewerbe und Industrie gleichermaßen. Die Euskirchener gewannen eine bislang nicht gekannte individuelle Mobilität, und die Bewohner der umliegenden Dörfer konnten zum ersten Mal problemlos zur Arbeit in die Stadt pendeln. Die Bahn entwickelte sich schnell zu einem der größten Arbeitgeber der Stadt. Industrie und Gewerbe bezogen auf der Schiene die notwendigen Rohstoffe wie Kohle für die Dampfmaschinen und Überseewolle für die Tuchfabriken. Die fertigen Produkte wurden mit der Bahn zu den Kunden transportiert.

Repräsentatives Eingangstor zur Stadt

Der Euskirchener Bahnhof

1867 bis 1869 errichtete die Rheinische Eisenbahn das erste Euskirchener Bahnhofsgebäude. Noch lag es weit außerhalb der städtischen Bebauung. Weil die Zahl der Reisenden stetig stieg, wurde es in den folgenden Jahrzehnten mehrfach erweitert. Um 1900 verkauften die Schalterbeamten hier fast 24.000 Fahrkarten im Monat. Auch die weitläufigen Bahnanlagen mit gemauertem Wasserturm, Güter- und Lokschuppen, Drehscheibe und Stellwerken mussten immer wieder dem wachsenden Transportaufkommen angepasst werden. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden monatlich über 19.000 Tonnen Güter empfangen und knapp 10.000 Tonnen versandt.

Solange die Eisenbahn das bedeutendste Verkehrsmittel war, blieb der Bahnhof das zentrale Eingangstor zur Stadt und eine ihrer wichtigsten baulichen Visitenkarten. Der Bahnhofsvorplatz war ursprünglich als kleiner Park mit Rasen und Blumenrabatten angelegt. Seit 1903 bildete ein Kriegerdenkmal den Mittelpunkt der Anlage. Die anschließende Bahnstraße mit ihren repräsentativen Wohn- und Geschäftsgebäuden verband den Bahnhof mit der Innenstadt.

Auf schmaler Spur

Die Euskirchener Kreisbahn

Die Euskirchener Kreisbahn – im Volksmund „Flutsch“ genannt – ist heute nur noch Experten ein Begriff. Seit 1895 erschloss ihr schmalspuriges Netz den ländlichen Raum zwischen Liblar im Norden und Satzvey im Süden. Der Euskirchener Endbahnhof der Kleinbahn lag gegenüber der Herz-Jesu-Kirche am Veybach. Heute erinnert hier nichts mehr an die bescheidenen Betriebsanlagen der Bahn.

Um 1900 entstanden in Regionen mit geringem Verkehrsaufkommen häufig Schmalspurbahnen. Denn der Bau der Strecken und das rollende Material – Loks und Waggons – waren vergleichsweise preiswert, und der Betrieb war mit einfachen Mitteln aufrecht zu erhalten. Trotzdem hatten die kleinen Bahnen vor dem Siegeszug des Kraftfahrzeugs große wirtschaftliche Bedeutung für das flache Land und seine Bevölkerung. Die Euskirchener Kreisbahn beförderte beispielsweise 1928 über 200.000 Fahrgäste. Auch der Güterverkehr war nicht unerheblich. 1929 transportierten die kurzen Züge fast 300.000 Tonnen Fracht, und zwar vor allem Rüben für die Euskirchener Zuckerfabrik und Braunkohle aus Liblar.

Die Epoche der Dampfmaschine

Euskirchen wird Industriestadt

Die Einführung der Dampfmaschine in den 1850er Jahren und der Eisenbahn in den 1860er Jahren veränderte Euskirchen grundlegend. Aus dem stillen Landstädtchen wurde eine rasch wachsende, agile Industriestadt. Die Dampfmaschine ermöglichte nun für die Fabrikanten eine freie Standortwahl. Zahlreiche Betriebe siedelten sich außerhalb der Stadtmauern an. Wer Kohle für die Dampfmaschine brauchte und seine Produkte in alle Welt versenden wollte, tat gut daran, sich zudem in der Nähe der Eisenbahn anzusiedeln.

