

Von der Walkmühle bis zum Eisenpulver

Ein etwas seltsamer Name für eine Industriegeschichte. Doch mit Walkmühlen fing die Industrie in Krebsoege an und mit Eisenpulver ist das Ende noch nicht erreicht. Aber trotzdem, die Frage „Eisenpulver“ stellt sich noch immer. Dabei ist es eigentlich recht einfach – das heutige Sintermetallwerk oder genauer gesagt: „GKN SINTERMETALS“ stellt Erzeugnisse aus pulverförmigen Metall her. Aha, also doch nicht nur Eisen? Da diese Firma der letzte große Arbeitgeber in diesem Talabschnitt der Wupper ist, gelangt auch deren Produkt in die Titelzeile der Geschichte.

Aber auch andere längst verschwundene Gewerbebetriebe sollen nicht unerwähnt bleiben. Dabei kommt auch die Technik, wie in anderen Geschichten des Autors, nicht zu kurz. Gerade die technischen Daten, Adressen und Jahreszahlen verursachen in den meisten Fällen eine Unmenge an Recherche-Arbeit, die anderer Orts vergessen wurde. Aber ich glaube, daß genau dieser Aspekt (wenn er entsprechend aufbereitet ist) den spannenden Teil der Geschichte ausmacht, die man woanders so nicht lesen kann.

Peter Dominick, im Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

Krebse in der Wupper	3
Krebsoege als Gewerbepark	4
Stammbaum Moll/Thüring für Krebsoege	6
Eine neue Zeit	9
Großindustrie	15
Ein seltsamer Chef	17
Trockene Transmissionslager	20
Energie aus der Wupper	22
Dampfmaschinentuning, auch Frisieren genannt	24
Das Jahrhundert beginnt mit Schnürsenkeln	27
Pulverpressen und Sinteröfen	30
Ein bisschen Sintertechnik	31
Die goldenen Jahre	33
Feuer am Aschermittwoch	36
Krebsoeger Kraftbier und Ziegelsteingesenke	39
Kneipen, Gaststätten und ähnliche wichtige Institutionen	43
Die Vorläufer der B 229 waren Hohlwege	54
Geschichte des Krebsoeger Steeges	57
Die Bundesstraße 229	59
Die alte Brücke über die Wupper	67
Ein wenig Krebsoeger Eisenbahngeschichte	71
Abbildungsverzeichnis	75
Quellen	76

Krebse in der Wupper

Im Gegensatz zum Nachbarort Wilhelmsthal (Krebsholl) läßt der Name Krebsoege sofort auf einen Zusammenhang mit Krebsen schließen. In dem Fluß, der durch diese Oege (Aue) floß, wimmelte es nur sofort von Krebsen. Julius Lausberg¹ berichtet, wie die Leute früher in der Wupper Krebse fingen: *"....größere Exemplare wurden nachts in kleinen Garnreusen gefangen. Diese sogenannten Bungkörbe waren durch Holzbänder gespanntes runde, faßförmige Netze mit toten Fröschen als Köder. Ein Eimer voll Krebse kostete 10 Pfg. ..."*



Abb. 1:

Der Edelkrebs oder Europäische Flusskrebs ist der größte unter den in Europa heimischen Krebsarten. Er wird 15 bis 20 Jahre alt. Der wissenschaftliche Artname ist vom altgriechischen Wort astakos, „Krebs“ abgeleitet.

Ein Arbeiter aus der Krebsoeger Fabrik konnte innerhalb 10 Minuten sein Eßgefäß voll Krebse fangen und sich einen Nachtisch zu bereiten. Es war kein Einfangen, sondern ein Ernten der Krebse, denn Wasserverschmutzung gab es 1870 noch nicht. Aber schon immer veränderten Importe aus Amerika das Leben der Deutschen. Die Krebspest, eine aus den USA eingeschleppte Pilzkrankheit, vernichtete 1885 innerhalb kürzester Zeit alle Krustentiere. Also ist doch nicht alles, was aus Amerika kommt, ein Segen.

Krebsoege als Gewerbepark

Die Tochter des Heimatforschers Julius Lausberg hinterließ dem Stadtarchiv Remscheid einen Teil der Forschungen ihres Vaters. In einem ledergebundenen Aktenband dieses Nachlasses ist eine Urkunde eingeordnet. Diese Urkunde ist ein Vertrag zwischen der Handelsgesellschaft Peter (Daniel) Moll², Peter Melchior Hardt³ und Engelbert Strohn⁴ auf der einen, sowie Christian Alshoff auf der anderen Seite. Alshoff verkaufte sein Erbgut in Krebsoege an der Wupper auf der Radevormwalder Seite für 500 *Rthlr.* und 50 *Albus* an die Handelsgesellschaft. Die Ankäufer planten auf diesem „*Erbgut eine Walkmühle, auch oben in der Wupper eine Schlacht zu erbauen*“. Unter dem Vertrag stehen sehr viele Unterschriften und das Wichtigste, das Datum: „*so geschehen zu Rad vormwald, den 20^{ten} Aprillis 1724*“.⁵

Kellnereirechnungen⁶ aus späterer Zeit weisen auf Konzessionen vom 8. Juli 1724 (für die Walkmühle?) und den 18. Oktober 1725 (für eine zweite Walkmühle, einen später genannten Hammer bzw. Ölmühle ?) hin. Kellnereirechnungen waren die Bücher eines staatlichen Beamten, der Abgaben und Steuern eintreiben mußte. Für Krebsoege war der Kellner des „Amtes“ Beyenburg zuständig. In diesem Fall ist es die Wassererkenntnis oder Regognition, eine Wassergebühr, die Hammer- oder Mühlenbesitzer an den Staat zahlen mußten.

Julius Lausberg glaubt, daß der Bau der Wasserkraftanlage mindestens 10 Jahre dauerte. Die gerade gebaute (Stauwehr)Schlacht überlebte leider das Wupperhochwasser von 1740 nicht. In einer Kellnereirechnung⁷ aus dem Jahre 1750 steht nämlich, daß in diesem Jahre „*das Wupperwertger⁸ vom Wasser weggetrieben und 20 Albus Pfacht thuet*“. Nach der Reparatur wurde die Wassererkenntnis auf 2 Rthlr, 8 Albus angesetzt.

Der Gewerbepark expandiert, es werden wieder Arbeitsplätze geschaffen, würde es heute heißen. Solche modernen Sprüche enthielt der Teilungsbrief⁹ der Erbgerechtsamen Moll natürlich nicht. Aber in diesem Vertrag wurde am 13. April 1770 vereinbart, daß:

1. Der Weg über die Wupper, sowie die Untergrabenbrücke von allen gemeinschaftlich, zu je einem Drittel zu unterhalten ist.

2. Wenn bei geringem Wasserzufluß die einzelnen Werkstätten nicht gemeinsam arbeiten können, muß das Wasser in einem Zeitraum von neun Tagen geteilt werden und zwar darf:

die Walkmühle drei Tage arbeiten,
der Stabeisenhammer zwei Tage arbeiten,
und jeder Reckhammer je einen Tag arbeiten.

3. Die Kosten zur Unterhaltung der Schlacht, Ober- und Untergraben, sowie des Sammelteiches müssen von allen Werkstattbenutzern getragen werden und zwar genauso wie die Wasserrechte:

drei neuntel von der Walkmühle,
zwei neuntel vom Stabeisenhammer
und je ein neuntel von den vier Reckhämmern.

4. Die beiden Obergrabenbrücken gehören zum obersten Gut in Krebsoege und müssen nicht von Wasserkraftbenutzern unterhalten werden.

Ein interessantes Dokument, dieser Teilungsbrief. Es ist allerdings schleierhaft, wie die Arbeitsteilung bei geringem Wasser funktionieren soll. Wie wird gerechnet, wenn sich die Anzahl der Trockentage nicht durch neun teilen läßt ?

1770 gibt es also mehrere Nutzer, allerdings ist es wie bei den anderen Wasserkraftanlagen auf der Wupper mit mehreren Nutzern auch bei Krebsoege sehr schwierig die Eigentümer/Besitzer im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu ermitteln. Die einzigen Dokumente, die aus dieser Zeit zur Verfügung stehen, ist der gemeinschaftliche Kaufvertrag von 1724. Eine (Kopie) der Kellnereirechnung von 1750 enthält der Nachlaß von Julius Lausberg, sie enthält keine Eigentümer/Besitzer. Ebenso wenig findet man welche in der – offenbar unvollständigen – Abschrift des Theilbriefes von 1770.

Stammbaum Moll/Thüring für Krebsoege

Peter Daniel Moll 1682 – 1762 ∞ 1708 mit Erbauer der Krebsöger Wasserkraftanlage		Anna Maria Braß 1686 – 1767	
Neun Kinder von Peter Daniel Moll und Anna Maria Braß 1. Johann Daniel Moll 1709 – 1787, drei Schwestern 3. Anna Maria Moll d.Ä., 7. Clara Christina Moll, 9. Anna Gertrud Moll fünf Schwestern, die aber nicht älter als 3½ Jahre wurden			
1. Johann Daniel Moll 1709 – 1787 ∞ 1746 mit		Maria Elisabeth Sara Pastor 1724 – 1802	
Sechs Kinder von Johann Daniel Moll und Maria Elisabeth Sara Pastor 1. Anna Maria Moll d. J. 1749 – 1819 4. Bruder Johann Daniel Moll 1756 – 1813 (keine Kinder) Zusätzlich vier weitere Geschwister, die aber nicht älter als ein Jahr wurden			
Anna Maria Moll d.J. 1749 – 1819 ∞ 1773 mit		Johann Friedrich Thüring 1742 – 1805	
1. Friedrich Thüring * 1774 † 1851 ? 2. Maria Eleonora Louisa Thüring 1776 – 1849 3. Susanna Sophia Charlotte Thüring 1778 – 1843 6. Ludwig Thüring * 1782 † 1851 ? Zusätzlich drei weitere Geschwister, die aber nicht älter als drei Jahre wurden			
1. Friedr. Thüring 1774 –1851 ? Associe der Fa. Gebrüder Thüring ∞ mit Anna Katharina Windgassen	2. Maria Eleonora Louisa Thüring 1776 – 1849 ∞ 1805 mit Johann Wilhelm Karsch 1776 – 1844	3. Susanna Sophia Charlotte Thüring 1778 – 1843 ∞ 1802 mit Johann Arnold Moll 1769 – 1847	6.Ludwig Thüring 1782 – 1851 ? Associe der Fa. Gebrüder Thüring (nicht verheiratet und keine Kinder)
Anna Katharina Carolina Thüring 1820 – 1822	Siehe Stammbaum Karsch		

Das erste echte, im Original vorhandene Dokument stammt von 1799. Es ist ein Pachtvertrag auf 24 Jahre, in dem der aus Engstfeld zwischen Halver und Wipperfürth stammende Johann Caspar Lausberg¹⁰ zusammen mit seiner Ehefrau einen Hammer, das unterste Gut und ein paar Ländereien in Krebsoege pachtete.

Die Grundpachtsumme von 4400 *Rthlr.* durfte Lausberg in sechs Raten von 733 *Rthlr.* jährlich bezahlen. Danach kosteten die Immobilien 100 *Rthlr.* im Jahr. Alles in Allem eine gewaltige Summe. Allerdings bekam Lausberg dafür auch einige Zugeständnisse. Besonders um das Haupthaus des unteren Gutes stand es nicht zum Besten. Der Pächter durfte es renovieren und sollte nach Ablauf der Pacht die Kosten „refundirt“, das heißt erstattet bekommen. Aber auch das Geld für Verbesserungen am Hammer konnte er in Rechnung stellen.

Der Verpächter hieß Phillip Henrich Pastor, dessen Vater über die Tochter Anna Maria von Peter Daniel Moll in diese Familie einheiratete. Es gab aber noch weitere Verbindungen zwischen den Molls aus Lennep und den Pastors aus Aachen.

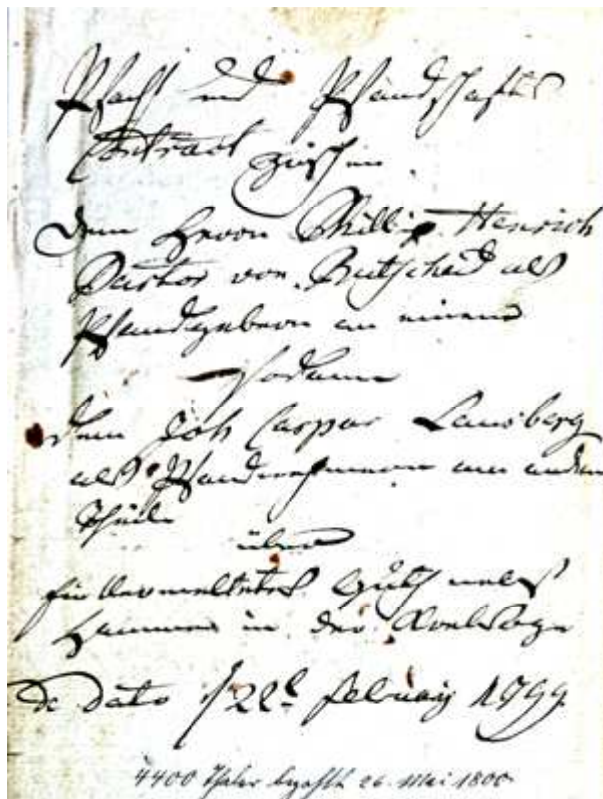


Abb. 2 : Ein alter Schuldschein

Pfacht und Pfandschafts=
contract
zwischen
dem Herrn Phillip Henrich
Pastor von Burtscheid
als Pfandgeber an einem
sodann
dem Joh. Caspar Lausberg
als Pfandnehmer
am anderen Theil
über
Ein vermeldetes Guth nebst
Hammer in der Krebsöge
de Dato 22ten Februarj 1799

4400 *Rthlr.* bezahlt 26. Mai 1800

Leider wird auch dieses omininöse, über 200 Jahre alte Stück Papier¹¹ nicht das „Besitzer–Chaos“ lösen. Es ist das Titelblatt des Pachtvertrages vom Februar 1799. Jemand hat unter die ersten Zeilen geschrieben, daß bereits knapp ein Jahr später die gesamte Grundschuld von 4400 *Rthlr.* zurück bezahlt worden ist

Für einen anderen Hammer ließ sich Johann Caspar Lausberg einen jährlichen Pachtzins von je 70 *Rthlr.* für 1799 und 1800 von Johann Friedrich Thüring quittieren.

Aktenkundig in Kellnereirechnungen sind lediglich Moll, Thüring und Pastor geworden. Laut dieser amtlichen Nachweise mußten die drei mußten nämlich im Jahre 1800 für ihre insgesamt sechs Werkstätten 7 *Rthlr.* 56 *Albus*¹² Reconition bezahlen.

Werkstätte	Bemerkung	Reconition	Besitzer
Walk- und Oelmühle	Concession am 8.Juli 1724 Bau am 18.Oktober 1725	56 <i>Albus</i>	(Peter) Daniel Moll
Walkmühle	Fischgraben und ein Wupperörtgen	2 <i>Rthlr.</i> 8 <i>Alb.</i>	Erben Moll und Pastori
Reckhammer			Erben Moll und Pastori
Stabeisen-hammer	Concession am 16. März 1730	1 <i>Rthlr.</i> 32 <i>Alb.</i>	Johann Daniel Moll Johann Fried. Thüring
Reckhammer		2 <i>Rthlr.</i> 64 <i>Alb.</i>	?
Reckhammer		56 <i>Albus</i> ?	?

Das sind die wenigen Informationen, die aus den Rechnungen entnommen werden können. Es läßt sich nicht nachvollziehen, woher der Heimatforscher Julius Lausberg sie bekam. Nach dessen Ermittlungen erwarb Johann Caspar Lausberg 1790 von Thüring einen Reckhammer. Den zweiten Hammer bekam er 1798 von Johann Adam Lorenz. Außer den Jahreszahlen ist jedoch der Status – Eigentümer, Pächter oder Besitzer – bei Lausberg etwas anders dargestellt. Eine einfache Eigentümer-Liste nach Julius Lausberg:

Walkmühle	3/9 Wasser	(Peter) Daniel Moll
Walkmühle		Erben Moll und Pastori
Stabeisenhammer	2/9 Wasser	Johann Adam Lorenz 1798 Caspar Lausberg
Reckhammer	1/9 Wasser	Daniel Moll & Sohn,
Reckhammer	1/9 Wasser	Daniel Moll & Sohn,
Reckhammer	1/9 Wasser	Daniel Moll & Sohn,
Reckhammer	1/9 Wasser	Johann Friedrich Thüring ab 1790 Caspar Lausberg

Über Herrn Thüring gibt es Zusatzinformationen, deshalb wollen wir auf ihn mal etwas näher eingehen. Stammvater Johann Friedrich kam am 18. Januar 1742 im Pommerschen Grimmen zur Welt. Sein Vater David stellte in dieser Stadt den Bürgermeister und dessen Vorfahren nahmen ähnliche, höhere Posten ein. Baumeister Albert Schmidt will gehört haben, daß die Familie seit dem letzten Lennep Stadtbrand von 1746 im Bergischen ansässig gewesen sein soll. Vielleicht sind die Thürings mit dem damals vierjährigen Johann Friedrich nach Lennep ausgewandert. Der Sippenforscher Paul Windgassen ist allerdings der Ansicht, daß Thüring sich zuerst als Kaufmann in Bremen ein Namen machte¹³, danach ins Bergische Land auswanderte und hier einen neuen Wirkungskreis suchte. Weiterhin fand Windgassen heraus, daß Thüring im März 1773 nach Lennep kam und außer seiner Tätigkeit als Handels- bzw. Geschäftsmann höhere Posten in der Stadtspitze bekleidete. Johann Friedrich trat im Jahre 1781 in die Lennep Kaufmannsgesellschaft ein, bemerkt Baumeister Schmidt in seinen Erinnerungen.

