



Dirk van Laak

Archäologie des Alltags

Köln und seine
Infrastruktur

leseZeichen
greven verlag köln



Inhalt

Einleitung	7
Römische Untergründe	10
Venen und Arterien	15
Von sozialen zu technischen Fragen	19
Aneignung und Abwehr	26
(Un)sichtbare Stadt	32
»Auto-Köln«	38
Betreiber und Nutzer	48
Schluss	53
Anmerkungen	58
Bildnachweis	62

© Greven Verlag Köln, 2017
Lektorat: Amelie Soyka, Köln
Gestaltung: Thomas Neuhaus, Billerbeck
Satz: Thomas Volmert, Köln
Gesetzt aus der FS Lola und der Sabon
Lithografie: Prepress, Köln
Papier: Munken Premium Cream und Peydur lissé (Umschlag)
Druck und Bindung: CPI books, Leck
Umschlagabbildung und Frontispiz: Stadtentwässerungsbetriebe Köln /
PJ-Photography, Peter Jost, Frechen
Alle Rechte vorbehalten
ISBN 978-3-7743-0678-3

Detaillierte Informationen über alle unsere Bücher finden Sie unter:
www.Greven-Verlag.de

Einleitung



Abb. 1

Die guten Geister bei verschiedenen Tätigkeiten der Entlastung. Ausschnitt des Heinzelmännchen-Brunnens in der Kölner Innenstadt

Die folgende Darstellung nimmt ihren Ausgang zwischen dem Dom und dem Traditions-Brauhaus Früh. Dort steht, von den meisten Passanten vermutlich oft übersehen, seit dem Jahr 1900 der sogenannte Heinzelmännchen-Brunnen. Die entsprechende Sage, vor allem die 1836 veröffentlichte Balladenfassung des Dichters August Kopisch, kennt fast jeder:

Wie war zu Köln es doch vordem
Mit Heinzelmännchen so bequem!
Denn, war man faul, ... man legte sich
Hin auf die Bank und pflegte sich:
Da kamen bei Nacht,
Ehe man's gedacht,
Die Männlein und schwärmten
Und klappten und lärmten,
Und rupften
Und zupften,
Und hüpfen und trabten
Und putzten und schabten ...
Und eh ein Faulpelz noch erwacht, ...
War all sein Tagewerk ... bereits gemacht!¹

So weit des Dichters Worte. Was aber haben sie mit dem unschönen Wort »Infrastruktur« zu tun, das im Folgenden Thema sein wird? Dass man einen Brunnen dazuzählen kann, weil

Heute müssen ab 8,20 Metern Pegelstand über Normalhöhe Spundwände aufgestellt werden, um die Altstadt zu schützen (Abb. 4). Auch wurden im Stadtgebiet diverse Rückhalteflächen ausgewiesen, um die Folgen eines übertretenden Wasserlaufs abzumildern.¹⁴ Anhand dieses Beispiels lässt sich schon festhalten, dass bedeutende Teile der Infrastruktur aus der Defensive heraus entstanden sind und der Abwehr von natürlichen oder menschlichen Gefährdungen dienten. Hierzu zählen auch die Vorrichtungen des militärischen Schutzes, die das Stadtbild Kölns bis ins 20. Jahrhundert hinein mitgeprägt haben.¹⁵

Trotz aller Bemühungen gelang es bis heute nicht, dem Wasser oder anderen Naturkräften wie Wind oder Feuer ihre Schrecken vollständig zu nehmen. In vielerlei Hinsichten hat man das fließende Wasser zwar kanalisiert und kontrolliert, es zugleich jedoch zu einem Handelsgut und zu einem Trägerstoff degradiert. Gemeint ist hier vor allem die Nutzung des Wassers als das, was man im 19. Jahrhundert die »Venen« und die »Arterien« des Stadtkörpers nannte, also das meist unterirdisch verlegte Geflecht an Leitungen zur Versorgung und Entsorgung.¹⁶

Köln entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einer boomenden, sich ständig erweiternden Stadt. Schon die Römer hatten eine fast hundert Kilometer lange Wasserleitung errichtet, um sich aus der Eifel mit dem Lebensnotwendigen zu versorgen. Für eine Stadt im Modus der Urbanisierung reichten jedoch herkömmliche Quellen und Brunnen nicht mehr aus. Vor allem vermengten sich Trinkwasser, Nutzwasser und Abwasser im Alltag zu einer ärgerlichen, oft sogar gefährlichen Mischung. Dass Wasser ein Hauptträger von gesundheitsgefährdenden Keimen und Bakterien war, haben erst die medizinischen Erkenntnisse eines Louis Pasteur und eines Robert Koch nach und nach bekannt gemacht. Die Prozesse der Einsicht, Wasser



Abb. 4
Pegelhaus am Rhein bei Stromkilometer 688
Die Uhr orientiert sich am »Pegelnul« von 1817.



