

Blitzlicht – Persönlichkeiten zwischen Rhein, Maas und Ruhr

Böttger contra Nagel – Krefeld gegen Neuss. Der Kampf um die Montanachse Rhein-Maas-Schelde 1946-62

von Lina Schröder



*Abb. 1: Wilhelm Böttger (*1897; †1984)¹.*



*Abb. 2: Josef Nagel (*1895; †1963)².*

Die seit dem 17. Jahrhundert angestrebte Verwirklichung eines somit „uralten Plans“³, nämlich die Schaffung eines west-östlichen Verbindungskanals zwischen

¹ Abbildungsnachweis: Der Oberbürgermeister, Stadtarchiv Krefeld.

² Abbildungsnachweis: Stadtarchiv Neuss.

³ Ein uralter Plan – wird er Wirklichkeit? (07.01.1950, Aachener Zeitung), Plan des Rhein-Maas-Kanals uralt (08.03.1951, Kölnische Rundschau). Vgl. Schröder, Lina: Anbindungsbestrebungen des Rhein-Maas-Gebiets an die Nordsee mittels der Flüsse Rhein, Maas und Schelde. Niederrhein-Magazin, H. 13 (2012), S. 20-38; Schröder, Lina: Neuss und das Kanalprojekt Rhein-Maas-Schelde. In: Novaesium. Neusser Jahrbuch 2014, S. 45-70; Schröder, Lina: Infrastrukturgeschichtliche Überlegungen zu rund 320 Jahren Diskussion um die gescheiterte West-Ost Magistrale „Rhein-Maas-Schelde“. In: Niederrhein-Magazin, H. 18 (2014), S. 33-39.

Rhein, Maas und Schelde, erfuhr nach dem Zweiten Weltkrieg neue Beachtung. Die bereits in früheren Jahrhunderten vielfach geführten Diskussionen um die Trassenführung lebten unter den wirtschaftlich daran interessierten Beteiligten erneut auf und wurden vor allem zwischen den Verantwortlichen der Städte Neuss und Krefeld in besonders intensiver Weise ausgetragen. Zur Debatte standen im Wesentlichen drei mögliche Trassierungen: Vor allem Neuss, Mönchengladbach und Aachen favorisierten hierbei gemeinsam einen südlichen oder mittleren Verlauf der Trasse (Süd- bzw. Mittellinie), während die Vertreter Krefelds an der Nordlinie interessiert waren. Der maßgebliche Exponent dieser Auseinandersetzungen war in Neuss Oberstadtdirektor Dr. Josef Nagel (1946-60)⁴, der die Anbindung seiner Stadt an die projektierte Wasserstraße ausdrücklich zur Chefsache erklärte. Als Kontrahenten zur Vertretung der Nordlinie installierte die Stadt Krefeld als in Sachen Kanal „Sonderbeauftragten“ den Verkehrsdezernenten und Beigeordneten Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger (1947-62).

Böttger und Nagel – die Exponenten der Auseinandersetzung

Von den beiden Persönlichkeiten kann Josef Nagel als der „Praktiker“ auf dem Gebiet der Hafenwirtschaft und der Binnenschifffahrt gelten. 1895 in Köln geboren, war er ab 1936 Wirtschaftsdezernent der Stadt Neuss, bekleidete bereits ab 1929 das Amt des Neusser Hafendirektors, das er auch nach seiner Wahl zum Oberstadtdirektor im Jahre 1946 weiterhin innehatte. Neben seinen kommunalen Ämtern war er ab 1950 stellvertretender Vorsitzender der Hafenbautechnischen Gesellschaft⁵ und im Weiteren auch Vorsitzender des Verbandes Deutscher Binnenhäfen. Über internationale Kontakte verfügte er u. a. als Mitglied der Conférence permanente für die Regionalplanung Nord-West-Europas.⁶ Als die Verfechter der südlichen bzw. mittleren Trassenführung 1950 den vor dem Krieg gegründeten Aachen-Rhein-Kanalverein unter dem Namen Westlandkanal-Verein, sozusagen als Instrument der Interessenvertretung, wieder auferstehen ließen,⁷ übernahm er dort das Amt des zweiten Vorsitzenden. Bereits in den 1930er Jahren

⁴ Wenn nicht anders vermerkt, handelt es sich stets um die beruflichen Daten.