Ob Johann Friedrich Thüring erst in seiner neuen Heimat Anna Maria Moll kennenlernte oder diese Dame schon vorher umwarb, läßt sich nicht mehr feststellen. Jedenfalls war sie die Nichte der bereits benannten Anna Maria Moll der Älteren und damit eine gute Partie. (Siehe Stammtafel) Die Molls gehörten damals zur Lennep Oberschicht. Anna Marias Vater Johann Daniel sen. wirkte in Lennep als Bürgermeister, Ratsschöffe und Richter. Nebenbei arbeitete er als Kaufmann. Am Freitag, den 25. Juni 1773 führte Johann Friedrich seine angebetete Anna Maria zum Tausalter in der evangelischen Kirche in Lennep, um sie zu heiraten. Aus der Ehe gingen zwei Söhne und zwei Töchter hervor.

Der Großvater von Anna Maria und ihrem Bruder Johann Daniel II – Peter Daniel Moll – gehörte zu den Erbauern der Krebsoegeer Wasserkraftanlage. Deshalb waren die Molls in dem Wupperort eine große Nummer. Ihnen gehörten außer einem großen Teil der Industriebauten noch Häuser und Grundstücke. Die frischgebackene Frau Thüring erhielt von Ihren Großeltern die Hälfte der Krebsoegeer Immobilien, die andere Hälfte bekam ihr Bruder Johann Daniel II. Jedenfalls war damit Johann Friedrich Thürings Verbindung zu diesem aufkeimenden Industrieort perfekt. Laut den Kellnereirechnungen gehörte er bereits 1780 zu den Mitinhabern der Wasserkraftanlage.

Eine neue Zeit

August Alexander Eversmann beschreibt 1804 in seinem Buch über die Eisenindustrie¹⁴ die Krebsöger Werkstätten :

„Ferner treibt die Wupper das Krebsöder Werk aus 5 Eisenhämmern bestehend, von denen 3 Reckeisenhämmer an Johann Daniel Moll, dort wohnhaft, Band und Remscheider Eisen machen; 1 Reckeisenhammer, Caspar Lausberg, und 1 Reckeisenhammer, an Johann Adam Lorenz daselbst zuständig, machen ebenfalls Holländisch Eisen.

Diese Hämmer wurden vor ungefähr 80 Jahren angefangen. Demnächst befinden sich noch hier 2 Walkmühlen mit 10 Kümpe beyde zusammen, an Moll hier und Döring zu Lennep gehörig; 1799 erbaut, bey kleinem Wasser theilen sich diese Werke. . .

An diesem Bericht fallen zwei Dinge auf. Erstens ist Adam Lorenz wieder mit im Geschäft. Zum zweiten werden zwei Walkmühlen erwähnt, die 1799 erbaut sein sollen. Es ist wohl doch nicht so leicht, die damaligen Besitzverhältnisse zu durchschauen. Aber keine Angst, nur noch ein paar Zeilen und in Krebsöge gibt es nur noch einen Besitzer.



Abb. 3 Sahen die Moll'schen Wasserrhämmer in Krebsöge so aus?

Ende 1804. Der Kaufhändler Johann Daniel Moll II machte sich Gedanken über seine Wasserkraftanlage in Krebsöge. In den letzten Jahren kam es immer häufiger vor, daß Verträge nur noch schriftlich geschlossen wurden. Mit dem Beginn des neuen Jahrhunderts war wohl auch das Ende des guten alten Handschlags besiegelt worden. „*Es ist sicherlich besser, den Umfang des eigenen Besitzes zur Hand zu haben. Schriftlich jedenfalls*“, ging Moll durch den Kopf. Johann Daniel Moll hörte vom Geometer Haendeler. Der Name des Vermessungsingenieurs war überall

bekannt, seine Landkarten waren absolut präzise und seine Gutachten stimmten immer.

Nun, Gedanken von vor 200 Jahren lebenden Personen lassen sich auch mit der heutigen Technik nicht lesen. Fakt ist allerdings, daß im Januar 1805 der Geometer Johann Engelbert Haendeler dem Kaufmann Moll einen Plan¹⁵ der Krebsoeger Wasserkraftanlage vorlegte (in der Folge Händlerplan genannt). Händler hatte nichts vergessen. Die Schlacht, die Wupper, der Hammerteich war eingezeichnet. Die Wiesen, Holzungen und Äcker konnten den jeweiligen Eigentümern zugeordnet werden. Der kleine Teich am unterem und oberen Hof im Dorf Krebsoege fehlte auch nicht.

Leider ist der Originalplan nicht mehr vorhanden. Aber Julius Lausberg, der Heimatforscher, fertigte eine Kopie an, die es zum Glück heute noch gibt. Um diese Zeit waren offenbar nur die Namen Lausberg und Moll in Krebsoege vertreten. Auf dem Plan sind weder Friedrich Thüring, noch Philipp Henrich Pastor eingetragen. Am Hammerteich sind allerdings acht Gebäude eingezeichnet, von denen zwei nicht ihren Besitzern zugeordnet werden können, sie könnten Johann Friedrich Thüring gehört haben.

Der alte Thüring wurde bereits 63 Jahre alt, als er kurz vor Weihnachten 1805 starb, die Nachfolge traten seine Söhne Johann Friedrich jun. und Ludwig an. Sie arbeiteten schon lange in der Firma, beide absolvierten vermutlich sogar die Ausbildung in Vaters Geschäft.

Aus dieser Zeit stammt ein Testament¹⁶, welches eine kleine Familientragödie aufzeichnet. Anna Maria, Johann Friedrichs Frau und Mutter der vier Kinder setzte es 1812 auf und ließ kein gutes Haar an ihren Töchtern. Zum ersten favorisierte sie hauptsächlich ihre Söhne, die sie ab 1. Januar 1813 als geschäftsführende Teilhaber der Firma einsetzte. Zum Zweiten sprach sie ihren Töchtern Eleonora und Sophia, bzw. ihren Schwiegersöhnen jegliches Mitspracherecht an der Firma ab. Es folgten noch weitere Einschränkungen, wie zum Beispiel Entlohnung der Brüder für die Arbeit in der eigenen Firma oder Haftungsfreiheit von Ludwig und Friedrich bei Verlustgeschäften.

Offenbar kam es zwischen den Töchtern mit ihren Familien und der Mutter immer wieder zu Auseinandersetzungen. Diese gipfelten darin, daß Anna Maria Thüring nach zwei Jahren ihr Testament änderte. Für 15000 *Rthlr.* sollten die beiden Söhne den Anteil der Töchter später erben oder wenn diese nicht damit einverstanden sind, erhielten die Söhne die Hälfte des gesamten Nachlasses sofort. Das wäre der Teil gewesen, den Anna Maria von ihrem bereits am 20. November 1813 verstorbenen Bruder Johann Daniel II bekommen hatte. Alles in allem sollten den Söhnen dreiviertel und den Töchtern einviertel des Gesamtvermögens zufallen.

Die Familie Thüring kam leider immer noch nicht zur Ruhe. Am 15. Januar 1817 änderte die ^{Wwe} Thüring zum zweiten Mal ihr Testament und schimpfte darin:

„ . . . daß der Ehemann der gemelten meiner Tochter Maria Eleonora Louisa Thüring, nemlich der Johann Wilhelm Karsch niemals der Versorger und Ernährer seiner Familie wäre, für alle . . . Wohltaten und Sorgen mir nie den geringsten Dank bezeigt, vielmehr meine stets wohlwollende Liebe mit dem schwärzesten Undank belohnet, und mich durch seine fortwährende verächtliche Behandlung sehr gekränkt hat ”

Als Folge enterbte sie Maria Eleonora komplett und setzte die Söhne Johann Friedrich als „Kuratoren“ des Tochteranteils ein, den die beiden für die Enkelkinder aus der Ehe der Tochter mit Johann Wilhem Karsch verwalten sollten.

Krebsöge im Jahre 1805

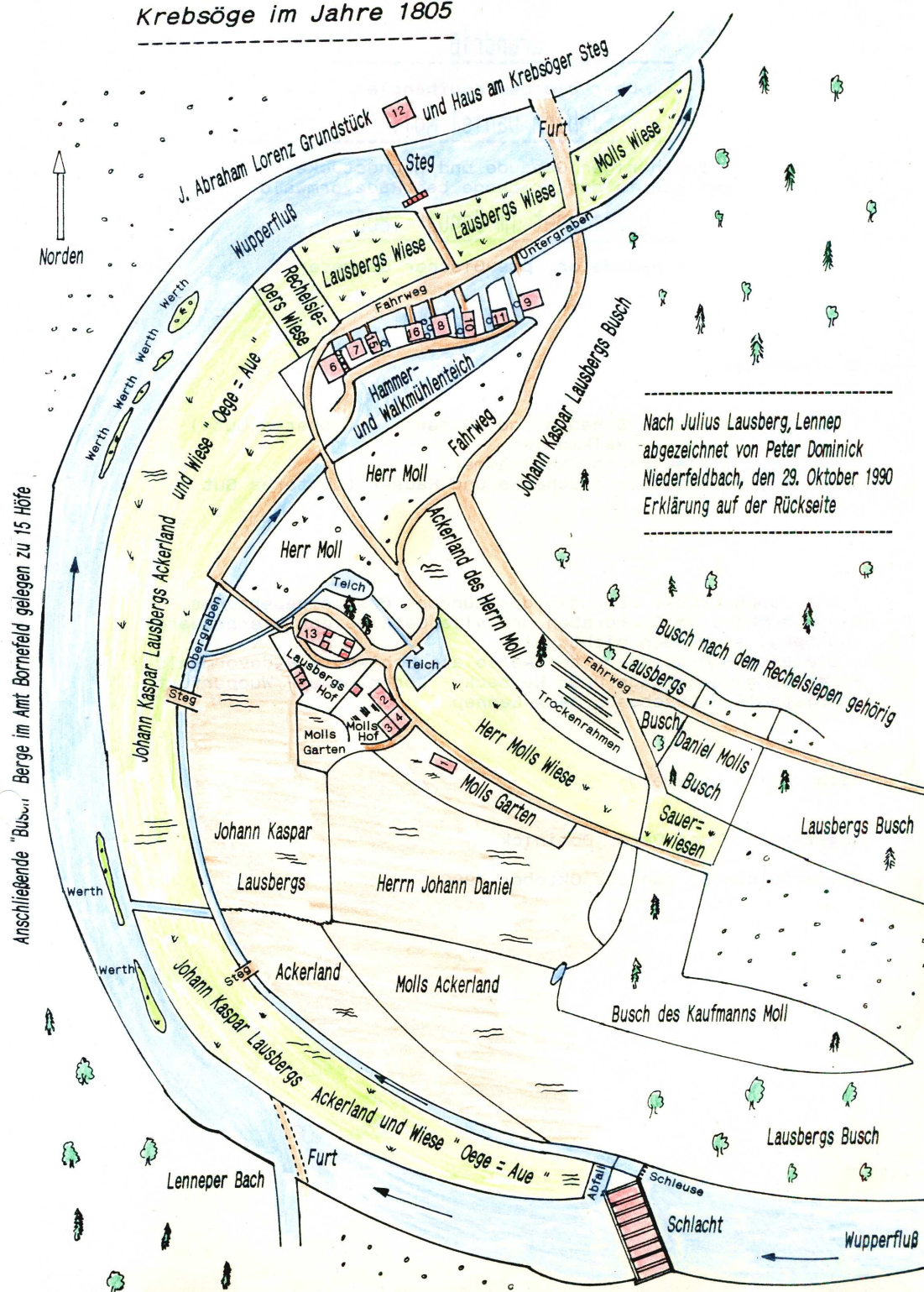


Abb. 4: Den Originalplan zeichnete der preußische Geometer Johann Engelbert Haendeler, leider ist der Plan verschollen

Erläuterung zu dem umseitigen Plan von 1805

1, 2, 3, 4	Molls Scheune und Häuser (oberes Gut)
9, 10, 11	Molls Walkmühlen
6, 7	Lausbergs Stahlhämmer
13, 14	Lausbergs Scheune und Häuser (unteres Gut)
12	Abraham Lorens
8, 15, 16	Auf dem Plan nicht definiert → Vielleicht befanden sich die Gebäude im Eigentum der Familie Friedrich Thüring



*Abb. 5
Der obere Hof in Krebsoege am
12. April 1991. Vor über 200
Jahren standen hier die
Gebäude der Familie Moll*



*Abb. 6
Der untere Hof ist 1798 von
den Lausbergs gepachtet
worden.
An dieser Stelle entstand 1901
das Haus der Familie Somborn.*

Die Zeit des Großherzogthums Berg (1806-1813) war vergessen. Die Franzosen sind alle in ihr Heimatland zurückgekehrt. Nach neueren Forschungen soll die Besatzungszeit doch nicht so schlimm gewesen sein. Ob es dann ein Resultat der Fremdherrschaft war, daß es mit der Bergischen Eisenindustrie bergab ging?. Der Regierungsassessor Wesermann sucht in seinem Bericht von 1816¹⁷ die Gründe hauptsächlich bei den schlechten Verkehrsverhältnissen im Bergischen Land.

Ob in Krebsoege genug Arbeit war, ist nicht bekannt. Laut einer Tabelle von 1819 war damals bloß einer von den fünf Hämern schon längere Zeit außer Betrieb. Leider sah es im übrigen Wuppergebiet weniger gut aus. Wegen chronischem Arbeitsmangel baute man die meisten Hammeranlagen zu Textilfabriken um und der Rest verfiel. Nur in Kräwinklerbrücke und Dörpe hielt sich die Eisenindustrie bis zum Bau der Wuppertalsperre.

Für die Jahre 1821 - 1825 liegt eine Rechnung¹⁸ über Reparatur an den Wasserbauten vor. Als Einkaufszettel für den Baumarkt läßt sich die Rechnung nicht verwenden, aber die Fachausdrücke sind schon interessant. Es ist von Baulehm die Rede, ¼ Pfd. Sprengpulver, Rischen, Trushelnägel und andere seltsame Dinge stehen in der Rechnung. Wichtig ist eigentlich nur die Verteilung der Endsumme. Von den 460 Reichsthalern mußten die Gebrüder Thüring sieben neuntel, die Gebrüder Lausberg und Adam Lorenz je ein neuntel bezahlen. Also galt die alte „Neuntelregelung“ noch und die Firma Thüring besaß die Oberhand in Krebsoege.

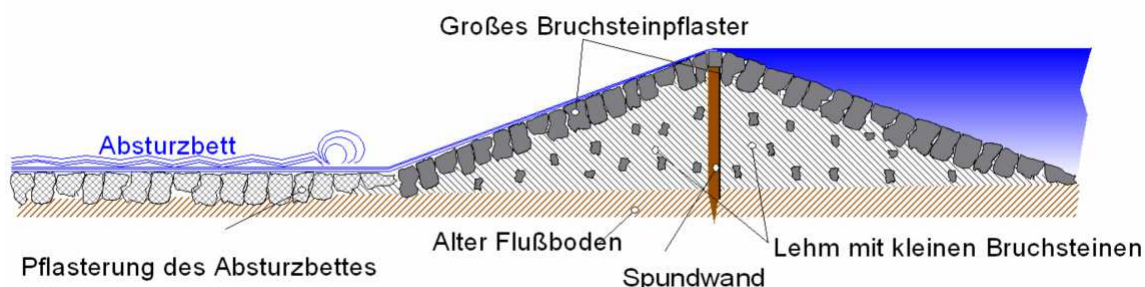


Abb. 7 : Ein typisches Wupperwehr in alter Zeit

Julius Lausberg gibt an, daß die ehemaligen Mollschen Walkmühlen (Händlerplan, Gebäude 9,10, und 11) schon vor 1820 für eine Tuchappretur an die Gebrüder Hilger vermietet waren und daß kurz darauf an der Stelle dieser kleinen Werkstätten ein Gebäude entstand. Tatsächlich ist auf der Kataster-Urriß von 1828¹⁹ ein neues Gebäude auf den Walkmühlen-, bzw. Hammerplätzen eingezeichnet. Gleichzeitig ist auf diesem Plan zu sehen, daß in dieser Zeit zwei Hämmer den Thürings gehörten. Sind es die Hämmer gewesen, für die Caspar Lausberg bereits 1799 und 1800 für die jährliche Pacht je 70 *Rthlr.* an Thüring bezahlte? Auf dem Urriß sind als Eigentümer des Triebwerkeiches die Gebrüder Thüring und Abraham Lorenz eingetragen, man kann auf dem Blatt jedoch nicht alle Eigentümer ermitteln. Laut einem späteren Plan von 1851 bestand bei dem großen Gebäude nur die untere Etage aus Bruchsteinen und der Rest aus Holz. Es stand am nordöstlichen Ende des heutigen Sintermetallwerkes und besaß als einziges einen Untergrabenauslauf.

Hersteller	Friedrich Haas & Weitmann/Lennep
Betreiber	Fridrich und Ludwig Thüring, Krebsoege
Baujahr	vor 1838
Beschreibung	einfachwirkende Hochdruckmaschine mit Kondensation
<u>Technische Daten</u>	
Kohleverbrauch	18 Scheffel/Tag
Normalleistung [PS]	12
Zylinderdurchmesser [mm]	304
Dampfdruck	2.39 bar (33 <i>Pfd.</i> /□Zoll oder psi)
Antrieb	Wollspinnerei

In dem vor 1828 entstandenen Fabrikgebäude diente später außer dem Wasserrad eine Dampfmaschine zur Energieversorgung. Sie war eine der ersten Dampfmaschinen im Bergischen Land und entstand zu einer Zeit, als die Behörden

noch nicht die Gefährlichkeit solcher Anlagen erkannten. Deshalb gibt es auch keine Genehmigung mit Baujahr, sondern nur den Eintrag in einer Liste von 1838, die im Staatsarchiv Münster ruhen soll.²⁰

Es wird mit Sicherheit nicht die Dampfmaschine gewesen sein, die Albert Schindt in einem späteren Kapitel erwähnt, dafür paßt schon alleine die Leistung nicht. Jedenfalls bedeutete die Maschine eine gewisse Unabhängigkeit von den Launen des Wupperflusses. Dafür mußten jetzt Unmengen an Kohlen zur Dampferzeugung nach Krebsoege geschafft werden.