Abb. 5
Meist unbeachtet bleibende
Zugänge zur »unterirdischen Stadt«:
Kanaldeckel der Kölner
Stadtwerke



Abb. 6

Seit 1990 ein Luxushotel: der ehemalige Wasserturm
am Griechenmarkt aus dem Jahr 1872

sozialismus ausmachen. Aus ähnlichen Erwägungen heraus entstanden dann beispielsweise die öffentlichen Aborte sowie die öffentlich zugänglichen Badeanstalten und Volksbäder. Im frühen 19. Jahrhundert hatte es schon sogenannte Badeschiffe im Rhein gegeben, die so lange der Körperhygiene dienten, bis der Rhein durch die Industrie selbst zu verschmutzt war, um seinem Namen noch Ehre zu machen. Daneben entstanden öffentliche Wannen- und Brausebäder, 1886 etwa das luxuriöse Hohenstaufenbad, 1913 das Neptunbad, beide selbstverständlich mit separaten Schwimmbädern für Damen und Herren. Seit 1892 betrieb die Stadt auch Volksbäder mit Wannen und Brausemöglichkeiten (Abb. 8). Knapp hundert Jahre später waren es in Köln insgesamt dreizehn Hallenbäder, vier Kombibäder und sechs Freibäder.²³ Seitdem ist deren Existenz eher rückläufig, nicht nur, weil die öffentlichen Haushalte einen Sparkurs vorgeben. Es entsprach zudem einem säkularen Trend, den man die »Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen« genannt hat.²⁴

Damit sind einerseits eine steigende Schamswelle und ein zunehmendes Hygienebewusstsein gemeint.²⁵ Andererseits gibt es heute die Möglichkeit, sich zu Hause und in eigenen Badezimmern Wohlfühloasen einzurichten, in denen sich Herr und Frau Saubermann dank Fernwärme, fließendem Wasser und strombetriebenen Assistenten ausgiebig der Körperpflege widmen können. Oft wird es in der Gegenwart schon für unerträglich gehalten, sich nicht ein- bis zweimal am Tag vollständig und möglichst heiß duschen zu können. Kaum ein Ort zeigt daher deutlicher an als das private Badezimmer, in welcher Weise sich alltägliche Wahrnehmungen von Sauberkeit und technischem Service über die letzten zwei Jahrhunderte hinweg verändert haben. Kaum ein Ort zeigt aber auch, wie technisiert inzwischen unser Alltag geworden ist, was für ein Niveau an Komfort wir für selbstverständlich halten. Erzäh-

lungen darüber, dass man früher einmal ein allenfalls wöchentliches, oft noch geteiltes Bad in einer Zinkbadewanne nehmen durfte, rufen bei der heutigen Jugend in der Regel Schauer des Entsetzens hervor.



Abb. 8
Das vom Jugendstil inspirierte
Deutz-Kalker Bad (1914–1998)

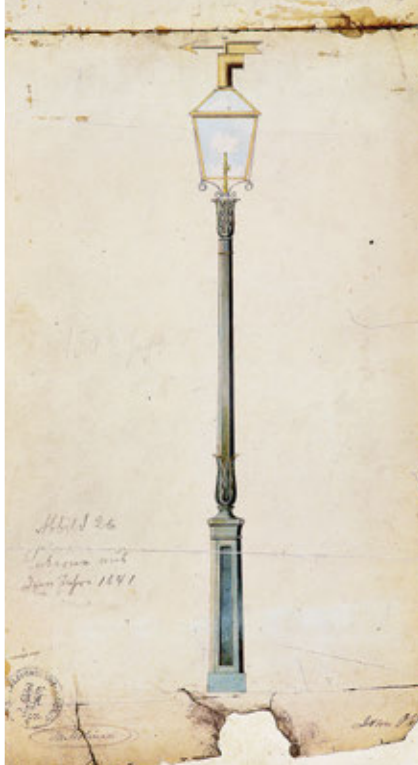


Abb. 9
Kölner Gaslaterne von 1841
Aquarellierte Zeichnung von
M. Molinari



Abb. 10
Mit Strom, Gas und warmem Wasser
veränderten sich häusliche Gewohn-
heiten.



Abb. 11
Telefonvermittlung in Köln-Deutz 1942. Bevor auch
sie automatisiert wurde, war das »Fräulein vom Amt«
ein beliebter Beruf für junge Damen. Der Legende
nach sollte die weibliche Stimme ungeduldige Anrufer
besänftigen.

