

Handreichung für Lehrer*innen: Aufgabensets zur Vor- und Nachbereitung des Besuchs bei TimeRide VR Cöln im Geschichtsunterricht der Sekundarstufe I und II (Gymnasium/Gesamtschule)

Version 1.0. Hrsg. vom Social Lab (Competence Labs) der
Zukunftsstrategie Lehrer*innenbildung der Universität Köln

EINLEITUNG: Kommentar zu Anlage und Einsatz der Aufgabensets

TimeRide VR ermöglicht seit 2017 eine neue Art von Zeiterfahrung: Auf einer simulierten Straßenbahnfahrt kann man mithilfe neuester technischer Möglichkeiten immersiv nicht nur die Fassaden Kölns um 1910 bestaunen, sondern auch das städtische Treiben auf den Straßen erleben. Staunen und Erleben allein reichen für einen historischen Lernprozess bzw. eine Entwicklung historischer Kompetenzen nicht aus. Aber der Besuch bei TimeRide VR kann in historische Lernprozesse eingebettet werden. Als geschichtskultureller Anbieter stellt TimeRide VR mit der simulierten Straßenbahnfahrt einen neuen Typus von außerschulischem Lernort bereit.

Um Ihnen als Lehrer*innen die unterrichtliche Einbettung einer Exkursion zu TimeRide VR zu erleichtern bzw. Ihnen Anregungen für die unterrichtliche Einbettung zu geben, stellen wir Ihnen mit dieser Handreichung Ideen für die Vor- und Nachbereitung der Virtual Experience im Geschichtsunterricht zur Verfügung. Diese können Sie für Ihre jeweilige Lerngruppe entsprechend anpassen. In Hinblick auf Sozialformen und Detailgestaltung der Unterrichtsphasen lassen sich die Aufgabensets unterschiedlich einsetzen.

Die Handreichung umfasst in der vorliegenden ersten Version vor allem Aufgabensets und Materialien. Dabei haben wir Ihnen Quellen und Darstellungsauszüge aufbereitet, die bisher weitgehend nicht für didaktische Zwecke erschlossen waren. Denn darin liegt aus unserer Sicht ein wesentliches Potential der Virtual Experience bei TimeRide VR: Einerseits gerät ein Zeitraum in den Blick, der im Kernlehrplan Geschichte (Gymnasium) bzw. Gesellschaftslehre (Gesamtschule) keine so prominente Rolle spielt, der aber gleichwohl vielfältige Gegenwartsbezüge aufweist. Andererseits eröffnet ein Besuch bei TimeRide VR neue Möglichkeiten, lokalhistorische Fragestellungen als lebensweltnahe Themen schulisch aufzugreifen. Hierzu möchten wir mit der vorliegenden Handreichung einen Beitrag leisten. Im Falle der lokalhistorischen Quellen können wir auf Anfrage auch umfangreichere Transkripte der ungekürzten Versionen für unterrichtliche Zwecke zur Verfügung stellen.

Die sog. Signature Aufgabe stellt ein Angebot dar, um die Erfahrungen bei TimeRide VR unmittelbar nach der simulierten Straßenbahnfahrt zu sichern und die Ergebnisse bei Bedarf für spätere historische Lernprozesse im Klassenraum nutzen zu können.

Die vorliegende Handreichung versteht sich als Pionierarbeit. Zu den Potentialen von Virtual Reality Experiences als außerschulischer Lernort sind bisher im geschichtsdidaktischen Bereich keine Vorarbeiten vorhanden. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass TimeRide VR der erste Anbieter eines VR-basierten Angebots ist, welcher sich als geschichtskultureller Anbieter bezeichnen lässt.

VR bringt aufgrund seiner spezifischen Art der Rezeption („immersive Isolation“ durch die VR-Brille) aus didaktischer Perspektive besondere Herausforderungen, aber auch neue Möglichkeiten mit sich. Diese Potentiale möchten wir in der Zukunft ergebnisoffen aus fachdidaktischer Perspektive genauer erforschen, um daraus weitergehende Schlüsse für didaktische Konzepte zu ziehen. Entsprechend sind die vorliegenden Aufgabensets ein „erster Aufschlag“. Gemeinsam mit Geschichtsdidaktik-Studierenden der Universität zu Köln werden wir die Aufgabensets im Rahmen von Seminaren, Exkursionen und Berufsfeldpraktika permanent evaluieren und weiterentwickeln. Gleichzeitig werden weitere Aufgabensets zu anderen Themen, für andere Jahrgangsstufen und Schulformen sowie konkrete umfassendere Planungsvorschläge entstehen. Entsprechend werden wir halbjährlich aktualisierte und erweiterte Auflagen der Handreichung vorlegen.

Wenn Sie ein Aufgabenset ganz oder teilweise in Ihrem Fachunterricht einsetzen, würden wir uns sehr über Ihr Feedback und Verbesserungsvorschläge freuen. Schreiben Sie uns einfach eine Mail an: tobias.hasenberg@uni-koeln.de

Köln im November 2017

Für das Autorenteam

Tobias Hasenberg

Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Social Lab

*(Teilprojekt Competence Labs) der Zukunftsstrategie Lehrer*innenbildung*

der Universität zu Köln

SIGNATURE AUFGABE

KÖLNER STADT-ANSICHTEN – eine Straßenbahnfahrt, eine Sichtweise

Die Straßenbahnfahrt bei *TimeRide VR Köln* ermöglicht dir eine Art virtuelle Zeitreise durch Raum und Zeit: Du als Person aus der Gegenwart blickst durch die Brille der Simulation auf Stadtbild und Stadtleben in Köln in den ersten Jahren um 1910.

Aber wie haben wohl Menschen damals das Stadtbild und Stadtleben wahrgenommen?

AUFGABE: Schreibe eine Klapp-Ansichtskarte und erläutere Erlebnisse bei der Straßenbahnfahrt aus Sicht einer Person, die in den ersten Jahren nach 1900 nach Köln gereist ist.

Tip

Überlege vor dem Schreiben, welche deiner heutigen Wahrnehmungen bei *TimeRide VR Köln* auch für Menschen damals wichtig gewesen sein könnten – und aus welchen Gründen.

Die folgenden Fragen zu Absender*in (1-5), Empfänger*in (6) und Inhalt (7) können dir helfen, dich schrittweise dem Blickwinkel einer Person in den Jahren um 1910 anzunähern:

1. Wie reiste man in den um 1910?
2. Welche dieser Reisenden haben Ansichtskarten geschrieben?
3. Wer bist du (*Geschlecht, sozialer Stand, Beruf*)?
4. Was ist der Grund deiner Reise?
5. An wen schreibt man Ansichtskarten?
6. An wen schreibst du und was interessiert diese Person?
7. Was nimmst du aufgrund des Standpunkts deiner Person (*Antworten auf 1-6*) auf deiner Straßenbahnfahrt wahr? Wie bewertest du es?

REFLEXIONSANLASS I

Diskutiert in eurer Klasse/eurem Kurs, wie historisch stimmig eure Annäherungen an Sichtweisen von Reisenden in den ersten Jahren in den Jahren um 1910. Überlegt auch, wie ihr überprüfen könntet, was zu dieser Zeit von Reisenden geschrieben wurde.

REFLEXIONSANLASS II

Kann man die Vergangenheit simulieren? Nimm Stellung zu der Frage, inwiefern TimeRide VR nachbilden kann, wie es in Köln in den ersten Jahren um 1910 aussah.

VORBEREITUNG

I. *Wer tritt nach vorn?* Tradition und Wandel der Stadt-Gesellschaft um 1910

Methodische Erläuterung

Die Positionierungsübung „Ein Schritt nach vorn“ kommt aus der Menschenrechtsbildung.¹ Sie wurde im Einzelfall aber auch bereits für Geschichtsunterricht adaptiert.² Mithilfe der Übung lassen sich soziale Verhältnisse erarbeiten und reflektieren. Die Übung zielt darauf ab, sich der Sichtweise einer Person mit spezifischem Profil in einem historischen Kontext, der auch ein Machtgefüge einschließt, anzunähern. Die Übung ist unabhängig von der Jahrgangsstufe durchführbar.

Die Schüler*innen erhalten Rollenkarten und informieren sich einzeln über das Profil ihrer historischen Person. Bei entsprechender technischer Ausstattung kann dies durch digitale Recherche im Unterricht erfolgen, ansonsten vorbereitend als Hausaufgabe. Es erfolgt kein Austausch, wer welche Rolle hat. Jede Rollenkarte wird mehrmals verteilt. Bei Durchführung der Übung stellen sich die Schüler*innen in einer Reihe auf. Es braucht also einen Raum mit ausreichend Platz. Bei vorgelesenen Fragen müssen Sie sich entscheiden, ob Sie einen Schritt nach vorne treten. „Der Schritt nach vorn“ bedeutet: Ja, ich habe diese gesellschaftliche Möglichkeit. Ist die Antwort für sie „Nein“, bleiben sie stehen. Die Übung ermöglicht es, verschiedene Aspekte sozialer Unterscheidung zu thematisieren und in Hinblick auf Einzelentscheidungen und die Gesamtaufstellung am Ende zu reflektieren. Dadurch, dass Schüler*innen mit gleichen Rollenkarten sich möglicherweise unterschiedlich entscheiden, ist eine differenzierte Reflexion möglich. Gleichzeitig ist ein Vergleich mit der eigenen oder aus der Gegenwart bekannten Lebenssituationen möglich. Dies schließt das Formulieren eigener historischer Fragen mit ein, denen durch weitergehende Recherche nachgegangen werden könnte. Für die Reflexion wird vorgeschlagen, dass die Schüler*innen zunächst in ihrer Endposition stehen bleiben und wenige Fragen beantworten. Danach erhalten sie schriftlich Reflexionsfragen, die sie individuell ausfüllen. Anschließend kann eine Diskussion im Plenum mit Sicherung an der Tafel erfolgen.