Wem gehörten nun zum Ende der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Gebäude, Grundstücke und Ländereien an der Wupper? Kommt jetzt nun doch noch Licht in den „Besitzerdschungel“?. Die Gebrüder Lausberg besaßen laut Urriß von 1828 nur noch einige Ländereien in Krebsoege. Auf diesem Plan sind sie allerdings später (mit roter Schrift) doch noch als Mitbesitzer des Hammerteiches eingetragen. Mit Gebrüder sind die Söhne von Johann Caspar Lausberg gemeint, sie hießen Johann Friedrich und Johann Peter. Auch Johann Adam Lorenz zog sich damals aus dem Hammergeschäft zurück. Er selbst besaß das Haus – die spätere Gaststätte „Krebsoeger Steeg“ – auf der anderen Wupperseite und seine Kinder erhoben 1833 als Wiesenbesitzer Einspruch gegen Adolph Bauendahls Fabrik bei Wilhelmsthal.

Erst aus dem Plan für die Gasanstalt wird ersichtlich, daß im April 1851 die Firma Thüring Alleinbesitzer der Krebsoeger Wasserkraftanlage war.

Thüring, J. A. R., Wollspinnerei und Walferei.

Abb. 8 : Noch ein Eintrag in einem Lennepner Adreßbuch von 1841.

Die Gebrüder wohnten damals in Lennep am heutigen Gänsemarkt, direkt unterhalb der Straße, die später ihren Namen trug – Thüringsberg. Wer sich aber hinter den Initialien „Thüring, J.A.R.“ verbirgt, ist schleierhaft. Im Stammbaum der Familie findet man den Namen jedenfalls nicht.

Ihr Name durchzieht sämtliche Lennepner Adreßbücher von 1804 bis 1841. Leider steht in diesen Büchern noch keine Hausnummer.

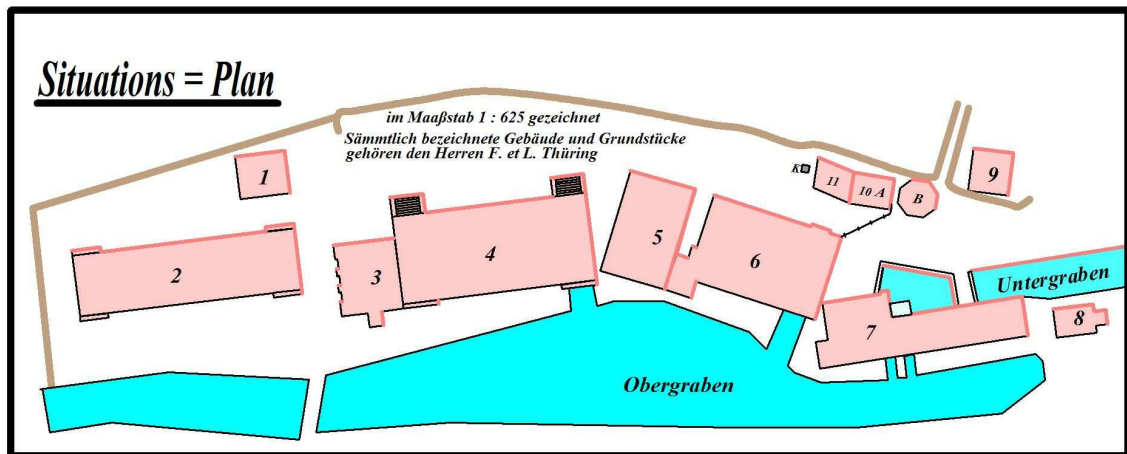


Abb. 9

In diesem Lennepner Haus (heute Gänsemarkt Nr. 30) wohnten 1845²¹ die Gebrüder Thüring mit ihren Familien.

Heute wird der Name Thüring nur noch mit dem Thüringsberg in Verbindung gebracht

Großindustrie



Situations- und Bauplan

Von der projectirten Gasanlage bei der Tuchfabrik
an der Krebssoege
für die Herren Fridrich und Ludewig Thüring,
wohnhaft zu Lennep
Gemessen und gezeichnet im Juli 1851
durch den Geometer
J.A. Hensel

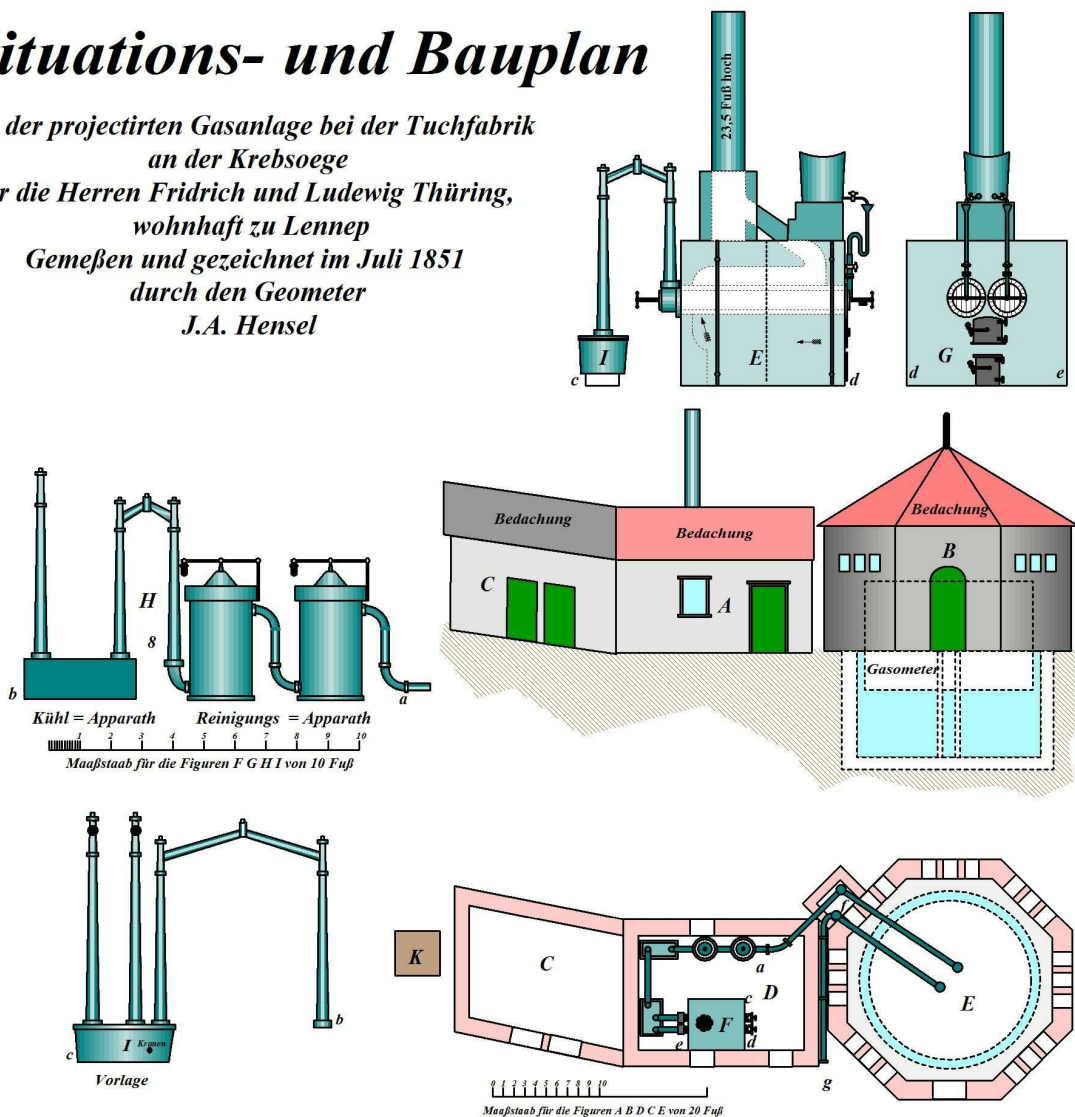


Abb. 10: Der „Gasplan“, er befand sich 1989 im Historischen Zentrum in Wuppertal

Ein paar Erklärungen zu dem Plan aus dem Jahre 1851 von J.A.Hensel

Gebäude 2	Arbeiterhaus, massiv aus Bruchstein errichtet.
Gebäude 2, 4, 5, 6	Fabrikgebäude von Christan Heyden konstruiert und massiv. aus Bruchstein von Christian Schmidt errichtet.
Gebäude 7	Fabrikgebäude aus Fachwerk mit erster Etage aus Bruchstein, zwei Wasserradeinläufen, vor 1828 vorhanden.
Gebäude A	Gasfabrik mit dem 7,5 m hohen Blechschornstein. In ihm befanden sich die sogenannten „Retorten“, in welchen die Kohlen unter Luftabschluß bis zu 800 Grad erhitzt wurden. Dabei entwich aus den glühenden Kohlen ein Gasgemisch, das Leuchtgas.
Gebäude B	Gasometerhäuschen mit dem 55 m ³ fassenden Gasbehälter aus zusammengenieteten Zinkblechen. Der fast fünf Meter durchmessende Behälter schwamm in einem rund drei Meter tiefen Wasserbecken und konnte sich je nach Gasfüllmenge heben und senken.
Gebäude C	Lager für die Kohlen.
Grube K	Grube für die flüssigen „Abgänge“.

Der Plan einer Gasanstalt²² (im weiteren „Gasplan“ genannt) ist anscheinend wenig bekannt. Es ist die älteste Zeichnung der Fabrikbauten aus Bruchstein in Krebsöe. Wenn man auf die Aussage Albert Schmidts vertraut: „... . *mein Vater errichtete alle älteren Fabriken an der Wupper. . . .*“, war Christian Schmidt der ausführende Bauunternehmer. Die Gebäude sind von Christian Heyden, dem Schulfreund des Bauunternehmers, geplant worden. Die Fabrikhäuser entstanden Anstelle der auf dem Händlerplan mit Nr. 6, 7, 8, 15 und 16 bezeichneten kleinen Werkstätten. Christian Schmidt errichtete die Bruchsteinbauten im gleichen Stil wie die alte Tuchfabrik in Dahlerau. Hier drängt sich ebenfalls ein Zusammenhang mit Christian Heyden als Architekt auf. Das Wohnhaus südwestlich der Fabrikhäuser ist ebenfalls schon eingezeichnet, schließlich mußten die vielen Arbeiter auch irgendwo schlafen.

Zurück zur Gasfabrik.²³ Sie wurde von den Fabrikanten zur Erzeugung von Gas für die Lampen in den Werkshallen benötigt. Die Herstellung dieser „brennbaren Luft“ war relativ simpel und jeder kann sich zu Hause etwas Leuchtgas herstellen. Man nimmt eine oder mehrere Kohlen, erhitzt sie bis zur Rotglut und fängt das entstehende Gas auf. Übrig bleibt Koks, Teer, Ammoniakwasser und andere „leckere“ Substanzen. Es gibt ein großes Umweltproblem, wenn in unseren Tagen ein Bauwerk dort entstehen soll, wo früher Gas gebrannt wurde. Meistens ist der Boden mit irgendwelchen Rückständen aus der Gasproduktion verseucht.

Das war das Prinzip, für industrielle Leuchtgasproduktion müssen die Apparate lediglich etwas größer gewählt werden. Während man bei der „Gasherstellung“ in der Küche einen alten Luftballon als Speicher nehmen könnte, benötigte die Erzeugung im Großen auch einen großen Sammelbehälter. Diese Gasometer genannten, runden Häuschen sind in der Regel auf allen historischen Ansichten von Fabriken zu sehen.

Ein seltsamer Chef²⁴

Der letzte der beiden Brüder Johann Friedrich und Ludwig Thüning starb im März 1851²⁵ sagt Albert Schmidt. Aus der Ehe des älteren gingen keine Kinder hervor und

der jüngere blieb unverheiratet und damit ebenfalls kinderlos. Damit endete das Gastspiel der Familie Thüring im Bergischen Land. Aber aus der Ehe ihrer Schwester Maria Eleonora mit dem Weinhändler Johann Wilhelm Karsch gingen drei Söhne hervor. Es waren die Enkelkinder von Anna Maria Thüring, geb. Moll. Sie hießen Wilhelm, Albert, und Fritz. Wilhelm und Fritz besaßen eigene Fabriken im Tal des Lennepebaches. Der zweitälteste Sohn - Albert erbte den Besitz seiner Großmutter in Krebsoege. Tochter Pauline Mathilde²⁶ heiratete einen Dr. Weber aus Schwelm, was sie aus dem Nachlaß bekam, ist schleierhaft. Im Großen und Ganzen geschah alles so, wie es Oma Anna Maria in ihrem Testament verfügt hatte.

Der Lenneper Baumeister Albert Schmidt kannte den neuen Besitzer sehr gut und erinnert sich: „. . . *Albert Karsch war ein eigenartiger Mensch, leicht aufbrausend und erregt, aber er hatte doch ein gutes Herz, sowohl für die Arbeiter und Armen, wie natürlich auch für seine Kinder. . . Seine Angestellten und Arbeiter hatten eine schwere Aufgabe, wenn sie ihn befriedigen wollten.*

Er schimpfte und räsionierte mit der lautesten Stimme den ganzen Tag in der Fabrik und auf dem Hofe, so daß man ihn auf der Landstraße im Vorbeigehen immer hören konnte. Wenn er seinen Direktor Hengstenberg vom Hofe aus rief, wenn derselbe sich in irgendeinem Fabrikgebäude aufhielt, so konnte man den brüllenden Ruf ‚Hengberg, Hengberg‘ bis Wilhelmsthal hören“

Albert Schmidt schreibt in seinen Lebenserinnerungen, daß er den Bau des mittleren Fabrikgebäudes 1864 durchführte. Es wird sich dabei um die Verbindung der beiden oder eigentlich drei Gebäude handeln, welche auf dem Gasplan mit Nr. 4, 5 und 6 bezeichnet sind. Vor der Nordwand des größten Gebäudes auf dem Gasplan befinden zwei Risalite²⁷ und es steht noch ein Anbau (Nr.3) daneben.



Abb. 11: Auf der Lithographie von 1865 präsentiert sich der Komplex als Ganzes.

Das erste Bild taucht auch um diese Zeit später auf, nämlich als Gustav Freudenberg seine Lithographie „Lennep und seine Fabriken“²⁸ veröffentlichte. Auf dieser Zusammenstellung ist in der Mitte die Stadt Lennep abgebildet. Um das Bild

von Lennep herum findet man Abbildungen aller Fabriken im Landkreis Lennep. Natürlich ist Krebsoege auch dabei.

So wie auf dem Litho hat der Bau mit den drei Risaliten bis in die fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts ausgesehen. Die Häuser links waren bereits auf dem Gasplan eingezeichnet. Sie enthielten die Wasserkraftanlage und existierten in ähnlicher Form bis weit ins 20. Jahrhundert.

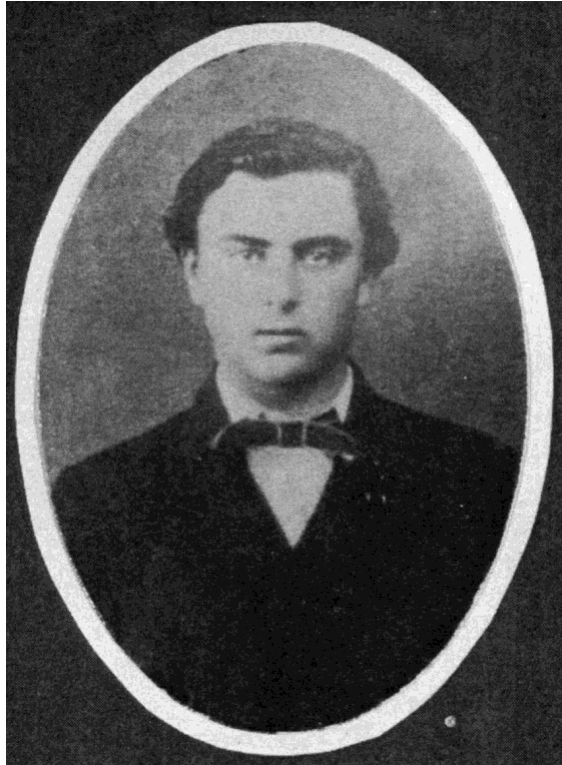


Abb.: 12

Das Bild zeigt den Baumeister Albert Schmidt (1843 – 1831) im Alter von 22 Jahren

Von Wilhelm August Wender gibt es kein Bild mehr. Der Zimmermeister kam 1829 zur Welt und gründete zusammen mit Ludwig Dürholt die Firma Wender & Dürholt in Lennep an der Ecke Wupperstraße/ Rospattstraße.

Auch von Albert Karsch findet man nur wenige Lebensdaten.

