

Die Witwe Grün und die Straße der Tankstellen Waldniels Aufbruch in das automobiler Zeitalter

© Karl-Heinz Schroers

Schon immer hatten die Menschen davon geträumt, sich selbst und ihre Waren ohne großen Kraftaufwand von einem Ort zu einem anderen transportieren zu können. Rad und Wagen hatten zwar schon seit der Erfindung des Rades (vermutlich zwischen 3500 und 3000 v. Chr. u. a. durch die Sumerer in Mesopotamien) die Beförderungsmöglichkeiten erheblich erweitert. Handel und Verkehr waren dadurch belebt worden und in vielen Wirtschaftszweigen war es damit zu einer gesteigerten Arbeitsproduktivität gekommen, sofern man zur damaligen Zeit davon reden konnte. Aber der Wagen, ob Fuhrwerk oder Kutsche, rollte nicht von selbst, sondern er musste gezogen oder geschoben werden. Entweder mit eigener Muskelkraft oder von Pferden, Ochsen oder anderen Tieren. So ist es nicht verwunderlich, dass es im Laufe der Jahrhunderte immer wieder Versuche gegeben hat, diesem „Missstand“ abzuweichen. Der eigentliche Durchbruch zu einem „selbstfahrenden Fahrzeug“ gelang jedoch erst 1876 mit dem so genannten Otto-Motor. Nikolaus August Otto hatte in Köln - Deutz einen „Viertaktmotor mit Ansaugen der Gasluft in den Zylinder, Kompression derselben, Verbrennen und Arbeit derselben, Austritt derselben aus dem Zylinder oberhalb des Kolbens bei zwei Umdrehungen der Kurbelwelle“ erfunden.¹

In den nachfolgenden Jahren setzte eine technische Entwicklung ein, die Mitte der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts zu den ersten Ursprungsexemplaren des Automobils und letztendlich zu unserer heutigen „automobilen Gesellschaft“ führte.²

1885 baute Carl Benz einen Einzylinder-Viertakt-Benzinmotor als Antrieb für einen dreirädrigen Wagen, der 1886 vorgeführt wurde und für den er im gleichen Jahr ein Patent auf den ersten Motorwagen erhielt.³ Dieses Gefährt von 1886 steht heute im Deutschen Museum in München und gilt als Grundlage des Kraftwagens allgemein.

Es war jedoch nicht einfach gewesen für Carl Benz, seine neue Erfindung zu testen und auf öffentlichen Straßen fahren zu lassen. Die damalige Gesetzgebung im Großherzogtum Baden verhinderte nämlich ein Befahren der Straßen mit solcherlei neuartigen Konstruktionen, die laut knatterten, qualmten und die Luft verpesteten, denn schließlich befand man sich noch im Zeitalter der Kutschen und Pferdefuhrwerke. Benz musste daher mehrmals vorstellig werden, bis die Polizei ihm am 30. November 1893 eine bis zum 31. Dezember 1894 befristete Fahrgenehmigung erteilte.⁴ Danach entwickelte die Automobilisierung eine ungeahnte Eigendynamik. Allein bei Benz & Co wurden 1894 schon 67 Motorwagen hergestellt, 1898 waren es bereits 434 und 1899 sogar 572 Stück.⁵

Unabhängig von Benz hatte Gottlieb Daimler zwar schon 1882 in Cannstatt bei Stuttgart eine eigene Werkstatt gegründet, doch erst 1886 wurde der erste Daimler-Motorwagen gebaut.

Bereits 1862 hatte Adam Opel in seiner Heimatstadt Rüsselsheim eine Firma gegründet - die Vorläuferin der späteren Adam Opel AG -, in der zunächst Nähmaschinen hergestellt wurden. Später sollte er der erste Unternehmer sein, der in Deutschland Fahrräder produzierte. Er starb am 08. September 1895. Drei Jahre nach seinem Tode, also 1898, wurde unter der Leitung seiner Witwe Sophie mit dem Bau von Automobilen begonnen. 1929 wurde die Firma, die in

¹ Roediger, a.a.O., S. 9 f.

² Roediger, a.a.O., S. 3

³ Roediger, a.a.O., S. 17

⁴ Roediger, a.a.O., S. 23

⁵ Roediger, a.a.O., S. 27

erheblichen finanziellen Schwierigkeiten steckte, in eine AG umgewandelt und durch die General Motors Corporation, einen amerikanischen Automobilkonzern, übernommen.

Doch trotz dieser Pioniere des Automobilbaus ging die Entwicklung des Autos als Massenprodukt in Deutschland wesentlich langsamer voran als in anderen Ländern. Wurden im Jahre 1900 in Deutschland insgesamt 800 Kraftwagen hergestellt, so waren es in Frankreich aber schon 3.000. Dies änderte sich in den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts, als auch das Großkapital in die Automobilproduktion investierte und die technische Weiterentwicklung der Autos immer weiter fortschritt. Die Produktion stieg bis 1907 auf 5.000 Stück,⁶ und 1909 beschäftigten die damals 54 Unternehmen der deutschen Autohersteller bereits 17.748 Mitarbeiter. 1910 gab es in Deutschland schon knapp 30.000 PKW, 1914 bereits 65.000 Automobile.⁷ Eine gewaltige Anzahl für die kurze Entwicklungsdauer, doch verglichen mit den USA waren es noch verschwindend wenige Fahrzeuge, die die hiesigen Straßen befuhren. In den USA waren 1913 nämlich bereits 1,2 Millionen Automobile auf den Straßen unterwegs.⁸ Dort war seit 1908 durch Henry Ford der Kraftwagen zur Massenware geworden. Von seinem Modell T („Tin Lizzie“, zu deutsch „Blechliese“) wurden in den nächsten 19 Jahren mehr als 15 Millionen Stück verkauft. Eine ähnliche Erfolgsgeschichte, wie sie hierzulande später der VW – Käfer hatte.

Mit der Zunahme der Fahrzeuge auf den öffentlichen Straßen und dem Nebeneinander von Pferden, Kutschen und Motorwagen mussten auch Verkehrsvorschriften erlassen werden. Die ersten stammen aus dem Jahre 1888. Gleichzeitig verlangte ein gut organisiertes Staatswesen nach einer staatlichen Fahrerlaubnis, denn schließlich brachten die neuen Gefährte auch neue Gefahren mit sich.

Die erste Fahrerlaubnis, die in Deutschland ausgestellt wurde, stammt aus dem Jahr 1899. Sie wurde am 14. April 1899 durch die Königliche Polizei-Direktion München erteilt und ging an die Besitzer „eines vierrädrigen Wartburg Motorwagens“. Diese Fahrerlaubnis enthielt noch eine Reihe von Auflagen. So wurde die „höchst zulässige Schnelligkeit innerhalb der Stadt“ mit zwölf Stundenkilometern festgesetzt. Weiter hieß es: „Desgleichen ist beim Begegnen Allerhöchster Herrschaften, welche zu Wagen oder zu Pferde sich befinden, in angemessener Entfernung zu halten, bis dieselben vorüber sind.“⁹ Schließlich waren die damaligen Fahrzeuge noch sehr laut. Sie knatterten, pusteten ihre Abgaswolken in die Luft und machten die Pferde scheu. Die Hohen Herrschaften wollten sich auch gegenüber diesen neuzeitlichen Ungetümen ihrer Privilegien bewusst sein, bis sie dann irgendwann selbst vom automobilen Fieber angesteckt wurden. Die Vorschrift galt zwar nur für den Raum München, doch rein theoretisch hätte sie überall gelten können.

Allgemein begann im deutschen Kaiserreich die Ära der Fahrerlaubnis im Jahre 1906. Gleichzeitig wurden erste allgemein gültige Verkehrsregeln erlassen. 1909 trat das reichseinheitliche „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ in Kraft. Ein Jahr später wurden Führerscheinklassen geschaffen.

Der erste Weltkrieg (1914 – 1918) und die Folgejahre brachten einen krassen Einschnitt in die langsam aufblühende Automobilindustrie. Um den deutschen Autobau stand es immer schlechter. Die Inflation in Deutschland und die Weltwirtschaftskrise verschärften noch die Situation. Hatte im Juli 1914 ein US-Dollar noch 4,20 Mark und im Juli 1919 bereits 14 Mark

⁶ Roediger, a.a.O., S. 65

⁷ Roediger, a.a.O., S. 65

⁸ Roediger, a.a.O., S. 68

⁹ Roediger, a.a.O., S. 35

gekostet, so mussten im Januar 1922 schon 191,80 Mark für einen Dollar bezahlt werden. Im Januar 1923 kostete der Dollar bereits 17 972 Mark, am 26. April 1923 notierte man in Deutschland einen US-Dollar mit 30.000 Mark.¹⁰ Im August 1923 war die Talfahrt der Mark bei 4 620 455 Mark pro Dollar angekommen und endete am 15. November 1923 mit der Notierung: 1 Dollar = 4,2 Billionen Mark.¹¹ Ein Brötchen kostete jetzt eine Million Mark. Diese Entwicklung führte in Deutschland zu einer schweren Bankenkrise, zu zahlreichen Konkursen sowie zu einer nie gekannten Massenarbeitslosigkeit (1932 rund sechs Millionen) mit den bekannten politischen Folgen.

Auch die Preise der ohnehin schon teuren Autos waren in diesen Jahren in schwindelerregende Höhen geklettert. Da man aber auf die Vorteile des motorisierten Fahrens nicht verzichten wollte, machten viele aus der Not eine Tugend und griffen auf die wesentlich preiswerteren Motorräder zurück, so dass die Motorradherstellung einen wahren Aufschwung erlebte. Hatte es nämlich 1921 in Deutschland nur 26.666 Motorräder gegeben, so waren bereits 1931 mit 792.075 Stück mehr Motorräder auf Deutschlands Straßen unterwegs, als Autos. 1939 gab es davon sage und schreibe 1.755.320 Stück.¹²

Doch die politische Führung in Deutschland wollte auch die Automobilherstellung wieder ankurbeln. Am 11. Februar 1933 - nur 12 Tage nachdem er an die Macht gekommen war - eröffnete Hitler in Berlin die Automobilausstellung mit einer programmatischen Rede. Die Deutschen, so wollte es der "Führer", sollten ein Volk von Autofahrern werden. Das Fahrzeug sollte für jeden "Volksgenossen" erschwinglich sein.

Ferdinand Porsche, der 1931 in Stuttgart ein eigenes Konstruktionsbüro eröffnet hatte, war begeistert, denn auch sein Traum war die Massenmotorisierung. Er unterbreitete Hitler seine Vorstellungen und der beauftragte Porsche mit der Konstruktion eines "Volkswagens", der weniger als 1.000 Reichsmark kosten sollte.

1937 wurde die „Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens“ gegründet, und ab 1. August 1938 sollte, konnte oder durfte jeder Deutsche einen mit fünf Mark¹³ pro Woche dotierten Sparvertrag auf diesen von Porsche entwickelten KdF-Wagen¹⁴ zum Preise von 990 Mark abschließen.¹⁵ "Fünf Mark die Woche musst du sparen, willst du im eigenen Wagen fahren", so lautete die Parole. 300.000 Volksgenossen folgten ihr, doch kein einziger von ihnen kam tatsächlich in den Genuss eines fabrikneuen Fahrzeuges, denn Porsches neu errichtetes Kdf-Werk im heutigen Wolfsburg hatte bald schon für die Motorisierung der Wehrmacht zu sorgen.

Während des Krieges gab es in Deutschland einen empfindlichen Mangel an Erdölprodukten. Die eigenen Erdölreserven reichten bei weitem nicht aus und die Produktion von Erdöl-Ersatzstoffen war zu teuer. Die verfügbaren Kraftstoffmengen waren fast ausschließlich dem

¹⁰ Roediger, a.a.O., S. 77

¹¹ Brockhaus multimedial, Inflation in Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg

¹² Ein Jahrhundert Motorradtechnik, S. 29

¹³ Das war für die damaligen Verhältnisse eine erkleckliche Summe; der heute vergleichbare Betrag läge etwa bei 20.- €

¹⁴ Die nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ (KdF) war eine zur „Deutschen Arbeitsfront“ gehörende politische Organisation. Die „Deutsche Arbeitsfront“ stellte den nationalsozialistischen Einheitsverband von Arbeitnehmern und Arbeitgebern dar, der am 10. Mai 1933 durch die Übernahme der freien Gewerkschaften, ihres Vermögens und unter Abschaffung des Streikrechts gegründet worden war. KdF hatte die Aufgabe, die Freizeit der deutschen Bevölkerung zu gestalten, zu überwachen und gleichzuschalten. Sie bestand von 1933 bis 1945, wobei die meisten Operationen mit Beginn des Zweiten Weltkrieges 1939 eingestellt wurden.

¹⁵ Roediger, a.a.O., S. 115

Militär und dem Staatsapparat vorbehalten. Auf der Suche nach Alternativen kam man auf Holz als nachwachsenden Rohstoff, und so gab denn das Holzvergaser-Auto in dieser Zeit der Mangelwirtschaft eine kurze Vorstellung. Die Holzvergasung ist eine verfahrenstechnische chemische Reaktion, die es ermöglicht, aus Holz brennbares Holzgas zu gewinnen. Dazu mussten zunächst die Personen- und Lastwagen entsprechend umgerüstet werden. Auf den Ladeflächen der LKW oder am Heck der Personenwagen wurde der Holzvergaser angebracht. Das war ein großer Behälter, der eher einem Einkochkessel ähnlich sah. Dieser wurde mit Holz befüllt und durch Erhitzen entwich aus dem Holz ein brennbares Gasgemisch, das über ein langes Gasrohr in den Motor geleitet wurde. Für 100 km brauchte man etwa 15 bis 20 kg Holz, wobei Buchenholz wegen seines hohen Brennwertes bevorzugt wurde.