Hier wird vorgeschlagen, die Übung vor einem TimeRide VR-Besuch durchzuführen, um erste Einblicke in die städtische Gesellschaftsstruktur um 1910 zu erhalten. Die Übung kann nach dem TimeRide VR-Besuch und einer Unterrichtsstunde zu einem spezifischeren Thema wiederholt werden, um die Änderungen zu reflektieren.

¹ Vgl. i-PÄD (Hrsg.): Intersektionale Pädagogik. Handreichung für Sozialarbeiter_innen, Erzieher_innen, Lehrkräfte und die, die es noch werden wollen. Berlin 2015, S. 45-51.

² Vgl. Meike Paula Berg: Ein Schritt nach vorn im Geschichtsunterricht. Ein Methodenvorschlag zum Thema „Deutsch-Ostafrika“. In: Christina Brüning, Lars Deile, Martin Lücke (Hrsg.): Historisch es Lernen als Rassismuskritik. Schwalbach/Taunus 2016, S. 212-225.

ROLLEN

Adeliger Offizier ohne Kinder
Frau eines adeligen Offiziers ohne Kinder
Gymnasiallehrer mit drei Kindern
Frau eines Gymnasiallehrers mit drei Kindern
Kaufmann mit einem Kind
Frau eines Kaufmanns mit einem Kind
Handwerker mit vier Kindern
Frau eines Handwerkers mit vier Kindern
Lohnarbeiter mit sechs Kindern
Frau eines Lohnarbeiters mit sechs Kindern
Handlungsgehilfe im Büro eines Kaufmanns ohne Kinder
Knecht ohne Kinder
Dienstmädchen ohne Kinder
Straßenbahnfahrer mit zwei Kindern
Brikethändler ohne Kinder
Kutscher einer Droschke mit drei Kindern
Frau eines Kutschers mit drei Kindern

AUFGABEN

Rolle

- Wo wohnst du?
- Wie sieht dein Alltag aus?
- Was machst du, wenn du nicht arbeitest?

Recherchiere zur Position der historischen Person, deren Rolle du übernimmst.

Durchführung: Fragen zu Lebensumständen

- Hast du freiwillig entschieden, in der Stadt zu leben?
- Lebst du gerne in der Stadt?
- Kannst du frei entscheiden, was und wo du arbeitest?
- Kannst du selber entscheiden, wie du deinen Tag gestaltest?
- Darfst du wählen?
- Hast du immer genug zu essen?
- Schläfst du alleine in deinem Bett?
- Hat deine Wohnung eine Heizung?
- Hast du immer genug Geld?
- Bist du von deinem Partner finanziell unabhängig?
- Kannst du für deine Kinder Geld ansparen?
- Wirst du trotzdem bezahlt, wenn du nicht zur Arbeit kannst, weil du krank bist?
- Hast du Urlaub?
- Kannst du dir Unterstützung holen, wenn du mit deinen Arbeitsbedingungen unzufrieden bist?

- Kann dein Arbeitsvertrag jederzeit gekündigt werden?
- Kannst du beruflich aufsteigen?
- Kannst du dir ein Taxi leisten?
- Kannst du dir die Straßenbahn leisten?
- Bist du zuversichtlich, dass es dir in Zukunft genauso gut oder besser geht?

AUFGABEN

Reflexion I

Schaut euch um, wo ihr steht. Wo stehen die Anderen?

Bewegt euch und sprecht einzelne andere Schüler*innen bezüglich ihrer Position an. Stellt euch wechselseitig kurz vor, die Rollen welcher historischen Personen ihr vertreten habt. Achtet darauf, dass ihr mit Schüler*innen vorne, in der Mitte und hinten sprecht.

Reflexion II

Mache dir Notizen zu folgenden Fragen:

Selbsteinschätzung

- War es leicht oder schwer, sich der Sichtweise der historischen Person anzunähern?
- Bei welchen Aussagen warst du dir unsicher?
- Warum warst du dir unsicher?

Annäherung an die historische Person

- Wie könntest du herausfinden, ob diese Sachen für die Person, deren Rolle du eingenommen hast, um 1910 möglich war?
- Warum wissen wir über manche Personen und ihre Position mehr als über andere?

Position und Gesellschaft

- Wie beurteilst du deine Position deiner Person im Verhältnis zu den Positionen der Anderen?
- Mit welchen Worten würdest du nach der Übung die Stadt-Gesellschaft um 1910 beschreiben?

VORBEREITUNG SEKUNDARSTUFE I

II. Kölner Einkaufs-Vielfalt um 1910 – Geschäftsangebot durch Werbeanzeigen erschließen

Material: Diverse Werbeanzeigen (Vgl. separates PDF-Dokument)

1. **Nenne** die jeweiligen Bereiche der Läden und die Arten von Waren, die sie bewerben. Nenne, wenn vorhanden, auch Besonderheiten des Angebots.

Tipp

Wenn du die Bezeichnungen der Waren, die die Läden bewerben, nicht kennst, dann versuche herauszufinden, um was es sich handelt.

2. **Erörtere**, von welchen Gruppen von städtischen Bewohner*innen die Angebote genutzt worden sind – und von welchen nicht.
3. **Vergleiche** die Werbeanzeigen mit heutigen Werbeanzeigen, die du kennst. Wo gibt es Unterschiede, wo finden sich Gemeinsamkeiten?

AUFGABENSETS UND MATERIALSETS

Zu jedem Materialset gibt es einen binnendifferenzierten Vorschlag aus Grund- und Zusatz-Materialien. Die Materialien können aus den Sets aber auch individuell für die Schüler*innen zusammengestellt werden. Zu jedem Materialset gibt es ein Aufgabenset. Jedes Aufgabenset besteht aus Aufgaben zur Wahrnehmung der simulierten Stadt-Szenen in der Virtual Experience von TimeRide VR sowie einer Basis-Aufgabe zur Formulierung historischer Fragen, die bei jedem Materialset einsetzbar ist. Hinzu kommen offene Erschließungs-, Interpretations- und Beurteilungsaufgaben. Bei den Fragen, die sich unter „Check“ bei bestimmten Materialien finden, handelt es sich um geschlosseneren Fragen zur Erschließung und Interpretation, die anstelle der offenen Aufgaben oder binnendifferenzierend zusätzlich den offenen Aufgaben eingesetzt werden können.

III. BASIS-AUFGABE „Historische Frage“ ZU JEDEM MATERIALSET (Grundlage für weitergehende Analyse- und Beurteilungsaufgaben)

Sekundarstufe I

Lies dir die Materialien durch und markiere Dinge, die dir wichtig erscheinen. Schreibe zu dem Material, das dich am meisten interessiert, zwei historische Fragen* auf.

**Historische Fragen sind Fragen etwa zu Veränderungen, zu Gründen und Folgen eines Ereignisses oder zu Menschen und ihren damaligen Erfahrungen.*

ZUSATZ-AUFGABE

Welche weiteren Informationen wären noch wichtig, um deine historischen Fragen zu beantworten? In welchen Materialien könnten solche Informationen stehen? Notiere dir Stichpunkte.

Sekundarstufe II

Sichten Sie die Materialien: Lesen Sie sich diese aufmerksam durch und markieren Sie Aspekte, die aus Ihrer Sicht wichtig sind. Formulieren Sie zwei historische Fragen*, die sich auf die Inhalte aller Materialien beziehen.

**Historische Fragen sind Fragen etwa nach der Einschätzung eines vergangenen Ereignisses (Gründe, Folgen), der damaligen Bedeutung (für die Menschen) oder nach dem gegenwärtigen Umgang mit einem Ereignis (Folgen, Spuren).*

ZUSATZ-AUFGABE

Wählen Sie eine Ihrer historischen Fragen aus:

- Welche weiteren Informationen wären noch wichtig, um die Frage zu beantworten?
- In welcher Art von Materialien könnten diese Informationen stehen?
- Wie könnten Sie an diese Materialien kommen?

Erstellen Sie sich einen „Forschungsplan“, in dem Sie die Antworten auf die Fragen aufschreiben. Sie können auch ein Schema des möglichen Suchprozesses zeichnen.

NACHBEREITUNG SEKUNDARSTUFE II

IV. Moderner Verkehr und altes Stadtbild – (k)ein Widerspruch? Kölner Städteplanung im frühen 20. Jahrhundert (Ära Carl Rehorst)

Fokus

Analyse der städtebaulichen Maßnahmen im frühen 20. Jahrhundert und Beurteilung der Rolle einer Einzelperson

Gegenwartsbezug

Umgang mit alten Stadtbildern/Denkmalschutz als geschichtskulturelle Praxis

TimeRide VR-Bezug

Die Virtual Experience veranschaulicht das Straßenbild aus der Ära Rehorst.