Er kam am 12.5.1810 in Krebsoege zur Welt und starb am 6.11.1868 in Lennep. Er heiratete am 4.5.1841 Therese Goldenberg und wohnte in der Kreisstadt im Haus Poststraße 1 (Heute „Wohnen im Park“)

Baumeister Schmidt kannte aber noch mehr Anekdoten zur Krebsoeger Fabrik. Er berichtet von einer morgentlichen Wanderung nach der Baustelle in Krebsoege. Dabei schilderte der Zimmermeister Wilhelm Wender seinem Freund Albert Schmidt die drückenden finanziellen Sorgen. Der Lieferant des Bauholzes für die Fabrikerweiterung wollte Bargeld sehen. Die Balkendecken mußten eingezogen werden, damit die Mauer weiterarbeiten konnten. Aber daran war nicht zu denken, zuerst mußte Geld her. Albert Schmidt wußte einen guten Rat: „. . . sprich doch gleich mit unserem Bauherren über deine Probleme, vielleicht zahlt er dir einen Abschlag auf das Holz, das schon in Krebsoege liegt. . . “

Die beiden waren kaum da, als Karsch über den Fabrikhof tobte: „Meister Wender! Was ist los? Warum machen sie nicht weiter?“

Albert Schmidt drehte sich um und grinste, während sich sein Freund Wilhelm rechtfertigte: „Es tut mir leid, Herr Karsch, aber ich muß mich erst um das Geld für das Bauholz kümmern, sonst stellt das Sägewerk die Lieferungen ein. Die Arbeiter warten auch auf ihren Lohn. . . .“

„Wieviel brauchen Sie?“ unterbrach ihn der Bauherr, rannte zum Kontor und kam völlig außer Atem mit einer Geldkassette zurück. „Hier nehmen sie 2000 Thaler, oder besser 4000. Aber lassen sie mich nicht im Stich und machen sie. . . ach hier sind nochmal 2000 Thaler, aber machen Sie endlich voran, damit die Maurer weiter kommen. . .“.

Wilhelm Wender bekam den Mund nicht mehr zu und steckte das Geld ein. Das Bauholz war höchstens die Hälfte wert und er hätte sich nicht gewagt, mehr als 1500 Thaler zu fordern. Aber auch das war Albert Karsch.

Eine weitere Anekdote über den seltsamen Fabrikant berichtet von dem Maurer Berg aus Krebsöge. Sein Name erschien schon 1823 auf der Rechnung für Arbeiten an der Wasserkraftanlage²⁹. Vielleicht war Berg so etwas wie der Betriebsmaurer vom Dienst. Jedenfalls durfte Berg Sonntags eine Mauer im Untergraben errichten. Die „hervorragende Facharbeit“ brach leider am nächsten Tag zusammen, als der Graben wieder voll Wasser lief. Als Albert Karsch nach ein paar Tagen den Maurer endlich auf dem Wuppersteg entdeckte, brüllte er ihm nach: *„Berg, Berg nehmt öch de Mur met“*

Trockene Transmissionslager

Der reiche Karsch starb am 6. November 1868³⁰. An Karsch's Nachfolger, Arnold Budde läßt Albert Schmidt kein gutes Haar. Arnold Budde war mit Therese Karsch verheiratet und bekam deshalb die Leitung der Fabrik übertragen. Er lernte vieles von seinem Schwiegervater, leider nur die negativen Eigenschaften. Albert Schmidt beschreibt ihn als aufgeregten, unbesonnenen Menschen. Aber soll doch der Baumeister selbst erzählen: „. . . . Arnold Budde hat es nicht verstanden, daß Geschäft hochzuhalten, so daß es im Jahre 1878 aufgeben werden mußte, allerdings in einer Zeit des allgemeinen Geschäftlichen Niedergangs, der durch die hohen amerikanischen Eingangszölle veranlaßt war“³¹

Nachdem Weihnachten 1878 überstanden war, erschien Richard Hammacher in der Kanzlei des Notars Frantz, um den Kaufvertrag³² über die Fabrik in Krebsoege zu unterzeichnen. Er hatte den Preis für das alte Gemäuer kräftig drücken können. Aber es war auch nicht mehr viel los mit den seit längerer Zeit leerstehenden Hallen.

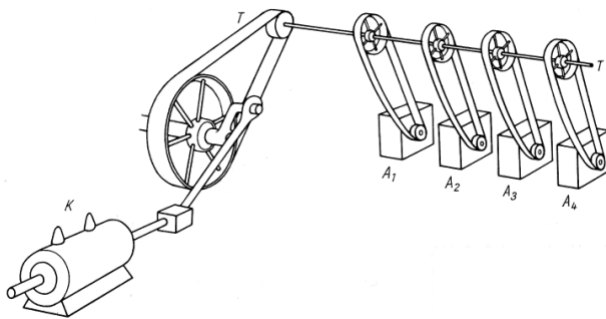


Abb. 13:
Das Prinzip der Transmissionsanlage
Eine Antriebsmaschine „K“ (hier Dampfmaschine, kann aber auch eine Wasserturbine, ein Elektro- oder Dieselmotor sein) treibt die Transmissionswelle „T“ an diese bewegt wiederum über Riemen oder Seile die Arbeitsmaschinen „A1– A3“.

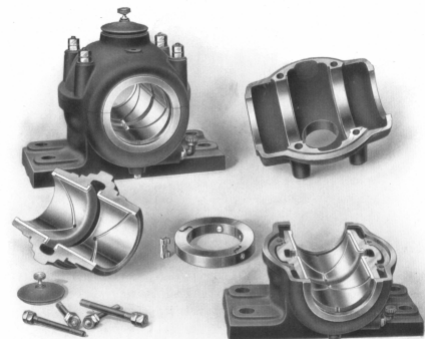


Abb. 14:
Solche modernen Transmissionslager von der Fa. Wülfel aus Hannover mit halbautomatischer Ringschmierung kannte Budde 1870 noch nicht. Er mußte seine Leute selbst abschmieren lassen.

„. . . . Mein Vorgänger soll außerdem vergessen haben, die Transmissionslager abzusmieren und die trockengelauten Wellen sind festgefressen. In einem Saal gib es sogar Spinnmaschinen, die von einer aus den kaputten Lagern gefallenen Transmissionswelle total zerstört worden sind. Eine Dampfmaschine, alt, betagt aber sicher ausgereift steht noch da unten . . . egal, wichtig sind sowieso nur die Gebäude und die Wasserrechte“³³ solche und ähnliche Gedanken gingen Richard Hammacher im Wartezimmer durch den Kopf.

Seine Gedanken wurden unterbrochen, als Friedrich Hardt die Kanzlei betrat. Hardt war mit Auguste Karsch verheiratet und vertrat außer seiner Frau, noch Schwiegermutter Therese, sowie die anderen fünf Töchter von Albert Karsch und dessen minderjährigen Sohn. Er wußte, daß es nicht leicht gewesen ist, für die leeren Gebäude und die umfangreichen Ländereien unten an der Wupper einen vernünftigen Preis zu erzielen. Ob der alte Hammacher den Preis akzeptierte oder noch weiter nach unten drückte?

Der Notar listete sämtliche Gebäude mit Inhalt auf, die Ländereien beschrieb er, machte auf die Wasserrechte aufmerksam und legt die Urkunde zur Unterschrift vor.

Mit einem Federstrich war die Firma Peter Hammacher & Co am 29. Dezember 1878 um geräumige Fabrikhallen mit großer Wasserkraft reicher und die Nachkommen von Albert Karsch waren ihre Sorgen los. Nur der Preis, den Richard Hammacher im Namen seiner Firma zahlte, bleibt ein Geheimnis, es sei denn, jemand rechnet ihn an Hand der Stempelgebühren von 1889,- Mark aus.

Die Firma Hammacher änderte die Spinnerei in eine Tuchfabrik für alle Produktionsstufen vom Garn bis zu fertigen Tuchen um. Ihr Hauptstandbein ist die Herstellung von sogenannten „Eskimostoffen“ gewesen, das sind grobe dicke Mantelstoffe aus Streichgarn. Die Hammachers waren eine Tuchmacherfamilie aus Lennep, die vorher das Werk in Friedrichsthal besaß. Sie zog nicht nur wegen der höheren Wasserkraft, sondern sicherlich auch wegen der besseren Verkehrsanbindung nach Krebsoege. Während also die Friedrichsthaler Fabrik von diesem Zeitpunkt lange Jahre leer blieb, entstanden in Krebsoege 135 neue Arbeitsplätze.³⁴



Abb. 15: Die Kardenträger (nicht Kardensetzer) der Firma Peter Hammacher & Co im Jahre 1885.

Der Mann in der Schürze wird Kardensetzer gewesen sein, da diese Arbeit sitzend vollzogen wurde.

Sie trugen die gebrauchten nassen Kardeneisen, die mit Karden (Blüten einer speziellen Distelart) besetzt waren, von den Rauhaschinen zur Kardenstube, wo sie getrocknet wurden. Die Rauhaschinen dienten zum Aufrauen der Tuche, die anschließend gescheert wurden, um sie glatter zu bekommen. Die Karden trockneten meistens im obersten Stockwerk, unter dem Dach der Fabrik. Auf der linken Schulter haben die Arbeiter ein Lederschutzstück, welches die Feuchtigkeit abhalten und den Verschleiß des blauleinenen Anzuges durch die Karden verhindern sollte. Auffallend ist, daß alle Arbeiter eine Pfeife im Munde haben.

Von links nach rechts sind es:

- 1.) im dunklen Tuchanzug – Meister Streuling, ein Flamländer, woher die welschen Karden bezogen wurden und für billige Strichtuche verwendet wurden, während die besseren, schärferen französischen Karden aus Avignon kamen
- 3.) . . . Meiss
- 4.) Ludwig Rademacher aus Krebsoege, später nach Hückeswagen verzogen.
- 5.) sein Vater, Theodor Rademacher (in Krebsoege verstorben)
- 7.) . . . Blanke vom Hackenberg
- 8.) Gunter Dornbach, z.Z., auf dem Honsberg wohnend

Die Personen an zweiter und sechster Stelle sind unbekannt

Energie aus der Wupper

Die Mollschen Walkmühlen verfügten als Antriebsquelle selbstverständlich über ein Wasserrad. Auch die Reckhämmer konnten nur arbeiten, wenn sich das Hammerrad drehte. Die wesentlich kleineren Blasträder bewegten große Blasebälge, mit denen Luft in die Schmiedefeuer geblasen wurde. Damit genug Streichgarn die Spinnerei Gebrüder Thüring verließ, war ein mittelschlächtiges Fabrikwasserrad installiert, das über eine Transmission die Spinnmaschinen antrieb. Noch größer waren die Wasserräder für eine Fabrik, wie Albert Karsch sie besaß. Solche Räder besaßen eine Breite und auch einen Durchmesser von mehreren Metern.

Wo kam das Wasser her? Da war zuerst einmal die Schlacht - besser unter der Bezeichnung Wehr bekannt, welche die Wupper aufstaute. Die Schlacht war in Krebsöge 32,5 m breit. Wie schon vorher gesagt, ließ die Gemeinschaft Moll, Hardt & Strohn 1724 ein solches Sperrwerk in die Wupper bauen. Das auf 223,4 m.ü.NN.³⁵ gestaute Wupperwasser floß jetzt hauptsächlich durch den 750 m langen Obergraben in den Sammelteich vor den einzelnen Werkstätten, bzw. Fabrik. Die Schlacht befand sich im Bereich des Wuppertalsperrendammes. Unterhalb des Sammelteiches nahm ein Untergraben das Wasser wieder auf und führte es nach 200 m wieder in die Wupper zurück.



*Abb. 16:
Die Krebsöeger Schlacht sorgte für
Badefreuden bei den Jugendlichen
der Region.*

*Die Oberfläche der Schlacht ist mit
sehr großen, bis zu einer Tonne
schweren Bruchsteinen gepflastert*



*Abb. 17:
Teile des Obergrabens sind in unseren Tagen
noch vorhanden, heute ohne Wasser.*

*Auf dem Bild ist der untere Hof und ein Teil des
oberen Hofes zu erkennen.*

Alles klar oder wurde etwas Wichtiges vergessen. Ach ja, das Wasserrad. Zwischen dem höher gelegenen Obergraben und dem Untergraben gab es einen Höhenunterschied - früher lebendiges Gefälle genannt. An dieser Stelle war das Wasserrad angeordnet, der Sammelteich diente lediglich als Energiespeicher. Das Wasser strömte aus dem Teich auf das Rad, gab seine Energie ab und floß durch den Untergraben in den Fluß zurück. Das Gefälle betrug in Krebsöge ungefähr 4,50 m. Einige 100 Liter Wupperwasser strömten pro Sekunde durch ein unterschlächtiges Fabrikwasserrad, wenn es ganze Spinnsäle, vollbesetzt mit Selfaktoren oder anderen Spinnmaschinen „durchziehen“ sollte.

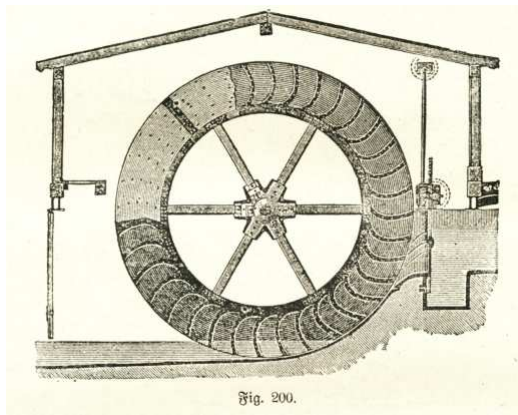


Abb. 18: Ein mittelschlächtiges Fabrik– Wasserrad für mittleres Gefälle und große Wassermenge.



Abb. 19: Diese Henschel-Jonval Turbine steht im Deutschen Museum in München.

Ein Turbine ist ein ähnlicher Wassermotor, der außer dem Druckgefälle (über der Turbine) auch das Sauggefälle (unter der Turbine) ausnutzt. Die Schaufeln in Laufrädern besitzen eine besonders günstige Form, mit der sie den Wasserdruck in Drehbewegung umwandeln können. In die Wupperfabriken waren ab Mitte des 19. Jahrhunderts meistens Wasserturbinen eingebaut, deren Wasserdurchfluß und damit die Leistung sich durch Abdeckbleche über den Schaufeln einstellen ließ - sogenannte Henschel-Jonvalturbinen. Im vorigen (20.) Jahrhundert gab es an der Wupper hauptsächlich nur Francisturbinen, bei ihnen wurde die Leistung mit einem verstellbaren Leitapparat eingestellt.³⁶

Den ersten Einbau einer 45 PS starke Wasserturbine bekam Albert Karsch am 7. April 1857 genehmigt.³⁷ Seltsamerweise erlaubte erst neun Jahre später - im August 1866 - der Radevormwalder Bürgermeister Budde die Verwendung der neuen Anlage. Ob sie in dem Gebäude von 1825, nördlich der Hauptfabrik, stand und wo der einzige Untergrabenanschluß des Betriebes existierte? Die Wasserkraftzentrale war immer am nördlichen Ende der Fabrik, noch bis zum Jahr 1973.

Im Frühling 1879 landete bei den Radevormwalder Behörden eine Anfrage³⁸ der Fa. Hammacher auf dem Tisch. Es ging um die Genehmigung zum Einbau einer neuen Francis-Turbine. Sie sollte 100 „Pferdekräfte“ leisten und einen Mahler'schen Verstellapparat³⁹ besitzen. Nach Rückfragen beim Landratsamt und bei der Regierung in Düsseldorf konnte Bürgermeister Klappert aber schon einen Monat später den Tuchfabrikanten die gute Nachricht mitteilen. Sie brauchten für die neue Turbine gar keine Konzession, da sie ja für die alte eine besaßen. Sie durften nur nichts an den bestehenden Stau- und Wasserführungsverhältnissen ändern.

Albert Schmidt schildert eine Henschel-Jonvalturbine⁴⁰, die in Krebsöge bei einem Gefälle von ca. 4,30 m 2000 Liter Wupperwasser pro Sekunde verbrauchte und dabei 86 PS leistete. Als der Ingenieur Carl Corte von der Wuppertalsperrenengenossenschaft den Wasserverbrauch ermittelte, stellte er das Baujahr der Turbine mit 1883 fest und gab als Hersteller die Fa. Bêche & Grohs aus Hückeswagen an. Er fand bei seiner Untersuchung auch noch heraus, daß die Wasserturbine bloß 81,5 PS leisten könne. Wenn man Wirkungsgrad und Verschleiß berücksichtigt, decken sich die drei Leistungsdaten in etwa. Aber was ist mit Cortes Baujahrangabe 1883 zu dem Jahr 1879 aus dem Genehmigungsantrag?

Dampfmaschinentuning (auch frisieren genannt)⁴¹

Schon auf der Lithographie von 1860 ist am südlichen Ende der Hauptfabrik ein Schornstein zu erkennen. Er führte die Rauchgase eines oder mehrerer Kessel für die Dampfmaschine ab. Ein Kesselhaus samt Dampfmaschine ist auch im Vertrag vom 29. Dezember 1878 aufgelistet. Albert Schmidt vermutete, daß diese Balancierdampfmaschine angeblich die älteste Maschine im Landkreis Lennep sei. Ihre Leistung von gerade mal 80 PS reichte bei weitem nicht aus, um ohne Wasserturbinenunterstützung die wesentlich vergrößerte Fabrik der Hammachers mit Kraft zu versorgen. Offenbar existierte die Dampfmaschine der Thürings nicht mehr, der Baumeister erwähnt sie jedenfalls nicht.

Im Sommer 1880 kam es, wie es kommen mußte. Die Wupper schmolz zu einem Rinnsal zusammen, ergo: „Wasserkraft ade“. Die Heizer schaufelten tonnenweise Kohlen unter die Kessel, um genug Dampf in die betagte Dampfmaschine zu schicken. Alle Mühe war umsonst, die Drehzahl der Transmission ging drastisch in die Knie. Kein Gedanke an eine vernünftige Produktion. Eine neue Ventildampfmaschine konnte zwar 100 PS mehr leisten, besaß jedoch einen großen Nachteil. Die Bestellung war gerade erst raus und die Lieferung dauerte garantiert noch mehrere Wochen.

Während sich die Geschäftsleitung zusammensetzte und einen Ausweg aus der Misere suchte, kam Albert Schmidt zur Türe hinein. Der Baumeister Schmidt verstand nicht nur etwas von Ziegelsteinen und Baulehm, sondern war auch auf dem Gebiet der Maschinenkunde bewandert. Er machte nur einen einfachen Vorschlag : *„Ich werde eure Dampfmaschine tunen“*.