⁵ Hg. der Schiffahrtszeitschrift HANSA. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Bd. 29, Berlin/Heidelberg 1966, S. 5.

⁶ Bestand B.02.04.003 Nr. 54, Stadtarchiv Neuss.

⁷ Westlandkanal-Verein gegründet. Auch Düsseldorfer Interessen werden dadurch berührt (03.03.1950, Rhein-Echo).

waren aus seiner Feder Publikationen zur wirtschaftlichen Situation der niederrheinischen Häfen sowie zur Gesamtsituation der deutschen Hafenwirtschaft erschienen, sowohl als Monographien⁸, wie auch in Aufsatzform⁹. Davor erfolgte 1917 die Promotion zum Doktor der Wirtschaftswissenschaften mit dem Titel „Die deutsche Herrenwäschefabrik“.¹⁰ Überliefert sind zudem zahlreiche Manuskripte von Aufsätzen, die sich schwerpunktmäßig mit verkehrswirtschaftlichen Fragen unter Betonung der Hafenstrukturen sowie der Zubringerfunktion der Flussläufe und der künstlichen Wasserstraßen befassen.¹¹ In seiner Amtsführung pflegte Nagel offenbar einen durchsetzungsfreudigen Stil, was ihm den internen Spitznamen „Gottvater“ einbrachte¹².

Der Krefelder Verkehrsdezernent Wilhelm Böttger, geboren im Jahr 1897 in Wuppertal, verfügte zwar nicht über die praktische Erfahrung eines Hafendirektors, hatte sich aber ebenfalls über Jahrzehnte mit verkehrspolitischen Fragen befasst. Als gelerntem Juristen war ihm zudem das plädoyerhafte Vertreten von Interessen bestens geläufig. Auch Prof. Dr. rer. pol. Dr. jur. Böttger verfasste neben seinen beiden Promotionsschriften „Die Kohlentarifpolitik der preußisch-hessischen Eisenbahnen“ (1921) und „Das Verhältnis des Beamtenrechts zum Arbeitsrecht“ (1925) zahlreiche Aufsätze. Abweichend zu den Informationen dieser einzelnen Dokumente, die der Personalakte (P-29723, Stadtarchiv Krefeld) von Wilhelm Böttger beilagen und durchpaginiert sind, ist Böttgers Angabe in dem Lebenslauf seiner Bewerbung. Hier gibt er an, dass er 1921 seinen Dr. rer. pol. mit der oben besagten Schrift erworben hat und im Jahre 1923 einen Dr. jur. mit der Schrift „Zur Neuordnung des Rechts der Privatgleisanschlüsse.“ Diese Informationen finden sich ebenfalls in einem Artikel in der Uerdinger Rundschau.¹³ Am 1. August 1955 erfolgte laut Per-

⁸ So z. B. Nagel, Josef: Die niederrheinischen Häfen in ihrer historischen Entwicklung und gegenwärtigen Struktur. Berlin 1936.

⁹ So etwa Nagel, Josef: Grundlagen industrielicher Hafengestaltung. In: HANSA. Deutsche Schifffahrtszeitschrift, Jahrgang 1938, S. 1606-1608.

¹⁰ Für die entsprechenden bibliographischen Hinweise zu Josef Nagel ergeht Dank an Herrn Jens Metzdorf, Leiter des Stadtarchivs Neuss.

¹¹ Stadtarchiv Neuss, Bestände D.OH.N.01, Nr. 5 und Nr. 6.

¹² Metzdorf, Jens: Zeichen kraftvollen Selbstbewußtseins. Zur Fertigstellung des Neusser Rathauses vor 50 Jahren. In: Novaesium 2004. Neusser Jahrbuch für Kunst, Kultur und Geschichte, S. 49-66.