KLP-Bezug NRW

Inhaltsfeld „Die moderne Industriegesellschaft zwischen Fortschritt und Krise“ (Q1/Q2), speziell Sachkompetenz zum Inhaltsfeld sowie Sachkompetenz im LK zu städtebaulichen Strukturveränderungen einer europäischen Metropole im Prozess der Modernisierung³

AUFGABENSET

1. **Beschreiben** Sie, wie Sie die Stadt Köln in den Jahren um 1910 auf der

³ Vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (Hrsg.): Kernlehrplan für die Sek. II Gymnasium/Gesamtschule in RW: Geschichte, Düsseldorf 2014, S. 18 (Inhaltsfeld), 29-30 (GK), 37-38 (LK).

simulierten Straßenbahnfahrt bei TimeRide VR wahrgenommen haben. Notieren Sie sich Adjektive zu Ihren Eindrücken. Fassen Sie zusätzlich Ihren Gesamteindruck in wenigen Sätzen zusammen.

Tipp – Sie können sich an folgenden Fragen orientieren:

Häuser

- Wie wirkten die Häuser auf Sie?
- Welche Merkmale hatten die Häuser?
- Welche Unterschiede gab es zwischen den Häusern?
- Welche Häuser sind Ihnen besonders aufgefallen?

Straßen

- Welchen Eindruck hatten Sie von den Straßen?
- Welche Arten von Straßen haben Sie wahrgenommen?

2. **Untersuchen** Sie anhand der Materialien, welche Positionen in der Zeit um 1910 zum Verhältnis von Städtebau, Verkehr und Denkmalschutz in Köln vertreten wurden.

Tipp

Berücksichtigen Sie, wann das Material jeweils veröffentlicht wurde und um welche Art von Text es sich handelt.

Farbcode für die Art des Materials

Den Streifen am Anfang jeden Materials können Sie nutzen, um farblich zu markieren, ob es sich um eine Quelle oder eine Darstellung handelt:

grün = Quelle, blau = Darstellung.

Sie können sich für Ihre Untersuchung an folgenden Fragen orientieren:

- Welche Gründe werden für die Position angeführt?
- Wie soll eine Stadt gemäß der Position aussehen?
- Welche Gegenargumente werden erwähnt?
- Welche Position nimmt der Verfasser des Materials ein?

3. **Beurteilen** Sie die Rolle des „Stadtbaumeisters“ Carl Rehorst und seinen Einfluss auf das Aussehen der Kölner Altstadt in der Zeit um 1910. Inwiefern gelang es ihm, altes Stadtbild und neue Verkehrsmittel zusammenzudenken?

Stellen Sie sich Ihre Bewertung gegenseitig vor und vergleichen Sie diese. Diskutieren Sie über Unterschiede und Gemeinsamkeiten.

4. **Bewerten** Sie das Verhältnis von Städtebau, Denkmalschutz und Verkehr aus heutiger Sicht. Nehmen Sie dabei auch Bezug auf Beispiele, wo aus ihrer Sicht das Zusammendenken von altem Stadtbild und neuen Verkehrsmitteln gelingt – oder misslingt.

MATERIAL 1: Carl Rehorsts Ansichten zu Städtebau, Verkehr und Denkmalschutz*

„Groß ist noch die Zahl der Gemeinden, die seitab stehen von unseren Bestrebungen und dem ihnen in ihren historischen Städtebildern überlieferten kostbaren Gute noch nicht die ihm schuldige Ehrfurcht erweisen. [...] Man fürchtet rückständig zu erscheinen, wenn man ihnen nicht jedes Opfer zu bringen bereit ist [*bezogen auf Verkehrsinteressen*], und das Zauberwort „Verkehr“ soll auch das härteste Gemüt des Denkmalfreundes [...] lösen. [...] Tauchen also solche Verkehrsgedanken auf, dann erscheint auch als erstes und Hauptmittel die Straßenverbreiterung, in der an sich ja ganz natürlich erscheinenden Erwägung, daß zur Aufnahme eines großen Stromes auch ein breites Bett erforderlich ist.

In der Wertung der Verkehrsmengen wird aber noch gar häufig vorbeigegriffen, und fast gänzlich wird [...] noch außer acht gelassen, daß das wirksamste Mittel zur Bewältigung des Verkehrs nicht so sehr in übermäßigen Straßenbreiten als in dessen Ordnung und Leitung zu suchen ist. Etwas schwieriger gestaltet sich die Erhaltung von Altstadtstraßen, sobald es sich um die Anlage von Straßenbahnen handelt. Diesem Verkehrsmittel sind schon Hekatomben von Baudenkmalern und malerischen Stadtbildern als Opfer dargebracht worden und täglich fordert es weitere, obwohl auch hier schon längst der Beweis geliefert ist, daß selbst durch verkehrsreiche Altstadtstraßen von geringer Breite bei guter Disposition der Geleise und guter Verkehrsregelung ein reger Straßenbahnbaubetrieb wohl möglich ist. Es wird der Verkehrstechniker dem Freunde schöner Städtebilder freilich immer entgegenhalten, daß der wirtschaftliche Erfolg des Straßenbahnbetriebes wesentlich von dessen Einfachheit abhängt. Ihm ist deshalb ja jede Kurve unsympathisch und er weiß, daß die Schnelligkeit des Verkehrs wächst mit der Möglichkeit, die Bahngeleise von übrigen Fuhrwerken frei zu halten – also mit der Fahrbahnbreite der Straße. [...] Daß zur Bewältigung des Verkehrs schnurgerade Straßen nicht erforderlich und gekrümmte Straßen nicht hinderlich sind, hat man ja nun in den letzten Jahren fast allenthalben eingesehen, und die vor wenigen Jahrzehnten noch als Regel geltende Begradigung von Altstadtstraßen ist schon erheblich seltener geworden.“

„Meinen Standpunkt [...] möchte ich [...] dahin präzisieren, daß an dem alten Bestände historischer Bauwerke, an welche aus Verkehrsrücksichten gerührt werden muß, so wenig wie irgend möglich geändert, daß insbesondere auf Um- und Aufbauten soweit wie irgend zugänglich verzichtet werde, daß aber, wo sie unvermeidlich sind und wo es sich um kleinere Ergänzungen handelt, die nicht als Nachahmung vergangener Stilperioden gestaltet werden möchten.“

*Es handelt sich um den Abdruck eines Vortrags, den Rehorst beim 8. Tag für Denkmalpflege 1907 in Mannheim gehalten hat.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Karl Rehorst: Alte Städtebilder und moderner Verkehr. Müssen alte Städtebilder modernen Verkehrsrücksichten geopfert werden? In: Dürer Bund (Hrsg.): Flugschrift zur ästhetischen Kultur 38, 1908, S. 2-8 (Zitat 1), S. 41-44 (Zitat 2).)

CHECK

1. Um was für eine Art von Material handelt es sich? Begründen Sie kurz: Es ist eine Quelle, weil... *oder* Es ist eine Darstellung, weil...
2. Stellen Sie eine Vermutung auf, wie Straßen in der Vorstellung Rehorsts aussehen sollen – und begründen Sie diese kurz.

MATERIAL 2: *Die Arbeit von Carl Rehorst in Köln*

„In Köln ist im Alter von erst 52 Jahren der Beigeordnete der Stadt Köln, Architekt Karl Rehorst, den Folgen der Grippe erlegen. Im Alter von 40 Jahren im März 1907 von der Stadtverordneten-Versammlung in Köln einstimmig zum besoldeten technischen Beigeordneten gewählt, war Rehorst 12 Jahre im Dienst der Stadt tätig. Er entfaltete hier eine Wirksamkeit, die im Allgemeinen und nach der persönlichen Seite anerkannt wurde, in ihren sachlichen Beziehungen aber nicht ohne starke kritische Einwendungen geblieben ist. [...] So schien er auch auf das Beste vorgebildet für eine Wirksamkeit in Köln, wo er sich vor die sehr schwere Aufgabe gestellt fand, die neue Entwicklung der Stadt in Einklang zu bringen mit ihren alten Ueberlieferungen und mit den Anforderungen des genius loci*. [...] Bei aller Anerkennung für die letzteren darf nicht verschwiegen werden, daß er, so weit das alte Stadtgebiet in Betracht kam, den Gedanken der modernen Großstadt zu sehr voran stellte dem Gedanken, das alte schöne Stadtbild in seiner rheinischen Eigenart möglichst unversehrt den kommenden Generationen zu überliefern. Aus zu gewaltsamen Durchbrüchen im Inneren der Altstadt entstanden Disharmonien, die eine starke Gegnerschaft in den Fachkreisen Köln's zur Folge hatten.“

* bauliche Merkmale des Ortes (wörtlich: genius loci (lat.) = „Geist des Ortes“)

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Tote: Beigeordneter Karl Rehorst. In: Deutsche Bauzeitung 11 (05.02.1919), S.56.)

CHECK

1. vgl. Material 3.
2. Um was für eine Art von Material handelt es sich? Begründen Sie kurz: Es ist eine Quelle, weil... *oder* Es ist eine Darstellung, weil...
3. vgl. Material 4.