Die Tuchindustrie mit dem Schwerpunkt der Streichgarn- und Uniformtuche wurde die dominierende Branche. Daneben entstanden aber weitere Betriebe, die vor allem mit der ländlichen Umgebung im Zusammenhang standen: Die Zuckerfabrik, eine Düngerfabrik, Fabriken für landschaftliche Geräte und Steinzeugfabriken, die den Ton aus der Region verarbeiteten.

Die Einwohnerzahl hatte sich seit 1820 verfünffacht! Die Möglichkeit der Lohnarbeit zog zahlreiche neue Einwohner aus den ärmeren Landgemeinden der Umgebung an: „Diese Leute bringen selten viel mit, außer einer großen Zahl von Kindern“.

Uniformen für die ganze Welt

Der Aufstieg der Tuchindustrie

Mit der Aufstellung der ersten Dampfmaschinen in den 1850er Jahren begann eine rasante Entwicklung der Tuchfabrikation in Euskirchen. Ende des 19. Jahrhunderts kam das Ende für die bislang selbstständigen Handweber. Nun wurden die Kraftwebstühle in den Fabriken eingeführt, die von den Dampfmaschinen angetrieben wurden. Aus dem selbstständigen Hausgewerbe wurde Fabrikarbeit. Kurz vor dem ersten Weltkrieg gab es in 23 Tuchfabriken insgesamt 680 mechanische Webstühle.

Euskirchen galt bald „als der bedeutendste Ort der Uniformtuchindustrie der Monarchie“. Die Uniformtuche gingen aber nicht nur ins Deutsche Reich. Sie wurden bis nach Japan, Nordamerika, China, Paraguay und Chile geliefert. Auch für zivile Kunden stellte man Streichgarntuch her, einen robusten, lodenartigen Stoff.

Die Familien Lückcrath, Ruhr, Schiffmann und Kleinertz bildeten regelrechte Tuchdynastien mit verschiedenen Fabriken unter ihrem Namen. Insgesamt arbeiteten zu jener Zeit fast 1.200 Euskirchener in der Tuchindustrie! Schaut man in das Adressbuch des Jahres 1900, findet man sehr häufig die Berufsbezeichnung Tuchweber, Wollspinner oder Fabrikarbeiter.

Rüben & Zucker

Die Zuckerfabrik

1879 errichteten rund 200 Maurer auf einem vorher mit Fichten und Pappeln bewachsenen und mit sumpfigen Wasserlöchern durchsetzten Gelände am Rande der Erft eine stattliche Fabrikanlage: eine Zuckerfabrik. Die Firma Pfeifer & Langen, die bereits in Elsdorf eine Zu-

ckerfabrik betrieb, hatte sich für den Standort Euskirchen entschieden, weil hier ein guter Eisenbahnanschluss bestand und weil man hoffte, die Bauern der Umgebung für den Zuckerrübenanbau gewinnen zu können.

Zunächst stellte man nur Rohzucker, ab 1904 auch Kristallzucker her. 1894 lieferten bereits 1.300 Bauern aus der Umgebung ihre Rüben an die Zuckerfabrik, die bereits damals die Saat stellte und die zunächst eher skeptischen Landwirte in Anbaufragen beriet. 1901 wurde bereits die gewaltige Menge von 1.103.000 Doppelzentnern Rüben verarbeitet. Um 1900 beschäftigte die Fabrik stets rund 100 Arbeiter, in der Kampagne sogar 400 bis 500 Mitarbeiter.

Die Zuckerfabrik Pfeifer & Langen erwies sich als sehr konstanter Faktor und Arbeitgeber im Euskirchener Wirtschaftsleben – während viele andere Fabriken der Stadt im Laufe der Zeit schließen mussten. Sie erlebte zahlreiche Erweiterungen und Modernisierungen, die nicht zuletzt auch dazu dienten, die unverkennbaren Zeichen der Kampagne: die Schlange der Rübentrecker und den süßlichen Geruch auf ein Minimum zu begrenzen.

Rauchende Schornsteine

Neue Fabriken

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trugen weitere Fabrikgründungen zum Ruf Euskirchens als ausgesprochene Industriestadt bei, obwohl die dominierenden Tuchindustriellen darum bemüht waren, dass sich nicht zu viele Fabriken in der Stadt ansiedelten. Sie fürchteten Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt und ein Steigen der Löhne.