¹³ Uerdinger Rundschau (Jg. 7, Nr. 24, S. 41). Für die entsprechenden Hinweise ergeht Dank an Frau Sabine Weber vom Stadtarchiv Krefeld.

sonalakte der Stadt Krefeld die Ernennung zum Honorarprofessor für die Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät der Universität München. Die Uerdinger Rundschau berichtete seinerzeit, Böttger sei zum Honorarprofessor für Verkehrswissenschaften an der Universität Köln ernannt worden.¹⁴ Es muss hier dahingestellt bleiben, ob tatsächlich eine doppelte Bestallung vorlag, oder sich in die eine oder andere Dokumentation ein Fehler eingeschlichen hat. Vor dem Hintergrund seines Wirkungskreises im Rheinischen wäre die Kölner Variante naturgemäß die Wahrscheinlichere.

Das Kanalprojekt im Spiegel der Presse

Dass die Diskussion um die Trassenführung nicht nur einen internen Disput der hier genannten sowie weiterer Experten verkörperte, sondern vielmehr auch in die Öffentlichkeit getragen wurde, dokumentiert sich in zahlreichen, über mehrere Jahrzehnte nachweisbaren Presseartikeln.¹⁵ Die Intensität, mit welcher der Streit um eine Kanalanbindung geführt wurde, wird verständlich, wenn berücksichtigt wird, welche Hoffnungen sowohl in Neuss als auch in Krefeld mit dem Uerdinger Hafen gerade in diesem Zeitraum hieran verknüpft waren, versprachen sich die verantwortlichen Politiker doch einen Aufschwung für die seit Kriegsende danieder liegende Hafenwirtschaft. Offensichtlich hatten sich die Verhältnisse auch in den Endvierzigern nicht gebessert oder sogar eher verschlechtert. So führt Josef Nagel in einem, allerdings undatierten Manuskript eindrucksvoll aus: „...die Finanzreserven der Häfen waren mit der Währungsreform restlos untergegangen und die laufenden Erträge stellten in vielen Fällen nicht einmal eine Selbstkostendeckung sicher.“¹⁶ Nagel hatte mit der Forderung nach einer Kanalanbindung naturgemäß die Neusser Interessen im Auge. Sein Krefelder Gegenüber Böttger zeigte sich durchaus ebenfalls

¹⁴ Uerdinger Rundschau (Jg. 7, Nr. 24, S. 41).

¹⁵ Z. B. für die Jahre 1947-60: Wasserstraße Antwerpen-Lüttich-Aachen-Neuß (05.04.1947,

Aachener Volkszeitung), Rhein-Maas-Schelde-Kanal ohne Krefeld? (20.12.1949, Rhein-Echo), Eine Wasserstraße unter dem Aachener Wald (23.12.1949, Aachener Nachrichten), Duisburg-Ruhrort: Aachen-Rhein-Kanalprojekt unerwünscht (31.12.1949, Aachener Volkszeitung), Schelde-Rhein-Kanal: Born-Neuß (19.04.1952, Westdeutsche Zeitung), Kanal zwischen Venlo und Ruhrort? (07.09.1956, Rheinische Post), Wie vor vierzig Jahren. Kanalprojekt Venlo-Krefeld (09.05.1957, Westdeutsche Zeitung), Rhein-Maas-Kanal über Born-Geilenkirchen-Neuß umstritten (20.04.1960, Stadt und Hafen Duisburg).

¹⁶ Nagel, Josef: Binnenhäfen als Helfer der Wirtschaft. In: Bestand D.04.N.01, Nr. 5, Stadtarchiv Neuss.

engagiert, wenn er sich in einem internen Schreiben, in einer an die wilhelminische Diktion gemahnenden Weise äußert: „Ich bitte Sie, davon überzeugt zu sein, daß die Stadtverwaltung alles tun wird, um in dem Kampf um die Kanalverbindung in der vordersten Reihe zu bleiben.“¹⁷

Die fünfziger Jahre – der „Kampf“ geht richtig los

Im Dezemberheft 1949 der renommierten Schifffahrtszeitschrift „Hansa“ hatte Josef Nagel einen Artikel publiziert, der neben einem ausführlichen historischen Abriss des Projektes einen südlichen Trassenverlauf propagierte, ohne die zur Debatte stehenden Alternativen sowie die allseits bekannte Krefelder Kanaltradition überhaupt zu erwähnen. Der Zeitschrift blieb nichts anderes übrig, als im folgenden Jahrgang eine entsprechende Gegendarstellung – die sofortige Antwort der Gegenseite – zu veröffentlichen.¹⁸