MATERIAL 3: *Carl Rehorst als Kölner Stadtbaumeister*

„Mit seiner Tätigkeit als Baudezernent lag das gesamte Baugeschehen der Stadt Köln in den Händen von Carl Rehorst. [...] Großangelegte Stadtplanungen und Bebauungspläne für den alten Festungsring, diverse Straßendurchbrüche in der Kölner Innenstadt und die ersten Vorarbeiten für die U-Bahn standen nun im Mittelpunkt seines Wirkungsbereichs. Vor allem die erstgenannten Bebauungspläne führten in Köln zu großer Kritik an Rehorst. Die Vorwürfe, vor allem seitens privater Grundbesitzer, bestanden aus groben Verallgemeinerungen, wobei man die Tatsachen verdrehte. Die Haupteinwände betrafen die unwirtschaftliche Ausnutzung des Geländes durch Villenbebauung, das Verschenken von zuviel Straßenraum durch großzügige Platzanlagen [...]. Auf den Städtebauausstellungen in Düsseldorf und Berlin 1910 erhielten diese Projekte hingegen höchstes Lob.“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Carl Rehorst: Hallescher Stadtbaurat und Reformarchitekt. 1866-1919. Kerstin Küpperbusch. Hrsg. von Dieter Dolgner. Halle/Saale 2003, S. 12-13 (Zitat 1), S. 14 (Zitat 2).)

CHECK

1. Recherchieren Sie, wofür ein „technischer Beigeordneter“ zuständig ist. Notieren Sie sich eine kurze Definition und woher Sie die Informationen haben.
2. vgl. Material 4.

MATERIAL 4: *Rolle der Stadtbau-Verantwortlichen beim Wandel des Kölner Straßenbilds vor und nach 1900*

„Wenn auch Köln in den einzelnen Bauwerken jener Zeit [*vor und nach 1900*]* beim Suchen nach neuen Formen keine maßgebende Rolle gespielt hat, so hat doch, und zwar so klar wie kaum in einer anderen deutschen Stadt, die [...] Anschauungswandlung [*vor allem in Hinblick auf Häuser und deren Funktionen*] sich im Straßenbild, wie es der Städtebau schuf, entsprechenden Ausdruck gegeben. [...] [*Dabei schlugen sich auch die Vorstellungen der jeweils bei der Stadt-Verwaltung für Städtebau zuständigen Personen nieder: „Stadtbaumeister“*] Stübben sah die Wände der geraden, breiten Straßen in der Reihung einzelner Fassaden, Rehorst suchte [...] durch abwechslungsreiche Straßenkrümmung den einzelnen Häusern Körper zu geben und sie nach malerischen Gesichtspunkten zu einander zu gruppieren.“

*In eckigen Klammern und kursiv stehen Anmerkungen. Diese helfen dabei, den Textauszug zu verstehen. Sie wurden von denen ergänzt, die die Aufgaben erstellt haben.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(H. Verbeek: In: Köln bauliche Entwicklung 1888-1927. Hrsg. Vom Architekten- und Ingenieurverein. Berlin-Halensee: DARI Verlag 1927, S. 24-50, hier S. 28-29.)

CHECK

Welches der Materialien 2 bis 4 ist das älteste Material? Begründen Sie kurz Ihre Entscheidung.

ZUSATZ-MATERIAL: *Carl Rehorst als „Stadtbaumeister“ und seine Wirkung*

„Baukultur war Rehorst in jeder Hinsicht ein besonderes Anliegen [...]. Das Provinzielle und Mittelmäßige war ihm verhasst, weshalb er sehr zum Argwohn vieler Kölner Architekten die „Bauberatung“ einführte, in der Bauanträge erst genehmigt wurden, wenn sie seinen Vorstellungen bzw. denen seiner Mitarbeiter entsprachen. [...] Er machte Schluss mit der [so im Original!]*unendlich langen Reihungen gleichförmiger Häuser, die sich lediglich durch Variationen in Giebelchen, Türmchen [...] unterschieden. Dagegen setze [so im Original!] er die große Geste, den großen Giebel oder das große Dach, das alles zusammenfasste und plädierte für die Besinnung auf wenige Materialien und wenige Formen. Für ihn war Architektur stets auch ganzheitlich zu betrachten, was u.a. hieß, dass bei Mehrfamilienhäusern auch die Rückfront [Rückseite, die von der Straße weg zeigt] durchgestaltet [...] werden musste. Bis dahin war es bei Bauanträgen unüblich, von der stets nur in Backstein aufgemauerten Rückfront eine undetaillierte Ansicht beizulegen [...]. Als Lob für herausragende architektonische Leistungen führte er erstmals in Köln einen Architekturpreis ein [...]. Seine Vision von der Großstadt Köln war wohl mit herben Verlusten wertvoller historischer Bausubstanz verbunden, andererseits hätte die Kölner Innenstadt kurz vor dem Ersten Weltkrieg so wohl nie den Aufschwung zu einem pulsierenden Geschäftszentrum genommen.“

*„so im Original!“ heißt: Im zitierten Text ist ein grammatischer Fehler. Etwa „der Reihungen“ statt „den Reihungen“.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Wolfram Hagspiel: Die Entwicklung der stadtkölnischen Bauämter von 1821 bis 1945 und ihr Beitrag zur Baukultur, in: Kölner Stadtbaumeister und die Entwicklung der städtischen Baubehörden seit 1821. Hrsg. v. Architektur Forum Rheinland e. V., Rösrath: Locher 2008, S. 37-70, hier S. 53 und 55.)

CHECK

Inwiefern passen die Aussagen in diesem Material zu den Selbst-Aussagen von Rehorst in Material 1? Stellen Sie Vermutungen an und begründen Sie diese kurz.

NACHBEREITUNG SEKUNDARSTUFE II

V. Eine Halle für alle? Städtische Politik im frühen 20. Jahrhundert am Beispiel von Bau und Betrieb der neuen Kölner Haupt-Markthalle

Fokus

Analyse und Beurteilung der Einrichtung einer zentralen Markthalle als Maßnahme der sozialen und wirtschaftlichen Modernisierung

Gegenwartsbezug

Diskussion um Errichtung einer überdachten Markthalle aus touristischen Gründen, Umgang mit sozial schwächeren Stadtbezirken

TimeRide VR-Bezug

Auf der Virtual Experience werden die Schüler*innen mit verschiedenen Formen des Handel(n)s konfrontiert. Zudem ist kurz die neue Hauptmarkthalle bei der simulierten Straßenbahnfahrt zu sehen.

KLP-Bezug NRW

Inhaltsfeld „Die moderne Industriegesellschaft zwischen Fortschritt und Krise“ (Q1/Q2), speziell Sachkompetenz zum Inhaltsfeld⁴

AUFGABENSET

1. **Beschreiben** Sie, welche Formen des Handels und Handelns sie in Köln in den Jahren um 1910 auf der simulierten Straßenbahnfahrt bei TimeRide VR wahrgenommen haben.
2. **Analysieren** Sie die Materialien 1-4 in Hinblick auf die Ziele, die durch den Bau der neuen Hauptmarkthalle in Köln erreicht werden sollten.

Tip

Berücksichtigen Sie, wann das Material jeweils veröffentlicht wurde und um welche Art von Text es sich handelt.

Farbcode für die Art des Materials

Den Streifen am Anfang jeden Materials können Sie nutzen, um farblich zu markieren, ob es sich um eine Quelle oder eine Darstellung handelt:

grün = Quelle, blau = Darstellung.

3. **Beurteilen** Sie anhand der Materialien, ob der Bau der neuen Haupt-Markthalle erfolgreich war. Versuchen Sie dabei auch die Sichtweisen verschiedener Teile

⁴ Vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (Hrsg.): Kernlehrplan für die Sek. II Gymnasium/Gesamtschule in RW: Geschichte, Düsseldorf 2014, S. 18 (Inhaltsfeld), 29-30 (GK), 37-38 (LK).

der damaligen Kölner Bevölkerung zu berücksichtigen. Inwiefern handelte es sich um eine „Halle für Alle“? Welche Informationen fehlen Ihnen für eine weitergehende Beurteilung?

4. **Vergleichen** Sie die Ziele des Baus der Haupt-Markthalle mit den in Material 4 genannten Gründen für die FDP-Forderung nach einer neuen Kölner Markthalle. Wo sehen Sie Gemeinsamkeiten, wo Unterschiede? Bewerten Sie abschließend kurz den Vorschlag der FDP.

Stellen Sie sich Ihre Bewertung gegenseitig vor und vergleichen Sie diese. Diskutieren Sie über Unterschiede und Gemeinsamkeiten.

MATERIAL 1: *Beurteilung des Baus der neuen Haupt-Markthalle*

„Dem gewaltigen Bau [*der neuen Haupt-Markthalle*] mußten gegen 70 Häuser des alten Handelsviertels weichen. Leider fiel auch manches wertvolle alte Haus [...] zum Opfer, doch soll die Notwendigkeit einer Sanierung dieser Gegend nicht verkannt werden.“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(H. Verbeek: In: Köln bauliche Entwicklung 1888-1927. Hrsg. Vom Architekten- und Ingenieurverein. Berlin-Halensee: DARI Verlag 1927, S. 24-50, hier S. 33.)

CHECK

Suchen Sie im Internet nach Bildern der Haupt-Markthalle. Ist ihr Eindruck vom Gebäude derselbe wie auf der simulierten Straßenbahnfahrt?