In diesem Raum kannte niemand das neumodische Wort „tunen“, deshalb erklärte Schmidt seinen Plan: *„Jede Dampfmaschine besitzt einen Regulator, der verhindert, daß ihre Drehzahl zu hohe Werte annimmt. Wenn es mir gelingt, diesen Regulator zu überlisten und damit die Drehzahl zu erhöhen, gibt die Maschine wesentlich mehr Leistung ab“*.⁴²

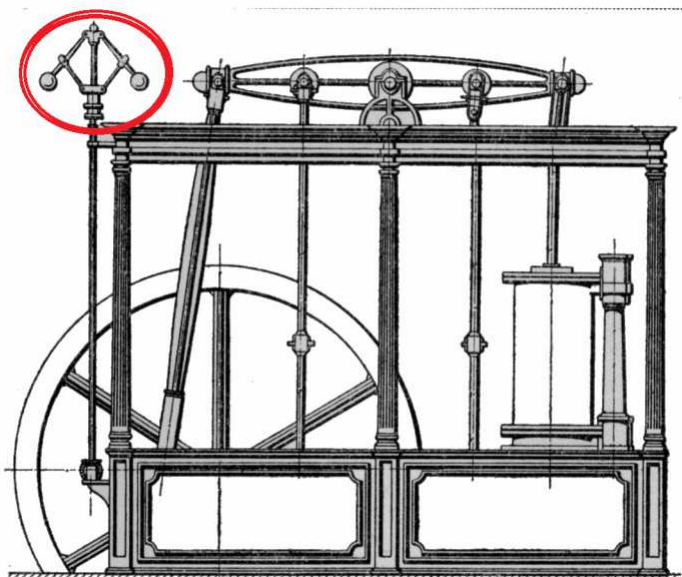


Abb.20:

Eine solche Balancierdampfmaschine konnte damals die mechanische Werkstätte von Friedrich Harkort aus Wetter an der Ruhr liefern

Der rot umrandete Fliehkraftregler sorgte für eine konstante Drehzahl der Maschine.

Er ist von Albert Schmidt irgendwie manipuliert worden

Was der Baumeister mit dem Drehzahlregler anstellte, ist nicht überliefert, aber das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Vorher waren es 80 PS bei 30 Umdrehungen pro Minute und nachher 150 PS bei 55 Umdrehungen. Noch das Übersetzungsverhältnis auf die Transmission ein bißchen verändert und der Betrieb konnte weiter laufen. Das Wort "tunen" kannte um 19. Jahrhundert natürlich noch

keiner (auch Albert Schmidt nicht). Tuning oder frisieren nennt man in diesem Jahrhundert die Leistungssteigerung von Benzin- oder Dieselmotoren, die in erster Linie im Rennsport verwendet werden

Ein Restrisiko gibt es beim Tunen heute und gestern allerdings immer. Wenn die Lager, Zapfen und Kurbeln der antiken Balancierdampfmaschine der Belastung nicht standhielten, die Maschine wäre auseinandergefliegen und es hätte es einen dicken Knall gegeben. Die Tuchfabrik hätte dann ganz gestanden. Zum Glück hielt die Maschine jedoch noch drei Monate lang bis zur Aufstellung der neuen Ventildampfmaschine und Albert Schmidt hatte bei der Fa. Hammacher „einen dicken Stein im Brett“.

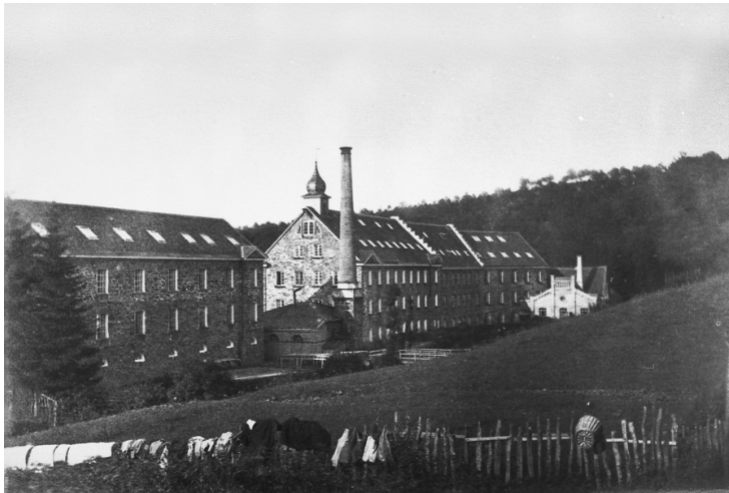
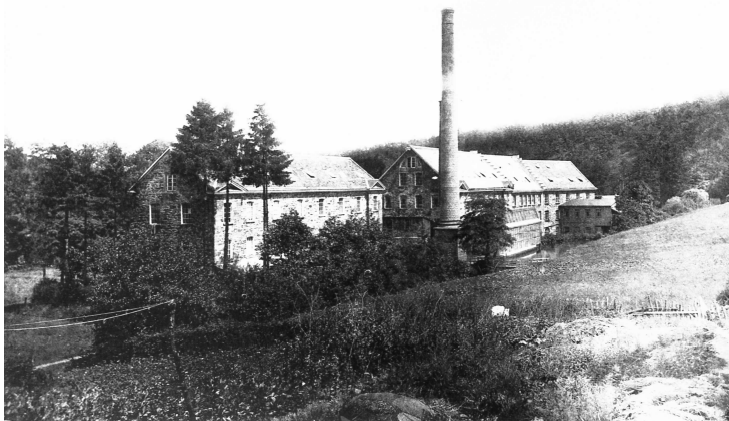


Abb.21/22:

Zwei fast identische Bilder der Hammacher'schen Fabrik.

Das obere Bild zeigt noch das Türmchen von 1860/65. Das Gebäude auf dem Obergraben sieht wie ein Maschinenhaus aus. Aber wofür ist der große Schornstein vor der Fabrik?

Da er aber schon früher da war, ist er wahrscheinlich für die Dampfkessel zuständig gewesen.



Die untere Aufnahme ist von dem Wipperfürther Fotografen Theodor Meuwesen um 1885 erstellt worden.

Das Türmchen ist weg. Das Gebäude auf dem Obergraben ist stark verändert. Dafür ist neben dem Graben noch ein Shedbau entstanden.

Wenn man genau hinschaut, erkennt man hinter dem ersten einen zweiten Schornstein.

Die gegen Ende des 19. Jahrhundert gegründete Wuppertalsperrengenossenschaft wollte 1895 den Wasserverbrauch der Fabriken wissen und schickte den Wasserbauingenieur C. Corte in das Tal der Wupper⁴³. Für die Firma Hammacher in Krebsöge stellte der Ingenieur nach tagelangem Messen und Rechnen fest, daß der gesamte nicht motorische Wasserverbrauch 474 m³/Tag betrug. Während die Färberei, Spülerei für gefärbte Wolle und die vier Tuchspülmaschinen lediglich 162 cbm jeden Tag verbrauchten, benötigten die Leviathane in der Wollwäscherei die größte Wassermenge.

Die Dampfmaschine, bzw. ihre Kesselanlage braucht außer Kohlen natürlich auch Wasser. Carl Corte ermittelt den Verbrauch mit etwas über 20 m³/Tag. Er bestätigt das Baujahr der Dampfmaschine mit 1879 und findet sogar die Cölnische Maschinenbauanstalt als Hersteller heraus. Jedoch gibt es bei der Leistung krasse

Gegensätze. Albert Schmidt gibt die Arbeitskraft mit 180 PS an. Nach Corte sollen es lediglich 75 PS bei 55 Touren sein.⁴⁴

Ob Albert Schmidts „Story“ stimmt, sei mal dahingestellt. Wesentlich authentischer sind die Dampfakten⁴⁵, welche durch Zufall im Stadtarchiv Radevormwald gefunden wurden. In diesen steht nämlich etwas von zwei Dampfkesseln, von denen der erste kleinere, bereits 1875 in Friedrichsthal stand.

	Cornwall-Kessel 1	Cornwall-Kessel 2
Baujahr	1875, umgestellt 1879	1880
Heizfläche	67 m ²	138 m ²
Dampfdruck	6 Atü	6 Atü
Hersteller	Siller & Jammart, Barmen	Kölnische Maschinenbauanstalt in Köln-Bayenthal
Dampferzeugung für	40 PS Dampfmaschine zum Antrieb der Spinnerei	50 PS Dampfmaschine zum Antrieb der Tuchfabrik

Laut dieser Tabelle stimmt offenbar nur Cortes Herstellerangabe für die zweite Dampfmaschine, aber die erste ? Die Leistungsangaben sind auch etwas seltsam. Der Leser mag sich selbst einen Reim darüber machen.

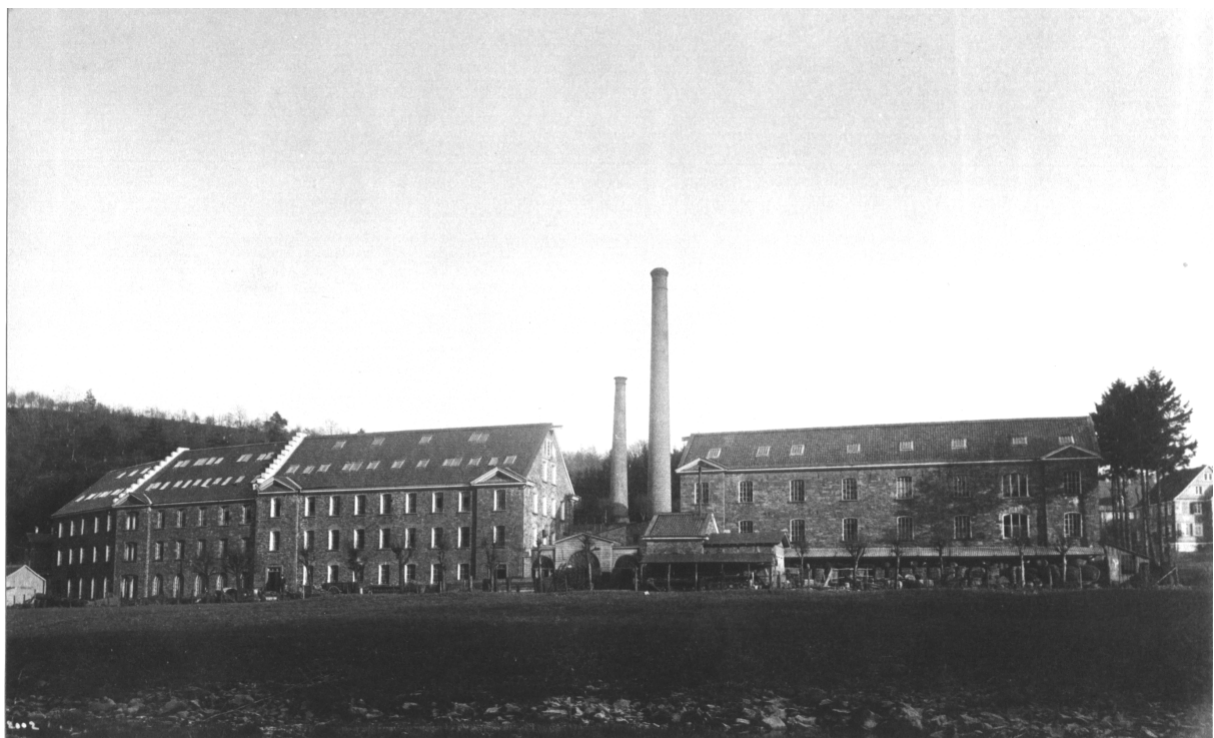


Abb. 23: Das Photo der Firma Hammacher stammt ebenfalls von 1885. Es sind zwei Schornsteine vorhanden. Leider geht es auch aus den Plänen in den Dampfakten nicht richtig hervor, ob jeder Kessel einen eigenen Schornstein besaß, oder ob der zweite später errichtet wurde.

Das Jahrhundert beginnt mit Schnürsenkeln

Die Tuchfabrik von Peter Hammacher & Co. hielt fast genau bis zum Anfang des vorigen Jahrhunderts. Am 16. April 1901 trafen sich Louis Hammacher und Philipp Barthels in der Kanzlei des Notars Egbert Julius Cäsar. Die Unterschriften auf dem Vertrag⁴⁶ über den Verkauf der Fabrikräume, Grundstücke und Wasserrechte in Krebsoege waren fällig. Auch hier sind es nur ein paar Federstriche gewesen, und die Liegenschaften wechselten für 90000 Mark ihren Eigentümer.

Die Firma Barthels-Feldhoff besaß eine Schnürriemen- und Eisengarnfabrik in Barmen. Diese wurde von Philipp Barthels⁴⁷ 1829 gegründet und besteht heute immer noch in Wuppertal-Barmen. Der Bedarf an Eisengarn war um 1900 so groß, daß andere Firmen dieses Material in Lohn herstellen mußten. Als die Firmenleitung zu Gehör bekam, daß in Krebsoege die Räume der Tuchfirma Hammacher zum Verkauf anstanden, griff sie sofort zu und lagerte einen Teil ihrer Produktion nach dort aus. Als erstes wurde eine zweite Wasserturbine für 11 Lüstriermaschinen eingebaut. Auch eine Riemendreherei und Spulerei wurde eingerichtet.⁴⁸

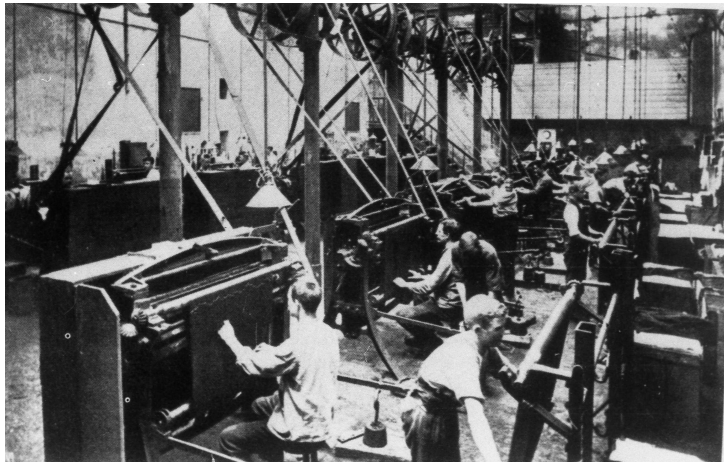


Abb. 24
Solche Lüstriermaschinen
verwandten normales
Baumwollgarn in sogenanntes
Eisengarn für Schnürsenkel.

Abb.: 25
Riemengänge nennt man die
Maschinen, auf den Kordeln,
Schnürsenkel und andere Litzen
geflochten werden.
Die hier abgebildete
Flechtmaschine ist im Museum
für Frühindustrialisierung in
Wuppertal-Barmen zu
bewundern.
Der Apparat stammt vom
Anfang des 20. Jahrhunderts



Eisengarn, Glanzgarn oder lüstriertes Garn ist normales Baumwollgarn, in das Paraffin als Appreturmasse eingebürstet wird. Dieser Vorgang geschieht auf einer Lüstriermaschine. Das Garn erhält dadurch einen besonderen Glanz und eine festere Oberfläche. Bei diesem Verfahren ist es zusätzlich noch hilfreich, daß durch das Einbürsten des Paraffins Hitze entsteht, welche den Glanz noch verstärkt. Die Lüstriermaschine ist 1847 von Carl Theodor Wuppermann, Philipp Barthels sen. und Victor Schreiber in Beyenburg entwickelt worden.

Einen Bericht aus den Tagen der ersten Flechtmaschine finden wir in der Zeitschrift Bergische Heimat von 1930, er soll hier teilweise wörtlich wiedergegeben werden:

Die erste Flechtmaschine entstand (zwar) 1748 in England, jedoch befaßte sich Johann Heinrich Bockmühl aus Kemna (zwischen Wuppertal–Barmen und Beyenburg) mit entscheidenden Verbesserungen. Die Englische Originalmaschine mußte noch durch ein Fußpedal bewegt werden, „ dann nahm Bockmühl, ein besinnlicher Mann die Wasserkraft der Wupper zu Hilfe.“

Darum gilt Bockmühl im Tal der Wupper als eigentlicher Erfinder

Des weiteren aber wird schon als Eigenart dieser Bockmühl'schen Flechtmaschine erwähnt, daß hier Klöppel mit drehbaren Spulen aufrecht standen und durch einen sinnlichen Mechanismus in sich ständig kreuzenden, schlangenförmigen Linien auf einer Kreisbahn fortbewegt werden.

Der Mechanismus wurde Gang genannt und so erhielt die Maschine nach ihren Produkten – den Schürriemen – den Namen „Riemengang“, welchen sie behielt, obwohl inzwischen längst Besatz- und Modeartikel aller Art auf ihr hergestellt werden.

Riemendrehereien sind Fabriken, in denen Flechtmaschinen Schnürriemen, Bänder und Litzen aus Garn flechten.⁴⁹

Knapp vor oder nach dem ersten Weltkrieg ist ein Turm an den Bruchsteinbau gesetzt worden, der Turm beherrschte die Fabrikansicht bis zu dem Großbrand 1971. Auf einer Fotografie aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts sieht man zwei Schornsteine, die immer noch auf eine Dampfkraftnutzung deuten. Aber etwas neues, vorher nie dagewesenes, ist auf dem Foto mit einer Lupe zu erkennen. Strommasten weisen darauf hin, das elektrische Energie in Krebsoege kein Fremdwort mehr war. In den Rechnungen der Bergischen Licht- & Kraftwerke steht, daß die Firma Barthels-Feldhoff nach dem ersten Weltkrieg im Jahr 60000 Kilowattstunden an Strom verbrauchte



Abb. 26.:
*Die Schornsteine sind nur noch Makulatur.
Hauptenergie ist elektrischer Strom*



Abb. 27.: *Der Turm vor der
Fabrik beherrscht die
Ansichten des Werkes über
50 Jahre – bis 1971*

In der Festschrift „125 Jahre Barthels-Feldhoff“ wird die Krebsoege Zeit folgendermaßen beschrieben: „. Als zwischen 1908 und 1918 die Nachfrage nach Eisengarn nachließ, beschränkte man sich in Krebsoege auf die Doubliererei und Flechtereie Waggonweise kamen die Schürriemen aus Krebsoege nach Barmen. Zweimal in der Woche fuhrn Pferdefuhrwerke zwischen den Betrieben hin und her.“

Dieser Zeitabschnitt ging zu Ende, als Ende der zwanziger Jahre Barthels-Feldhoff die Fertigung in Krebsoege ganz einstellte. Eisengarn ist heute gänzlich vom Markt verschwunden. 1998 gab es noch einen Betrieb in Wuppertal-Heckinghausen, der Eisengarn für besondere Zwecke herstellte - auf Lüstrieremaschinen von vor dem zweiten Weltkrieg.