Mit der besagten Wiederbelebung des Aachen-Rhein-Kanalvereins in den ersten Nachkriegsjahren sahen die Krefelder ihre Interessen naturgemäß bedroht, wenngleich dieser sich zunächst mit konkreten Aktionen noch zurückhielt, zugleich aber die Projektwerbung nicht vernachlässigte: „Die Braunkohle verdiene an ihren Briketttransporten nach Wesseling auf ihrer eigenen Bahn so außerordentlich gut, dass sie bestrebt sei, auf diese Einnahme auch bei dem Verschieben des Braunkohlebergbaues nach Norden nicht zu verzichten. Sie werde daher alles tun, um möglichst lange den Versand auf diesem Weg zu erhalten. Er, Dr. Nagel, habe kürzlich den Baron von Oppenheim auf dieses Problem aufmerksam gemacht und versucht, ihn für das Projekt zu erwärmen. Der Aachen-Rhein-Kanal-Verein habe bewusst in den letzten Monaten jede Tätigkeit vorübergehend eingestellt, um die innerpolitische Entwicklung in Deutschland abzuwarten. Er werde aber voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres [1949] erneut an die Öffentlichkeit treten.“¹⁹ Diese Ankündigung wahr machend erfolgte tatsächlich dann Ende des Jahres die Proklamation, den Aachen-Rhein-Kanal-Verein im Februar des kommenden Jahres offiziell wieder auferstehen zu lassen.²⁰ Während Nagel also mit und ohne Kanal-

¹⁷ Schreiben Böttger vom 5.1.1950. In: Bestand 18/156, Stadtarchiv Krefeld.

¹⁸ Schifffahrtszeitschrift HANSA: Neusser Aufsatz Dez. 1949 sowie Krefelder Gegendarstellung Februar 1950.

¹⁹ Vermerk Twiehaus, Abt. Binnenschiffahrt, Nr. 140, 22.10.1949, in: Bestand B108/1785, Bundesarchiv Koblenz.

²⁰ Der Aachen-Rheinkanal-Verein ersteht wieder (29.12.1949, Aachener Volkszeitung).

verein in den kommenden Jahren nicht müde wurde, sich in der Öffentlichkeit für „seinen“ Kanalplan stark zu machen,²¹ griff Böttger zunächst auf die bereits in den vierziger Jahren ausgearbeiteten Pläne des Krefelder Oberbaurats Hupert Henrich zurück, was publizistisch ebenso wahrgenommen wurde. So schreibt die Rheinische Post vom 21. Mai 1953: „Henrichs Plan rückt in den Vordergrund“. Im Jahr 1957 sollte Böttger mit der äußerst gelungenen Konzeption der Krefelder Denkschrift „Um den Maas-(Arcen)-Niederrhein-Kanal“ einen weiteren, wichtigen Erfolg erringen, erhielt doch mit dieser Werbeschrift die in der Diskussion zunächst weit abgeschlagene Nordtrasse eine ganz neue öffentliche Beachtung.²²

1957: Die A-Theorie wird geboren

So erfuhr denn auch 1957 die Diskussion um die Trassenführung der angedachten Maas-Rhein-Verbindung neue Impulse in Form der sogenannten „A-Theorie“.²³ Stellt sich der Betrachter die Maas als Aufstrich des Großbuchstabens A und, dazu korrespondierend, den Abstrich als den Rhein vor, wäre die Kanalverbindung als der Querstrich des Buchstabens zu sehen. Die besagte Theorie ging nun davon aus, dass die Trassenführung um so kostengünstiger auszuführen wäre, je kürzer der „Querstrich“ ausfallen würde. Für die geographische Realität bedeutete dies folglich: je weiter nördlich die Trasse, desto geringer die Kosten. Auf den ersten Blick erscheint eine derartige Forderung rein formalistisch. Sie wurde allerdings massiv durch die Tatsache unterstützt, dass ein derartiger Trassenverlauf nicht nur kürzer ausgefallen wäre, sondern sich bezüglich der Geländeformation für einen Kanalbau wesentlich besser geeignet hätte. Es liegt auf der Hand, dass die Verbreitung der publizistisch „griffigen“ A-Theorie den Vertretern der Südvariante, allen voran den Neussern und Josef Nagel, nicht ins Konzept passen konnte.