Es war aber eine recht umständliche Fahrerei mit diesem Holzgas-Auto: Zuerst musste man warten, bis das Holz ausreichend erhitzt und das Holzgas entflammbar war, dann musste man auch immer genügend Brennholz mitführen und schließlich musste der Fahrer sich auch noch gut mit der Technik bezüglich Luftzufuhr bzw. –drosselung auskennen, um immer genügend „Gas geben“ zu können. Daher verwundert es nicht, dass diese Art der Technik nach dem Krieg schnell wieder aufgegeben wurde.

Die eigentliche Erfolgsgeschichte der Automobilindustrie und somit auch des Volkswagens begann nach dem 2. Weltkrieg. 1948 wurden bereits 1500 Käfer an Privatpersonen verkauft, 1949 der 50.000. VW-Käfer gefertigt. Doch letztlich sollte es noch bis 1957 dauern, bis in Deutschland die Zahl der Autos die der Motorräder wieder überholt hatte.¹⁶

Die ehemaligen KdF-Sparerer, die sich um ihre Spareinlagen betrogen sahen, führten wegen dieser „verlorenen Sparbeiträge“ einen jahrelangen Rechtsstreit mit Volkswagen, der Anfang der sechziger Jahre vom Bundesgerichtshof entschieden wurde: beim Kauf eines Volkswagens erhielten sie einen Rabatt von einigen hundert Mark.

Natürlich konnte diese Entwicklung, die die ganze Welt revolutionieren sollte, auch an Waldniel nicht vorbei gehen. Lag Waldniel auch nicht direkt im Einzugsbereich des Zentrums des automobilen Aufbruchs, so war es dennoch auch nicht so ganz außerhalb dieser Welt und die Nachrichten der konkurrierenden Erfinder werden durch Zeitungen und Augenzeugenberichte auch bis hier gekommen sein. Und waren 1914 bereits 65.000 Automobile in Deutschland unterwegs, so ist es sicherlich möglich, dass auch eines davon durch Waldniel gekommen ist. Schließlich war Waldniel schon etwas näher an den Rest der großen, weiten Welt heran gerückt, seit die Straßenbahn-Linie 3 ab dem 22. Februar 1908 „von Hardt nach Waldniel und zurück“ pendelte. Bereits ab Mitte der 1920er Jahre wurden die Straßenbahnen nach und nach durch Omnibusse ersetzt, was beweist, dass die Automobilisierung zum damaligen Zeitpunkt auch unser kleines Waldniel erreicht hatte.

In dem Buch „Bilder aus Alt-Waldniel“, das 1978 vom Museumsverein Dohrenburg in Zusammenarbeit mit Gerhard Peters veröffentlicht worden ist, gibt es ein Bild, das etwa um das Jahr 1910 entstanden ist, und das angeblich das „erste Auto in Waldniel“ zeigt. Man sieht einen schmucken, offenen Wagen in Waldniel auf dem Marktplatz unmittelbar vor der Apotheke. Darin sitzen drei Paare mittleren Alters, die stolz in die Kamera blicken. Das Auto hat, wie damals bei den meisten Autos üblich, eine Rechtssteuerung. Im Hintergrund, bei der Gaststätte Klüfer, stehen einige ältere Herren mit kleinen Kindern und beobachten den Wagen aus respektvoller Entfernung, genauso wie ein älterer Herr im Eingang der Apotheke. Die zeitliche Einordnung des Bildes um das Jahr 1910 kann zutreffen, denn man erkennt die Straßenbahnschienen.

¹⁶ Ein Jahrhundert Motorradtechnik, S. 29

Wann aber tatsächlich das erste Auto nach Waldniel gekommen ist, lässt sich heute nicht mehr genau feststellen. Die älteste „Nachweisung der in der Gemeinde Waldniel vorhandenen Besitzer von Kraftwagen pp.“ stammt vom 29. März 1926.¹⁷ Sie führt insgesamt 11 Namen auf:

- | | |
|---|--------------|
| 1. Bongartz Wilh., Kaufmann, Dülkener Str. 1, Lastwagen, | I.Z. 599 |
| 2. Wentges Rob., Kaufmann, Dülkener Str. 48, Lastwagen, | I.Z.48320 |
| 3. Biermanns, Gebr. Händler, Hehler, Lastwagen, | I.Z. 48290 |
| 4. Moos Leonh., Händler, Hehler, Lastwagen | I.Z. 44853 |
| 5. Zohren Franz, Händler, Dülkener Str., Personenwagen,
welcher auch betriebl. benutzt wird, | I.Z. 884066. |
| 6. Dr. Ostendarp Herm., Arzt, Gladbacher Str., Personenwagen, | I.Z. 44057 |
| 7. Dr. Schrimpf Wilh., Arzt, Dülkener Str., Personenwagen, | I.Z. 63990 |
| 8. Wentges Rob., Kaufmann, Dülkener Str., Personenwagen, | I.Z. 69344 |
| 9. Berger Mich., Kaufmann, Gladbacher Str., Personenwagen, | I.Z. 26586 |
| 10. Waters Reiner, Kaufmann, Dülkener Str., Personenwagen, | I.Z. 66270 |
| 11. St. Josefsheim, Heil- und Pflegeanstalt, Hostert, Zugmaschine, Ohne Kennzeichen | |

Wie man sieht, gab es damals 4 Last- und 6 Personenwagen, die regelmäßig die Waldnieler Straßen befuhren, denn die Zugmaschine der Heil- und Pflegeanstalt Hostert durfte nur auf dem Anstaltsgelände fahren. Der automobiler Fortschritt war zwar in Waldniel angekommen, jedoch nur mit einem kleinen Kontingent und die Lastwagenbesitzer waren die bekannten Waldnieler Unternehmer jener Zeit: Wilhelm Bongartz betrieb die Krautpresse, Robert Wentges¹⁸ hatte die „Destillerie- und Edel-Likörfabrik Wentges“, die Gebrüder Biermanns und Leonhard Moos waren bekannte Händler aus Hehler. Und auch die Personenwagen gehörten damals einem exklusiven Personenkreis: Da waren der Händler Zohren, der einen Landhandel betrieb, die Ärzte Dr. Schrimpf und Dr. Ostendarp, die Kaufleute Robert Wentges (Destillerie), Michael Berger (Textil) und Rainer Waters, der an der Dülkener Straße seine Leinenfabrik hatte. Ob es an den auch damals schon recht hohen Preisen lag, dass es hier nur so wenige Autos gab, oder an den schwierigen Verhältnissen nach der gerade überstandenen Weltwirtschaftskrise, ist nicht bekannt.

Für die Gemeinde Amern wurden am 12. Juli 1927 übrigens nur zwei Lastwagen gemeldet: einer für Heinrich Leven, Brauerei, und einer für die Firma Bäcker & Cie¹⁹, die bereits 1917 von der Drahtweberei Rösler aus Essen aufgekauft worden war²⁰. Die Anzahl der Personenwagen in Amern ist nicht angegeben.

Nach Aussagen des im Herbst 2006 verstorbenen Helmut Hofer, des Neffen und Erben von Karl und Robert Wentges, handelte es sich bei dem Lastwagen von Wentges um den ersten Ford-LKW in Waldniel. Auch wusste Helmut Hofer noch zu berichten, dass es zwischen den Brüdern Karl und Robert Wentges wegen der Anschaffung des LKW Meinungsverschiedenheiten gegeben hat. Während nämlich Karl Wentges als junger, dynamischer Unternehmer die Anschaffung eines LKW unbedingt befürwortete, soll sein Bruder Robert entgegnet haben: „Wat sollen wir denn mit ene Lastwagen?“

Bei dem Personenwagen des Robert Wentges handelte es sich laut Helmut Hofer um ein Cabriolet der Firma AGA, Aktiengesellschaft für Automobile, mit einem Hubraum von 1,4 Litern und einer Leistung von 22 PS, das erstmalig 1921 gebaut worden ist. Die AGA war

¹⁷ KA, GA Waldniel Nr. 210, Bl. 3

¹⁸ Mit seiner Ehefrau Sophia, geb. Knorr, hatte er sechs Kinder: Karl, Wilhelm, Robert, Paul, Margarethe und Gertrud.

¹⁹ KA, GA Amern, Nr. 759, ohne Blattnummer

²⁰ Festschrift „110 Jahre Rösler Draht“, S. 3, 1982

1920 in Berlin - Lichtenberg als Aktiengesellschaft gegründet worden. Ihr vornehmliches Ziel war es, Fahrzeuge in hoher Stückzahl, und somit für viele erschwinglich, zu produzieren. Kurz nach dem ersten Weltkrieg wollte man also schon in die Massenproduktion einsteigen. Doch das Unternehmen konnte sich nicht wesentlich weiter entwickeln, da die allgemeine wirtschaftliche Rezession einsetzte. So wurde es 1922 durch Hugo Stinnes übernommen und in sein Unternehmen integriert. 1925 endet jedoch nach wirtschaftlichen Problemen die AGA in einem Konkurs. Das von Robert Wentges gefahrene Modell wurde in den Jahren 1921 bis 1928 in einer Stückzahl von 15.000 produziert.²¹

Eine andere interessante Geschichte weiß Franz-Paul Moos aus Hehler zu berichten, der Enkel des unter Ziffer 4 genannten Leonhard Moos. Danach war sein Großvater von Beruf Großhändler, der in der Woche mit seinem LKW unter anderem den Wochenmarkt in Mönchengladbach belieferte. Am Wochenende wurde die Ladefläche gereinigt, Sitzbänke wurden darauf befestigt und somit der Lastwagen zur Personenbeförderung hergerichtet. Mit diesem Fahrzeug unternahm Leonhard Moos dann Wochenendtouren zum Rhein, zur Ahr und wohin es die Ausflügler sonst noch zog. Das war der Anfang des späteren Busunternehmens „Moos-Reisen“, das Leonhard Moos 1936 an seinen Sohn Jakob übertrug. Dessen Sohn Franz-Paul wiederum schloss sich 1977 mit der Firma „Gebrüder von der Forst“ zum neuen Busunternehmen „Kraftverkehr Schwalmtal“ zusammen.

Derartige Zusatzverdienste durch eine anderweitige Nutzung der Fahrzeuge, wie Leonhard Moos sie mit seinem ersten LKW betrieb, waren damals anscheinend keine Seltenheit. Die Akten berichten u. a. von einem Schreiben des Direktors der Städtischen Straßenbahn Gladbach-Rheydt und der Vereinigten Städtebahn Gladbach-Rheydt-Viersen-Dülken-Süchteln vom 26. Februar 1932. Darin meldet er der Polizeiverwaltung in Amern, dass der „Kraftfahrer Heinrich Otten aus Ungerath täglich im regelmäßigen Verkehr Personen von Waldniel und Umgebung nach Gladbach befördere.“ Der Herr Direktor wollte wissen, ob Otten denn überhaupt die erforderliche Genehmigung für die Personenbeförderung über Land habe, denn schließlich war Personenbeförderung sein Geschäft, und da ließ man sich nicht durch unlautere Schwarzfahrten hinein pfuschen. Diesbezüglich zur Rede gestellt, behauptete Otten eben frech, dass er überhaupt keine Genehmigung benötige, da er keinen öffentlichen Verkehr anbiete. Vielmehr fahre er ausschließlich Arbeiterinnen von Ungerath, Lüttelforst und Waldniel nach Gladbach zur Firma Potting. In ihrem Antwortschreiben übernahm die Gemeindeverwaltung Amern seine Argumentation, und damit hatte es denn auch sein Bewenden.²²

Ein weiterer Aspekt der Automobilisierung darf nicht unerwähnt bleiben: der Motorsport. Bereits im Jahre 1894 hatte das erste offizielle Autorennen statt gefunden: 21 Automobile waren 126 Kilometer von Paris nach Rouen gefahren. Die vier Erstplatzierten waren mit den damals neu entwickelten "Daimler"-Motoren ausgerüstet und hatten ganze 3,5 PS. Sie kamen auf dem 126 Kilometer langen Kurs auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von immerhin 20,5 Kilometer pro Stunde²³. Das war für die damaligen Autos ganz schön schnell, aber verglichen mit der Geschwindigkeit eines Michael Schumacher war es, als ginge man zu Fuß, denn heutige Rennfahrer legen diese Strecke mit ihren etwa 900 PS starken Fahrzeugen in weniger als einer halben Stunde zurück. 1906 wurde in Le Mans der erste Grand Prix gestartet. Am 18. Juni 1927 wurde in Deutschland der Nürburgring eröffnet. Erster Titelträger dort war der Remagener Hoteliersohn Rudolf Caracciola. Und bereits am 14. April 1929 gab es das erste Autorennen durch die engen Straßen von Monaco. Das Rennfieber hatte die

²¹ www.deutsche-automobile.de

²² KA, GA Amern, Nr. 551, ohne Blattnummer

²³ www.wissen.de

Motorsportbegeisterten in aller Herren Länder erfasst, und so verwundert es nicht, dass es auch in Waldniel Anhänger des Motorsports gegeben hat. Davon kündigt des Vorhandensein eines „Motorsportclub Waldniel, 1929“. Dessen Vorsitzender Peter Naphausen meldete im Jahre 1930 an die Polizeiverwaltung in Waldniel, dass der Verein zwei Mitglieder, denen der Führerschein entzogen worden war, ausgeschlossen habe.²⁴ Es herrschten also strenge Sitten im Motorsportclub Waldniel.