(Un)sichtbare Stadt

Das führt zu einem weiteren Aspekt, der für die Unauffälligkeit von Infrastrukturen mitentscheidend ist. Im 19. Jahrhundert wurden viele technische Innovationen mit einem gewissen Stolz und mit ausdrücklicher Sichtbarkeit ins Stadtbild gesetzt. Manches davon war sogar extra monumental gestaltet und verstand sich gleichsam als ein Kathedralenbau der Moderne. Dass der Kölner Central-Personenbahnhof, der die bereits vorhandenen Kopfbahnhöfe einzelner Eisenbahngesellschaften vor den Toren der Stadt ersetzte, 1859 direkt neben dem Dom gebaut wurde, hatte daher nicht nur logistische Gründe. Gerade das 1894 im Stil der Neorenaissance errichtete neue Bahnhofsgebäude war ein kräftiges Statement der Urbanität. Es orientierte sich teilweise an Vorbildern aus London, woraus man ersieht, wie stark sich die Metropolen schon damals aufeinander bezogen und in einem Wettbewerb miteinander sahen.²⁹ Und das ließ sich nicht zuletzt durch großzügige Verkehrs- und Versorgungsbauten oder andere Einrichtungen dokumentieren, die – wie es 1901 in der Kölner Stadtverordnetenversammlung hieß – einen »großstädtischen Eindruck« machten.³⁰

Auch andere Funktionsbauten wie Wassertürme, Gastürme, Elektrizitätswerke wie dessen erstes am Kölner Zugweg, aber auch Schwimmhallen, Schulgebäude und so weiter erfuhren eine nach der jeweiligen architektonischen Mode aufwendige Ausgestaltung, und sie dienten als Ausweise des Anspruchs und

Wohlstands einer Kommune (Abb. 12). Viele dieser Bauten wurden später wieder abgerissen oder durch nüchtern-funktionale Gebäude ersetzt. Manche, wie der schon erwähnte Wasserspeicher oder das E-Werk in Köln-Mülheim, sind aber auch mehr der weniger kreativ für andere Bedürfnisse umgenutzt worden. Andere werden bei Gelegenheiten wie *Museumsnacht* oder *Nacht der Technik* inzwischen einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Auf ihre Kanalisationssysteme waren die Städte des ausgehenden 19. Jahrhunderts ebenfalls stolz. Diesem Umstand ist der seltsame Kronleuchter in der Kölner Kanalisation zu verdanken, der den Umschlag des Buches zielt. Stadtbauinspektor Carl Steuernagel hatte im Zuge der Stadterweiterung groß-



Abb. 12
Das Elektrizitätswerk am Zugweg wurde 1891 in Betrieb genommen. Mit den parallel entstandenen Wasserwerken ist es heute ein Denkmal der Industriekultur.



Abb. 13
Ein Mitarbeiter der Stadtentwässerung
2014 im Kronleuchtersaal in der Kölner
Kanalisation. Für die Sicherheit der
Teilnehmer an Führungen und Konzerten
ist vorgesorgt.

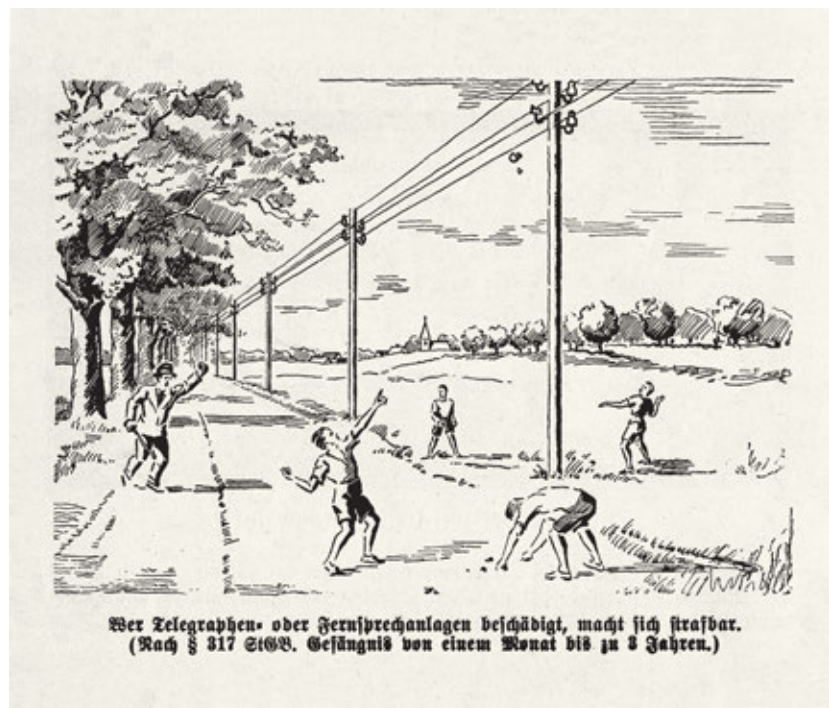


Abb. 14
Eine Post-Broschüre aus den
1930er-Jahren warnte Kinder
vor Mutwillen im Umgang mit
Infrastrukturen.