Neben der Tuch- und Zuckerindustrie wurde die Tonwarenherstellung der bedeutendste Wirtschaftszweig Euskirchens. Die Westdeutschen Steinzeugwerke stellten zunächst Ziegelsteine her. Später verlegten sie sich auf einen neues, boomendes Produkt: Tonröhren für Industrie- und Wasserleitungen. Diese waren bei der rasanten Industrialisierung des Reiches sehr gefragt. Die vielen qualmenden Fabrikschornsteine der Steinzeugwerke wurden bald zu einem unverkennbaren Bestandteil der Stadtsilhouette. Um 1900 war darüber hinaus die 1885 gegründete Düngerfabrik, die die Landwirte in der Umgebung belieferte, einer der größten Arbeitgeber. Hinzu kamen einige kleinere Metallwarenfabriken, Brauereien, eine Malz- und eine Bleiweißfabrik. Wohin man in Euskirchen sah, sah man Fabriken und Schornsteine!

1925

Euskirchen wird mobil

Der Straßenverkehr

Um 1925 transportierte auch in Euskirchen die Eisenbahn bei weitem die meisten Menschen und Güter. Unübersehbar aber waren die Anzeichen einer wachsenden individuellen Mobilität. Sie hatte um die Jahrhundertwende mit dem Fahrrad begonnen. Seit den 20er Jahren gewann das Motorrad an Bedeutung. Schon kurz nach 1900 waren die ersten Automobile auf den Euskirchener Straßen erschienen.

Der Besitz von Motorfahrzeugen blieb allerdings vorerst ein Privileg der Wohlhabenden: Anfang der 30er Jahre waren im Altkreis Euskirchen erst 740 Motorräder und 373 Personenwagen zugelassen. Die wenigen Lastwagen der örtlichen Fuhrbetriebe waren noch keine ernsthafte Konkurrenz für Pferd und Wagen.

Der motorisierte Verkehr benötigte eine entsprechende Infrastruktur. Wichtig war vor allem die ausreichende Versorgung mit Benzin. Die ersten Tanksäulen wurden zumeist auf dem Bürgersteig vor Gasthäusern, Schmieden oder Werkstätten aufgestellt. Sie waren die Vorboten der allgemeinen Motorisierung. Sie sollte in den folgenden Jahren das Bild der Stadt nachhaltig verändern.

Freiheit auf zwei Rädern

Fahrrad und Motorrad

Die persönliche Mobilität begann nicht mit vier, sondern auf zwei Rädern. Das Fahrrad war relativ preiswert zu erwerben und zu unterhalten; zudem konnte man es ohne langwierige Schulungen beherrschen. So wurde es zum Fortbewegungsmittel des kleinen Mannes und damit vor allem der Arbeiterschaft. Mit dem Fahrrad fuhren beispielsweise viele Bewohner der umliegenden Dörfer zu ihren Arbeitsstellen in den Euskirchener Tuchfabriken, in der Zuckerfabrik oder bei der Bahn. Darüber hinaus erschloss es neue Freizeitmöglichkeiten.

Die allmählich aufkommenden Motorräder waren zumindest für diese Bevölkerungsgruppe in Anschaffung und Betrieb immer noch zu teuer. Wer sich nicht selbst mit der Technik anfreunden wollte, brachte sein Gefährt zur Wartung und Reparatur in eine der Euskirchener Fahrrad- und Motorradwerkstätten, deren Mitarbeiter als geübte Feinmechaniker oft auch Nähmaschinen reparierten. Besonders häufig waren Reifenschäden – schließlich waren die Straßen schlecht und verlorene Hufnägel nicht selten.

Ein Künstler baut Motorräder

Die „Neander“

Euskirchen und Motorradbau – das passte dank der berühmten „Neander“-Motorräder für eine kurze Zeitspanne gut zusammen. Ernst Neumann, der sich selbst Neumann-Neander nannte, war Zeit seines Lebens Künstler und Techniker in einer Person. 1871 in Kassel geboren, hatte er sich ab 1910 in Berlin einen Namen unter anderem als Gestalter anspruchsvoller Plakate und technischer Reklame, aber auch von Automobilkarosserien gemacht. Nach dem Ersten Weltkrieg wandte er sich der Konstruktion von Motorrädern zu. Diese sollten vor allem leicht, aber leistungsfähig, dabei sparsam und komfortabel sein.