²¹ Siehe z. B. Zeitungsartikel: Oberstadtdirektor Nagel fordert Schelde-Maas-Rhein-Verbindung (05.05.1954, Stadt und Hafen).

²² Neuer Anstoß kommt aus Krefeld. 26. Denkschrift über Rhein-Maas-Kanal – Auf den Spuren der alten Römer (11.09.1957, Westdeutsche Allgemeine).

²³ Industrie- und Handels-Kurier (Oktober 1957), Zeitungsausschnitt, in: Bestand ZA 927, Stadtarchiv Krefeld.

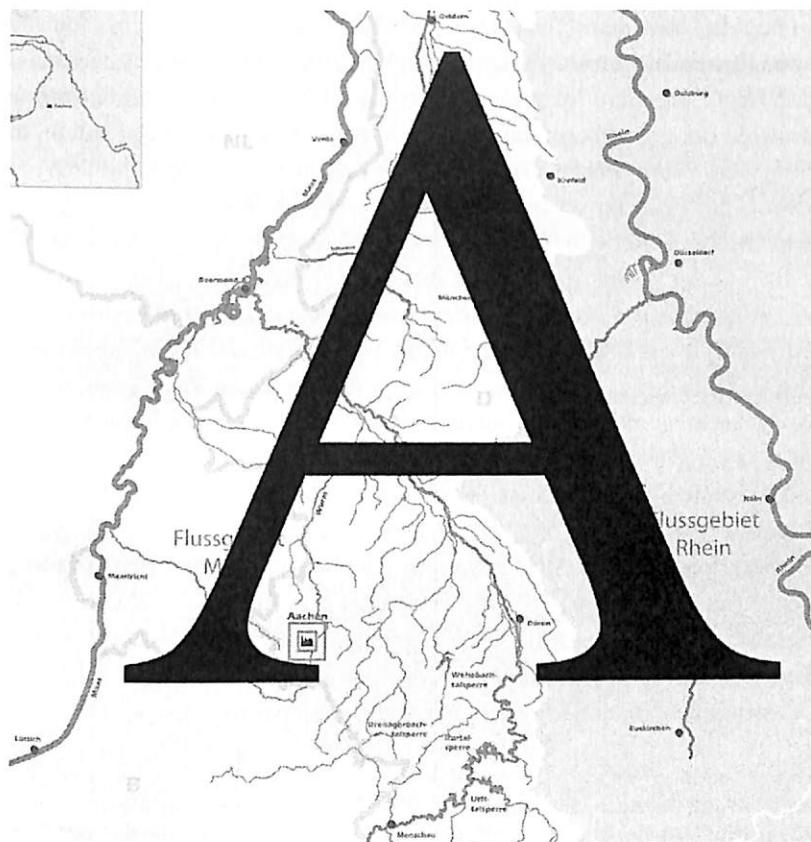


Abb. 3: Der Buchstabe „A“ zwischen Rhein und Maas. Grafik von der Verfasserin erstellt.

Zusammenarbeit im Sinne der Region Rhein-Maas?