Abb. 18
 Neu-Ehrenfelder Straßenfluchten in den 1970er-Jahren,
 wie man sie damals für »zeitgemäß« hielt



Abb. 19
 Lange Zeit eine verlässliche Erscheinung: der den Verkehr
 dirigierende Schutzmann, hier am Rudolfplatz im Jahr 1953

eine Seilbahn verfügt (Abb. 22), die – seit dem Bau der Zoo-
brücke über den Rhein in den 1960er-Jahren – gleich über
zwei andere Verkehrswege hinweggondelt.

Mit der Zentrale der Helios Elektrizitäts-AG, auf deren
ehemaligem Gelände in Ehrenfeld bis heute ein Leuchtturm
steht, der Gasmotoren-Fabrik Deutz, der Strabag oder Fel-
ten & Guillaume waren oder sind bedeutende Infrastruk-
turunternehmen in Köln angesiedelt. Auch die Zentrale der
Deutschen Lufthansa AG befindet sich noch hier.⁴⁵ Damit
ist von Köln aus für lange Zeit ein Unternehmen verwal-
tet worden, das für die Eroberung der dritten räumlichen
Dimension steht. Sie hat Köln an zusätzliche Verkehrsnetze
angeschlossen (Abb. 23).

Auf diesen Netzen beruht mehr denn je eine globale Logis-
tik, von der eingangs die Rede war. Deren Just-in-time-Liefe-
rungen halten wir heute für ebenso selbstverständlich wie die
Leistungen fast aller anderen Infrastrukturen. Während sich
hierdurch einmal mehr viele Prozesse wie im Schlaf erledigen,
bringt der nach Konrad Adenauer benannte Flughafen
Anwohner in der unmittelbaren Umgebung um ihre Nacht-
ruhe. So oder so ermöglicht er den Anschluss an den inter-
nationalen Kreis der einflussreichen Metropolen, dem viele
Kölner ihre Stadt gern zuordnen.⁴⁶

Bei all dem Reichtum an helfenden und orientierenden
Technologien, Netzwerken und Vorkehrungen, die uns wie
eine zweite Natur umgeben, mag man die letzten beiden Zei-
len der Heinzelmännchen-Sage dann doch für eine nostalgi-
sche und nicht mehr zeitgemäße Verklärung halten:

Ach, daß es noch wie damals wär!

Doch kommt die schöne Zeit nicht wieder her!

Den fleißigen Helfern, die durch Infrastrukturen wegratio-
nalisiert wurden, möchte man freilich wünschen, dass sie in-
zwischen eine andere Arbeit gefunden und die heute üblichen
Nacht- und Schichtzuschläge ausgehandelt haben.

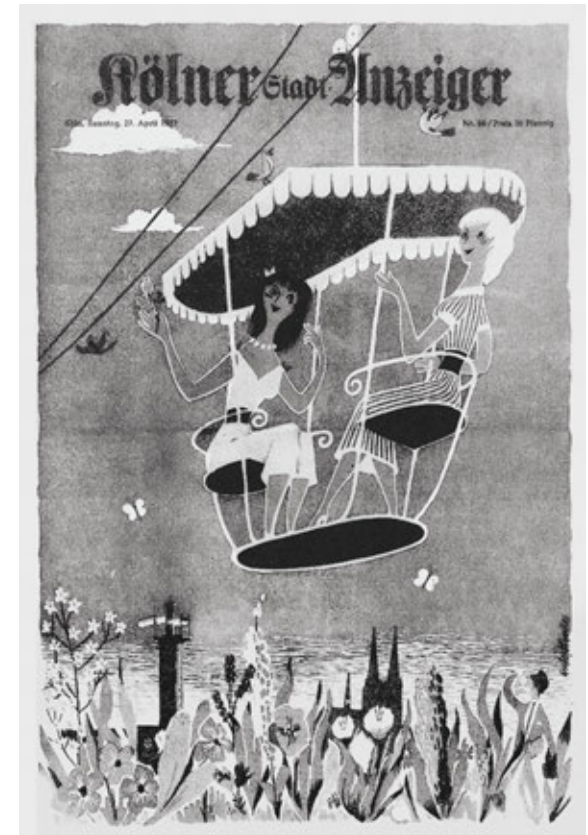


Abb. 22
Zeitgenössische Illustration
des *Kölner Stadt-Anzeigers* vom
27. April 1957. Die Rhein-Gondel
wurde zur Bundesgartenschau
eröffnet.