Da sich aber noch lange nicht jeder ein Auto leisten konnte, gab es bald auch die ersten Autovermietungen. Damit waren weniger Mietwagenfirmen gemeint, wie wir sie heutzutage kennen, sondern es handelte sich eher um eine Art Taxibetrieb, wo man im weitesten Sinne ja auch ein Fahrzeug nebst Fahrer mieten kann. Ein Verzeichnis dieser Autovermieter vom 22. August 1933²⁵ nennt für Waldniel die Gebr. Josef und Heinrich von der Forst, Bahnhofstr. 25, und Paul Stammen, Amerner Str. 12.

Die gleiche Aufstellung vom 23. August 1933 meldet für Amern ebenfalls zwei Autovermieter, nämlich Heinrich Otten, Chauffeur, Ungerath Nr. 23a und Josef Deckers, Spediteur, Ungerath Nr. 23, den Vorgänger des späteren Busunternehmens Valkenborgh.²⁶

Ein Nachweis der Kraftwagen in der Bürgermeisterei Waldniel, erstellt etwa Mitte der 1930er Jahre, nennt 61 Halter. Die Fahrzeuge waren alle noch nicht dem NSKK²⁷ verpflichtet, das heißt, dass jeder noch frei über sein Fahrzeug verfügen konnte.²⁸

Etwa 1937/38 meldet Bürgermeister Dr. Kloos, dass es in Waldniel keine Kraftfahrerschulen gebe.²⁹

Eine weitere Zusammenstellung aller hier vorhandenen Fahrzeuge ergab etwa für 1938/39, also kurz vor Ausbruch des 2. Weltkrieges: 63 Halter mit insgesamt 66 PKW und 6 Lastwagen.³⁰

Eine letzte Aufstellung der in Waldniel vorhandenen Kraftfahrzeuge, etwa von 1939/40, zeigt folgendes Bild:

Liste
der in der Gemeinde Waldniel vorhandenen Kraftfahrzeuge³¹

Lfd. Nr.:	Name und Vorname	Wohnung	Bezeichnung des Kfz.:	Kennzeichen
1	Gebr. von der Forst	Bahnhofstr. 25	Omnibus	IY 76 908
2	„ „ „ „	„	„	„ 74 952
3	„ „ „ „	„	„	„ 76 941
4	„ „ „ „	„	„	„ 75 135
5	„ „ „ „	„	PKW	„ 76 927
6	Dr. Walter Hungerberg	Gladbacher Str.	LKW	„ 74 091

²⁴ KA, GA Waldniel Nr. 372, Bl. 34 f.

²⁵ KA, GA Waldniel Nr. 372, Bl. 107

²⁶ KA, GA Amern, Nr. 551, ohne Blattnummer. Ungerath gehörte damals noch zu Amern St. Anton.

²⁷ Das Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK) war eine paramilitärische Organisation der NSDAP die von 1931 bis 1945 existierte. Die Organisation war ein Nachfolger des Nationalsozialistischen Automobilkorps, das seit 1930 bestand.

²⁸ KA, GA Waldniel Nr. 372, Bl. 144 ff

²⁹ KA, GA Waldniel Nr. 371, Bl: 182

³⁰ KA, GA Waldniel Nr. 371, Bl. 285

³¹ KA, GA Waldniel Nr. 611, Bl. 100

7	„	„	„	„	Krad	„ 177 631
8	„	„	„	„	PKW	„ 74 722
9	Willy Ahlers			„	„	„ 76 694
10	„	„		„	Krad	„ 176 560
11	Adolf Küpper	Gladbacher Str. 65			PKW	„ 75 448
12	Gemeinde Waldniel	Adolf-Hitler-Platz			„	„ 252 533
13	„	„			Krad	„ 177 534
14	Wilhelm Heepen	Dülkener Str. 31			LKW	„ 77 166
15	Wilhelm Weuthen	Eicken 26			„	„ 77 638
16	Josef Breuer	Dülkener Str. 5			Krad	„ 177 470
17	Leo Rütten	„			„	„ 177 592
18	Michael Granderath	Horst-Wessel-Str. 17			„	„ 176 687
19	Leo Schmitz	Gladbacher Str. 102			LKW	„ 77 014
20	Peter Bodden	Dülkener Str. 24			Omnibus	IZ 159000
21	Hugo Königs	Bahnhofstr. 13			LKW	IY 77 031
22	Peter Grams	Langestr.			PKW	„ 74 941
23	Kunstseiden AG.	Vogelsratherweg			LKW	„ 77 458
24	„	„			„	„ 77 222
25	„	„			PKW	„ 75 746
26	Hans Mahlert	Langestr.			„	„ 75 883
27	Josef Leven	„			„	„ 75 064
28	Dr. Gerhard Katterbach	Dülkener Str.			„	„ 74 143
29	Peter Henrix	„			„	„ 74 071
30	Dr. Hermann Ostendarp	„			„	„ 76 427
31	Dr. Paul Scholemann	„			„	„ 74 736
32	Heinrich Berger	„			„	„ 76 434
33	Oskar Leister	Amerner Str.			„	„ 76 829
34	Dr. Wilhelm Feger	Bahnhofstr.			„	„ 75 889
35	Heinrich Imkamp	Gladbacher Str.			„	„ 76 682
36	Heinrich Pauen	Adolf-Hitler-Platz			„	„ 75 154
37	Christian Bach	„	„	„	„	„ 75 350
38	Gerhard Coenen	Gladbacher Str.			„	„ 75 900
39	Geschw. Mertens	Lüttelforst			„	„ 76 868
40	Dr. Wilhelm Schrimpf	Dülkener Str.			„	„ 75 487

Es war also rund ein Drittel weniger an Fahrzeugen vorhanden, als bei der letzten Aufstellung. Schon an den Adressen erkennt man den ungefähren Zeitpunkt dieser Zusammenstellung: Adolf-Hitler-Platz und Horst-Wessel-Straße, Ortsbezeichnungen, die eindeutig auf das „Dritte Reich“ hinweisen, denn schon bald nach der "Machtergreifung" war es überall in Deutschland zu einer größeren Welle von Straßenumbenennungen gekommen. Zum einen war es für die neuen Machthaber wichtig, Straßen und Plätze nach Nationalsozialisten zu benennen, um sie möglichst schnell in den Alltag der Menschen einzuführen. Zum anderen ging es aber auch darum, Benennungen nach unliebsamen Politikern und Denkern aus dem alltäglichen Lebensraum zu tilgen. Am häufigsten wurde nach Adolf Hitler umbenannt, fast jede Ortschaft besaß schon bald eine Adolf-Hitler-Straße, einen Adolf-Hitler-Platz oder auch beides. Aber auch nach anderen Nationalsozialisten wurden Straßen und Plätze benannt, besonders nach "Märtyrern" und "Blutopfern der NS-Bewegung". Albert Leo Schlageter, Horst Wessel, Herbert Norkus und Dietrich Eckert etwa waren immer wieder beliebte Namensgeber. NSDAP-Mitglied Schlageter, war am 7. April 1923 von der französischen Militärpolizei wegen Sabotageakten gegen die alliierten Truppen, die das Ruhrgebiet besetzt hatten, verhaftet worden. Der 28jährige ehemalige Offizier des 1.

Weltkrieges wurde vor ein Militärgericht gestellt und am 26. Mai 1923 in Düsseldorf standrechtlich erschossen. Für die Nationalsozialisten wurde Schlageter zum ersten Märtyrer ihrer Bewegung.

Horst Wessel war SA-Führer im Berlin der Weimarer Republik. Als er im Frühjahr 1930 von einem kommunistischen Rollkommando getötet wurde, machte ihn die NS-Propaganda zu einer politischen Symbolfigur und zum Vorbild eines mutigen, opferbereiten Nationalsozialisten. Besondere Bedeutung erlangte dabei ein von Wessel getextetes SA-Lied, das später so genannte „Horst-Wessel-Lied“, das im Dritten Reich zu einer Art zweiter Nationalhymne wurde. Mit seinem Refrain „Die Fahne hoch! Die Reihen fest geschlossen“ gelangte es bald in den Status einer Art Staatshymne, die neben der offiziellen Nationalhymne bei öffentlichen Anlässen und Parteiveranstaltungen gesungen wurde.

Herbert Norkus war ein Hitlerjunge, der bei politischen Auseinandersetzungen während einer Flugblattverteilung mit Kommunisten erstochen wurde. Er wurde danach vom Nationalsozialismus als "Vorbild für den kämpferischen Einsatz der Hitler-Jugend" und als "Blutzeuge der Bewegung" verklärt. „Ein jugendlicher Märtyrer“.

Dietrich Eckert schließlich war ein völkischer Dichter, ein Vorkämpfer des Nationalsozialismus, der zahlreiche antisemitische Schriften verfasst hatte und von Adolf Hitler hoch verehrt wurde.

Somit verwundert es nicht, dass es solche Straßennamen auch in Waldniel gab. Der Adolf-Hitler-Platz war der Marktplatz, die Horst-Wessel-Straße die heutige Josef-Rösler-Straße, die Gustav-Rösler-Straße hieß Herbert-Norkus-Straße und die Elisabeth-Rösler-Straße war damals die Dietrich-Eckert-Straße. Neben dem Marktplatz also alle Straßen in der Rösler-Siedlung, mit deren Bau 1934 begonnen worden und die als Mustersiedlung von der Deutschen Arbeitsfront ausgezeichnet worden war.³²

Am 6. Juni 1945 ordnete der damalige Waldnieler Gemeindedirektor Sauerborn³³ die Umbenennung der Straßen an. Der Markt erhielt seine alte Bezeichnung zurück, und die Straßen in der Rösler-Siedlung wurden zunächst nur mit den Vornamen von Familienmitgliedern der Familie Rösler bezeichnet, bevor sie dann in den Jahren 1953 und 1955 den Familienzusatz „Rösler“ erhielten.³⁴

Unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg gab es auch in Waldniel nicht mehr so viele Fahrzeuge, wie vor dem Krieg. Die Produktion von Privatfahrzeugen hatte bekanntlich zugunsten der Militärfahrzeuge eingestellt werden müssen, aber in den schwierigen Kriegsjahren hätte außer den Kriegsgewinnlern ohnehin kaum jemand Geld für ein neues Auto gehabt. Zudem waren während des Krieges und auch beim Einmarsch der Amerikaner immer wieder Autos beschlagnahmt worden. Auch hatte nicht jeder sein Auto auf Holzgas umgerüstet. Daher waren viele Autos still gelegt worden und warteten nun zum Teil gut versteckt überall in Schuppen und Scheunen darauf, wieder für den öffentlichen Verkehr zugelassen zu werden. Die amerikanische Armee und anschließend die britische Militärregierung ließen jedoch nur ganz allmählich wieder eine gewisse Freizügigkeit zu. Man wollte zunächst die allgemeine Lage in den Griff bekommen und stabilisieren. Nach und nach wurden dann aber doch wieder die noch fahrbereiten Autos zum öffentlichen Verkehr zugelassen und mit einer besonderen

³² Festschrift „110 Jahre Rösler Draht“, S. 3, 1982

³³ Anfang Juni 1945 war Karl Sauerborn von der Militärregierung zum Gemeindedirektor ernannt worden. Er blieb bis Mai 1947. Zum 1. September 1947 kam dann Wilhelm Engbrocks als Gemeindedirektor.