Wie die zahlreichen Presseveröffentlichungen zeigen, waren durch das besagte Kanalprojekt nicht nur Neusser, Aachener und Krefelder – also deutsche – Interessen berührt. Sowohl niederländische als auch belgische Kommunen und Interessenverbände meldeten sich immer wieder zu Wort.²⁴ Eine besondere Rolle spielte zudem

²⁴ Z. B.: Der Schelde-Rhein-Kanal. Kosten 1932 auf 130 Mill. veranschlagt – Deutsche, belgische und holländische Interessen (06.01.1950, Kölner Stadtanzeiger), Holland meldet seine Ansprüche an (13.01.1950, Aachener Zeitung), Kanal Visé-Aachen-Neuß. Günstige Verkehrsverbindung Belgien-Ruhrgebiet (31.10.1950, Die Welt), Limburg strebt nach Ruhrtort (29.05.1952, Rheinische Post), Belgien wünscht Rhein-Maas-Kanal (09.11.1959, NRZ).

die IHK Aachen mit dem Bedürfnis, ihr Kohlerevier durch eine künstliche Wasserstraße für die Binnenschifffahrt zugänglich zu machen.²⁵ Die Annahme, dass Böttger und Nagel über ihre lokal determinierten Interessen hinaus tatsächlich auch das Gemeinwohl der grenzübergreifenden Rhein-Maas-Region im Auge hatten, muss hier als Frage im Raum stehen bleiben. In der öffentlichen Diskussion spielte das gesamteuropäische Interesse jedenfalls stets eine zentrale Rolle.²⁶ Dementsprechend holte Böttger in seiner Rede im Rahmen einer Tagung in Venlo im September 1958 aus: „Ein Gefühl der Freude und des Dankes beseelt uns, dass unsere Denkschrift [von 1957] in so weiten Kreisen Aufmerksamkeit und Anerkennung gefunden hat. Wir glauben deshalb auch, dass diesmal die Notwendigkeit des Kanalbaues diesseits und jenseits der Landesgrenzen einer viel aufgeschlosseneren Würdigung teilhaftig wird als es früher unter engräumiger Interessenabwägung der Fall gewesen ist. Heute sind wir allesamt in der Zielsetzung einig, dass der zu erbauende Kanal das Optimum aller an ihn zu stellenden Anforderungen zu erfüllen hat. Es ist eine wirklich schöne Gemeinschaftsaufgabe, der wir uns verschrieben haben.“²⁷

Beide Kontrahenten dürften sich schon in den ersten Jahren der Debatte auf verschiedenen (internationalen) Tagungen begegnet sein, ein direkter Austausch kann jedoch nur zweimal belegt werden. 1953 bat Nagel in einem Schreiben Böttger um die Überlassung seiner Abhandlung „Antwerpen und das Deutsche Hinterland“ (1953)²⁸, dieser Bitte kam der Krefelder Beigeordnete unverzüglich nach.²⁹

²⁵ Z. B.: Erschließung des Aachener Raumes (22.09.1950, Aachener Nachrichten).

²⁶ Der europäische Mittellandkanal (03.03.1950, Nr. 53, Rhein-Echo); Straße der Montanunion. Umstrittene Kanalbauprojekte – Neuer holländischer Vorschlag (27.08.1953, Die Welt); Das Kanalprojekt Visé-Aachen-Neuß. Neue Überlegungen in Holland und Belgien – Kanalfragen in der Sicht der Montan-Union (05.01.1954, Aachener Volkszeitung/Euskirchener Volksblatt); Großschiffahrtsstraße der Montanunion (20.04.1954, Rheinische Post Krefeld); Großschiffahrtsstraße der Montanunion. Internationales Konsortium für den Bau einer Rhein-Maas-Verbindung (29.04.1954, Westdeutsche Rundschau); Europäischer Ausschuß für die Maas- und Rheinverbindung gegründet (05.06.1954, Stadt und Hafen, Duisburg); Ein Großschiffahrtsweg der Montanunion (12.05.1955, Industriekurier); Kanalprojekt europäische Aufgabe (12.09.1957, Westdeutsche Zeitung); Maas-Rhein-Kanal/Europäische Wasserstraße der Zukunft (09.08.1958, Aachener Volkszeitung); EWG-Kommission für Rhein-Maas-Kanal (13.07.1960, RP); Der rote Montanfaden (13.11.1953, Westdeutsche Zeitung).

²⁷ Aus Böttgers Rede: Verslag van het op 11 september 1958 te Venlo gehouden congres over de Maas/Rijnverbinding. S. 27, Bestand MA-KAB 1166, Felixarchiv (Stadtarchiv) Antwerpen.