Kurzfristig stellte die Firma Roland Spitzen in den Fabrikräumen her und die Gebrüder Wember unterhielten eine Spulerei.⁵⁰ Die beiden Kleinunternehmen hielten sich, bis Mitte der dreißiger Jahre Dr. Kurt Herbertz aus Wuppertal die Krebsoege Gebäude von der Firma Philipp Barthels-Feldhoff erwarb. Herbertz wollte hier eine Farben- und Lackproduktion auf die Beine stellen. Der neue Besitzer beabsichtigte, auch die seit 1930 brachliegende Wasserkraftnutzung wieder aufzunehmen. Er beauftragte 1941 das Ingenieurbüro Westerhoff aus Hagen, die komplette Kraftanlage zu überprüfen und wieder in Gang zu setzen.

Technische Daten der Turbine (Wasserkraftanlage) von 1942⁵¹

Type	Zwillingsfrancisturbine
Hersteller	MAN
Baujahr	1942
Leistung	170 PS
Drehzahl	175 UpM
Wassermenge Q	3,6 m ³ /sec
Fallhöhe	4,60 m
Stauspiegel	223,4 m.ü.NN.
Wehrbreite	32,5 m
Obergrabenlänge	ca. 750 m

Die Wasserturbine sollte einen Generator drehen, der elektrischen Strom für den Betrieb erzeugte. Leider waren wegen der langen Stillstandszeit die Wasserrechte verfallen, aber eine Neuverleihung war eigentlich nur reine Formsache. Nur die Stadt Wuppertal plädierte nicht für die Farbenfabrik in Krebsoege. Sie wollte den Lackfabrikanten behalten, weshalb sie ihm günstige Grundstücke und Gebäude in Wuppertal zur Verfügung stellte. Dr. Kurt Herbertz nahm das Angebot dankend an und verließ Krebsoege wieder.

Lebensretter. Beim Aufwaschen der Wäsche am Wassergraben der Firma Barthels & Feldhoff in Krebsöge rutschte eine Frau aus und stürzte in den Graben. Auf die Hilferufe der Ertrinkenden eilte Herr Emil Winkelmann d. Ältere hinzu, sprang ins Wasser und rettete die Frau. W. hat bereits vor dem Kriege einen jungen Mann aus Wilhelmstal vom Tode des Ertrinkens gerettet.

Abb. 28: wie nebenstehender Artikel aus der Zeitung vom 25. April 1927 zeigt, lebten manche Leute am Wassergraben in Krebsoege gefährlich

Pulverpressen und Sinteröfen

Noch vor dem zweiten Weltkrieg geschah in Schwelm etwas vorher noch nie Dagewesenes. Anfang der dreißiger Jahre beschäftigte sich im Schwelmer Eisenwerk Müller & Co. eine kleine Gruppe von Technikern mit einer neuen Metallsorte, dem Pulver- oder Sintermetall. Fünf Jahre später rief Dr. Albano-Müller die "SK-Abteilung" (SK = Sinter-Kapillar) ins Leben, die bis zu Beginn des zweiten Weltkrieges kräftig expandierte. Das zehnköpfige Team unter der Leitung von Rudi Julius stellte noch vor 1940 eine kleine Fertigung für Sintermetalle auf die Beine, für die es in Schwelm langsam zu eng wurde. In diese Zeit paßten wunderbar die leerstehenden Fabrikräume in Krebsoege, die von Dr. Herbertz verlassen worden sind.

Die ältesten schriftlichen Hinweise auf das Wirken des Sintermetallwerkes in Krebsoege gehen auf den 23. Dezember 1942 zurück. Der Antrag auf Verleihung der Wasserrechte ist selbstverständlich weiter verfolgt worden, auf die billige Energie aus der Wupper wollte man nicht verzichten. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß der Betrieb aus „wehrwirtschaftlichen“ Gründen wieder in Gang gesetzt werden soll.

In der neuen Fabrik sollten damals 40 - 50 Mann, sowie 40 sowjetrussische Arbeiterinnen das neuartige Lagermetall „Ferro-Porit“ herstellen.⁵² Ferro-Porit war ein preßtechnisch erzeugter Werkstoff, der Messing- und Bronzelager ersetzen konnte. (Mehr wurde in dem Schreiben nicht verraten, weil alles noch Neuland war). Es war geplant, die Produktion Tag und Nacht durchlaufen zu lassen und die Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet der Sintermetalle sollten natürlich auch vorangetrieben werden.

Anfang 1943 zog die SK-Abteilung von Schwelm nach Krebsoege um und am 30. Juni 1943 erfolgte die Festsetzung des Gesellschaftervertrages für die Sintermetallwerk Krebsöge GmbH (SMK). Die neue GmbH mit den Gesellschaftern Dr. Albano-Müller senior und junior, sowie Dr. Vits wurde anderthalb Monate später ins Handelsregister eingetragen.⁵³

Es war Krieg. Verständlicherweise stellten die 200 Beschäftigten hauptsächlich Rüstungsgüter wie Formteile für Granaten, Geschößführungsringe und Gleitlager her. Der Umsatz erreichte schnell astronomische Höhen. Nach einem Rekord von 3300000 Reichsmark im Geschäftsjahr 1944, wurden bis April 1945 noch 650000 Reichsmark eingebracht. Der Krieg war verloren und zum Glück zu Ende, als die britischen Besatzer sofort die Weiterfertigung in Krebsoege untersagten. Einige Firmenmitglieder retteten wichtige Firmenpapiere in ihre Privatwohnungen und die Kasse verschwand kurzfristig unter einer Linde in Steins Garten.

In der schlimmen Nachkriegszeit räumten russische Arbeiterinnen die Lager aus und englische Soldaten bauten die Maschinen ab. Nach einer kurzfristigen Produktionserlaubnis und anschließender Sperre erhielt SMK von der Besatzungsmacht im Juli 1946 die endgültige Genehmigung zur Wiederaufnahme der Fertigung. Jedoch fehlte der Strom. Erst Anfang 1947 brachte ein kleine Schar von Mitarbeitern um Rudi Julius herum die Wasserturbine wieder in Gang. Es wurde Licht und der Strom reichte zumindest für einen Sinterofen und ein paar Pressen.

Neben vielen anderen Pulvermetallprodukten machte sich das Werk mit den sogenannten „JUWA-Gleitlagern“ einen Namen. Der Kugellagerersatz verfügte über einen Öldocht für die Zusatzschmierung. Nach der Währungsreform waren nur noch 27 Mitarbeiter beschäftigt und die Zukunft von SMK hing am seidenen Faden. Grund war die Zurückhaltung der Kunden, die im Sintermetall einen Nachkriegsersatz sahen und ihm sehr skeptisch gegenüber standen.

Ein bißchen Sintertechnik⁵⁴

Als erstes sollte man mal abklären, was Sintermetall überhaupt ist. Am Anfang war Alfred Uhlmann aus Berlin-Steglitz. Er ließ Sintermetall unter der Nr. 405880 patentieren. Wann dieses Deutsche Reichspatent erteilt worden ist und ob der Erfinder zum Team um Dr. Albano-Müller gehörte, läßt sich leider aus einer Zeitschrift zum vierzigjährigen Jubiläum der Firma nicht ersehen.

Verschiedene Metallpulver - je nach Anforderungen an das spätere Produkt - und ein Gleitmittel werden miteinander vermischt. Bei Bronzelagern kommt noch Graphit als Notschmiermittel hinzu. Diese Mischung wird in Preßgesenke gefüllt und mit einem Druck von 4000 bis 8000 kg/cm² verdichtet⁵⁵. Durch Festlegung der Preßkraft kann erreicht werden, daß poröse oder dichte Preßlinge entstehen.

Nach dem Pressen kommt das hochempfindliche Werkstück - man darf damit nirgendwo anstoßen - in den Sinterofen, wo bei einer Temperatur von 800° bis 1300° Celsius die Pulverteilchen zusammenbacken und das Gleitmittel ausgebrannt wird. Um die Maße einzuhalten werden die Sinterformteile anschließend kalibriert. Höhere Festigkeit wird nach dem Sintern erreicht durch Schmieden oder erneutes Pressen.

Ein anderes Verfahren ist die PM-Spritzgußtechnik, bei dem ein Gemisch aus Metall- und Kunststoffpulver mittels einer Spritzgußmaschine in die richtige Form gebracht wird.

Die Vorteile der Pulvermetalltechnik liegen auf der Hand. Die Werkstücke können viel genauer und vor allem ohne den beim herkömmlichen Gesenkschmieden anfallenden Abgrat hergestellt werden. Als Schlagwort gilt „gesteuertes Werkstoffgefüge“, so können Gleitlager porös ausgeführt werden, so daß sich in die Poren Schmieröl einsaugt. Zum Beispiel bei den schon genannten JUWA-Lagern. Wer sich schon einmal einen Filter aus Metall genau angeschaut hat, wird feststellen, daß er aus einzelnen kleinen Kügelchen zusammengebacken ist. Auch das ist eine Verwendung von Sintermetall.

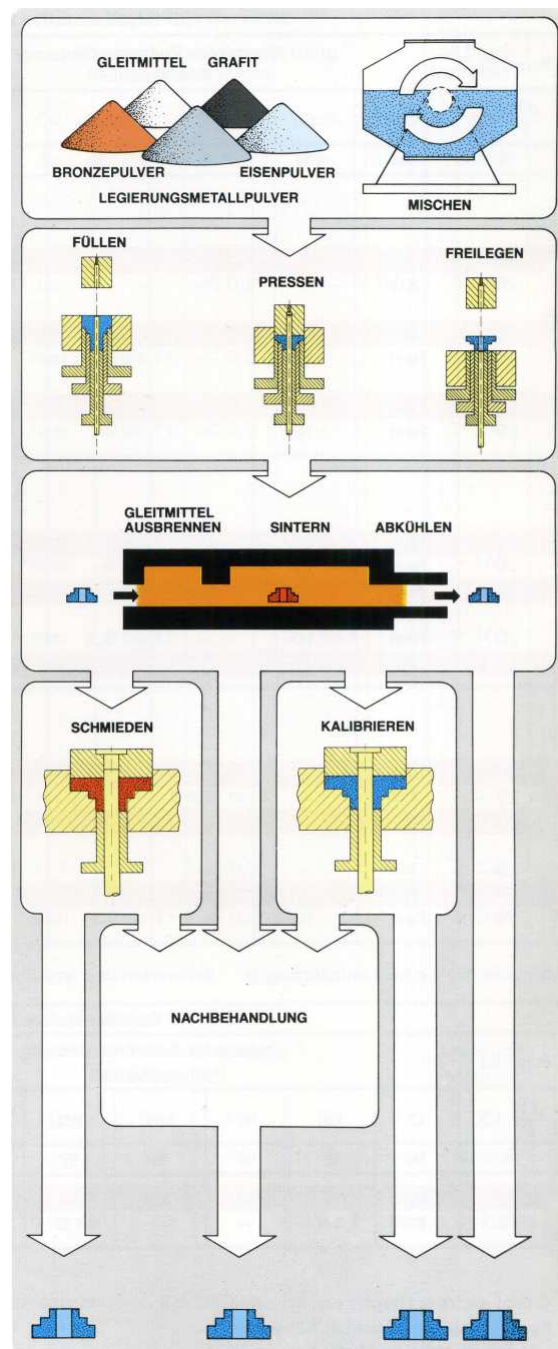
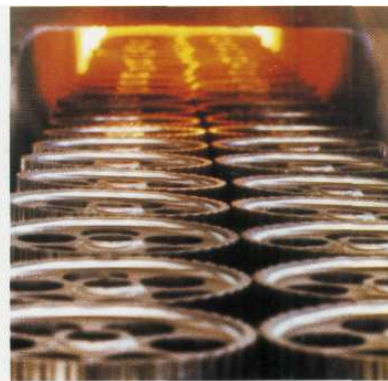


Abb. 29: Schema des Herstellungsprozesses

**1. MISCHEN**

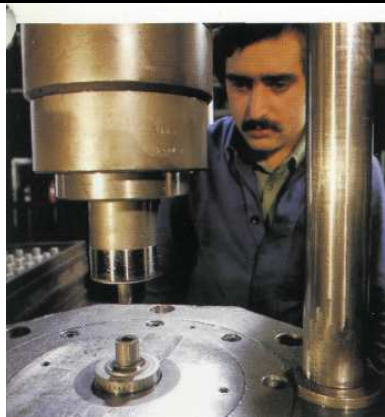
Die pulverförmigen Rohstoffe werden in der gewünschten Zusammensetzung gemischt. Anstelle von Pulvermischungen aus Einzelkomponenten können auch legierte Pulver verwendet werden.

2. PRESSEN

Das Pressen der Teile erfolgt in entsprechend gestalteten Werkzeugen. Durch Wahl des Preßdruckes, der üblicherweise im Bereich von 400-800 MN/m² liegt, kann die Raumerfüllung bzw. die Porosität variiert werden.

3. SINTERN

Die Preßlinge erhalten in einem anschließend durchgeführten Sinterprozeß - einer nach Zeit und Temperatur genau gesteuerten Wärmebehandlung unter Schutzgas - die geforderte Festigkeit. Der Sinterprozeß, der etwas unterhalb der Schmelztemperatur der Hauptlegierungskomponente durchgeführt wird, verleiht durch Diffusions- und Rekristallisationsvorgänge dem Werkstoff metallisches Gefüge ohne Formänderung des Teiles.

**4. KALIBRIEREN**

Bei Sintern treten geringe Maßveränderungen an den Preßkörpern auf. Bauteile mit sehr engen Toleranzforderungen werden deshalb in gesonderten Werkzeugen maßgenau kalibriert. Die kalibrierte Oberfläche hat sehr geringe Rauigkeit.

5. SCHMIEDEN

Sollen nicht nur Maßkorrekturen vorgenommen, sondern wesentliche Steigerungen der Festigkeit erreicht werden, wird statt des Kalibrierens bei Raumtemperatur ein Schmiedschritt bei hoher Temperatur durchgeführt.

6. NACHBEHANDLUNG

Zur Erweiterung der Gestaltungsmöglichkeiten, zur Verbesserung von Fertigungsgenauigkeiten und zur Härtesteigerung sowie zur Erhöhung des Widerstandes gegen Verschleiß und Korrosion können Sinterteile verschiedenen Bearbeitungs- und Nachbehandlungsverfahren unterzogen werden.

Abb 30– 35: Die Produktionsschritte

Die goldenen Jahre

Es ging langsam wieder aufwärts. Dazu trug auch ein Auftrag des Schwelmer Eisenwerkes bei. Es mußten Verschlüsse für Kanister angefertigt werden, das Auftragsvolumen lag bei 130000 Stück pro Monat. Ein guter Neustart, wobei der erzielte Umsatz von 530000 DM noch weit von den Zahlen 1943/44 entfernt war. Mitte der fünfziger Jahre begann das deutsche Wirtschaftswunder und die schlechte Zeit war damit endgültig vorbei. Die Umsätze explodierten 1956/57 waren es noch 3,3 Mio. DM, 1960/61 schon 10 Mio. DM und 1968 15 Mio. DM.⁵⁶

In den sechziger Jahren wurden überall im Bundesgebiet Zweigwerke gegründet und auch in Krebsoege tat sich einiges. Als erstes verschwanden noch zum Ende der fünfziger Jahre die historischen Gebäude am östlichen Ende der Fabrik und ein Hochbau entstand dort.

Auf der anderen, westlichen Seite der Fabrik stand das sogenannte „kurze Haus“. Christian Heyden konzipierte es zwar bei seiner Errichtung als Wohngebäude, aber die späteren Eigentümer bauten es zur Produktionsstätte um. Als nach dem zweiten Weltkrieg acht Werksangehörige samt Familien Wohnraum suchten, verwandelte man kurzer Hand die oberere Etage des Haus in Wohnungen um. In der die Parterre diente als Lager und Versand des Sintermetallwerkes.⁵⁷



Das sogenannte „kurze Haus“ war als Arbeiterhaus konzipiert, Es diente den Arbeitern in der Spinnerei und deren Familien im 19. Jahrhundert als Wohnraum.

Damals konnte man von „Alt-Krebsoege“ über eine Obergrabenbrücke noch direkt in die Fabrik gehen.

Als Wohnhaus diente das Gebäude noch bis in die 1960er Jahre.

Abb. 36: Das sogenannte „kurze Haus“

Das „kurze Haus“ konnte auf auf eine wechselvolle Geschichte zurückblicken. noch zu Beginn der 1960er Jahre zogen die Betriebsangehörigen zwar in neue Wohnungen um, und es stand wieder neuer Raum für Fabrikationszwecke. Aber bereits mitte dieses Jahrzehnts verschwand auch dieser Bruchsteinbau und wich einem modernen Gebäude aus Beton. Es ging Schlag auf Schlag. Die letzte Gemäuer aus den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts schrumpfte immer mehr, zwischen ihm und dem Hochbau entstanden 1968 neue Räume für die Fertigung. Es blieb nur noch das Bruchsteingebäude von Christian Schmidt und einer kleiner Anbau, der 1864 errichtet worden ist, übrig. Auch der Turm vom Anfang des Jahrhunderts war noch vorhanden⁵⁸

Der ehemalige Werksleiter weiß zu berichten⁵⁹: *„Auf den Holzbalkenböden des Altbaus standen zwei Sinteröfen, noch schwerere Maschinen besaßen allerdings ein vernünftiges Fundament im Erdgeschoß. Es war einhaltbarer Zustand. Später hatten jedoch tragfähige Betondecken weitgehend die instabilen Holzböden im Altbau*

ersetzt. Nur der mittlere Teil der Gebäude, mit den knarrenden Dielen und dem Turm blieb noch übrig."