1924 nahm er in Euskirchen die Produktion des von ihm entworfenen Modells „Deutschlandfahrt“ auf. Eine revolutionäre technische Innovation war der im Jahr darauf in Zusammenarbeit mit den Dürener Aluminiumwerken entwickelte Rahmen aus „Dural“, einer Aluminiumlegierung, die auch im Zeppelin- und Flugzeugbau verwandt wurde. 1926 zog die Firma nach Düren um. Die Weltwirtschaftskrise war mit verantwortlich dafür, dass die Neanderwerke 1930 Konkurs anmelden mussten. Ernst-Neumann Neander starb 1954 in Düren.

Das Ende des Wachstums

Euskirchen in der Zwischenkriegszeit

Um 1925 stagnierte die Entwicklung Euskirchens. Nach dem Ersten Weltkrieg und den Auflagen der Besatzungsmächte brach die Nachfrage nach Uniformtuch zusammen. Nach der Inflation und während kriselnden 20er Jahren fehlte auch auf dem zivilen Markt die Nachfrage. Technisch gab es in der Wirtschaft kaum Neuerungen – sieht man einmal von der Einführung der Elektrizität ab.

Neugründungen und Neuansiedlungen von Firmen – wie etwa der „Rheinischen Obst- und Gemüsekonservenfabrik“ in der ehemaligen Tuchfabrik Weber 1927 – waren daher eher die Ausnahme. In der Tuchindustrie wurden Beschäftigte entlassen.

Die Bevölkerungszahl war trotzdem leicht auf fast 15.000 Einwohner gestiegen und die Bebauung vom alten Stadtzentrum in Richtung Bahnhof hatte sich verdichtet. Doch die euphorische Planungen zur Stadterweiterung, die im Boom nach 1900 entwickelt worden waren und ein gewaltiges Wachstum der Stadt voraussetzten, gingen weit an der Realität vorbei. Die Zeit der ungebrochenen, stürmischen Expansion, wie sie Euskirchen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebt hatte, war zu Ende.

Der Strom kommt!

Die Elektrifizierung

Die großen Revolutionen in der Industrie, die Rationalisierung nach amerikanischem Vorbild und die Einführung von Fließbändern, die in den 20er Jahren allgemein diskutiert wurden, spielten in Euskirchens Wirtschaft keine Rolle. Alles blieb, wie es war – mit einer Ausnahme: Nach dem Ersten Weltkrieg setzt sich die Elektrifizierung zunehmend durch. Jetzt wurden die Dampfmaschinen durch Elektro-Motoren ersetzt. Die Transmissionsanlagen mit ihren rotierenden Riemen verschwanden langsam aus der Arbeitswelt.

Sogar die Handwerker, für die sich die Anschaffung einer Dampfmaschine noch nicht gelohnt hatte und deren Arbeitsweise sich seit dem 19. Jahrhundert nicht wesentlich verändert hatte, konnten jetzt ihre Maschinen mit Strom betreiben. 1926 verfügten zum Beispiel sämtliche 36 Bäcker der Stadt über einen „Kraftbetrieb“. Überhaupt war im Gegensatz zur industriellen Entwicklung eine Zunahme der Handwerksbetriebe zu verzeichnen: Waren es 1907 noch 253 gewesen, wurden 1927 schon 398 selbstständige Handwerker in der Stadt gezählt, davon ca. ein Viertel im Baugewerbe. Das Handwerk war damit über die Jahrzehnte hinweg neben den großen Fabriken der wichtigste Arbeitgeber der Stadt.

1960

Der Siegeszug des Automobils **Die Massenmotorisierung**

Die Jahre um 1960 brachten auch in Euskirchen den endgültigen Durchbruch für den motorisierten Individualverkehr. Im Zeichen des bundesrepublikanischen Wirtschaftswunders konnten sich immer mehr Euskirchener ein eigenes Auto leisten. Zudem tauchten immer mehr Lastwagen im Straßenbild auf. Sie transportierten Rohstoffe und Fertigprodukte für die heimischen Fabriken. Tankstellen und Autohäuser veränderten zunehmend das Bild der Stadt.