MATERIAL 2: *Bericht über die Kölner Markt-Verhältnisse um 1899*

„Zum Schluß bespricht der Bericht [*eines Experten*] die Kölner Verhältnisse: Was den Kölner Marktfleischhandel betrifft, so ist derselbe in seiner Entwicklung noch sehr weit zurück, sowohl was die Zahl der Händler als die Güte des Fleisches anlangt. Im ganzen besuchen 22 Metzger an einigen Tagen der Woche die offenen Märkte und die Fleischhalle am Heumarkt*; die Inhaber der 14 vermieteten Fleischstände in der Markthalle betreiben den Verkauf auch nicht alle Tage. Das Fleisch ist durchweg geringster Qualität und deshalb werden die Verkaufsstellen nur von den kleinen Leuten besucht. Der mittlere Bürgersmann findet kaum etwas auf dem Markt. Der im Jahre 1877 gemachte Versuch, durch Einrichtung der Fleischhalle am Heumarkt den marktmäßigen Fleischverkauf zu heben, ist gänzlich fehlgeschlagen. Die vorhandenen 33 Stände fanden anfangs Abnehmer, aber schon nach kurzer Zeit ging der Verkehr zurück und jetzt sind nur drei Stände an Kopfschlächter vermietet. [...]

Als Hauptgrund für den raschen Rückgang der Fleischhalle wird die versteckte Lage derselben und ihre räumliche Trennung vom Marktplatz angeführt. In Köln hat sich der Fleischverkauf in den Läden stark entwickelt. Die oben für den Rückgang der Fleischhalle angeführten Gründe fallen nun aber bei den Markthallen fort. [...] Bezüglich des Handelns mit den übrigen Marktartikeln liegt die Sache in Köln ähnlich wie beim Fleisch. In den Artikeln mit Ausschluß des von den Landleuten eingebrachten grünen Gemüses wird im Winter auf den Märkten wenig gehandelt, der Ladenverkauf ist auch hier sehr verbreitet, und was die sogenannten Großhändler an Südfrüchten anlangte, so besuchen die hervorragendsten den Markt überhaupt nicht und die ihn besuchen, betreiben das Geschäft zum großen Teil auch noch im Hause und fahren nebenbei mit Wagen und Pferd hausiren, indem sie Stadtgeschäfte aufsuchen und ihre Waren unterzubringen bemüht sind. Auch hier müssen die Markthallen eine große Aenderung bringen. [...].“

*Auch schon vor dem Bau der neuen Haupt-Markthalle gab es eine Fleischhalle auf dem Heumarkt. Diese ist vom Warenangebot und dem Ort nicht mit der später gebauten Haupt-Markthalle identisch.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Markthallen. In: Unbekannte Zeitung v. 1899.)

CHECK

1. Was spricht aus Sicht des Verfassers dagegen, die Kölner Marktverhältnisse um 1899 beizubehalten?
2. Um was für eine Art von Material handelt es sich? Begründen Sie kurz: Es ist eine Quelle, weil... oder Es ist eine Darstellung, weil...

MATERIAL 3: *Bericht zu Märkten in Köln 1901 bis 1905*

„Die Halle, in erster Linie für den Großhandel bestimmt, ist auf dem von den Straßen Sassenhof, Himmelreich, Paradiesgasse und Thurnmarkt eingeschlossenen Gelände errichtet, das ehemals von engen schmutzigen Gassen durchzogen und mit alten, in gesundheitlicher Beziehung meist nicht einwandfreien Häusern bebaut war.“

„Mit der Eröffnung der Hauptmarkthalle sind die Wochenmärkte auf dem Alter Markt, Heumarkt, Marsplatz, am Rhein und in der Fleischhalle auf dem Heumarkt eingegangen. [...] Der Betrieb der Hauptmarkthalle machte eine erhebliche Personalvermehrung erforderlich.“

Zu den Personen, die die Stadt neu einstellen musste, zählen etwa ein Marktinspektor, ein Halleninspektor und 18 Marktaufseher.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(*Informationen nach:* Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 153 (Zitat 1) und 155 (Zitat 2).)

MATERIAL 4: *Einnahmen aus Standgeldern und Gebühren bei den Kölner Märkten (Auszug)*

Jahr / Ort	Hauptmarkthalle	Alter Markt und Heumarkt	Markt am Rhein
1902	-	74 503 Mark	1 156 Mark
1903	-	71 784 Mark	953 Mark
1904	56 470 Mark (<i>Dezember 1904 bis März 1905</i>)	76 714 Mark (<i>April bis November</i>)	463 Mark (<i>bis März</i>)
1905	213 805 Mark		

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(*Tabelle gekürzt und umformatiert nach:* Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 155.)

MATERIAL 5: *Neue Markthalle für die Kölner Innenstadt?*

„Die Ratsfraktion der FDP wirbt für die Idee, in der Innenstadt eine Markthalle mit Lebensmittel- und Gastronomieständen zu errichten. Fraktionschef Ralph Sterck hält das Quartier zwischen den Straßen Am Hof, Unter Goldschmied, Marspfortengasse und dem Laurenzplatz für den geeigneten Standort. Ein Naschmarkt auf diesem Gelände würde wegen seiner Nähe zur Hohe Straße und zum Roncalliplatz ausreichend Besucher anziehen, sagte Sterck am Freitag. Zudem biete sich durch den unlängst erfolgten Eigentümerwechsel großer Teile des Areals „die Riesenchance, dessen Hinterhofcharakter zu beseitigen“. Als Vorbilder für eine solche Markthalle nannte Sterck unter anderem die Gebäude in Barcelona und Rotterdam.“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Andreas Damm: Köln: FDP fordert überdachte Markthalle in der Kölner Innenstadt. In: Kölner Stadt-Anzeiger online v. 12.08.2017 [<http://www.ksta.de/28155026>].)

ZUSATZ-MATERIAL: *Ein Tag in der Haupt-Markthalle*

„Wenn die Kneipen schließen und auch die seßhaftesten Gäste sich, nicht mehr ganz sichern Fußes, auf den späten Heimweg begeben, öffnet in den Nächten zum Dienstag und Freitag die Markthalle bereits ihre Tore[...]. An den Toren drängt sich wartend eine größere Anzahl Menschen, Markthelfer und Gelegenheitsarbeiter. Diese haben zum Teil ihre Schlafstelle für die vorhergehenden kurzen Stunden unter der Rampe des Gebäudes aufgeschlagen, um möglichst früh bei der Hand zu sein. Schon klappern durch die stillen Straßen [...] die ersten Fuhrwerke heran, hochbeladen mit gefüllten Gemüsekörben, und während sie durch das Hauptportal in den Mittelgang der Halle einfahren, schiebt sich auch schon ein Zug der Hafenbahn voll sorgfältig verpackten Obstes vom Oberrhein an die westliche Rampe[...]. [E]s ist als läge die ganze Gemüse- und Obsternte der Rheinprovinz da ausgebreitet, und dazwischen rollen die kleinen Wagen und stoßen und drängen sich die korbbeladenen Menschen. Wenn es auch in der weitaus größern Mehrzahl Frauen sind, macht sie der Eifer des Erwerbens doch rücksichtslos, wie es Männer nur immer sein könnten, und sie wissen nicht nur die Zungen, sondern auch die Ellenbogen zu gebrauchen. [...] Gegen 4 Uhr morgens läßt endlich die Zufuhr der Waren nach, dafür rollen jetzt aus allen Gegenden Wagen voll leerer Kisten und Körbe herbei. Das ist die Armee der Gemüsehändler aus der Stadt und den Vororten, die da heranrückt, um als die frühesten Käufer den eigentlichen Markt zu eröffnen. Ihre Gefährte sind klein, zum Teil nur Handwagen oder gar nur ausrangierte Kinderwagen [...]. [G]eradezu beängstigend wird in der nächsten Stunde das Gewühl in der Halle selbst. [...] Für den Uneingeweihten ist es unmöglich, beim allgemeinen Überblicken herauszufinden, wer hier Käufer und wer Verkäufer ist, sehr viele vereinigen auch beide Eigenschaften in sich. [...] Die elektrischen Lampen sind längst erloschen, der Zeiger der großen Uhr an der Rückwand der Halle rückt gegen die Sechs vor. Der Ansturm der Wiederverkäufer läßt nach [...]. [N]un erscheinen auch schon die ersten einkaufenden Privatleute. Eifrige Hausfrauen im Morgenrock, Hotelköchinnen im Aufzug von großen Damen und Schwestern in schlichter Ordenstracht.“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Kölner Skizzen: Eh der Markt beginnt. In: Kölnische Zeitung v. 15.8.1910.)

CHECK

1. Worin unterscheiden sich die beschriebenen drei Phasen des Markt-Tages?
2. Handelt es sich beim Verfasser des Textes um einen Mann oder eine Frau? Begründen Sie kurz.

NACHBEREITUNG SEKUNDARSTUFE II

VI. Fortschritt oder Fehlinvestition? Der Wechsel von Pferde- auf Elektro-Betrieb bei der Kölner Straßenbahn als Beispiel für die Beurteilung technologischen Wandels

Fokus

Analyse und Beurteilung der Umstellung des Straßenbahnbetriebs als Beispiel für die Kosten-Nutzen-Relation technologischen Wandels

Gegenwartsbezug

Beurteilung technologischen Wandels aus sozialer und wirtschaftlicher Sicht

TimeRide VR-Bezug

Eine simulierte Straßenbahnfahrt ist das Kernelement der Virtual Experience.