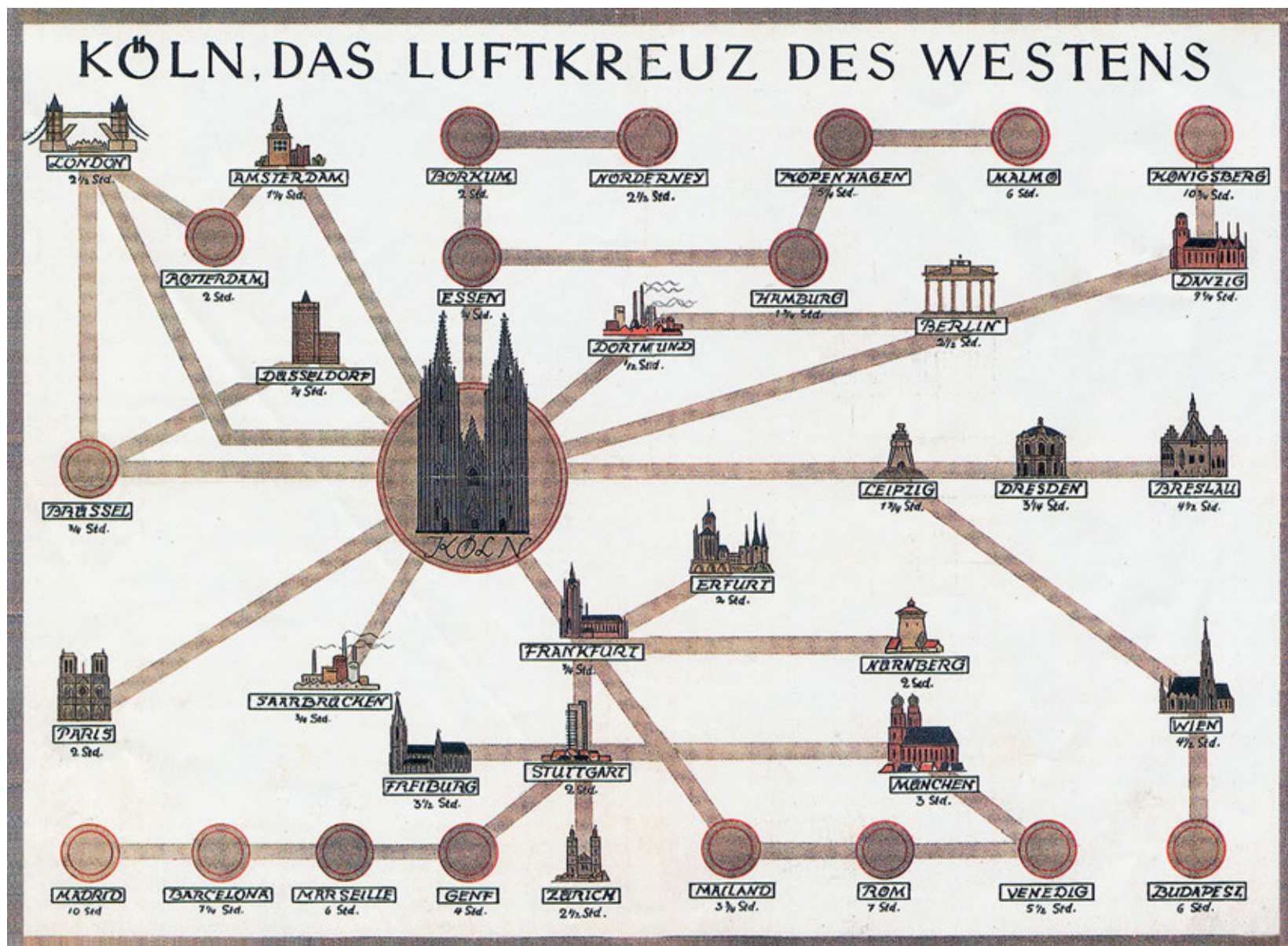


Abb. 23

Eine Karte aus den 1930er-Jahren zeigt Köln im Netz der Flug-Destinationen. Ganz Europa erscheint maximal zehn Stunden Flugzeit entfernt zu sein.