³⁴ KA, GA Waldniel, Nr. 624, Bl. 7

Begründung bekam man auch schon mal eine behördliche Erlaubnis, über den eigenen Heimatbezirk hinaus fahren zu dürfen.³⁵ Auch jetzt war Kraftstoff noch Mangelware und immer noch für das Militär reserviert, jetzt aber für die Besatzungsmächte. Wohl erhielten auch einzelne ausgesuchte Unternehmen geringe Mengen Treibstoff, denn schließlich musste die Wirtschaft wieder in Gang gebracht werden. Die normale Bevölkerung ging weiterhin leer aus. Daher fuhren auch unmittelbar nach dem Krieg noch einige Holzgas-Autos auf den Waldnieler Straßen und so manche Kuriosität der „Marke Eigenbau“. Wie Ferdinand Ahlers, Im Kamp 27, zu berichten weiß, gehörte ein solches Gefährt seinem Vater, Willy Ahlers senior, der damals als Elektromeister bei der Kuag³⁶ beschäftigt war. Nachdem die amerikanischen Besatzer das Auto eines seiner Nachbarn beschlagnahmt hatte, wollte er eine mögliche Beschlagnahme seines eigenen Autos verhindern. Daher baute er schnell seinen Opel P4 - so weit er es konnte - auseinander, schraubte die Reifen ab, versteckte die Teile so gut es ging und hängte dann seinen Opel P4 an der Decke der Garage auf. Es muss wohl ein recht trauriger Anblick gewesen sein und eher an ein ausgeweidetes Stück Wild als an ein Auto erinnert haben. Aber es half. Die drohende Beschlagnahme erfolgte nicht, und Willy Ahlers konnte wieder vorsichtig daran gehen, sein Auto fahrbereit zu machen. Nur war die Sache mit dem Treibstoff etwas heikel, denn der war für die Bevölkerung noch immer nicht zu haben, jedenfalls nicht offiziell. Tatsächlich aber konnten einige Bedienstete der Kuag von den dort vorhandenen Treibstoffvorräten ein paar Liter abzweigen und damit ihre eigenen Autos betreiben. Ob der Kölner Kardinal Frings das auch noch als „fringsen“ angesehen hätte, sei dahingestellt, aber so waren nun mal die Zeiten. Den amerikanischen Besatzern jedenfalls hätte das gewiss nicht gefallen. Also musste diesen etwas vorgegaukelt werden. Und somit versah Willy Ahlers seinen Opel P4 mit einer Attrappe eines Holzvergasers: Er klappte hinten den Kofferraumdeckel herunter und montierte darauf einen alten Einkochkessel, der bei der Kuag nicht mehr gebraucht wurde. Dann führte er, wie bei einem Holzvergaser üblich, ein langes Rohr nach vorne, das in einem alten Heizkörper endete, den er auf der vorderen Stoßstange befestigt hatte. Und für jeden, der von diesen Dingen keine Ahnung hatte und nicht so genau hinsah, hatte es den Anschein, als führe Willy Ahlers frohgemut ein Auto mit Holzvergaser. Aber die erste Straßenkontrolle ließ nicht lange auf sich warten. Willy Ahlers rutschte wohl das Herz in die Hose, denn der privat verbrauchte Treibstoff hätte ihm ohne weiteres ein Verfahren wegen Sabotage einbringen können. Doch als die amerikanischen Soldaten seine dubiose Konstruktion sahen, schlugen sie die Hände über dem Kopf zusammen und brachten sich schnell vor diesem scheinbar hochexplosiven Ungetüm in Sicherheit. Willy Ahlers konnte weiter fahren.

³⁵ Dazu: KA, GA Amern, Nr. 47

³⁶ Am 19. September 1899 wurde die „Vereinigte Glanzstoff-Fabriken AG“ gegründet, deren Werke Kunstseide produzierten. Das Stammwerk befand sich in Oberbruch, das heute zur Stadt Heinsberg gehört. 1925 wurde in Waldniel am Vogelsrather Weg ein großer Textilveredelungsbetrieb als Zweigwerk von Oberbruch errichtet, in dem zeitweise 1.429 Beschäftigte ihren Lebensunterhalt verdienten. Bei der Überführung der Textilfirma „C. Benrath jun. AG“ in die Glanzstoffgruppe erhielt das Unternehmen den Namen „Kunstseiden - Aktiengesellschaft“ (Kuag). Das Werk Waldniel wurde noch vor dem Krieg dieser Tochtergruppe zugeordnet und seitdem hieß es auch in Waldniel nur noch „Kuag“. In den 1960er Jahren wurden täglich zahlreiche Arbeitskräfte mit Bussen aus den umliegenden Gemeinden von Niederkrüchten bis Bracht heran geholt wurden, sowie noch 60 weitere aus den Niederlanden und Belgien. Auch wurden hier die ersten Gastarbeiter beschäftigt, insgesamt 800. Fast all kamen aus Griechenland, 50 aus Portugal. Am 26. September 1975 beschloss der Vorstand der jetzt zum Akzo-Konzern gehörenden Enka-Glanzstoff, das Werk Waldniel zu schließen, das zu diesem Zeitpunkt noch ca. 800 Beschäftigte hatte. Am 15. Dezember 1977 wurde die Produktion eingestellt. Die modernsten Zwirnmaschinen wurden demontiert und in Werken in den Niederlanden wieder aufgebaut. Die Abwicklung dauerte noch bis März 1978, dann mussten auch die letzten verbliebenen 350 Beschäftigten gehen. (Auskunft: Josef Cohnen, Amerner Straße 56, der viele Jahr dort tätig war.) Nach langen Jahren der Industriebranche ist der umfangreiche Gebäudekomplex mittlerweile wieder einer sinnvollen Nutzung zugeführt.

Gegen Mitte bis Ende der 1950er Jahre nahm auch in Waldniel die Anzahl der Automobile allmählich zu. Die Kinder konnten zwar noch relativ ungestört auf den Straßen spielen, doch auch die Waldnieler Bürger entdeckten mehr und mehr die Vorteile des Individualverkehrs.

Wie rasant diese Entwicklung voran schritt, zeigen die Zahlen von heute. Am 01. Januar 2006 gab es in der Gemeinde Schwalmtal 13.772 angemeldete Kraftfahrzeuge³⁷. Diese teilten sich auf in: 1.102 Motorräder, 11.402 PKW, 820 LKW und 448 sonstige Fahrzeuge, also Busse, Traktoren, Zugmaschinen und Ähnliches.

Diese Entwicklung der Automobilisierung, von ihren Anfängen bis heute, ging jedoch nicht ganz so einfach vonstatten. Schließlich mussten die Autos regelmäßig betankt werden, Reparaturen mussten durchgeführt werden und vor allem das Straßennetz musste den neuen Erfordernissen angepasst und ausgebaut werden. Es musste eine komplett neue Infrastruktur aufgebaut werden. Versorgungsunternehmen mussten gegründet und international ausgebaut werden. Niederlassungen oder Tochterfirmen mussten in Deutschland entstehen, denn Deutschland selbst verfügte über keine nennenswerten Rohstoffe für die Herstellung von Treibstoffen für die Verbrennungsmotoren, und schließlich musste das ganze Land mit einem Netz von Tankstellen überzogen werden.

Als am 10. Januar 1870 die „Standard Oil of Ohio“ gegründet wurde, war es bereits mehr als 10 Jahre her, dass Öl entdeckt worden war. Obwohl die Gründung damals eher von lokaler Bedeutung war, entwickelte sich in den folgenden Jahren die amerikanische Raffinerie-Industrie rasch, an deren Spitze Standard Oil stand. Als gemeinsames Unternehmen gründeten 1890 deutsche Kaufleute und der Inhaber der Standard Oil die "Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft" (DAPG).

Bald war jedem, der ein Fahrzeug mit Benzin bewegte, das Warenzeichen "DAPOLIN" ein Begriff. Das Benzin mit der Bezeichnung "Dapolin" kostete damals 37 Pfennig pro Liter. Erst 1931 änderte die DAPG den Namen ihrer Treibstoffe "DAPOLIN" in "Standard Benzin" um. Hinzu kamen weitere Kraftstoffe, u. a. "Super-ESSO".

1950 wurde der Firmenname DAPG in ESSO A.G. geändert. Der Name ESSO leitet sich von den beiden phonetisch ausgesprochenen Anfangsbuchstaben S O für Standard Oil ab. Nach und nach wurde ESSO in Deutschland ein fester Begriff.

Die „erste Tankstelle der Welt“ war jedoch keine der heute bekannten Markentankstellen, sondern sie war quasi aus einer Notsituation geboren worden. Als Bertha Benz im August 1888 ohne Wissen ihres Mannes mit ihren beiden Söhnen ihre legendäre Fahrt auf dem dreirädrigen Patent-Motorwagen ihres Mannes von Mannheim nach Pforzheim unternahm, war in Wiesloch auf einmal der Tank leer. Bei dem Apotheker Willi Ockel kaufte sie die letzten drei vorhandenen Liter Ligroin, das normalerweise als Reinigungsmittel verwendet wurde. Apotheker Ockel hatte im Badischen Generalanzeiger von dem Motorwagen aus Mannheim gelesen und schloss jetzt messerscharf, dass seine Wieslocher Stadtapotheke „die erste Tankstelle der Welt“ war.

Die ersten Hinweise auf eine Tankstelle in Waldniel ergeben sich aus einem Schreiben des Gewerberates für den Stadt- und Landkreis Crefeld und den Kreis Kempen vom 5. Juli 1925. Darin heißt es: „Das ... Schreiben vom 2. d. M. ... betr. Antrag der Firma Amer. Petroleum Anlagen Neuss, auf Genehmigung zur Aufstellung einer Dapolin – Pumpenanlage und Lagerung von 5000 kg Benzin auf dem Grundstück des Leonh. Golzheim in Waldniel,

³⁷ Auskunft der Gemeinde Schwalmtal.

Dülkener Str. 23³⁸ habe ich dem Regierungspräsidenten zur Ausnahmegewilligung von der Freilassung der vorgeschriebenen Schutzzone weitergereicht.“³⁹ Derartige Pumpanlagen waren damals ein großer Fortschritt für die Betriebstechnik und Feuersicherheit des Kraftstoffverkaufs. Bis dahin war Treibstoff in Wohnhäusern oder an anderen ungeeigneten Orten gelagert und mit Eimern, Kannen und Trichtern in die Tanks der Kraftfahrzeuge abgefüllt worden. Mit den Straßen-Pumpanlagen konnte die feuergefährliche Flüssigkeit nun direkt aus den Lagertanks in die Kraftstoffbehälter der Fahrzeuge gelangen. Solche Pumpanlagen, die ungeschützt am Fahrbahnrand, oft auf den Gehwegen vor Läden oder Werkstätten, aufgestellt waren, waren noch um 1940 vielerorts in Gebrauch.

Aber auch damals schon unterlagen gewerbliche Anlagen - genau wie heute - strengen Auflagen seitens der Genehmigungsbehörden, und es gab spezielle baupolizeiliche Vorschriften für die Sicherheit in Kraftwagenräumen. Natürlich mussten auch diese Vorschriften, so wie auch heute noch, ständig den sich ändernden Bedingungen angepasst werden. So erließ der preußische Minister für Volkswohlfahrt am 7. November 1929 folgende Vorschrift über Feuerlöscher für Räume, in denen bis zu sechs Fahrzeuge untergebracht werden konnten: „Die Löscher müssen etwa 60 – 70 Liter Schaum erzeugen können oder etwa 4 kg Löschpulver ... Die wirksame Wurfweite (nicht die tatsächliche) muß mindestens 3 m betragen.“⁴⁰

Dennoch ging es damals alles viel schneller als heute. Die beantragten Genehmigungen für die Tankstelle Golzheim scheinen erteilt worden zu sein, doch schon etwa zwei Jahre später, am 09. Dezember 1927, wurde die Anlage wieder abgebaut.⁴¹ Interessanterweise warb Leonhard Golzheim in der Festschrift zum 50jährigen des Turnvereins im Jahre 1926 nicht für seine Tankstelle, sondern nur für „Auto- u. Fahrradreparatur – Herde u. Oefen“.

Am 24. Juni 1926, also nur knapp ein Jahr nach dem Antrag bezüglich der Tankstelle Golzheim, zeigte die Fa. Rhenania-OSSAG, Mineralölwerke AG, Düsseldorf, der Polizeiverwaltung in Waldniel an, dass sie auf dem Grundstück des Herrn Franz Grün, Langestr. 26, eine „oberirdische Benzinzapfpumpe mit einem unterirdischen Lagerbehälter von 2.000 Liter Kapazität“ errichten wolle.⁴²

Das 1947 in „Deutsche Shell AG“ umgewandelt Unternehmen war 1902 durch die niederländische Firma „Royal Dutch“ in Düsseldorf als Tochtergesellschaft unter dem Namen „Benzinwerke Rhenania G.m.b.H.“ gegründet worden, um dort eine Fabrik zur Verarbeitung von Rohbenzin zu errichten. 1917 gingen die Mineralölwerke Rhenania GmbH in Monheim & der Benzinwerke GmbH in die neu gegründete Rhenania-Ossag Mineralöl AG auf. 1924 wurde in Neuss die erste Tankstelle der Rhenania eröffnet, eine Benzinpumpe. Fünf Jahre später, also 1929, war die erste Aufbauphase für eine flächendeckende Versorgung mit Tankanlagen abgeschlossen. 15 große und 104 kleine Tanklager konnten 15.000 Tankstellen in ganz Deutschland mit Benzin versorgen. Eine davon war die Tankstelle Grün in Waldniel auf der Langestraße.

Das Genehmigungsverfahren für die Tankstelle Grün ist in den Akten des Kreisarchivs Viersen recht gut dokumentiert, hinzu kommen private Unterlagen der Enkelgeneration, so

³⁸ Das ist das Haus, das heute unmittelbar am Kreisverkehr gelegen ist.

³⁹ KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 38

⁴⁰ KA, GA Waldniel Nr. 374, Bl. 147

⁴¹ KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 135

⁴² Auskunft und private Unterlagen der Frau Renate Hehn, geb. Grün, Lessingstr.26, einer Enkelin von Katharina Grün; KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 46 ff.

dass es sich lohnt, diesen Vorgang etwas ausführlicher zu betrachten, zumal Betreiberin der Tankstelle eine Frau war, nämlich „die Witwe Franz Grün“, was für damalige Zeiten ausgesprochen ungewöhnlich war.