KLP-Bezug NRW

Inhaltsfeld „Die moderne Industriegesellschaft zwischen Fortschritt und Krise“ (Q1/Q2), speziell Sachkompetenz zum Inhaltsfeld sowie Modernisierungsprozesse bei Verkehr, Technik und Arbeit⁵

AUFGABENSET

1. **Beschreiben** Sie, wie Sie die simulierte Straßenbahnfahrt bei TimeRide VR durch Köln in den Jahren um 1910 wahrgenommen haben. Inwiefern unterscheiden sich die damalige und die heutige Straßenbahn in Köln?
2. **Erörtern** Sie mithilfe der Materialien, ob die Umstellung der Straßenbahn einen Fortschritt oder eine Fehlinvestition darstellte. Berücksichtigen Sie dabei auch die Auswirkungen auf die Mitarbeiter*innen.

Tipp

Berücksichtigen Sie, wann das Material jeweils veröffentlicht wurde und um welche Art von Text es sich handelt.

Farbcode für die Art des Materials

Den Streifen am Anfang jeden Materials können Sie nutzen, um farblich zu markieren, ob es sich um eine Quelle oder eine Darstellung handelt:

grün = Quelle, blau = Darstellung.

Stellen Sie sich Ihre Erörterungen gegenseitig vor und vergleichen Sie diese. Diskutieren Sie über Unterschiede und Gemeinsamkeiten.

⁵ Vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (Hrsg.): Kernlehrplan für die Sek. II Gymnasium/Gesamtschule in RW: Geschichte, Düsseldorf 2014, S. 18 (Inhaltsfeld), 29-30 (GK), 37-38 (LK).

MATERIAL 1: Die Debatte um die Elektrifizierung der Kölner Straßenbahnen

„In Aachen, Essen kann seit Jahren // * Schon jedermann elektrisch fahren. // Doch nur in Köln gemütlich // Fährt man noch vorsündflütlich[vorsintflützig]; // Drum hört sich's ganz plausibel an, // zu kaufen schnell die Pferdebahn, // Elektrisch sie zu treiben// Und Herr im Haus zu bleiben.[...] // Doch, ach, ein Riß, ein tiefer, klafft // Jetzo durch Köllens Bürgerschaft, // und plötzlich kommt zu Haufen // erregt halb Köln gelaufen, // nimmt schleunigst einen Antrag an: // Nicht zu erstehn die Pferdebahn, // und mit den Millionen // die Bürger zu verschonen. // [...] Der Stadtrat nun bleibt eisig, // Stillschweigend denkt er bei sich: // Ob ihr euch auch das Haar zerrauft, // die Pferdebahn wird doch gekauft [...].“

* // bedeutet: Hier endet im zitierten Text ein Vers und es beginnt der nächste Vers.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Haben oder nicht haben? In: Kölner Stadtanzeiger, Februar 1900, S. 97.)

MATERIAL 2: Kosten der Umwandlung der Straßenbahn von Pferdebetrieb auf elektrischen Betrieb

	Veranschlagte Kosten	Wirkliche Kosten
1. Grunderwerb	356 620 Mark	309 821 Mark
2. Gebäude	1 506 160 Mark	1 613 056 Mark
3. Oberbau	7 806 568 Mark	5 432 134 Mark
4. Stromzuführung	2 302 184 Mark	2 122 886 Mark
5. Betriebsmittel	3 965 529 Mark	3 445 811 Mark
6. Generalunkosten	480 641 Mark	775 186 Mark
Gesamt	16 417 702 Mark	13 698 894 Mark

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Tabelle leicht umformatiert nach: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 107.)

MATERIAL 3a: Fahrpreise der Pferdebahn (bis 1900; gleiche Preise elektrisch bis 1905)

Art des Tickets		Preis
Erwachsene	Teilstrecke (unterschiedlich lang)	10 Pfennig
	mehr als Teilstrecke ohne Umsteigen	15 Pfennig
	Abo für das ganze Netz	10 Mark pro Monat
Kinder Schüler*innen	beliebig lang ohne Umsteigen	5 Pfennig

MATERIAL 3b: Fahrpreise der elektrischen Straßenbahn(ab 1905)

Art des Tickets		Preis
Erwachsene	Frühfahrkarte für Arbeitende, Fahrtbeginn: 6 Uhr bis 7.30 Uhr	30 Pfennig pro Woche
	Teilstrecke bis ca. 3 km	10 Pfennig
	Strecke bis 6 km	15 Pfennig
	Strecke bis 9 km	20 Pfennig
	Abo für das ganze Netz	13 Mark im Monat
	Abo für eine Teilstrecke bis ca. 4 km	5 Mark im Monat (7 Mark bis 5 km, 8 Mark bis 7 km)
Kinder Schüler		Ermäßigungen

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

Fahrpreise Pferdebahn: (*Informationen nach:* Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 109.)

Fahrpreise elektrische Bahn: (*Informationen nach:* Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 109-110.)

CHECK

1. Wurden die Fahrpreise durch die elektrische Straßenbahn günstiger? Begründen Sie kurz.
2. Wer konnte sich die Straßenbahn leisten? Vergleichen Sie Material 3b mit Material 4.

--

MATERIAL 4a: Arbeit und Lohn bei der Pferdebahn (Stand: 1.4.1900)

Tätigkeit	Lohn
Schaffner	2,80 bis 3,40 Mark pro Arbeitstag
Kutscher	3,25 Mark bis 3,80 Mark pro Arbeitstag
	kein Lohn an freien Tagen durchschnittliche tägliche Arbeitszeit: 11 ½ Std.

MATERIAL 4b: Arbeit und Lohn bei der Straßenbahn (Stand: 1.5.1900)

Tätigkeit	Lohn
Schaffner	3 bis 4 Mark pro Arbeitstag
Kutscher	3,50 bis 4,50 Mark pro Arbeitstag
	kein Lohn an freien Tagen ab 1901 Lohn auch bei Erkrankung durchschnittliche tägliche Arbeitszeit: 11 Std.

MATERIAL 4c: Arbeit und Lohn bei der Straßenbahn (Stand: 1905)

Tätigkeit	Lohn
Schaffner	90 bis 135 Mark im Monat
Kutscher	105 bis 150 Mark im Monat
	Jeder 9.Tag: dienstfrei ab 1901 Lohn auch bei Erkrankung durchschnittliche täglich Arbeitszeit: 10 Std.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

Lohn bei der Pferdebahn: (Informationen nach: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 110.)

Lohn 1900: (Informationen nach: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 110.)

Lohn 1905: (Informationen nach: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 110.)

CHECK

Vergleichen Sie die Angaben zu Arbeit und Lohn. Wurde die Situation für die Angestellten besser? Begründen Sie kurz.

MATERIAL 5: Eckdaten des Straßenbahnbetriebs in den Jahren 1901 bis 1905

Jahr	beförderte Personen pro Tag	Zahl der Triebwagen	Zahl der Pferdebahnwagen
1901	84 851	110	282
1902	108 686	251	143
1903	133 011	270	66
1904	152 136	287	53
1905	178 783	287	44

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Informationen nach: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 111-112.)

CHECK

Stellen Sie Vermutungen an, warum es 1905 weiter Pferdebahnwagen gab und die Zahl der elektrischen Triebwagen nicht mehr stieg. Begründen Sie kurz.

VERGLEICHS-MATERIAL: Preise für Lebensmittel in Köln im Jahr 1905
(auf den Märkten)

Produkt	Menge	Preis
<i>Kartoffeln</i>	100 kg	7,37 Mark
<i>Butter</i>	1 kg	2,47 Mark
<i>Schweinefleisch mit Knochen</i>	1 kg	1,93 Mark
<i>Schwarzbrot</i>	1 kg	0,26 Mark
<i>Weizenmehl</i>	1 kg	0,31 Mark
<i>Frische Landeier</i>	25 Stück	2,40 Mark

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Tabelle gekürzt und umformatiert nach: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Cöln in den Etatsjahren 1901 bis 1905. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. DuMont: Cöln 1908, S. 158.)

NACHBEREITUNG SEKUNDARSTUFE I

VII. *Tummelplatz der Testfahrzeuge? Viel Verkehr in Köln um 1910*

Fokus

Analyse der Vielfalt von Fortbewegungsmitteln auf den städtischen Straßen um 1910 und Beurteilung der relevanten Faktoren für erfolgreiche Innovation im Zuge der Modernisierungsprozesse

Gegenwartsbezug

Mobilitätsinnovationen

TimeRide VR-Bezug

Auf der simulierten Straßenbahnfahrt sind verschiedene Verkehrsmittel zu sehen.

KLP-Bezug

Inhaltsfeld „Europa wandelt sich“, Schwerpunkt u.a. „Industrielle Revolution – an einem regionalen Beispiel“⁶

AUFGABENSET

1. **Beschreibe** die Fahrzeuge, die du auf der simulierten Straßenbahnfahrt bei TimeRide VR durch Köln in den Jahren um 1910 wahrgenommen hast. Beschreibe zum Schluss in einem Satz, wie du den Verkehr in Köln um 1910 wahrgenommen hast.