Der stetig wachsenden Zahl der motorisierten Zweiräder, Personenwagen, Lastwagen und Omnibusse war das für ganz andere Anforderungen konzipierte Straßennetz kaum mehr gewachsen. Die Verbreiterung bestehender und der Bau neuer (Umgehungs-)Straßen war daher das Gebot der Stunde. Sie trugen zur allmählichen Verbesserung der Verkehrssituation bei. Die 1974 eingeweihte Fußgängerzone im historischen Kern Euskirchens war Jahre später der erfolgreiche Versuch, wenigstens die Innenstadt für Fußgänger zurück zu gewinnen.

Kohlen, Tuche, Zucker **Die Spedition Daufenbach**

Eine der bekanntesten Euskirchener Firmen war die Spedition Daufenbach. Jahrzehnte lang waren ihre schweren Lastzüge selbstverständlicher Bestandteil des Straßenbildes. Die Geschichte des Betriebes spiegelt exemplarisch die allgemeine Entwicklung des Straßentransports wider. 1912 hatten Wilhelm und Johann Daufenbach die Firma gegründet. Zunächst setzten sie Pferd und Wagen ein. Moderne Technik hielt 1923 mit dem ersten Lastwagen Einzug, einem Mannesmann-Mulag mit Kettenantrieb und Karbidlaternen. Gefahren wurden unter anderem Kohle und Tuche für die florierende Euskirchener Tuchindustrie.

Mit drei aus dem Krieg geretteten Lastwagen gelang nach 1945 der Start in eine neue Ära. Das Wirtschaftswunder brachte neue Kunden und zahlreiche Aufträge; Daufenbach expandierte. Die Fahrzeuge aus Euskirchen transportierten bundesweit beispielsweise Zucker für Pfeifer & Langen, Getränkedosen für Coca Cola und Ersatzteile für renommierte Autohersteller wie Alfa Romeo, Jaguar und VW. 1997 wurde die Spedition Daufenbach von dem englischen Logistik-Konzern Hays übernommen.

Straße statt Schiene **Die Krise der Bahn**

Im Zweiten Weltkrieg hatten Bombenangriffe die Euskirchener Bahnanlagen weitgehend zerstört. Erstaunlich schnell wurde nach 1945 der Personen- und Güterverkehr wieder aufgenommen. Das neue Empfangsgebäude konnte die Bahn allerdings erst 1956 einweihen.

In den 1950er Jahren waren die roten Schienenbusse die Vorboten der modernen Dieseltraktion. Der allmähliche Abschied von der Dampflok konnte jedoch die Krise des Schienenverkehrs nicht entscheidend aufhalten. Bereits 1959 hatte die Euskirchener Kreisbahn den Personen- und Gütertransport weitgehend einstellen müssen. 1983 setzte die Bundesbahn die letzten Reisezüge auf der Strecke nach Düren ein. Im Personen-, vor allem aber im Güterverkehr verlor die Bahn immer mehr an Bedeutung – die Euskirchener fuhren verstärkt mit dem eigenen Auto oder mit dem Omnibus, und Güter aller Art transportierte der im Vergleich zur Bahn wesentlich flexiblere LKW.

Trotzdem ist Euskirchen dank der Schienenverbindungen nach Köln, Bad Münstereifel, Bonn und in die Eifel bis heute vor allem im Personenverkehr eine wichtige regionale Drehscheibe geblieben.

Glas und Wäsche Betriebsansiedlungen

Nach dem Kriegsende wurde die Umsiedlung von böhmischen Glasbläsern und Glasveredelungsbetrieben aus dem Gebiet der Tschechoslowakei in den Raum Rheinbach und Euskirchen gefördert. Aus den 1949 gegründeten „Jola-Glashüttenwerken“, die zunächst nur Rohglas für Rheinbacher Betriebe herstellten, entstand 1958 die Ingrid-Hütte, die mundgeblasene und geschliffene Gläser produzierte. Der Betrieb beschäftigte zu seinen besten Zeiten in den 60er Jahren bis zu 600 Mitarbeiter, musste aber bereits in den 70er Jahren die Produktion in Euskirchen einstellen.

Als Erfolg erwiesen sich zudem die Bemühungen der Stadt, südlich des Bahnhofs neue Betriebe anzusiedeln. Die Firmen Trennjäger (Trennmaschinen für Holz und Metall), Webac (Montage von Gießereimaschinen), Steibe (Montage von Gießereimaschinen) und die Wäschefabrik Schewe wurden in Euskirchen neu ansässig und beschäftigten bald Hunderte von Arbeiterinnen und Arbeitern. Als alteingesessener Betrieb gewannen zudem die Latz-Hundefutterwerke zunehmend an Bedeutung.