Immer noch hatten nämlich die Frauen nicht die gleichen Rechte wie Männer. Bis ins 19. Jahrhundert war alles, was eine Frau "besaß" vor dem Gesetz Eigentum des Mannes. Erst 1891 gab es ein erstes „Arbeiterinnenschutzgesetz“, wonach Frauenarbeit unter Tage verboten wurde. Gleichzeitig wurde der 11-Stunden-Tag für Frauen eingeführt, sowie vier Wochen bezahlte Ruhepause nach einer Entbindung. Andererseits wurde noch am 12. März 1891 die Zulassung von Frauen zum Universitätsstudium verweigert.

Das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB), das 1900 in Kraft trat, verankerte mit seinen Regelungen zu Ehe und Familie die Rechtstellung der Frau im Sinne der patriarchalischen Tradition, wonach dem Ehemann das Entscheidungsrecht in allen Fragen des Ehe- und Familienlebens zukam. Erst am 30. November 1918 erhielten Frauen das aktive und passive Wahlrecht. Im Art. 109 Abs. 2 der Weimarer Verfassung hieß es ab dann: „Männer und Frauen haben grundsätzlich dieselben Rechte und Pflichten.“ Aber was heißt schon „grundsätzlich“?

Der größte Nachteil war, dass Frauen bis weit ins 19. Jahrhundert weitestgehend von der allgemeinen Schulbildung ausgeschlossen waren. Ziel der Eltern war es, aus heutiger Sicht, Mädchen gut zu verheiraten. Schulisches Wissen und ein ausgebildeter Intellekt waren da nicht von Bedeutung, sondern vielleicht eher hinderlich, denn Wissen verleitet schon mal zum Widerspruch. Alles, was junge Mädchen zu lernen und zu wissen hatten, waren häusliche Fähigkeiten, und die lernte man bei der Mutter, bei Verwandten oder als Hausgehilfen in einem größeren Haushalt. Der Zugang zu ausreichender Bildung, der schon immer der Schlüssel zu wirtschaftlichem Erfolg, zur Teilhabe an der Politik und letztlich auch zur Behauptung der Position innerhalb der Familie war, blieb ihnen versperrt.

In Deutschland ist die Gleichberechtigung von Männern und Frauen erst 1949 in den Artikel 3 des neuen Grundgesetzes für die Bundesrepublik aufgenommen worden, doch war dadurch eine erhebliche Rechtsunsicherheit entstanden, die erst durch das Gleichberechtigungsgesetz, das 1. Juli 1958 in Kraft trat, weitgehend geklärt wurde.

Auch kulturelle Traditionen erschwerten den Frauen häufig eine Teilnahme am allgemeinen öffentlichen Leben. Bereits ein Blick auf Europa zeigt, dass die zivilrechtliche Stellung der Frauen auch heute noch kulturell rückgebunden ist und sich nur allmählich wandelt. Während in den meisten nordeuropäischen Ländern Männer und Frauen schon seit langem gleichgestellt sind, herrschte in den romanischen Ländern lange Zeit die weitgehende private Rechtlosigkeit verheirateter Frauen vor. So können verheiratete Frauen in Spanien zwar seit 1931 wählen, bis 1976 aber konnten sie ohne die Erlaubnis ihrer Ehemänner kein Bankkonto eröffnen und keine Erwerbstätigkeit ausüben. Erst seit den Siebzigerjahren wurde in den meisten westlichen Ländern das Ehe- und Familienrecht dahin gehend geändert, dass der Mann nun nicht mehr automatisch als Familienoberhaupt gilt und dass die Erziehungsberechtigung gleich verteilt ist.

In der Schweiz beispielsweise erhielten die Frauen erst 1978 ein dem Ehemann gleichberechtigtes Sorgerecht für ihre Kinder. Und noch mal zehn Jahre später, also 1988, wurde die Bestimmung aufgehoben, wonach der Mann das Oberhaupt der Familie ist und die Frau den Haushalt zu führen hat, und erst seit 1990 haben alle Kantone und Gemeinden das Stimm- und Wahlrecht der Frauen eingeführt.

Krankheiten, Seuchen, Unfälle und Kriege haben schon immer (junge) Witwen hervor gebracht, die den Lebensunterhalt für sich und ihre Kinder erwirtschaften mussten. Oft genug wurde ihre hilflose Lage schamlos ausgenutzt. Aber häufig versuchten sie auch, sich selbst und ihre Kinder durch den gewagten Sprung in die Selbstständigkeit abzusichern. In dem kleinen, männerdominierten und von alten Traditionen bestimmten Waldniel der damaligen Zeit ist das Handeln der „Witwe Franz Grün“ vor diesem Hintergrund der rechtlichen Ungleichheit jedoch als besonders mutig und fortschrittlich anzusehen. Und gewiss haben einige „Herren der Schöpfung“ das ein oder andere Mal hinter mehr oder weniger vorgehaltener Hand gefragt: „En Frau un Autos? Kann die dat övverhaupt?“ Und ob sie das konnte!

Margareta Katharina Grün, wie die „Witwe Franz Grün“ eigentlich hieß, war am 22. Januar 1875 in Eschweiler geboren und hatte den am 23. Dezember 1880 in Hilbringen geborenen Franz Grün geheiratet. Irgendwie waren sie in Waldniel auf der Langestraße Nr. 26 sesshaft und heimisch geworden. Nachdem sie das neben ihrem schmalen Haus liegende, ebenfalls recht schmale Haus Hinkelmanns (Hausnummer 28) gekauft und mit ihrem Haus zu einem größeren verbunden hatten⁴³, führten sie dort ein Fahrradgeschäft, in dem man aber auch andere wichtige Dinge kaufen konnte, wie z.B. Nähmaschinen, Waffen, Grammophone und Schallplatten. Franz Grün starb jedoch bereits am 26. März 1923 und hinterließ seine Frau mit dem am 20. Januar 1912 geborenen Sohn Franz Engelbert. Mit seinen elf Jahren konnte Franz Engelbert seiner Mutter zwar bei einigen Dingen schon zur Hand gehen, doch Gretchen Grün, wie sie überall genannt wurde, musste nun zusehen, wie sie mit ihrem kleinen Sohn über die Runden kam. In späteren Jahren wurde aus Franz Engelbert ein gelernter Kfz-Mechaniker, der dann den Hauptteil der Arbeit übernahm. Doch trotz all' ihrer Energie und Initiative blieb Margareta Katharina immer nur die „Witwe Franz Grün“, ganz so, wie es zur damaligen Zeit üblich war. Als ob sie keine eigene Persönlichkeit gehabt hätte. So war die damalige männerdominierte Gesellschaft!

Am 22. Juni 1926 unterschrieb also Margareta Katharina Grün (als „Witwe Franz Grün“) einen Tankstellenvertrag mit der Rhenania-OSSAG. Darin hieß es u. a.: „Zum Zwecke ordnungsgemäßer Lagerung wird ... eine Anlage, bestehend aus Benzintank und Pumpe, leihweise zur Verfügung gestellt. ... Als Vergütung für seine Leistungen erhält ... 10 % des erzielten Verkaufspreises der durch ihn verkauften Waren.“⁴⁴

Der Antrag der Fa. Rhenania-OSSAG vom 24. Juni 1926 beschrieb die für Grün vorgesehene Anlage als „in technischer Hinsicht den Grundsätzen für die technische Durchführung von Benzinzapfanlagen gemäß der Polizeiverordnung über den Verkehr von Mineralölen“ entsprechend. Man gedenke, in einigen Tagen mit dem Einbau der Anlage zu beginnen und bitte daher, eventuelle besonders zu beachtende Bedingungen „umgehend aufzugeben, damit wir in der Montage nicht unnötig aufgehalten werden.“⁴⁵ Nach dem zum Antrag gehörigen Lageplan sollte der Tank in die schmale Toreinfahrt eingelassen werden, die zur Werkstatt führte. Zur Straße hin war diese Einfahrt wie mit einem Türsturz überbaut und konnte mit einem Tor verschlossen werden. Die Zapfanlage sollte zum Bürgersteig hin in einer separaten Nische neben der Eingangstür untergebracht werden, wobei die Zapfsäule selbst auch mittels Drehtüren geschlossen werden konnte, so dass im Zweifelsfalle Toreinfahrt mit Tank und Zapfanlage gegen den unbefugten Zugriff Dritter geschützt werden konnten. Wegen ihrer verschließbaren Drehtüren gab der Volksmund der Zapfanlage übrigens später noch die wenig

⁴³ Heute beherbergt das Haus den Friseursalon Doktor.

⁴⁴ Auskunft und private Unterlagen der Frau Christel Doktor, geb. Grün, Langestr. 26, einer Enkelin von Katharina Grün.

⁴⁵ wie Nr.42

schmeichelhafte Bezeichnung „eiserne Jungfrau“. Eine solche „eiserne Jungfrau“ war ein Gerät, das im Mittelalter angeblich zur Folterung und Hinrichtung von Menschen benutzt worden war. Dabei handelte es sich um einen Hohlkörper aus Holz oder Metall, der meist in den Umrissen einer Frauengestalt gearbeitet war. Er ließ sich vorne durch zwei Türen öffnen. Sowohl die Türen als auch die restliche Innenseite der „eisernen Jungfrau“ waren mit Nägeln oder Dornen beschlagen, deren Spitzen nach innen zeigten. Der Delinquent wurde im Inneren eingeschlossen, worauf sich die Spitzen in seinen Körper bohrten.

Interessant ist auch der Hinweis der Fa. Rhenania-OSSAG in dem Antrag vom 24. Juni 1926, eventuell besonders zu beachtende Bedingungen „umgehend aufzugeben, damit wir ... nicht unnötig aufgehalten werden“. Zeugt er doch von dem Selbstbewusstsein der Rhenania-OSSAG und ihrer Selbstsicherheit im Umgang mit (kleineren) Behörden. Wie hätte die Rhenania-OSSAG erst bei den heutigen langwierigen Entscheidungs- und Genehmigungsprozessen argumentiert? Und wie hätten dann wohl heutige Behörden auf derartige Ansinnen reagiert?

Mit Schreiben vom 01. Juli 1926 legte Bürgermeister Heitzmann⁴⁶ den Antrag dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf und dem Landrat in Kempen zur Prüfung vor. Gleichzeitig erhielt die Fa. Rhenania-Ossag eine Benachrichtigung, „dass mit der Aufstellung der Benzin-Zapfpumpe nicht begonnen werden darf, bevor Genehmigung erteilt ist.“

Während der Landrat das Gesuch lediglich zur Kenntnis nahm, schaltete der Regierungspräsident den zuständigen Gewerbeamt in Krefeld ein. Dieser wiederum teilte nach Prüfung der Unterlagen mit Datum vom 13. Juli 1926 der Polizei-Verwaltung in Waldniel mit, dass „der Lagerung von 2.000 L Benzin nach dem unterirdischen Lagerungsverfahren „Type D der Rhenania-Ossag-Düsseldorf gemäss den beiliegenden Zeichnungen und Beschreibungen“ keine Bedenken nach § 6 Ziffer 3 der Mineralölverkehrsordnung vom 12. Januar 1926 entgegen stünden. Des Weiteren gab der Gewerbeamt vor, welche Bedingungen in die Betriebslaubnis aufzunehmen seien.

Unter dem 04. August 1926, also nur etwa sechs Wochen nach Antragstellung, erhielt die „Witwe Franz Grün“ von Bürgermeister Heitzmann als örtliche Polizeibehörde den Genehmigungsbescheid. Ein Tippfehler in diesem Bescheid verringerte zwar die zu lagernde Menge von 2.000 Litern auf 200 Liter, aber da der Fehler offensichtlich war, führte er zu keiner Verzögerung. Für die damals in unserer Gegend noch relativ wenigen Kraftfahrzeuge, war ein Tankinhalt von 2000 Litern schon eine ganze Menge. Verglichen jedoch mit den heutigen Tankstellen, deren doppelwandige Tanks oft mehrere Kammern für die verschiedenen Kraftstoffsorten haben und die bis zu 100.000 Litern fassen können, waren die 2.000 Liter eine verschwindend geringe Menge. Aber für die wenigen Autos damals reichte es.

Weiterer Bestandteil des Genehmigungsbescheids waren die von dem Gewerbeamt angemahnten Bestimmungen für die technische Durchführung der „Polizei-Verordnung über den Verkehr mit Mineralölen und Mineralölmischungen“ für unterirdische Tanks. Darin hieß es u. a.:

- „1. Die Bedienung der Anlage darf nur zuverlässigen über 18 Jahre alten Personen übertragen werden.
2. Die Zapfsäule ist bei Nichtbenutzung stets verschlossen zu halten.
3. Das Lagern von leicht brennbaren Gegenständen sowie das Hantieren mit offenem Licht und Feuer in der Nähe der Tankstelle ist verboten.

⁴⁶ Albert Heitzmann, Bürgermeister in Waldniel von 1904 – 1930.

4. Der Tank muß allseitig 1 m, die Oberkante des Doms⁴⁷ mindestens 30 cm mit Erde überdeckt sein. Nebeneinander liegende Tanks müssen einen Abstand von 40 cm voneinander haben.

5. Einsteigeschächte sind mittels eines übergreifenden Deckels abzudecken. Diese müssen so stark sein, dass sie den Einwirkungen des darüber hinweggehenden Verkehrs und eines dort etwa entstandenen Feuers sicher widerstehen.