Tipp – Du kannst dich an folgenden Fragen orientieren:

- Welche Arten von Fahrzeugen hast du gesehen?
- Wie viele dieser Fahrzeuge hast du gesehen?
- Wie wurden diese Fahrzeuge angetrieben?
- Wer hat die Fahrzeuge benutzt?

2. **Stelle** mithilfe der Materialien **dar**, wie es auf den Straßen Kölns in den Jahren um 1910 zugeht.

Tipp

Farbcode für die Art des Materials

Den Streifen am Anfang jeden Materials kannst du dazu nutzen, um farblich zu markieren, ob es sich um eine Quelle oder eine Darstellung handelt:

grün = Quelle, blau = Darstellung.

Du kannst dich für die Darstellung an folgenden Fragen orientieren:

- Was für Verkehrsmittel bewegten sich auf den Straßen?
- Wie gingen die verschiedenen Verkehrsteilnehmer miteinander um und

⁶ Vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (Hrsg.): Kernlehrplan für das Gymnasium – Sek. I in NRW: Geschichte, Düsseldorf 2007, S. 30.

woran lag ihr Verhalten?

- Was für Vorschläge werden gemacht, um die Probleme in den Griff zu bekommen?
- Wer macht diese Vorschläge?

3. **Vergleiche** die Situation auf den Straßen in den Jahren um 1910 mit dem heutigen Verkehr auf Kölner Straßen. Wo siehst du Gemeinsamkeiten, wo Unterschiede? Inwiefern trifft der Satz „neue Verkehrsmittel, alte Probleme“ zu?

Stellt euch eure Ergebnisse gegenseitig vor und vergleicht diese. Diskutiert über Unterschiede und Gemeinsamkeiten.

MATERIAL 1: *Verschiedene Droschken auf den Straßen Kölns*

„Das Droschkenfuhrwesen Kölns ist durch die verschiedenen modernen Verkehrseinrichtungen, besonders aber infolge der gegenwärtigen allgemeinen schlechten Geschäftslage gegen früher zurückgegangen. Dazu kommt die gegenseitige Mißgunst der Besitzer der verschiedenen Arten von Fahrzeugen, als „schwarzen“ und „weißen“ Droschken*, solchen mit und ohne Preisanzeigen, Taxameterdroschken**, Fahrzeugen der Taxametergesellschaft und Automobilen. Neuerdings haben indes die Bestrebungen in den Kreisen der Droschkenbesitzer, möglichst alle unter einen Hut zu bringen, an Boden gewonnen [...]. Während man bis vor wenigen Tagen noch dem Plan des Verkehrsvereins, demnächst hier mehrere telephonische Droschken-Anrufstellen einzurichten, großes Mißtrauen entgegenbrachte, hat man sich nunmehr [...] sehr für die Sache erwärmt, so daß ihre Einführung in nicht zu ferner Zeit zu erwarten sein dürfte. [...] Auch der Polizeipräsident, als Chef des Fuhrwesens, billigt den Plan des Verkehrsvereins durchaus.“

* „weiße“ Droschke = Kutscher mit weißlackiertem Hut einer Kutsche mit Preisanzeiger; „schwarze“ Droschke = Kutscher mit schwarzem Zylinder einer Kutsche ohne Preisanzeiger
 **Taxameter = Preisanzeiger

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Stadtanzeiger v. 17.3.1909.)

CHECK

1. Recherchiere, was eine Droschke ist. Schreibe eine kurze Definition auf.
2. Was ist das Problem bei den Droschken in Köln um 1910?

MATERIAL 2: Mißstände im Automobilverkehr

„Der stetig wachsende Automobilverkehr ist ja zweifellos nur mit Freuden zu begrüßen, denn er beweist einerseits, daß man seine Vorzüge im Publikum nicht verkennt. Andererseits erscheint es aber geboten, auf einige Gefahren aufmerksam zu machen, die von Tag zu Tag immer unangenehmer in Erscheinung treten [...]. Ich bin selbst langjähriger Automobilist und Fachmann, und es liegt mir fern, den Automobilsport unnützer Weise zu belasten, aber die namentlich in Köln zutage tretenden Mißstände lassen sich sehr gut beseitigen. Es sei hier nur des Fahrens mit geöffneter Auspuffklappe, des polizeiwidrig schnellen Fahrens und der damit unvermeidlichen Huppensignale Erwähnung getan. [...] Auch das sogenannte Qualmen, d. i. die blaugraue Wolke, die hinter einem Automobil herzieht, kann vermieden werden, und man müßte diesem Punkt um so größere Beachtung schenken, als hier unter Umständen die Gesundheitsschädigung hinzukommt. [...] Unsere Technik ist heute aber schon so weit, daß sie es bei richtiger Behandlung des Motors zu verhindern weiß, daß der Übelstand der Auspuffgase kaum merklich in Erscheinung tritt. [...] Im Ausland hat man die Gefahr der Auspuffgase schon länger erkannt, und strenge Bestrafung sorgt dafür, daß die „blaugrauen“ Wolken eine Seltenheit sind. Auch in Berlin wird jeder Chauffeur, dessen Wagen qualmt, unerbittlich notiert; daran sollten sich auch die Herren Chauffeure Kölns ein warnendes Beispiel nehmen. [...] In keiner Stadt wird man durch diese andauernd grellen Signale [der Hupe] so belästigt, wie gerade hier.“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Kölner Stadtanzeiger v. 09.07.1914, Rubrik: Sprechsaal.)

CHECK

1. Um was für eine Art von Material handelt es sich? Begründen Sie kurz: Es ist eine Quelle, weil... oder Es ist eine Darstellung, weil...
2. Welche Probleme beim Auto-Verkehr sieht der Autor – und was schlägt er als Lösungen vor?

MATERIAL 3: Autosituation in Köln 1903

„In kaum einer Stadt Deutschlands hat das Automobil für Zwecke des öffentlichen Verkehrs eine so weit ausgedehnte Anwendung gefunden wie in Köln. Selbst Berlin hat nicht so viele dem Verkehr dienende Automobile wie Köln mit seinen etwa 30 Motor-Droschken; dies fällt namentlich den unsere Vaterstadt besuchenden Fremden angenehmen auf, die deshalb die Motor-Droschken zu Rundfahrten durch die Stadt mit Vorliebe nutzen. Auch der Omnibus-Verkehr wird in Kölns Umgebung vielfach durch Automobile bewerkstelligt. Während die durch ihren so ruhigen Lauf angenehm auffallenden

Motor-Droschken elektrisch betrieben werden, dienen dem Omnibus-Verkehr, wie überhaupt beim Verkehr für größere Entfernungen, Benzin-Automobile. Jetzt ist es der Technik gelungen, auch die Benzin-Automobile mit geräuschlos arbeitenden Motoren nachzurüsten, so daß man beim Vorbeifahren eines solchen Fahrzeuges zunächst glauben könnte, ein Elektromobil vor sich zu haben, wenn die Bauart nicht den Benzin-Motor verraten würde. [...] Auch die Verwendung von Lastautomobilen ist in starker Zunahme begriffen. Daß daneben das Automobil zu Vergnügungs- und Sportzwecken eine sehr erfreuliche Verbreitung gefunden hat, zeigt allein schon die große Anzahl von 40 Mitgliedern des Kölner-Automobil-Klubs.

[...] Der ruhige Gang der neuen Benzin-Automobile beruht namentlich auf der Anwendung mehrzylindriger Motoren (4 Zylinder) und der Verringerung der Tourenzahl (Max. 1000 in der Minute). [...] Das Regulieren des Motors kann sowohl durch einen Handhebel als durch ein Pedal geschehen, wodurch die Bedienung eines Benzin-Automobils so einfach geworden ist wie die eines Elektromobils, so daß selbst Damen das Automobilfahren ausüben können.“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Kölner Automobilverein. In: Köln-Zeitung v. 19.07.1903.)

CHECK

Stelle eine Vermutung an, ob ein Mann oder eine Frau den Text verfasst hat. Begründe in einem Satz deine Vermutung.

MATERIAL 4: *Innovationen im Kölner Stadtverkehr – eine kurze Chronologie*

Jahr	Änderung
1841	Beginn des privaten Betriebs von Pferde-Droschken
1841	Beginn des Betriebs von Pferde-Omnibussen zu den Bahnhöfen
1879	Beginn des Betriebs der Pferdebahn in der Altstadt
1900	Erwerb der privaten Pferdebahnen durch die Stadt Köln (<i>Gründung der Cölnischen Straßenbahn-Gesellschaft</i>)
1900	Zulassung von elektrischen Taxameter-[Auto]Droschken [<i>zunächst 12 Stück</i>]
1901-1907	Schrittweise <i>Umstellung</i> der Straßenbahnen auf elektrischen Betrieb
1911*	Zulassung von Benzin-Droschken
1912	70 km Straßenbahn-Netz

* Statt 1911 steht hier im Text: 1901. Aufgrund der Reihenfolge ist aber ersichtlich: „1901“ ist ein Druckfehler. Es muss heißen: „1911“. Deshalb wurde dies geändert.

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Ausgewählte Daten entnommen aus: Gerhard Curdes: Die Entwicklung des Kölner Stadtraumes. Der Einfluss von Leitbildern und Innovationen auf die Form der Stadt. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 1997, S. 182.)