Rasante Entwicklung Das Miele-Werk für Elektromotoren

Als wichtiger und dauerhafter Faktor für die Wirtschaftswelt Euskirchens sollte sich die Gründung eines Miele-Werkes 1951 erweisen, das zunächst – in Ermangelung ausgebildeter Metallfacharbeiter in der Tuchstadt Euskirchen – mit etlichen Angelernten den Betrieb begann. Die kleine Produktion von Fahrrad-Dynamos wurde bald durch die Herstellung von Elektromotoren für Miele-Maschinen ergänzt. 1954 folgte die Erbauung der ersten eigenen Fabrikanlage mit 1.800 m² Fläche. Bis dahin hatte man auf drei Etagen mitten in der Stadt gearbeitet. 1958 stellten 220 Mitarbeiter bereits 20.000 Motoren her.

Das weitere Wachstum der Belegschaft konnte nur durch die Anwerbung von „Gastarbeiter“, vor allem Griechen, gesichert werden. 1969 waren insgesamt 884 Mitarbeiter beschäftigt und die Jahresproduktion auf fast 83.000 Motoren gesteigert worden. Diese rasante Entwicklung, die auch an der Erweiterung des Werksgeländes an der Roitzheimer Straße ablesbar wurde, machte das Unternehmen bald zum größten Arbeitgeber in der Stadt.

Heute beschäftigt Miele – trotz erheblicher Produktivitätssteigerungen – immer noch 490 Mitarbeiter und bildet rund 30 Lehrlinge aus. Die Produktion ist inzwischen auf erstaunliche 16.000 Motoren und 7.000 Kabeltrommeln pro Arbeitstag gewachsen.

Konkurrenz aus Prato

Die Tuchindustrie in der Krise

Mit der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft 1956 und der Öffnung der Zollgrenzen erwuchs der deutschen Tuchbranche eine starke Konkurrenz. Vor allem die Tuchindustrie aus Prato (bei Florenz) machte den Euskirchener Betrieben zu schaffen. Die Italiener stellten in schlecht bezahlter Heimarbeit aus billiger Reißwolle Tuche mit sehr schönen Farben und Mustern her. Ihre Produkte lagen im Trend und waren billiger als die traditionellen Qualitätswaren aus Deutschland. Die Vertreter der hiesigen Tuchindustrie forderten Schutzzölle, konnten sich aber bei der Bundesregierung, die keine neuen Export-schranken in Europa aufbauen wollte, nicht durchsetzen.

Die großen, kapitalkräftigen Fabriken investierten jetzt massiv in neue, leistungsfähigere Maschinen, um der Billiglohn-Konkurrenz standhalten zu können. Damit gerieten die kleinen Betriebe noch weiter unter Druck. Zwischen 1952 und 1964 mussten in Euskirchen zehn Tuchfabriken ihren Betrieb einstellen. Nur die durchgreifend modernisierte Firma Ruhr-Lückerath und die Firma Koenen in Kuchenheim, die auch in die Kleider-Konfektion eingestiegen war, überlebten diese Umbruchphase. Doch auch sie mussten Anfang der 80er Jahre den Betrieb einstellen.

Umbruch im Wirtschaftswunder

Abschied und Neubeginn

Um 1960 stand Euskirchen im Zeichen eines neuerlichen Strukturwandels. Die Tuchindustrie geriet in eine Krise, und damit sanken die Gewerbesteuereinnahmen der Stadt drastisch, und viele Beschäftigte verloren ihren Arbeitsplatz. Doch gleichzeitig siedelten sich neue Betriebe an: zum Beispiel die Ingrid-Hütte und die Firma Miele. Die Stadt bemühte sich ab ca. 1960 mit Erfolg um weitere Betriebsgründungen in Euskirchen, erschloss und sicherte sich südlich des Bahnhofs große Grundstücksflächen, um diese ansiedlungswilligen Firmen bereitstellen zu können. Auf diese Weise konnte der Niedergang der Tuchindustrie undramatisch überwunden werden. Die Beschäftigten fanden neue Arbeit in neuen Branchen. Die Wirtschaftsstruktur der Stadt wurde vielfältiger und weniger abhängig von einem einzigen Industriezweig.