6. Zum Schutz gegen Anrosten ist der Tank vor dem Eingraben mit einer wasserundurchlässigen, das Eisen nicht angreifenden Umhüllung ... zu umgeben.“ Danach folgten dann technische Vorgaben über die Fundamentierung des Tanks, die Abnahme der Dichtigkeit der Anlage durch einen vom Gewerberat anerkannten Sachverständigen mittels einer Druckprobe von 2 Atmosphären. In angemessener Frist – etwa alle 5 Jahre – seien Nachprüfungen auf Dichtheit und ordnungsgemäße Beschaffenheit vorzunehmen. Dann ging es weiter:

„9. Alle aus dem Tank nach oben führenden Rohre sind zum Schutz gegen mechanische Verletzungen und gegen Zerstörung durch Feuer auf 10 – 25 cm Höhe über der Erdoberfläche mit kräftigen Blöcken aus Mauerwerk, Beton oder Eisenbeton zu schützen.

12. Die über dem Tank oder in dessen Nähe befindlichen Abfüllschuppen sind mit wirksamem auch den Tank schützenden Blitzschutz zu versehen.“

Zu guter Letzt folgte noch der Hinweis, dass binnen 14 Tagen 15 Mark an Verwaltungsgebühren bei der Gemeindekasse zu zahlen seien.

Hatte der Bürgermeister auch die Genehmigung schon mit einigen Vorschriften über die Lagerung des Tanks und den Betrieb der Anlage versehen, so handelte es sich doch im Vergleich zu den heute geltenden äußerst strengen Umweltschutzvorschriften um reine Bagatellen. Für die damalige Zeit und den damaligen Kenntnisstand stellten sie jedoch streng einzuhaltende Regularien dar, ohne die eine solche Anlage weder installiert noch betrieben werden durfte.

Mit Schreiben vom 30. Juli 1926 hatte die Rhenania-OSSAG bereits angekündigt, dass sie die Pumpenanlage in den nächsten Tagen nach Waldniel schicken werde. Frau Grün solle doch bitte umgehend das Eintreffen der Anlage anzeigen, „damit wir einen unserer Monteure nach dort beordern können, um die nötigen Anweisungen für den Einbau zu geben“. ⁴⁸ Die erforderlichen Erd- und Betonarbeiten sollten einer ortsansässigen Firma übertragen werden.

Die Rhenania-OSSAG und Margareta Katharina Grün hielten die in der Genehmigungsverfügung gemachten Auflagen ein, und somit konnte die Anlage installiert werden und der Betrieb der Tankstelle Grün beginnen. Nun musste natürlich auch für den neuen Geschäftszweig geworben werden, obwohl es sich sicherlich schon längst bei den wenigen ortsansässigen Autobesitzern herumgesprochen hatte, dass es nun auch in Waldniel eine weitere Tankstelle gab. Margareta Katharina Grün änderte kurzerhand die Art und Weise, wie sie für ihre Firma Werbung machte. Hatte in der Festschrift zu den Waldnieler Heimattagen vom 27. bis 29. Juni 1925, also vor Errichtung der Tankstelle, noch folgender Werbeeintrag gestanden:

⁴⁷ Das ist der Aufbau zum Einfüllen in den Tank.

⁴⁸ Private Unterlagen der Frau Christel Doktor.



so stand schon in der Festschrift des Turnvereins zum 50jährigen Bestehen (Veranstaltungen 7. und 8. August) 1926 folgende Anzeige, mit der auch für Öl und Benzin geworben wurde:



Auch diese Anzeige war ein mutiger Schritt der „Witwe Franz Grün“, denn schließlich war die Genehmigung ja gerade erst am 04. August erteilt worden, so dass sie bei Drucklegung der Festschrift noch gar nicht existent gewesen sein kann. Hatte sie vielleicht versteckte Hinweise aus dem Rathaus erhalten oder war es weibliche Intuition?

Am 25. August 1926 erklärte sich die Rhenania-OSSAG bereit, bei Grün auch ein Lager mit Kommissionsware ihrer Ossag-Autoöle und -Fette einzurichten. Und nachdem das geschehen war, wurden Frau Grün mit Schreiben vom 2. September 1926 folgende Mengen in Rechnung gestellt:

1 Fass ca. 55 Liter mit Abfüllhahn Ossag-Autoöl D = mittelflüssig, Marke Adac zum Preise von 52 Reichsmark.

1 Kiste zu 10 x 1 ltr. Ossag-Autoöl D = mittelflüssig, Marke Adac

1 Kiste zu 10 x 1 ltr. Voltol⁴⁹

1 Kiste zu 6 X 5 ltr. Voltol.

Der Bestand der Kommissionsware sollte jeweils am 1. eines Monats aufgenommen und abgerechnet werden. Für die Verkaufspreise gab es Richtwerte, die aber gegenüber ADAC-Mitgliedern⁵⁰ nicht überschritten werden durften. Zwischen dem DMV, dem Vorgänger des ADAC, und den Deutschen Benzin- und Ölwerken war bereits 1907 ein Höchstpreis für Kraftstoff von 43 Reichspfennigen pro Liter vereinbart worden. (Somit ist die Rabattvereinbarung zwischen dem ADAC und der Deutschen Shell vom Oktober 2006 keine neue Erfindung.) Weiter hieß es: „Die leihweise von uns zur Verfügung zu stellenden Emaille-Reklame-Schilder sind von Ihnen unentgeltlich, möglichst weithin sichtbar und wirkungsvoll sofort nach Erhalt an Ihrem Geschäftslokal anzubringen.“

Ebenfalls am 25. August 1926 unterschrieb Frau Grün eine Erklärung, in der es hieß:

„Ich übernehme hiermit eine

offizielle A.D.A.C.-Ossag-Autoölstation

und verpflichte mich

⁴⁹ Es handelte sich um ein Gleitöl.

⁵⁰ Am 24. Mai 1903 war die „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ (DMV) gegründet worden, die sich 1907 in „Deutsche Motorfahrer-Vereinigung“ umbenannte. 1911 beschließt die DMV, sich in „Allgemeiner Deutscher Automobilclub“ (ADAC) umzubenennen.

- a) jederzeit ein sortiertes Lager in Ihren OSSAG-Autoölen und -Fetten sowie VOLTOL vorrätig zu halten,
- b) die mir leihweise zur Verfügung zu stellenden Emaille-Stationsschilder unentgeltlich weithin sichtbar und wirkungsvoll sofort nach Erhalt anzubringen,
- c) die OSSAG-Autoöle und -Fette sowie VOLTOL an die ADAC-Mitglieder zu Preisen zu verkaufen, welche diejenigen Ihrer mir jeweils zur Verfügung zu stellenden Verbraucher-Preislisten (V) nicht überschreiten.

Sie werden mir dagegen einen Stationär-Bonus von 2% auf Ihre jeweilige Wiederverkäufer-Preisliste (W) einräumen.

Neben dem Stationär-Bonus vergüten Sie mir einen Treu-Bonus von 1%, insgesamt also 3%, da ich mich verpflichte, meinen Bedarf an Auto-Schmiermaterial ausschließlich bei Ihnen zu beziehen.“⁵¹

Nun konnte das Tankstellengeschäft so richtig losgehen, und dank der Tatkraft von Mutter Margareta Katharina und Sohn Franz Engelbert, der im Laufe der Zeit immer mehr Arbeit übernahm, war damit über etliche Jahre der Familienunterhalt gesichert.

Im Jahre 1931 gab es eine turnusmäßige Überprüfung der Zapfanlage durch „einen Beamten des Dampfkessel-Überwachungsvereins bzw. durch einen anerkannten Sachverständigen“.⁵² Bei diesen Dampfkessel-Überwachungs-Vereinen (DÜV) handelte es sich um unabhängige Selbsthilfeeinrichtungen für technische Sicherheit, die weitsichtige Unternehmer in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegründet hatten. Aus ihnen entwickelten sich die heutigen Technischen Überwachungsvereine (TÜV).

Etwa seit Anfang der 1930er Jahre gab es bei Grün neben den zahlreichen anderen Waren auch Motorräder zu kaufen. Frumold Gorissen vom Markt Nr. 22, der Ende November vorigen Jahres leider so plötzlich verstorben ist und dem ich manchen wertvollen Hinweis verdanke, kannte dazu folgende Anekdote: Etwa Mitte der 1930er Jahre kaufte sein Vater, Josef Gorissen, bei Grün ein Motorrad der Marke Triumph mit einem Hubraum von 200 ccm. Da hierfür weder ein Führerschein noch eine amtliche Anmeldung erforderlich war, weil dafür keine Steuern gezahlt werden mussten, spielte sich das Ganze folgendermaßen ab: Nachdem man sich über den Kauf des Motorrades einig geworden war, erklärte Franz Engelbert Grün das Gefährt und fuhr mit Josef Gorissen auf dem Beifahrersitz eine Demonstrationsrunde. Danach wurden die Plätze getauscht, und unter Aufsicht von Franz Engelbert musste jetzt Josef Gorissen eine Probe seiner Fahrkünste abliefern. Das war alles, und ab sofort durfte Josef Gorissen mit seiner soeben erworbenen Triumph am Straßenverkehr teilnehmen.

Der für fünf Jahre geschlossene Ursprungsvertrag zwischen der Rhenania-OSSAG und der „Witwe Grün“ wurde zunächst für weitere fünf Jahre verlängert. Eine daran anschließende Verlängerung vom 12. März 1935 ging sogar bis zum 22. Juni 1945.⁵³ Ob die Tankstelle jedoch tatsächlich so lange Bestand hatte, entzieht sich dem Erinnerungsvermögen der Enkelinnen. Jedoch scheint es auf Grund der späteren Kriegssituation wenig wahrscheinlich. Nach Ansicht der Enkeltöchter könnte sie bis etwa 1938/39 in Betrieb gewesen sein.

Nach Aussagen seiner Tochter Renate⁵⁴ war Franz Engelbert Grün in jungen Jahren auch ein leidenschaftlicher und recht guter Fußballspieler. Wenn am Wochenende ein Auswärtsspiel

⁵¹ Private Unterlagen der Frau Christel Doktor.

⁵² wie vor.

⁵³ wie vor.

⁵⁴ Renate Hehn, geb. Grün, Lessingstraße 26.

anstand, durfte er zum Transport seiner Mannschaft leihweise einen kleinen Lastwagen benutzen. Dieser LKW gehörte der Firma Josef Deckers, Bus- und Speditionsbetrieb, die später von August Valkenborgh übernommen wurde, der die Tochter des Inhabers heiratete. In der Woche wurden damit diverse Güter transportiert, unter anderem auch Schweine, und man kann sich Aussehen und Geruch der Ladefläche gut vorstellen. Aber da die Fußballkameraden den Weg zu den Auswärtsspielen nicht mit dem Fahrrad zurücklegen wollten und eine andere Transportmöglichkeit nicht zur Verfügung stand, wurde zum Wochenende kurzerhand die Ladefläche gründlich gereinigt, so dass Franz Engelbert mit eben diesem Fahrzeug die Fußballmannschaft des SC Waldniel zu den Auswärtsspielen fahren konnte. Als Franz Engelbert Jahre später aus der Kriegsgefangenschaft wieder nach Hause kam, ließ sein Gesundheitszustand es nicht mehr zu, dass er sich nochmals in ein „Abenteuer Tankstelle“ stürzen konnte. Er verdiente seinen Lebensunterhalt zunächst in dem englischen GSO – Lager⁵⁵, das auf dem Gelände der heutigen Firma Kraftverkehr Schwalmatal auf der Bahnhofstraße 25 eingerichtet worden war, bevor er als Lehrlingsausbilder zur Firma Roeper nach Dülken ging. Franz Engelbert Grün starb 1978.

Die Langestraße, an der sich die Tankstelle Grün befand, war seit jeher eine der wichtigsten Durchgangsstraßen in Waldniel. Es gab noch keine Umgehungsstraßen und so musste der gesamte Verkehr, der eigentlich an Waldniel vorbei in andere Ortschaften wollte, mitten durch den Waldnieler Ortskern fahren. Daher war die an die Dülkener Straße anschließende Langestraße die Durchgangsstraße von Nordost nach Südwest, und die Gladbacher Straße war die Südost-Nordwest-Verbindung, die nach Passieren des Marktes auf die Langestraße stieß. Somit waren diese beiden Straßen ideale Standorte für Tankstellen, denn schließlich musste der Durchgangsverkehr notgedrungen eine der beiden oder sogar beide Straßen benutzen. Während sich aber damals auf der gesamten Strecke von Hardt bis Waldniel keine einzige Tankstelle ansiedelte, hatten auf der Achse Dülkener Straße/Langestraße anscheinend einige weitere Anwohner mitbekommen, dass eine Tankstelle ein interessantes und zukunftsträchtiges Geschäft mit entsprechenden Einnahmen zu werden versprach, so dass diese Achse sich nach und nach zu einer regelrechten „Straße der Tankstellen“ entwickelte.