CHECK

Stelle eine Vermutung auf, warum Droschken mit Preisanzeiger (Taxameter) eingeführt wurden. Begründe deine Vermutung in einem Satz.

ZUSATZ-MATERIAL: Werbeanzeige für einen in Köln gebauten Elektro-Geschäftswagen

Vgl. separates PDF

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Immo Mikloweit: 125 Jahre Automobile aus Köln – Autos, Motorräder & Flugzeuge. Köln: Bachem 2002, S. 39.)

CHECK

1. Was bedeutet das „M. 6000“ in der Anzeige?
2. Stelle eine Vermutung auf, warum der Elektro-Geschäftswagen wie eine Kutsche aussieht. Begründe deine Vermutung in einem Satz.
3. Vergleiche die Werbeanzeige mit Werbung für heutige Autos. Worin siehst du Gemeinsamkeiten, worin Unterschiede?

NACHBEREITUNG SEKUNDARSTUFE I

VIII. POLLER MILCHMÄDCHEN – typisch kölsche Kinderarbeit vor 100 Jahren?

Fokus

Analyse und Beurteilung einer spezifischen Lebenswelt am Übergang zwischen eher ländlichem und eher städtischem Raum und Analyse der damit verbundenen Lebensumstände

Gegenwartsbezug

Geschichtskulturelle Spuren des „Mythos Milchmädchen“ finden sich im heutigen Köln in Form eines Denkmals und von Straßennamen.

TimeRide VR-Bezug

Das Poller Milchmädchen begegnet als Figur in der Virtual Experience.

KLP-Bezug

Inhaltsfeld „Europa wandelt sich“, Schwerpunkt u.a. „Industrielle Revolution – an einem regionalen Beispiel“⁷

AUFGABENSET

1. **Nenne** Merkmale des Milchmädchens, das bei der simulierten Stadtrundfahrt durch Köln in den Jahren um 1910 bei TimeRide VR auftaucht.

Tipp – Du kannst dich dabei an folgenden Fragen orientieren:

- Wie sah es aus?
- Was hatte es bei sich?
- Was hat es genau gemacht?

2. **Erörtere** mithilfe der Materialien, inwiefern es sich bei den Milchmädchen um einen typischen Beruf handelte - der aus heutiger Sicht problematisch ist.

3. **Bewerte**, ob es richtig und wichtig ist, an die Poller Milchmädchen mit einem Denkmal zu erinnern.

MATERIAL 1: Wohnen und Leben in Poll vor und nach 1900

„So entstanden ab Mitte des 19. Jahrhunderts einige neue, große Bauernhöfe um den alten Ortskern herum. Zusätzlich baute man bis ca. 1880 noch viele kleine Höfe inner- und außerhalb der alten Ortsteile Poll und Rolshoven. Grundsätzlich erhielt zu dieser Zeit noch jedes neu gebaute Wohnhaus einen Viehstall mit einer kleinen Scheune, wodurch diese Bewohner zu sogenannten Teil-Selbstversorgern wurden. [...] Viele dieser Familien konnten jedoch von einer solchen kleinen Landwirtschaft nur schlecht leben, weshalb Familienmitglieder zum Nebenerwerb in einem der neuen Industriebetriebe außerhalb Polls arbeiten gehen mussten [...], die sich hauptsächlich rechtsrheinisch in Deutz, Kalk und Mülheim angesiedelt hatten. Darunter waren viele Arbeiter, die bald genügend Geld gespart hatten oder einen Kredit aufnehmen konnten, um damit auf kleineren Grundstücken in Poll für ihre Familien neue Häuser aus Backsteinen zu bauen. Diese Ein- oder Mehrfamilienhäuser, vielfach nebeneinander liegend, erhielten nach den 1880er Jahren nur noch selten einen Anbau mit Viehstall und Scheune zur Unterbringung von Kleinvieh. [...] Im Jahre 1803 hatte Poll 394

⁷ Vgl. Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (Hrsg.): Kernlehrplan für das Gymnasium – Sek. I in NRW: Geschichte, Düsseldorf 2007, S. 30.

Einwohner und 65 Häuser. Hundert Jahre später, im Jahre 1905, zählte Poll dagegen schon 2.712 Einwohner bei 300 Häusern.“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Paul Reucher: Poller Geschichte(n). 2. Aufl. Köln: Christoph Dohr 2007, S. 23-24.)

CHECK

Suche Poll auf einer Karte und finde heraus, wie weit es von dort ungefähr in die Kölner Altstadt ist (in km). Schreibe die Zahl auf.

MATERIAL 2: Verkauf von Milch aus Poll im linksrheinischen Köln

Schon um 1830 fuhren Milchverkäuferinnen per Boot von Poll nach Köln. Als es eine Brücke über den Rhein gab, erleichterte dies den Transport – für Bauern und Milchverkäuferinnen:

„Der Vorteil war, dass die Bauern nun größere Mengen Milch auf dem Pferdewagen transportieren konnten. Man nahm seine Milch vom Hof, dazu wurde noch Milch von anderen Bauern hinzugekauft, so dass man sie in Köln jetzt kannenweise an Institutionen, Bäckereien, Restaurants usw. liefern konnte. Gleichzeitig wollten mehrere Kleinbauern und Milchhändlerinnen weiterhin selbst die Milch nach Köln bringen, wozu sie sich Hundegespanne anschafften. Zum Transport auf dem Fuhrwerken nahmen sie Milchkannen, die 15 oder 20 Liter fassten. Die Milchmenge betrug 70 Liter und mehr, die eine Verkäuferin an einem Morgen an oft 100 Kunden zu verteilen hatten. [...]

In der heutigen Altstadt hatte jede ihr Revier und ging dort von Haus zu Haus. Die Poller nannten dies „Milch messe gon“ [hochdeutsch: Milch messen geben]. Dies lag daran, wie die Milch verkauft wurde:

„Das abgezählte Milchgeld hatten die Kunden bereits oben auf den Deckel des bereitgestellten Gefäßes gelegt, so dass man die gewünschte Milchmenge direkt hineinschütten konnte. [...] Die großen Milchkannen hatten [*die Milchmädchen*] vorher möglichst zentral in einem bekannten Hausflur abgestellt, um von hier aus mit der kleineren Messkanne die Milch beim Kunden zu messen. [...] Die Poller Milch wurde von den Kölnern sehr geschätzt, da die Kühe im Sommer die saftigen Gräser und Kräuter der Rheinauen fraßen.“

Wie viele dieser Milchmädchen aber gab es in Köln?

„Wieviele Eselskarren und Pferdewagen allmorgendlich mit weiblichen und männlichen Milchverkäufern von Poll in Richtung Deutz und Köln zogen, war wohl wesentlich von der produzierten Milchmenge abhängig bzw. von der Anzahl der Milchkühe. [...] Zählt man die Bauernschaften in Poll um das Jahr 1890 [...], so muss es in dieser Zeit an die 25 Familien gegeben haben, die einen Milchhandel betrieben. Mehr als die Hälfte davon zogen mit einem Eselskarren nach Köln, der meist von zwei oder drei Milchmädchen begleitet wurde. Doch die große Zeit der Poller Milchmädchen, die mit ihren Eselskarren nach Köln zogen, war um die Jahrhundertwende 1900 bald beendet. Die meisten

Milchhändler hatten sich nach und nach kleine, leichte Pferde angeschafft, die umgänglicher waren und mit denen sie mehr transportieren konnten. Gleichzeitig kamen die Molkereien [so im Original!] mehr zu Geltung, die den überall entstehenden Milchgeschäften ihre Milchprodukte lieferten. Trotzdem fuhren noch Poller Bauern und Milchhändler [...] bis Mitte der 1930er Jahre zum Milchverkauf nach Köln [...].“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Paul Reucher: Poller Geschichte(n). 2. Aufl. Köln: Christoph Dohr 2007, S. 87-90 (Zitat 1), 83 und 85 (Zitat 2), 91-93 (Zitat 3).)

CHECK

1. Stelle Vermutungen an, welche weiteren Gründe dazu führten, dass die Tätigkeit der Milchmädchen „ausgestorben“ ist. Begründe die Vermutungen kurz.
2. Stelle Vermutungen an, warum die Tätigkeit des Milchmessens zumeist von Mädchen ausgeübt wurde.

VERGLEICHSMATERIAL: Was kostet was im Jahr 1906 – für Arme in Köln?

„Ein hiesiger, seit neun Wochen kranker Schuhmacher bezieht wöchentlich neun Mark Krankengeld und soll davon eine Frau mit vier Kindern und sich selbst ernähren. Er teilt uns folgende kleine Rechenaufgabe mit: Für Miete sind monatlich 22 M. erforderlich, oder pro Woche 5,50 M. Das jüngste neun Monate alte Kind braucht täglich anderthalb Liter Milch, macht pro Woche 2,10 M., in Summa 7,60 M. Es bleiben also für die übrigen fünf Personen, darunter der kranke Mann, dem der Arzt nahrhafte Speisen empfahl, pro Woche 1,40 M. übrig. Dabei müssen die Leute Hungers sterben [...].“

NACHWEIS: WOHER KOMMT DAS MATERIAL?

(Artikel aus unbekannter Zeitung vom 03.12.1906.)