Euskirchen wuchs auf fast 20.000 Einwohner heran. Die Zeit des Wirtschaftswunders, des Wachstums und der neuen Bedeutung des Straßenverkehrs wird daran deutlich, dass sich langsam entlang der wichtigen Ausfallstraßen neue Bebauung entwickelte. Die Stadt überwand nun deutlich die alten Grenzen aus dem 19. Jahrhundert.

2000

Paletten und Container Gütertransport heute

Für Gewerbe-, Industrie- und Logistikbetriebe ist eine gute Anbindung an das überregionale Straßennetz heute wichtiger denn je. So profitierte auch in Euskirchen der Prozess des Strukturwandels seit den 1960er Jahren vom Bau neuer Straßenverbindungen.

Mitte der 1970er Jahre brachten die A 1 und die A 61 den Anschluss an das nationale und internationale Autobahnnetz – Belgien und die Niederlande lagen damit im weiteren Einzugsgebiet der Stadt. Die als Ost-West-Verbindung vorgesehene A 56 ist allerdings bis heute nicht über das Planungsstadium hinaus gekommen.

Für die Euskirchener Wirtschaft erwiesen sich die Autobahnen als wichtiger Standortfaktor. Denn für die Ansiedlung neuer Betriebe in den Gewerbe- und Industriegebieten auf der grünen Wiese war der nahe Autobahnanschluss ein überzeugendes Argument. Die meisten Firmen sind hier ganz auf die Versorgung durch den LKW eingestellt. Er transportiert die Paletten und Container, die einen schnellen und weitgehend mechanisierten Umschlag von Rohstoffen und Fertigprodukten ermöglichen.

Mitten in Europa Von der Tuchindustrie zur Logistik

30 bis 40 Jahre nach der großen Krise der Tuchindustrie hat Euskirchen den Strukturwandel gemeistert. Zwar wurden inzwischen alle Tuchfabriken geschlossen. Doch es entstanden zahlreiche Arbeitsplätze in weiteren neuen Firmen. Diese nutzen die zentrale Lage Euskirchens mitten in Europa, um hier zu produzieren oder hier ihre Logistik-Zentren einzurichten. In wenigen LKW-Stunden ist über die gute Autobahnbindung ein Kundenkreis von 55 Millionen Menschen erreichbar. Für den gesunden und krisenfesten Branchenmix sind aber auch die älteren Betriebe verantwortlich, die von der Strukturkrise unberührt blieben: die Zuckerfabrik, die Firma Miele oder der Hundefutterhersteller Latz, inzwischen unter dem Namen Friskies unter dem Dach des Nestlé-Konzerns.

Doch einiges hat sich inzwischen geändert: Die Besitzer der Euskirchener Firmen sind meist keine Euskirchener mehr, sondern große, oft internationale Konzerne. Und die Arbeitsplätze sind nicht mehr in der Stadt, sondern außerhalb in den neuen Industriegebieten zu finden. Eine wesentliche Rolle spielt vor allem das neue Industriegebiet am Silberberg (IPAS), im Nordosten der Stadt, wo sich zahlreiche neue Firmen ansiedelten und noch Möglichkeiten für weitere Ansiedlungen bestehen. Fast hätte sogar die Firma BMW dort ein großes Autowerk errichtet.

„Heute bestellt, morgen unterwegs“ Das DHL-Logistikzentrum für Telekom-Geräte

Das seit 1971 in Euskirchen ansässige Fernmeldezeugamt erlebte in den letzten Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung. 1989 entschied sich die Telekom, Euskirchen zum zentralen Standort des gesamten Geräteversands für ganz Deutschland zu machen. Ob Telefon, Handy, Faxgerät, Modem oder Computerzubehör der Firmen Telekom oder T-Mobile – alles wird in Euskirchen zentral gelagert und an die T-Punkte, Postfilialen und Einzelkunden ausgeliefert. In täglich 400-600 verplombten Rollcontainern erhalten die T-Punkte die gewünschten Waren. Darüber hinaus bereiten die Mitarbeiter in Euskirchen jeden Tag rund 20.000-30.000 Postpakete für den Versand vor. Wenn es „express“ gehen soll, kann sogar eine Belieferung statt in 48 in 24 Stunden beim Kunden eintreffen!