Abb. 37. Die Aufnahme vom Ende der 1950er Jahre zeigt die Krebssoeger Fabrik noch einmal in ihrer alten Bruchsteinpracht. Deutlich erkennt man den Karschgraben, durch den das Wasser zur Turbine am östlichen Ende der Fabrik fließt



Abb. 38: Um 1968 sind kaum noch Bruchsteine zu sehen. Was von den einen Meter dicken Mauern verputzt oder ganz neu ist, wissen nur noch wenige.



Abb. 39: Das Luftbild aus dem Jahr 2000 zeigt nur noch moderne Bauten, an denen nicht zu erkennen ist, daß sie zum Teil über 160 Jahre alt sind.

Im Jahre 2017 wird hier immer noch Sintermetall produziert.

Wasserkrafttechnisch soll bis Ende der sechziger Jahre eine Kaplan turbine einen 160 kVA Drehstromgenerator angetrieben haben. Danach stellte man noch für ein paar Jahre eine Francisturbine mit stehender Welle samt einem 125 kVA Generator in das Maschinenhaus. Als man 1973 die Wasserkraftnutzung ganz aufgab, wurden die Aggregate verkauft.⁶⁰

Feuer am Aschermittwoch

Es war der 24. Februar 1971, als in der Nacht zum Aschermittwoch um 23:50 die Feuerwehr nach Krebsoege gerufen wurde.⁶¹ Das Sintermetallwerk brannte, aber es war zum Glück „nur“ ein Raum durch dessen Fenster man das Feuer sehen konnte. Als das Fenster zersprang, stand der Turm mit seinem hölzernen Dachstuhl nach kurzer Zeit in Flammen. Es blieb leider nicht beim Turm, das Feuer sprang auf den Altbau über, so daß die Remscheider Berufsfeuerwehr mit ihrer Drehleiter anrücken mußte. Als sich nach drei Stunden durch sämtliche Etagen des Altbaus gefressen hatte, brachten die vereinigten Feuerwehren den Brand etwa gegen vier Uhr Morgens unter Kontrolle.

Rudi Julius, der technische Direktor beriet sich mit dem Geschäftsführer Prof. Dr. Zapf über das weitere Vorgehen nach dieser schlimmen Nacht. Produktionsmaschinen standen keine in dem Altbau, aber das Zeichnungsarchiv mit seinen in langen Jahren erarbeiteten Entwicklungsunterlagen ruhte in Stahlschränken im Turm. Die Entwicklungsunterlagen über die Sintertechnik - das gesamte Know-How der Firma - hatte den Brand gut überstanden. Die Beschädigung dieser existenzwichtigen Unterlagen hielt sich aber zum Glück in Grenzen. Nicht zuletzt dadurch, daß die Feuerwehr die ganze Nacht die Stahlschränke mit Löschwasser gekühlt hatte.

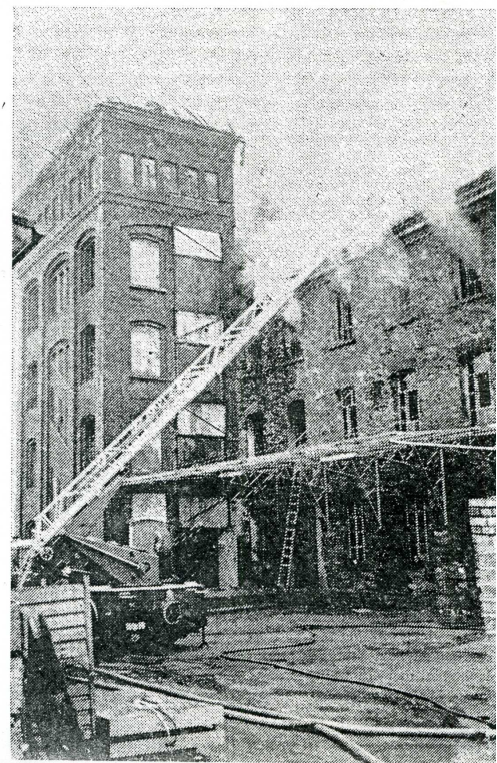


Abb.40 und Abb. 41: Wenn man von der Südseite schaut (Bild oben), könnte man sagen der Brandschaden wäre gar nicht so schlimm, aber auf der Wupperseite der Fabrik sah es etwas schlechter aus (Bild rechts).

Am nächsten Tag konnten alle Beteiligten aufatmen. Ein Dank ging an die Feuerwehrleute, welche durch ihre Löscharbeiten schlimmeres Unheil verhütet hatten. Einen Dank verdienten auch die Belegschaftsmitglieder, für die der Brand mit vielen Einschränkungen und enormer Arbeit verbunden war. Als die Reporter der Bergischen Morgenpost Direktor Julius nach der Schadenshöhe fragte, entgegnete er: „eine siebenstellige Summe, leider kann ich nicht mehr sagen. Wir müssen erst feststellen, was vernichtet wurde und was noch unversehrt ist.“

Am nächsten Tag meldete der Remscheider Generalanzeiger, daß der Großbrand mit seinem in die Millionen gehenden Schaden keine negativen Folgen auf die

Produktion haben würde. Außer der Brandruine erinnerten noch die Feuerwehrleute, die immer wieder auflodernde Flammen bekämpfen mußte, an die die schlimmen Vorgänge der vergangenen Tage.

Hartnäckig hielt sich das Gerücht, daß es sich bei dem Brand um einen warmen Abbruch handelte. Jedenfalls waren nun die letzten Reste der alten Fabrik aus dem 19. Jahrhundert verschwunden. Eine Traglufthalle⁶² zierte einige Zeit den Platz neben der Brandruine, schließlich mußten einige Teile darin ausgelagert werden, auch der Versand arbeitete darin.

1974 war der Neubau der Brandruine abgeschlossen, so daß die Formteilmontage aus der Baracke übernommen werden konnte. Zum Thema Baracke⁶³ fällt ein, daß dieses Holzhaus der Geburtsort der Formteilmontage war, die Dr. Zapf 1957 nach Krebsöge holte. Viele Erinnerungen der Mitarbeiter knüpfen sich an die Baracke. Auch Formteile aus Aluminium wurden hier entwickelt, erinnert sich ein Betriebsleiter von SMK. Die alten Holzschuppen mußten einer neuen Halle weichen, die Ende der achtziger Jahre aus Betonfertigteilen entstand. Diese Halle und auch weitere Betriebserweiterungen in Krebsöge sind erst durch den Bau der Wuppertalsperre möglich geworden, welche die Hochwassergefahr minimierte. Das Sintermetallwerk konnte sich nun direkt bis zum Wupperufer ausdehnen.



Abb. 42 oben: Im März 1989 konnte man eine rege Bautätigkeit im Krebsöger Sintermetallwerk feststellen.



Abb. 43 rechts: Ein paar Monate später setzte der Kranwagen den Richtkranz auf die neue Halle.

Der Maschinenpark bestand danach aus 50 Pulverpressen mit einer maximalen Preßkraft von 500 to. 30 andere Pressen leisteten 5 bis 800 to. Außer einer Zerspanungsabteilung, Härtereie und Vakuumtränkabteilung standen noch 12 Sinteröfen in Krebsöge.

Die **KREBSÖGE**-Gruppe wurde 1996 durch die **KREBSÖGE**-Sinterholding GmbH geführt und besteht aus 10 weiteren Werken, bzw. anderen Unternehmen. In dieser Gruppe sind über 1400 Mitarbeiter beschäftigt und der Umsatz beläuft sich weltweit auf über 250 Mio. DM pro Jahr. Es werden 10000 Tonnen Metallpulver jährlich zu etwa 4500 unterschiedlichen Produkten verarbeitet. 70 % davon sind für die Automobilindustrie, die anderen 30 % – hauptsächlich Lagerbuchsen und andere

Formteile – nehmen Büro- und Druckmaschinenhersteller ab. Nicht zuletzt durch die hohe Präzision ihrer Erzeugnisse zählt die **KREBSÖGE**-Gruppe zu den führenden Sintermetall-Herstellern Europas⁶⁴. Inzwischen gehört die Krebsoege Fabrik zu dem amerikanischen Konzern „GKN-Sintermetals“



Abb. 44:

Es begann 1724, als Johann Daniel Moll mit seinen Geschäftspartnern die Schlacht für seine Walkmühle in der Wupper errichten ließ. Die Wasserkraftnutzung ist seit 1973 vorbei, anstelle der Schlacht erhebt sich seit 1986 der Damm der Wuppertalsperre. Im Februar 2017 gelang dieses Foto des ehemaligen Turbinen-einlaufes.

Auf ihm sind deutlich die Reste der Kraftnutzung unseres Heimatflusses zu sehen

Die **KREBSÖGE**-Gruppe wurde 1996 durch die **KREBSÖGE**-Sinterholding GmbH geführt und besteht aus 10 weiteren Werken, bzw. anderen Unternehmen. In dieser Gruppe sind über 1400 Mitarbeiter beschäftigt und der Umsatz beläuft sich weltweit auf über 250 Mio. DM pro Jahr. Es werden 10000 Tonnen Metallpulver jährlich zu etwa 4500 unterschiedlichen Produkten verarbeitet. 70 % davon sind für die Automobilindustrie, die anderen 30 % – hauptsächlich Lagerbuchsen und andere Formteile – nehmen Büro- und Druckmaschinenhersteller ab. Nicht zuletzt durch die hohe Präzision ihrer Erzeugnisse zählt die **KREBSÖGE**-Gruppe zu den führenden Sintermetall-Herstellern Europas⁶⁵. Inzwischen gehört die Krebsoege Fabrik zu dem amerikanischen Konzern „GKN-Sintermetals“

Krebsoege mit dem Sintermetallwerk ist der einzige Industriestandort an der Wupper in unserer Region, der Arbeitsmängel und verschiedene Besitzer, zwei Kriege und Fremdherrschaft, kurz gesagt all die Wirren der vergangenen fast 300 Jahre überdauert hat. 2013 gab das Sintermetallwerk in Krebsoege 320 Menschen Arbeit und ist heute noch in Betrieb. Es ist die letzte große Fabrik im Industriegebiet „Tal der Wupper“

Krebsoeger Kraftbier und Ziegelsteingesenke⁶⁶

Bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts befaßten sich die Krebsoeger Lausbergs mit Bier. Der erste Bierfreund aus dieser Familie, die sich eigentlich mit Eisen und Stahl beschäftigte, hieß Johann Friedrich⁶⁷ und war der Sohn von Johann Caspar, welcher die Lausberg=Dynastie ins Bergische Land brachte. Nämlich am 10. Januar 1836 erteilte das Radevormwalder Bürgermeistereiamt Johann Friedrich Lausberg die Genehmigung zum Ausschank⁶⁸ in dem Haus Krebsoege N^o 296 ½. Wo dieses Haus stand, an Stelle der späteren Brauerei oder gegenüber, ist unbekannt. Auch ob ihm sein Posten im Radevormwalder Stadtrat bei der Genehmigung half, wollen wir mal erst verneinen.

Abseits von der Wupper, an der Straße die von der Wupperbrücke nach Radevormwald führte, errichtete der Sohn von Johann Friedrich Lausberg, Friedrich Wilhelm⁶⁹, 1863 direkt nach der Wupperbrücke eine große Brauerei. Er beteiligte auch seinen Bruder Albert an dem Unternehmen.

Als im September 1887 der Lennep-er Baumeister Albert Schmidt den Genehmigungsplan⁷⁰ für einen neuen Dampfkessel im Lausberg'schen Brauhaus zeichnete und zusammen mit der Kesselbeschreibung bei den Behörden einreichte, stand bereits eine Dampfanlage im Kesselhaus der Brauerei. Der alte Kessel war schon recht betagt und vermutlich viel zu klein. Seine Herstellerfirma Siller & Jamart hatte in bereits 1873 auf einen Dampfdruck von 4 Atü umgebaut. Der Umbau muß dermaßen gravierend gewesen sein, das der Kessel eine neue Genehmigung benötigte. Deshalb ist auch sein Originalbaujahr nicht mehr zu ermitteln, er ging wahrscheinlich zusammen mit der Brauerei in Betrieb.

Jedoch konnte der neue Kessel wesentlich mehr Dampf erzeugen als der alte. Er kam ebenfalls aus Barmen=Rittershausen von Siller & Jamart und ist von dieser Firma auf einen Druck von 7 Atü ausgelegt worden. Die Leistung des Kessels mußte jetzt ausreichen zum Heizen der Braukessel und zum Betrieb der Dampfmaschine für die Kühlanlage. Albert Schmidt zeichnete eine Zweizylinder-Dampfmaschine in den Konzessionsplan. Laut Lieferliste⁷¹ der Augsburger Maschinenfabrik (MAN) leistete sie 33 PS, besaß allerdings nur einen Zylinder. Mit dieser Leistung wäre allerdings auch noch der Antrieb der Rührwerke in den Maischbottichen möglich gewesen.

Der Schlußsatz in der Kesselbeschreibung zeugt vom Umweltbewußtsein der damaligen Fabrikanten: *„Durch einen tüchtigen Heizer, durch Wahl des geeigneten Brennmaterials und durch weite Züge soll für eine möglichst rauchfreie Verbrennung gesorgt werden“*.

Auf dem Bauplan finden wir aber noch eine interessante Zusatzinformation. Ein Eiskeller ist eingezeichnet, genau an der Stelle des späteren Hotel Weber.



Abb. 45: Fritz Lausberg ließ im Lennep-er Adreßbuch von 1901 diese Annonce abdrucken.

Der Name der Brauerei lief dabei immer noch auf seinen Vater.

Für diese zweite Eismaschine beschaffte Lausberg extra bei MAN eine größere Dampfmaschine⁷²

Im gleichen Adreßbuch⁷³, aus dem die Annonce (Abb.45) stammt, gibts auch Hinweise auf mögliche Mitarbeiter der Brauerei. Damals war die Brauerei unter der Adresse „Krebsoege N^o 9“ eingetragen. Wahrscheinlich gehörten auch noch die Nummern 7 und 11 dazu. Im Haus N^o 7 betrieb Ewald Somborn einen Flaschenbierhandel, nebenbei verkaufte er noch Kohlen und andere Brennstoffe. Unter der selben Adresse steht in dem Verzeichnis Albert Wener, ein Fuhrmann, der vielleicht die umliegenden Gaststätten mit Bier aus der Krebsoeger Brauerei belieferte. Ob der Dritte Bewohner dieses Hauses, der Maschinist Carl Bremmecke, die Dampfkessel in der Brauerei oder in der nahegelegenen und von Barthels–Feldhoff frisch gegründeten Eisengarnfabrik befeuerte, läßt sich leider nicht mehr feststellen.

Zwischen der Brauerei und dem Bierhandel lebte damals noch ein Buchhalter namens Friedrich Wilhelm Göller. Ob Göller bei Lausberg die Geschäftsbücher führte und sein Mitbewohner Richard Budde als Reisender das Bier aus Krebsoege in aller Welt vertrat?

Die Bewohner des Hauses N^o 9 lassen sich jedoch einwandfrei der Brauerei zuordnen.

Liste der Personen, die 1901 in dem Haus „Krebsoege N^o 9“ wohnten

Fritz Lausberg ist als Besitzer der Brauerei eingetragen

Hafenrichter, Johann
Sauter, Johann
Baumann, Johann
Kolbeck, Max
Haller, Friedrich Arthur
Olexi, Gottlieb

Fast alle werden als Brauereigehilfen geführt, nur Gottlieb Olexi stand als Knecht in dem Adreßbuch. Vermutlich ging er als „Mädchen für Alles“ in der Firma durch. Der Brauer namens Friedrich Weber wohnte neben der Metzgerei Johae in dem Haus Krebsoege N^o 1a. Der Braumeister Richard Karutz (kein Bier ohne ihn) wohnte wieder in einem der Brauereigebäude – Krebsoege N^o 11. Als Ulrich Andreas die Brauerei erwarb, übernahm er den Braumeister gleich mit.⁷⁴

Ob Fritz Lausberg um diese Zeit noch mehr Leute beschäftigte, mag vielleicht noch irgend woanders aufgelistet sein. Aber mit der Anzahl der Personen, die in dem Adreßbuch stehen, galt die Kronenbrauerei schon damals als sehr großer Betrieb. Es gab früher noch sehr viele Kleinbrauereien, in denen nur eine Person arbeitete.

Abb.: 45 Ob Fuhrmann Albert Wehner den LKW besaß und er beim Bier ausfahren auch noch Werbung für die Kronenbrauerei machte?

Der Herr mit dem Hund hieß jedenfalls Fritz Lausberg, ihm gehörte die Brauerei. Er trug als Letzter in Krebsoege den Namen Lausberg.



Das untergärige Ia Lagerbier, welches zweimal pro Woche das Sudhaus verließ, war der Renner, aber auch das Hefebier ist sicherlich nicht zu verachten gewesen. Um die Jahrhundertwende durfte in der Bahnhof Krebsöge das Werbeschild nicht fehlen, durch das der Durchreisende auf die Genüsse des Wupperortes aufmerksam gemacht wurde. Er durfte in der Bahnhofsgaststätte unter „Krebsöger Lager“, „Kronenpilsner“ und „Krebsöger Münchner“ wählen. Die harten bergischen Männer bestellten sich natürlich „Doppel-Krone“. Es wird wahrscheinlich ein Bier mit viel „Blaumacher“, ähnlich dem Bockbier gewesen sein.