²⁸ Böttger, Wilhelm: Antwerpen und das deutsche Hinterland. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. (1953), H. 4, S. 271-289.

Die zweite Begegnung, bei welcher es zumindest zu einem persönlichen Austausch der beiden kam, fand im April 1960 auf eine Einladung des nordrhein-westfälischen Ministerialdirigenten Schäfer hin statt.



Abb. 4: Werbeplakat zum R-M-Kanal. In: Bestand: Abt. I, Nr. 732, 3, Wirtschaftsarchiv Köln.

Die Experten wurden zu einem gemeinsamen Besprechungstermin bezüglich des Kanalprojektes nach Düsseldorf gerufen und gebeten, als Kenner der jeweiligen regionalen Verhältnisse Material für ein von der Landesregierung in Auftrag gegebenes Gutachten zum Kanal zur Verfügung zu stellen. Beide sicherten die gewünschte Unterstützung zu.³⁰ Interessanterweise konnten die Gutachter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Münster in ihrem 1961 fertig

²⁹ Dankschreiben vom 03.11.1953 von Nagel an Böttger. In: Bestand B.02.04.003, Nr. 50, Stadtarchiv Neuss.

³⁰ Vermerk Schäfer, 04.03.1960. Auszugsweise Abschrift aus dem Wochenbericht Nr. 18 vom 02.05.1960 an den Herrn Minister. In: Bestand B108/9747, Bundesarchiv Koblenz.

gestellten Dossier bei keiner der zur Debatte stehenden Kanalrassen eine ökonomische Rentabilität erkennen.

Viel Engagement, aber kein Erfolg

Die Diskussionen um das Kanalprojekt sollten bis in die späten 1980er Jahre andauern, ohne dass dieser „uralte Plan“ jemals realisiert wurde. Ein publizistisch interessantes Streiflicht stellt eine Livesendung des damals noch jungen Mediums Fernsehen dar. In einer Ausgabe der Sendereihe „Hier und Heute“ vom 29. April 1960 diskutierten der Aachener Oberbürgermeister Herrmann Heusch (1952-73), der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hans Lauscher (1958-62) sowie Wilhelm Böttger die möglichen Trassenführungen eines Rhein-Maas-Kanals.³¹ Die Frage, ob und warum Josef Nagel als ausgewiesener Experte zu dieser Runde nicht eingeladen war, muss spekulativ bleiben. Die vier Wochen zuvor erfolgte Pensionierung hinderte ihn jedenfalls nicht daran, sich im Rahmen des Westlandkanal-Vereins weiterhin aktiv für die Neusser Belange einzusetzen. Im Juli 1960 wurde er, als Würdigung seiner bisherigen Verdienste, zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt.³² Es sollten ihm jedoch nur noch knappe drei Jahre verbleiben, in denen er sich für „sein“ Projekt einsetzen konnte, Josef Nagel verstarb am 6. Februar 1963. Sein ehemaliger Kontrahent Wilhelm Böttger schied zum 31. Mai 1962 aus dem Dienst aus.³³ Im Gegensatz zu Nagel finden sich zu Böttger keine Hinweise auf eine aktive wirtschaftspolitische Tätigkeit während seines Ruhestands. Aus der im Stadtarchiv Krefeld erhaltenen persönlichen Korrespondenz mit seinem ehemaligen Arbeitgeber ist aber erkennbar, dass er an einschlägigen Belangen bis zu seinem Tod am 3. Mai 1984 sehr interessiert war,³⁴ allerdings scheint sein Engagement für die Realisation der Nordlinie mit seiner Pensionierung erloschen zu sein.

³¹ Kanalbau-Projekt im Fernsehen (29.04.1960, Rheinische Post), Auftrag an Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Münster (30.04.1960, Rheinische Post).

³² Sitzungsprotokoll Westlandkanal-Verein 13.07.1960. In: Bestand D.04.N.01, Nr. 3, Stadtarchiv Neuss.

³³ Krefelder Stadtpost (20.06.1962).

³⁴ Auch diesen Hinweis verdanke ich Frau Sabine Weber vom Stadtarchiv Krefeld.