1995 wurde das weithin sichtbare, fensterlose Hochregallager eingeweiht, in dem der Warenfluß komplett computergesteuert über ein komplexes Fließbandsystem geregelt wird. Menschen betreten das Lager nur noch zu Wartungsarbeiten. Die meisten der 300 Arbeitsplätze sind daher in der Kommissionierung und Verpackung, sowie im Bereich der Wartung und Steuerung der Anlage zu finden. Im Jahr 2000 wurde das Logistikzentrum aus der Telekom AG in die Firma Danzas TeleLog GmbH ausgegliedert. Seit 2003 firmiert es unter der internationalen Marke DHL-Solutions, einer Tochter der Deutschen Post AG.

Eier aus einer Hand Der Eierhof Hennes

Ein typisches Beispiel für den Trend von der Produktion hin zur Logistik in der Euskirchner Wirtschaft ist der Eierhof Hennes. Der 1954 gegründete Betrieb war zunächst tatsächlich ein Legebetrieb und kleiner Eierhandel. 1961 begann man die Eier auch zu färben – damals noch mit viel Handarbeit.

In den 70er Jahren entschied die Firma, sich ganz auf den Vertrieb und Versand der Eier zu spezialisieren: Heute hat der Eierhof Hennes rund 80 Legebetriebe vor allem in Norddeutschland und in den Niederlanden unter Vertrag, denen er die Komplettabnahme der Eier garantiert. So legen Tag für Tag 1,8 Millionen Hennen 2,5 Millionen Eier für den Eierhof in Kuchenheim. Diese werden an die großen Einzelhandelsketten in Deutschland, aber auch in ganz Europa versandt: zum Beispiel nach England, nach Österreich oder in die Schweiz. Der Eierhof prüft, sortiert, verpackt und etikettiert in einer hochmodernen Anlage die verschiedenen Sorten, Größen und Qualitäten entsprechend den individuellen Wünschen seiner Großkunden.

Die Firma Hennes ist zugleich Spezialist für gekochte, gefärbte oder auch bereits fertig geschälte Eier. Mit einer Stundenleistung von 80.000 bunten Eiern ist er der weltweit größte Eierfärber! Der Erfolg und die Expansion des Unternehmens, das inzwischen 135 Mitarbeiter beschäftigt, ist auch von außen unverkennbar: Zur Zeit wird gerade ein neues Hochregallager errichtet.

Windeln und Logistik

Procter und Gamble

1973 war es soweit: Die amerikanische Firma Procter & Gamble führte in Deutschland die Einmal-Windel „Pampers“ ein und erleichterte damit den Eltern das Windeln und die Entsorgung der ‚Produkte‘ ihrer Kleinen erheblich. Die alte, nicht immer gut schließende Stoffwindel, die noch mühsam ausgekocht werden musste, wurde zum Auslaufmodell. Die ersten Markttests ergaben ein so positives Ergebnis, dass sogleich die Errichtung einer Produktionsstätte in Deutschland geplant wurde. Die Standortwahl fiel auf Euskirchen. In dem neuen Gewerbegebiet bei Großbüllesheim errichtete Procter & Gamble „auf der grünen Wiese“ die größte Pampers-Produktionsanlage außerhalb Amerikas. Von dort aus werden täglich mehrere Millionen Windeln in über 30 Länder versendet.

Der Standort Euskirchen wurde in den letzten Jahrzehnten erheblich erweitert und modernisiert. Heute arbeiten hier ca. 1.500 Menschen, und die Firma bildet rund 65 Lehrlinge zum Mechatroniker aus. Procter und Gamble ist damit der größte Betrieb der Stadt. Eine wichtige Entscheidung für den Standort Euskirchen fiel in den letzten Jahren: Procter & Gamble entschied, hier eines seiner größten Logistik-Center weltweit einzurichten. In dem vollautomatisierten Hochregallager mit 45.000 Palettenstellplätzen und einem Raumumfang von ca. 300 Einfamilienhäusern werden die zahlreichen Produkte des Konzerns zusammengeführt und in die deutschsprachigen Länder weiter verteilt.