Bereits am 27. Dezember 1927, also nur gut ein Jahr nach Eröffnung der Tankstelle Grün und wenige Tage nach Schließung der Tankstelle Golzheim, stellte die Amer. Petroleums Anlagen GmbH aus Neuss einen Antrag, vor dem Anwesen Rath eine Benzinzapfanlage zu errichten.⁵⁶ Das Hotel Rath lag genau auf der Ecke Marktstraße (damals: Kuhstraße)/ Langestraße. Auf Anfrage des Landesbauamtes Krefeld beim zuständigen Gewerberat, ob gegen diese Anlage Bedenken bestünden, teilte der Gewerberat mit Datum vom 06. Januar 1928 mit, dass seinerseits keine Bedenken erhoben würden. Daraufhin wurde die „Tankanlage mit Zapfstelle“ unverzüglich errichtet und bereits am 25. Februar 1928 abgenommen. Damit ging die nächste Tankstelle auf der Achse Dülkener Straße /Langestraße in Betrieb. Nach dem in den Akten befindlichen Lageplan befand sich der Benzintank in der Toreinfahrt des Hotels Rath auf der Langestraße, die Zapfsäule stand auf dem Bürgersteig seitlich davor.

Aus einem Schreiben, das wir später noch näher betrachten werden, ergibt sich aber, dass diese Tankstelle bei dem Hotel Rath bereits im Jahre 1935 wieder aufgehoben wurde. Damit war auch dieser Tankstelle, wie zuvor der von Golzheim, nur eine recht kurze Lebensdauer beschieden. Und Margareta Katharina Grün, die Frau, deren Engagement anfangs sicherlich oft belächelt worden war, verkaufte immer noch Benzin.

⁵⁵ German Service Organisation – Es handelte sich um Versorgungseinheiten der britischen Besatzungsarmee, die aus deutschen Beschäftigten bestanden.

⁵⁶ KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 118 ff.

Aus dem eben genannten Schreiben erfahren wir auch, dass es bei der Gaststätte Schäfer, also beim ehemaligen Brauereiaussschank Ecke Langestraße/Lüttelforster Straße/Roermonder Straße, ebenfalls eine Tankstelle gegeben hat, die aber auch schon Ende 1935/Anfang 1936 wieder aufgehoben worden war. Die Tankstelle lag zwar in der Sektion Geneschen II, die zur damaligen Zeit noch zur Gemeinde Amern St. Anton gehörte, doch liegt auch dieses Grundstück direkt an der oben beschriebenen Nordost-Südwest-Achse.

Führte man diese Achse fort, so kam man über die Lüttelforster Straße durch die Schomm in Richtung Lüttelforst, Merbeck und Niederkrüchten. Daher verwundert es auch nicht, dass am 5. November 1929 auf dem Grundstück des C. Wassenberg, Lüttelforst 175, also auf dem Grundstück der Lüttelforster Mühle, eine Tankstelle mit Zapfanlage in Betrieb genommen wurde. Die Zapfsäule stand noch sehr lange vor dem Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Straße.⁵⁷

Aus einem Schreiben vom 26. Januar 1931 ergibt sich, dass die Firma Genneper, Birgen 8, im Februar 1931 eine Tankanlage errichten wollte.⁵⁸ Also auch in den umliegenden Sektionen und Honschaften wurde an die ortsnahe Versorgung – hier wohl vor allem landwirtschaftlicher Maschinen – mit Kraftstoff gedacht.

An der Nordost-Südwest-Achse durch den Waldnieler Ortskern war aber das Tankstellenfieber noch immer nicht erloschen, denn immer noch versuchten neue Interessenten, sich an dem aufblühenden Geschäft mit dem Verkauf von Benzin zu beteiligen. So auch die „Witwe Wilh. Wolters“. Interessant ist auch hier, dass sie nicht mit ihrem eigenen Vornamen „Katharina“ benannt wurde, sondern ebenfalls immer nur über ihren verstorbenen Ehemann als dessen Witwe definiert wurde. Anfang 1933 hatte sie einen Antrag gestellt, auf ihrem Grundstück Dülkener Straße 15 eine Tankstelle errichten zu dürfen.⁵⁹ Gemeinsam mit ihrem Ehemann hatte sie eine kleine Dachdeckerfirma betrieben. Als ihr Ehemann schon in recht jungen Jahren starb, und sie mit einer Tochter und fünf Söhnen zurückließ, musste sie von da an den Betrieb alleine weiterführen, was sicherlich auch nicht einfach war. Zum Zeitpunkt des Antrages auf Genehmigung einer Tankstelle war ihr ältester Sohn Josef, der 1900 geboren worden war, die wichtigste Stütze in dem kleinen Familienbetrieb. Während die Tochter Maria noch lange Zeit im Haushalt ihrer Mutter verblieb, dürften die anderen Söhne da schon außer Haus gewesen sein.

Mit Schreiben vom 19. April 1933 beschwert sich jedenfalls „die Ww. Wilh. Wolters“⁶⁰ über die Ablehnung ihres Antrages. Dieser war aus verkehrspolizeilichen Gründen abgelehnt worden, da an dieser Stelle die Amerner Straße und die Bahnhofstraße in die Dülkener Straße einmündeten. Man befürchtete, durch die auf dem Bürgersteig zu installierenden Zapfanlagen könnte die Einsicht in die Dülkener Straße behindert werden. Kurioserweise war aber wenige Wochen zuvor genau an der Stelle, wo die Zapfanlage hinkommen sollte, eine Litfasssäule errichtet worden, die den Einblick in die Dülkener Straße wesentlich stärker beeinträchtigte, als eine doch recht schmale Zapfanlage. Frau Wolters wollte daher wissen, wieso diese Plakatsäule die Einsicht in die Dülkener Straße nicht behindere? Zudem wies sie darauf hin, dass sie zur Sicherung des Familienunterhaltes ein weiteres Standbein benötige, denn schließlich wollte ihr Sohn Josef auch einmal heiraten und eine eigene Familie gründen, was er übrigens ein Jahr später auch tat. Es ging einige Zeit hin und her, doch am 7. November 1933 wurde schließlich Einvernehmen über die genaue Positionierung und Ausrichtung der

⁵⁷ KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 145 ff

⁵⁸ KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 186

⁵⁹ Das Haus liegt neben dem Kreisverkehr. Den flachen Anbau, der heute das Blumenhaus Reimann beherbergt, gab es damals noch nicht.

⁶⁰ KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 227 ff.

Tankanlage erzielt. Aber gebaut wurde sie wohl nie. Der Teilbereich des Grundstückes, auf dem sich heute der Anbau mit dem Blumengeschäft Reimann befindet, war zu jener Zeit noch ein eingezäunter Hof, auf dem Materialien für den Dachdeckerbetrieb lagerten und auf dem auch später noch die Enkelkinder der Katharina Wolters spielten. Einer dieser Enkel, Willi Wolters, der heute auf der Amerner Straße wohnt, kann sich weder an eine Tankanlage erinnern noch daran, dass jemals in seiner Familie darüber gesprochen worden sei. Hätte es eine Tankstelle gegeben, so wäre das für einen kleinen Jungen mit Sicherheit ein unvergessliches Umfeld gewesen. Und da auch bei den späteren Ausschachtungen für die Fundamentierung des Anbaues weder Tank noch Leitungen oder ähnliches zu Tage gefördert wurden, kann man wohl davon ausgehen, dass trotz des endlich positiv beschiedenen Antrages die Tankstelle der „Witwe Wilh. Wolters“ niemals errichtet worden ist.

Aber auch damit war es mit den Tankstellen auf der Nordost-Südwest-Durchfahrt durch Waldniel noch nicht zu Ende. 1935 stand das Haus Dülkener Str. 23 von Leonh. Golzheim zum Verkauf. Mathias Bellen kaufte es und zog Anfang Januar 1936 mit seiner Familie dort ein. Bereits kurz danach stellte er einen Antrag, auf seinem Grundstück eine Tankstelle errichten zu dürfen, so wie es früher dort schon einmal die Tankstelle von Golzheim gegeben hatte. In einem Bericht vom 03. März 1936 befürwortete die Gemeinde Waldniel gegenüber dem Landrat diesen Antrag⁶¹. Als Begründung wurde angegeben, „dass vor einigen Wochen die Tankstelle bei der Wirtschaft Schäfer, die etwa 500 Meter von der jetzt zu errichtenden Tankstelle abliegt, aufgehoben worden ist.“ Bei dieser Wirtschaft Schäfer handelte es sich bekanntlich um den ehemaligen Brauerei-Ausschank. Weiter heißt es, dass die Tankstelle bei dem Hotel Rath, die etwa 100 Meter von dem Antragsteller entfernt liege, im vergangenen Jahr, also 1935, aufgehoben worden sei. Im Übrigen habe sich an dem Haus des Bellen bis vor etwa 5 Jahren gleichfalls eine Tankstelle befunden. Damit kann nur die Anlage des Leonhard Golzheim gemeint gewesen sein, obwohl diese bereits am 09. Dezember 1927, also vor fast neun Jahren abgebaut worden war, denn in der Zwischenzeit hatte es dort keinen anderen Betrieb gegeben. Da somit also binnen weniger Jahre drei Tankstellen aufgehoben worden waren, wurde seitens der Gemeinde Waldniel der Bedarf für eine weitere anerkannt. Zudem habe Bellen vor einigen Monaten das Haus Dülkener Str. 23 erworben und dort eine Autoreparaturwerkstatt eröffnet. Auch für diese Werkstatt habe wegen des starken Durchgangsverkehrs durch Waldniel ein dringendes Bedürfnis bestanden. Weiter zeigt die Gemeindeverwaltung sich in dem Bericht von ihrer unternehmerfreundlichen und auch sozialen Seite, denn es heißt: “Mit dieser Autoreparaturwerkstatt stellt sich auch das Bedürfnis heraus, den nötigen Treibstoff zu veräußern. Ohne die Tankstelle dürfte der Antragsteller kaum existenzfähig sein, da das Haus verhältnismäßig teuer war. Aus den vorgelegten Gründen möchte ich den Antrag auf Genehmigung zur Errichtung einer Tankanlage warm befürworten.“

Nachdem der Antrag genehmigt worden war, konnte Bellen zusammen mit der ARAL mit der Verwirklichung seines Vorhabens beginnen. Zunächst wurden zwei Tanks zu je 3.000 Litern Fassungsvermögen ins Erdreich eingelassen. Die Tanks lagen in der Fahrt zwischen Wohnhaus, Werkstatt und Lagerraum. Wohnhaus und Lagerraum lagen vorne an der Dülkener Straße⁶², die Werkstatt befand sich in dem hinteren Gebäude, das an die Bahnhofstraße grenzte. Die Zapfsäule wurde unmittelbar neben dem Bürgersteig vor dem Lagergebäude aufgestellt. Schon am 06. Oktober 1936 wurden die Tanks durch den Rheinischen Dampfkessel-Überwachungsverein (DÜV) Köln-Düsseldorf, geprüft und abgenommen. Als in den 1950er Jahren der Automobilsierungsgrad auch in Waldniel weiter zunahm, stellte sich bald heraus, dass die Tankstelle Bellen den gestiegenen Anforderungen

⁶¹ KA, GA Waldniel Nr. 516, Bl. 270

⁶² Der ehemalige Lagerraum hat heute die Hausnummer 23a.

auf Dauer nicht mehr genügen würde. Mit Schreiben vom 28. Juli 1953 wandte Mathias Bellen sich daher an die Vorsitzenden der Ratsfraktionen der Gemeinde Waldniel. Das waren: für die CDU: Willi Roth; für das Zentrum: Heinrich Jennissen⁶³; für die SPD: Franz Kaiser; für die FDP: Engelbert Gölden und für die BHE-Fraktion⁶⁴: Dr. W. Günther. In diesem Brief hieß es: „Im Interesse der Allgemeinheit und auch meiner Kunden muß ich mich um eine Verbesserung der Tankstelle und der Verkehrsverhältnisse an der Dülkener Straße bemühen.“ Bellen wollte auf dem Platz unmittelbar neben seinem Anwesen, auf dem damals noch das Kriegerdenkmal stand, eine neue Tankstelle errichten, die den Erfordernissen der Zeit entsprach, und die eine Behinderung des fließenden Verkehrs durch tankende Fahrzeuge vollständig ausschließen würde. Denn bis dahin standen die tankenden Fahrzeuge immer noch auf der Dülkener Straße, wodurch es häufig zu Verkehrsproblemen gekommen war. Bellen wollte das Ehrenmal auf seine Kosten oder auf Kosten der „Benzingesellschaft“ an einer anderen, „der Gemeindevertretung genehmen Stelle“ neu errichten und schlug dafür den künftigen Kaiserpark vor.

Der Gemeinderat konnte sich jedoch den Vorstellungen des Mathias Bellen nicht anschließen und lehnte die Anfrage ab. Daraufhin schlug die ARAL vor, die geplante neue Tankstelle an einer völlig anderen Stelle zu errichten. Nach Ablauf des 20-Jahres-Vertrages hätte Bellen dann im Jahre 1956 seinen Betrieb in Zusammenarbeit mit der ARAL fortsetzen können, aber nicht mehr an der Dülkener Straße. Doch Bellens Sohn Wolfgang, ein gelernter Kfz-Meister, der den Betrieb des Vaters hätte weiter führen sollen, wollte sich nicht mehr mit dem Tankstellengeschäft belasten, sondern nur noch eine Werkstatt betreiben. Damit scheiterten die Verhandlungen zwischen Bellen und ARAL über eine Fortführung der Geschäftsbeziehungen und an Stelle von Mathias Bellen erhielt Peter Bodden, der bis dahin einen Omnibusbetrieb hatte, einen Vertrag für eine neu zu errichtende Tankstelle an der Roermonder Straße. Bei der Aufhebung seiner Tankstelle kaufte Bellen der ARAL die beiden Bodentanks mit der Begründung ab, dass er darin künftig Heizöl für den Privatverbrauch lagern wolle. Lediglich die Zapfanlage wurde entfernt.

Doch Matthias Bellen überlegte es sich anders. Er wollte sein Tankgeschäft doch noch nicht aufgeben und ging daher am 10. November 1956 eine Verbindung mit der Firma Johann Rüdelsstein, Mineralöle, aus Harff bei Köln ein, die künftig als neuer Lieferant von Caltex-Treibstoffen an Stelle der ARAL handeln sollte. Auch dieser Vertrag sah eine Dauer von 20 Jahren vor. Doch nun bekam Bellen Ärger mit der ARAL und mit dem Oberkreisdirektor. Die ARAL fühlte sich hintergangen, da Bellen jetzt in den beiden ehemaligen ARAL-Tanks Treibstoffe der Konkurrenz lagerte, und der Oberkreisdirektor war erbost, weil Bellen ohne Genehmigung schon Caltex-Treibstoff hatte einfüllen lassen und den Betrieb der Tankstelle im Januar 1957 wieder aufgenommen hatte. Das Tankgeschäft wickelte sich also weiter auf dem Gehweg ab, die Fahrzeuge standen wieder auf der Straße war, und der fließende Verkehr wurde weiterhin behindert. Daher lehnte der Oberkreisdirektor mit Bescheid vom 8. Mai 1957 den Antrag des Mathias Bellen auf Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Tankstelle ab, denn „nach Nr. 1 des Merkblattes für die Anordnung und Kennzeichnung von Tankstellen an öffentlichen Straßen, nach dessen ministeriellen Weisungen verfahren werden soll, darf der Gemeingebrauch an den öffentlichen Zwecken gewidmeten Flächen durch die Anlage von

⁶³ Die Zentrumsparterie war 1870 gegründet worden. Sie verfolgte Ziele des politischen Katholizismus. Sie war bis 1933 eine der wichtigsten bürgerlichen Parteien des Kaiserreichs und der Weimarer Republik. Gegen Ende der Weimarer Republik wurde ihre Orientierung zunehmend konservativ und schließlich stimmte sie sogar dem Ermächtigungsgesetz von 1933 zu; danach Selbstauflösung. Nach dem Krieg wurde das Zentrum wiedergründet, da die neu gegründete CDU einen Kurs steuerte, den das Zentrum als rechtslastig empfand.

⁶⁴ Der Block der Heimatvertriebenen und Entrechteten (BHE) war 1950 in Kiel gegründet worden. Seit September 1952 nannte er sich Gesamtdeutscher Block der Heimatvertriebenen und Entrechteten (GB/BHE). Die Partei war gegen einen Verzicht auf ehemals deutsches Gebiet.

Tankanlagen nicht beeinträchtigt werden.“ Gegen diesen Bescheid legte Mathias Bellen kein Rechtsmittel ein und somit war es ganz schnell wieder aus mit einer erneuten Tankstelle Bellen. Mathias Bellen blieb nur noch, die Tankanlage jetzt endgültig abzubauen und die angefallene Verwaltungsgebühr von 1,- DM an die Kreiskasse zu zahlen. Danach wurde nur noch in sehr geringen Mengen Kraftstoff für die neu auf den Markt gekommenen Mopeds verkauft. Aber als Matthias Bellens Sohn Wolfgang 1960 nach Fröndenberg verzog, endete die Ära Bellen auf der Dülkener Straße unwiderruflich.⁶⁵

Das Jahr 1939 brachte Waldniel eine Umgehungsstraße, die um den Ortskern herumführte. Wie vielerorts sollten entgegen allen anderen Verlautbarungen die Aufmarschwege zu den westlichen Nachbarländern vereinfacht werden, denn ein Feldzug, der sich zunächst mühsam mitten durch viele kleine Orte quälen musste, bis „Feindesland“ erreicht war, war nicht im Sinne des „größten Feldherrn aller Zeiten“. Für die Waldnieler Bevölkerung, die damals von alledem noch nichts ahnen konnte, brachte diese Umgehungsstraße jedoch erhebliche Vorteile, denn der Durchgangsverkehr durch die Ortsmitte mit ihren engen Straßen wurde spürbar weniger. Im Volksmund hieß die Umgehungsstraße nur „Neue Straße“ oder auch „Betonstraße“, denn sie war aus vorgefertigten, aneinander gereihten Betonplatten zusammengefügt. Und auf einmal waren die vormals so interessanten Standorte der Tankstellen im Ortskern von Waldniel nicht mehr so attraktiv wie zuvor.

Als idealer Standort für eine Tankstelle erwies sich jetzt die Lage unmittelbar an der Umgehungsstraße, der ehemaligen B 230. Im September 1949 begann Jakob Peters, der bis dahin als Fahrer bei dem Busunternehmen Moos in Hehler beschäftigt war, mit der Errichtung einer solchen auf dem Grundstück Ungerath 301, denn hier treffen auch heute noch die Verkehrsströme aus Richtung Mönchengladbach auf die, die aus Richtung Dülken kommen. Diese Tankstelle sollte etwas Besonderes werden. Architekt Josef Derix, der für die Planung verantwortlich war, Bauunternehmer Leonhard Gorissen, der von seinem Vater die Firma „Josef Gorissen, Baugeschäft“ übernommen hatte und die Bauarbeiten durchführen sollte, und ihr damaliger Mitarbeiter Willi Jennihsen hatten sich zuvor auf den Weg zur Hannover-Messe gemacht, um dort die neuesten Techniken und Verfahren kennen zu lernen, die vor allem aus Amerika in das noch junge Nachkriegsdeutschland kamen. Dort hatten sie zu ihrem Erstaunen eine Tankstelle mit einem weit ausladenden Dach gesehen, das nur von einer einzigen Stütze gehalten wurde. Und dieses „Betonpilzdach“ hatte es ihnen angetan. Architekt Josef Derix besorgte die umfangreiche Statik, und so entstand an der „Betonstraße“ in Waldniel, die zweite Tankstelle in Deutschland mit einem „Betonpilzdach“. Die Anlage bestand damals nur aus einem kleinen Gebäude mit dem Abrechnungsraum, dem riesigen Dach und darunter zwei Zapfsäulen, so dass man auch bei Regenwetter bequem unter der Überdachung tanken konnte. Es war schon eine kleine Sensation. Später wurde noch eine Autowaschhalle angebaut sowie ein Wohnhaus daneben gestellt.

Architekt Derix erinnert sich noch gut an die schweißtreibende Arbeit im heißen Herbst 1949. Wegen des großen, frei tragenden Daches sah die Statik eine starke Eisenarmierung vor, und so wurde dann zwei Wochen lang Baustahl verlegt, bis endlich mit dem Gießen der Decke begonnen werden konnte. Und da die Decke ja schnell und in einem Stück gegossen werden musste, war extra ein neuer, „hochmoderner“ Betonmischer angeschafft worden.

Zu jener Zeit betrieb Robert Wentges oberhalb des Baugeländes die Gaststätte „Haus Sonnenschein“, von wo aus er bequem die Arbeiten auf der Baustelle beobachten konnte. Tagsüber saß er oft im Schatten der hohen Bäume und sah den Bauleuten bei der Arbeit zu

⁶⁵ Auskunft und private Unterlagen der Frau Anna Maria Schomm, geb. Bellen, Heerstr. 34.

und nach Feierabend gesellte er sich regelmäßig zu ihnen, unter dem Arm eine Flasche „Danziger Goldwasser“, und so konnte dann der Tag in entspannter Atmosphäre ausklingen.⁶⁶

Am 13. April 1950, also nach Fertigstellung und Abnahme der Baumaßnahme, erhielt Jakob Peters die endgültige Betriebsgenehmigung und die Erlaubnis zur Lagerung von bis zu 24.000 Litern Treibstoff. Bedenkt man, dass bei den ersten Tankstellen nur bis zu maximal 5.000 Litern Lagerkapazität genehmigt worden war, so war dies eine gewaltige Steigerung. Vertragspartner war die ESSO-AG, die damals noch ihren Sitz in Düsseldorf auf der Königsallee Nr. 55 hatte. Mitte der 1960er Jahre übernahm sein Sohn Herbert Peters die Tankstelle. Mit Vertrag vom 20. November 1995 wurde sie an die Total Deutschland GmbH verpachtet, die die gesamte Anlage mit erheblichem Aufwand entsprechend den heutigen strengen Umweltschutzvorschriften modernisierte. Obwohl mittlerweile eine Autobahnumgehung um Waldniel herumführt, so dass nicht mehr jeder, der Richtung Niederkrüchten oder Roermond fahren will, automatisch an der Tankstelle vorbei kommt, wird sie auch heute noch von dem Pächter Kaikos betrieben und ist die einzige Tankstelle in Waldniel.⁶⁷

Weitere Tankstellen kamen hinzu:

- Mitte der 1950er Jahre baute Fritz Kattanek an der Waldnieler Heide, direkt an der Kreuzung B 230 und Rickelrather Straße, eine Tankstelle, die er zunächst in Eigenregie betrieb. Im Jahre 1956 erweiterte er die Tankstelle um eine Kfz-Werkstatt, und 1957 baute er nebenan sein Wohnhaus. Mit Datum vom 29. Dezember 1966 verpachtete Fritz Kattanek die Tankstelle an die Deutsche Shell AG, die ab dem 01. Januar 1967 den Betrieb der Anlage übernahm. Die Tankstelle wurde am 30. April 1980 geschlossen. Heute hat dort das Autohaus Arenhövel seine Unterkunft gefunden.⁶⁸
- Im Herbst 1956 baute Peter Bodden eine Tankstelle mit der ARAL an der Roermonder Straße. Dies war ihm möglich geworden, weil Mathias Bellen seinen Standort an der Dülkener Straße nicht verlassen wollte. Später übernahm sein Sohn Herbert den Betrieb. Seit Mitte Dezember 1997 ist sie geschlossen.
- 1964 errichtete die ESSO-AG auf einem Grundstück an der Dülkener Straße/Ecke Schulzentrum, das noch immer der Familie des Landwirts Johannes Küppers gehört, eine Tankstelle. Doch auch dieser war keine längere Laufzeit beschieden. Sie wurde bereits 1970 wieder geschlossen.⁶⁹
- Ebenfalls 1964 baute Leo Deckers, der letzte Schäfer von Waldniel, für seinen Enkel Wilhelm Gravendyck am Zoppenberg, auf der Gladbacher Straße Nr. 90, eine BP-Tankstelle mit angeschlossener Kfz-Werkstatt. Am 1. April 1965 nahm sie ihren Betrieb auf. Sie stand auf einem Gelände, auf dem jahrelang ein alter Schuppen gestanden hatte, der Leo Deckers u. a. als Unterstand für seine Schafe gedient hatte. Erster Pächter der Tankstelle, und zwar nur bis zum 30. Januar 1966 war Willi Klomberg. Ihm folgte bis zum 1. Juli 1979 Theo Klomberg. Danach wurde sie bis zum 31. Dezember 1985 von Horst Beyen betrieben, und am 01. Januar 1986 übernahm Gerhard Linz Tankstelle und Werkstatt, die er bis zum Februar 1990 führte. Ihm folgte

⁶⁶ Auskunft zu dem Vorstehenden: Architekt Josef Derix, Hospitalstraße 1, und Willi Jennihsen, Schubertstr. 2.

⁶⁷ Auskunft des Herrn Herbert Peters, Ungerath 301.

⁶⁸ Auskunft und private Unterlagen der Frau Ute Jansen, geb. Kattanek, Steeg 10.

⁶⁹ Auskunft des Herrn Karl-Heinz Küppers, Dülkener Str. 47.

noch für kurze Zeit Reiko Kokot, bevor Tankstelle und Werkstatt aufgegeben wurden und ein Getränkehandel dort Einzug hielt.⁷⁰ Heute beherbergt sie eine Pizzeria.

Wie man sieht, hat es auch in Waldniel mancherlei Versuche gegeben, mit den neuen Herausforderungen des automobilen Zeitalters seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Sei es mit dem Betrieb von Werkstätten oder mit dem Verkauf von Treibstoff. Einige haben lange Jahre davon profitiert und gut gelebt, anderen war nur ein kurzes betriebliches Dasein vergönnt. Doch den interessantesten Aspekt auf diesen Teil der Waldnieler Entwicklungsgeschichte wirft immer noch die Tankstelle der „Witwe Franz Grün“, deren Emanzipation aus der Not geboren wurde und die es dann den Männern gezeigt hat.

Literaturverzeichnis:

Brockhaus, multimedial, 2001

Gerd Peters, Dieter Pesch, „Bilder aus Alt-Waldniel“, Museumsverein Dohrenburg e.V., 1978

Roediger, Wolfgang, Hundert Jahre Automobil, Leipzig, Berlin, 1990

110 Jahre Rösler Draht, Festschrift 1882

Ein Jahrhundert Motorradtechnik, VDI-Verlag, Düsseldorf 1987

⁷⁰ Auskunft der Frau Erika Linz, Lessingstraße 22.