Das dritte Kind von Friedrich Wilhelm Lausberg hieß ebenfalls Friedrich, wurde aber Fritz genannt. Als Fritz 1933 in einem Barmer Krankenhaus starb, nahm er als letzter der Krebsöeger Lausberg-Dynastie den Namen mit ins Grab. Aber weit vorher, nämlich 1908 verkaufte er die Brauereigebäude samt Inhalt an einen Herrn Ulrich Andreas aus Haspe in Westfalen. Jedem Hagener Bierkenner ist der Name Andreas-Pils geläufig. Als 1994 die Brauerei in Hagen/Haspe schloß, ist Andreas-Pils noch bis 2015 von einer Dortmunder Brauerei hergestellt worden.

Es wird erzählt, daß die Kronenbrauerei direkt an das spätere Hotel Weber auf der anderen Straßenseite angeschlossen war, welches sich früher „Gaststätte zum alten Brauhaus“ nannte. Nach einer anderen Erzählung lief bereits im ersten Weltkrieg die alte Brauerei nicht mehr so gut. Die letzte Eintragung im Adreßbuch findet sich jedoch noch im Jahre 1929⁷⁵. Ulrich Andreas verkaufte vermutlich um diese Zeit die Gebäude an den Gastwirt – Otto Weber – von gegenüber.

An die Kühlstollen, in denen früher das Bier lagerte, wird sich noch mancher ältere Krebsöger Einwohner erinnern. Als nämlich im November 1940 der Bahnhof Ziel von alliierten Luftangriffen wurde, dienten die Bierkeller im sogenannten „Schwarzen Berg“ als Luftschutzbunker. Später lagerte Rudolf Somborn seine Kohlen in dem Felsenkeller⁷⁶. Bauarbeiter des Wupperverbandes „entdeckten“ 1985 die bis zu 20 m in den Berg reichenden Stollen wieder. Sie fanden jede Menge Porzellanverschlüsse (Prömpel) und sogar noch ein paar etikettierte Flaschen mit der Aufschrift „Krebsöger Lager“.



Abb. 46/47: Die Bierflasche aus der Ruhr und der dazu gehörige „Prömpel“ mit dem Aufdruck „KRONEN – BRAUEREI KREBSÖGE“

Eine Flasche mit dem Aufdruck „Krebsöger Kraftbier“ ist von einem Taucher in der Ruhr gefunden worden und stand im Internet zur Versteigerung an. Heute ruht sie

im Heimatmuseum in Radevormwald. Obwohl die Brauereigebäude nicht im direkten Talsperrengebiet lagen, wurden sie nicht von der Abrißbirne verschont. Übrig blieb nur bis zum Ende des letzten Jahrtausends Jahre das Hotel Weber, welches heute allerdings auch verschwunden ist.

In den zwanziger Jahren wurden die Räume der Brauerei nicht mehr für die Bierherstellung benötigt. In einem Teil des Gebäudes stellte noch vor 1925 ein Feilenhauer seine Maschinen auf. Allerdings arbeitete der Eigentümer nicht selbst in seiner Fabrik. Er hatte von Feilen auch gar keine Ahnung. Es war der Gastwirt Otto Weber von gegenüber, dem später Räume in und um die alte Brauerei, sowie auch die Feilenfabrik gehörte.

Dann kam das Jahr 1928, in dem der Dreher Heinrich Stück der Weltwirtschaftskrise die Stirn bot. Stück zog zur Miete in Räume der Kronenbrauerei, um stählerne Formen für Ziegeleien und andere Kunststeinfabriken herzustellen. Großkunden waren unter anderem die Firma Zippa in Wermelskirchen und die Ziegelei Schäfer aus Remscheid.



Abb. 48: In dem Teil, an dem der LKW vorbeifahren wird, produzierte Heinrich Stück Preßformen für Steine.

Rudolf Somborn lagerte hier seine Kohlen und verkaufte Flaschenbier.

Auch das Lebensmittelgeschäft von Albert Tacke befand sich in den alten Räumen der Brauerei.

Die letzten Gebäude der Lausberg'schen Kronenbrauerei sind im Septmeber 1979 abgebrochen worden⁷⁷. Das oberhalb liegende „Hochhaus“ stand noch bis zum Herbst 1982. Heute ist alles verschwunden.

Einer der kuriosesten Aufträge kam 1938 aus Moskau. Von dort bekam Stück den Auftrag, Preßstempel für Mosaiksteinchen anzufertigen. Diese Steinchen sollten die Wände eines russischen U-Bahnhofes verzieren. Also, wenn jemand Moskau besucht und er eine Station der Moskauer Metro betritt, kann er dort den U-Bahnhofsvorsteher fragen, ob der schon einmal etwas von Krebsoege gehört hat. Die Mosaiksteinchen an seinen Wänden sind ja schließlich mit einem Stempel aus Krebsoege gepreßt worden.

1974 verließen die Nachfahren des Firmengründers - Renate und Rolf Stück - die Räume in der Brauerei und verlegten ihren Betrieb in das Industriegebiet Radevormwald in die Dahlienstraße.

Kneipen, Gaststätten und ähnliche wichtige Institutionen

Gab es auch Gaststätten in Krebsoege? Selbstverständlich. Fangen wir mit der ältesten Kneipe, die eigentlich als Raststätte oder „Relaisstation“ begonnen hat, an. Das Haus am Krebsoeger Steeg ist bereits auf dem Händlerplan von 1805 eingezeichnet. Hier führte bereits damals ein Steg über die Wupper. Die Pferdefuhrwerke mußten allerdings die Furt durch den Fluß benutzen. Sie existierte spätestens um 1724, als die Krebsoeger Wasserkraftanlage entstand.

Die Fuhrwerke kamen von Radevormwald den Hohlweg über Lorenzhaus herunter nach Krebsoege und mußten den sogenannten „Lennep Berg“ auf der anderen Seite hinauf. Dort ging es weiter nach Halle oder Hackenberg, grundsätzlich jedoch Richtung Lusebusch auf die Schwelmer Chaussee.

Die Fuhrleute benötigten für den Anstieg auf den Lennep Berg oder zur anderen Seite nach Lorenzhaus zusätzliche Pferde als Vorspann. Wer bot diesen Vorspann an? Vermutlich Abraham Lorenz, der die erforderlichen Pferde bei seinem Haus neben der Furt bereitstellte und vermietete. War der Anstieg auf die Wupperhöhen geschafft, konnten die Pferde auf der Rader Seite am Lorenzhaus wieder abgegeben werden. Wo auf der Lennep Seite der Vorspann nicht mehr benötigt und abgegeben wurde, ist noch nicht erforscht.

Abb. 49

Im Restaurant „zum Krebsoeger Steeg“ konnte man telefonieren oder unter der Nummer 263 telefonisch auch einen Tisch bestellen.

„Amt Lennep“ steht vor der Telefonnummer. Auch heute noch sind die Teilnehmer in den Wupperortschaften nur unter der Remscheider Vorwahl zu erreichen.



Auf jeden Fall entstand aus der „Relaisstation“ zum Wechseln der Pferde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Restauration „Krebsoeger Steeg“, die nach 1900 Otto Lange gehörte. Bereits zehn Jahre vorher gab es hier eine Poststelle⁷⁸. Vorher, nämlich 1888, verkaufte der Wirt Ewald Lorens zusätzlich noch Fahrkarten für die neue Eisenbahnlinie durch das Tal der Wupper.⁷⁹

Eine zeitgenössische Postkarte zeigt außer einem neuen Tanzsaal zusätzlich einen riesigen Biergarten westlich der Gaststätte. Die Sommergäste konnten dort essen, ein bis zwanzig Bier trinken und die direkte Nähe der Wupper genießen. Der neue Gastwirt Lange profitierte damals von zwei Dingen. Einmal gab es weit und breit nur hier einen einzigen Fußgängersteg über den Fluß, zum Zweiten lag die Eisenbahnhaltestelle Wilhelmsthal nur wenige Meter neben seinem Gartenrestaurant.

Die Werbung versprach eine eigene Konditorei mit Bäckerei, sie pries die vorzügliche Küche, welche Kaffee mit Bauerblatz und frischen Käse lieferte, an. Eine große schattige Gartenanlage mit großer Wiese, damit sich die Kinder austoben können, ist ebenfalls vorhanden gewesen. So stand es in dem Prospekt. Zudem

konnten der Saal, zwei Gesellschaftszimmer und Stallungen für die Pferde genutzt werden.

Es ist nicht bekannt, ob außer Ewald Lorens und Otto Lange noch andere Personen die Gaststätte betrieben. Noch vor dem zweiten Weltkrieg übertrug Lange das Anwesen⁸⁰ auf das Sintermetallwerk. Dr. Albano-Müller, der damalige Chef des Sintermetallwerkes, benötigte die ehemalige Kneipe für seine Mitarbeiter. Sie waren extra aus Schwelm gekommen, um im neuen Sintermetallwerk zu arbeiten. Außer in das bereits benannte „kurze Haus“ neben der Fabrik zogen sie in die Räume am Krebsoeger Steg. Der Tanzsaal diente als Schlaf- und Wohnstätte der russischen Zwangsarbeiterinnen aus dem Werk. Ob das Essen aus Küche des früheren Restaurants typisch russisch war, oder ob die Frauen deftige Bergische Hausmannskost bekamen? Jedenfalls waren es nach dem Krieg außer Werksangehörige zusätzlich noch Vertriebene aus Schlesien, die in den Räumen wohnten.

Als in den sechziger Jahren die Gebäude des Sintermetallwerkes modernisiert wurden, entstanden aus den Zimmern der früheren Gaststätte Einzelwohnungen für die Mitarbeiter. Der spätere Radevormwalder Bürgermeister Friedel Müller wohnte rund 20 Jahre im „Krebsoeger Steeg“⁸¹. Er erinnert sich an die „wilde“ Wupper, die direkt hinter der Tür floß: *„Wild war sie aber eigentlich nur, wenn sie auf Grund längerer Regen- und Schneefälle Hochwasser führte. So stand in unserem Keller regelmäßig in der Adventszeit das Wasser bis zur Kniehöhe. Zu anderen Zeiten war sie ein ruhig dahinfließendes Gewässer, das zum Angeln und Schwimmen reizte“*

1969 trennte sich das Sintermetallwerk von dem Anwesen. Die Käufer fanden sich damals unter den Betriebsangehörigen.

Eine weitere uralte Gaststätte befand sich am oberen Ende der Hohlstraße nach Radevormwald. Ab hier benötigten die Fuhrleute keinen Vorspann mehr, denn der weitere Weg gelang meist ohne zusätzliche Pferde. Aus dieser „Abgabestation“ für Vorspann wird die Gaststätte von Johann Rechelsieper entstanden sein, die für 1835 – 1841 in Radevormwalder Akten erwähnt wird⁸². Während die Angaben in den Akten noch etwas „schwammig“ sind, ist definitiv im Radevormwalder Adreßbuch 1870 ein Richard Lorenz einer Gaststätte in Lorenzhaus zugewiesen.



Abb. 50:

*„Gaststätte Spiekenheuer
Lorenzhaus, heute Gästehaus
des Schwelmer Eisenwerkes“*

*So steht es unter dem
undatierten Foto im
Stadtarchiv Radevormwald*

1952 streckte auch hier das Sintermetallwerk seine Fühler aus. Dr. Albano Müller beabsichtigte, das Haus als Unterkunft für die Gäste des Schwelmer Eisenwerkes einzurichten. Dazu wurde das Lorenzhaus umgebaut und gefühlvoll restauriert, sowie modernisiert. Allerdings stand noch 1957 die Familie Spiekenheuer als Pächter des Hauses in einem Adreßbuch⁸³. Vermutlich übernahmen sie die Bewirtung der Gäste des Sintermetallwerkes. Als Nachfolgerin verwaltete über 30 Jahre lang die Familie

Barg das Lorenzhaus. Der ehemalige Betriebsleiter des Sintermetallwerkes schreibt hierzu: „Viele Menschen aus aller Welt waren hier zu Gast, unzählige Kundengespräche und Preisverhandlungen sind in der warmen Atmosphäre des Hauses sicherlich besser gelaufen, als es anderswo möglich gewesen wäre. Besondere Feste, Jubiläen und runde Geburtstage sind hier gefeiert worden. Auch für Tagungen und Veranstaltungen war dies ein geeigneter Ort.“¹⁸⁴

In den achziger Jahren übergaben die Barg's die Verwaltung an die Familie Schöneberg, welche das Lorenzhaus bis zum Ende des Jahrhunderts betrieb. Als 2000 ein Privatmann aus Remscheid die Immobilie bezog, verwandelte er außer der ehemaligen Gaststätte auch noch die Scheune in ein Schmuckstück, das seinesgleichen im Bergischen Land sucht.

Ebenfalls nicht direkt in Krebsoege befand sich die Gaststätte von Otto Schmitz in Niedernfeld N^o 2. Als in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts die jetzige Bundesstraße 229 von Lennep nach Radevormwald gebaut wurde, mußte auch ein Rasthaus her. In Niedernfeld N^o 290½ betrieb Gustav Lorenz damals dieses Haus und sorgte für das leibliche Wohl der Reisenden. Nach dem sein Nachfolger Matthias Leistert im Frühjahr 1856 starb, meldete dessen Schwiegersohn Johann Peter Schmitz die Wirtschaft bei den Behörden an. 1908 ist im Adreßbuch Albert Rechelsieper als Eigentümer des Hauses eingetragen, aber nicht als Wirt.



Abb. 51 – 53:

Oben: Die Dame des Hauses, Hedwig Schmitz zapft natürlich Andreas-Edel-Pils, welches früher aus Krebsoege stammte.

Unten links.: Die Gaststätte von Otto Schmitz in Niedernfeld.

Unten rechts: „Kurven-Otto“, wenn er mal nicht hinterm Tresen stand.



Ob dieser Schmitz ein Urahn des letzten Betreibers war? Jedenfalls nannte man diesen auch „Kurven-Otto“, weil seine Gastwirtschaft nämlich genau in der Kurve lag, mit der die B 229 den steilen Aufstieg nach Radevormwald abmilderte. Hanns

Neumeier aus dem Sintermetallwerk erzählte von der Haltestelle vor der Kneipe, an welcher der Omnibus der „Wupper–Sieg“ halten mußte: *„Auf dem Heimweg fuhr man dann, insbesondere am Zahltag, nur eine Station weit, eben bis zu jenem ‚Kurven-Otto‘. Nach zwei oder drei Glas Bier ging es dann mit dem nächsten Bus weiter nach Hause.“*

Noch 1960, 1962 existierte die Wirtschaft, im Jahr davor ließen die Straßenbaubehörden die Kurve entschärfen. Für Kurven–Otto und seine Frau Hedwig bedeutete es das Aus. Keine Straße mehr, keine Bushaltestelle mehr. Auch der restliche Durchgangsverkehr kam an dem Haus Niedernfeld № 2 nicht mehr vorbei.

Bevor wir wieder in den Ort Krebsöge hinuntergehen, geben wir noch einen Bericht aus der Bergischen Morgenpost vom 14. September 1963 wieder:

„Ein ungemütlicher und stets hilfsbereiter Mann“, weiß Rudi Wohlfahrt zu erzählen. *„Noch heute sehe ich das in Schauschrift gemalte Schild in seiner Restauration mit den Worten ‚Schnaps un Beer maut si'en, Brot wör okk nödig, me kannot ewer nich alle‘.“*

Dann folgt ein Döneken dem anderen. Eines sei an dieser Stelle wiedergegeben. Otto Schmitz hatte so gern Gesellschaft. *„Eines Tages“,* erzählt Rudi Wohlfahrt, *„saßen drei Gäste in seiner Restauration. Stumm wie die Fische. . . . Alle Bemühungen Ottos, mit ihnen ins Gespräch zu kommen, schlugen fehl.“*

Doch der verschmitzte Gastwirt ließ nicht locker: „In Niedernfeld werden die Pfannekuchen nur auf einer Seite gebacken“ berichtete er mit Unschuldsmine. Da endlich kam Bewegung in die stummen Gesellen. Das war eine unglaubliche Geschichte, die Otto Schmitz ihnen unmittelbar vor der Gasthoftür erläuterte. „Seht euch um, hier in Niedernfeld stehen die Häuser nur auf einer Seite“. Der Bann war gebrochen, gemütliche Stunden folgten.“

Eigentlich ist dieser Zeitungsbericht ein Nachruf, es ist ein Zufallstreffer, den der heutige Besitzer von Otto Schmitz' Gasttätte aufbewahrt hatte und vorzeigte.



Abb. 54:

Auch nach dem Bau der Wuppertalsperre existierten noch die Gebäude des einstigen Hotel Weber

Die zuletzt betrachtete Krebsöeger Kneipe bestand noch in den achziger Jahren. Sie war eigentlich gar keine einfache Kneipe, sondern ein richtiges Hotel. Das Hotel Weber lag an der Rader Straße gegenüber der Brauerei. Um 1930 übernahm die Familie Weber das Gebäude, welches in einem Adreßbuch von 1928 noch als Konsumgenossenschaft „Einigkeit“ eingetragen ist. Ob vorher in dem Haus nebenbei noch eine Gaststätte war, ist unbekannt. Nach der Übernahme stieg das Haus über eine einfache Kneipe und das Speiselokal „Zum alten Brauhaus“ bis zum Hotel auf.

1955 gingen Otto und Valerie Weber nach 25 Jahren in den Ruhestand und machten für das Ehepaar von Wirth Platz, die wiederum von „Änne“ und Alfred Apel abgelöst wurden. Hotel Weber lag nicht im direkten Bereich der Wuppertalsperre. Die Gebäude selber existierten noch bis in die neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts. Heute ist das Hotel Weber verschwunden.

Wo wir gerade bei den Hotels sind, können wir noch eine kleine Pension erwähnen, die sich direkt in „Urkrebsoege“ befand. An dem Haus „Krebsoege Nr. 6“ erkennt man mit viel Phantasie Teile der Aufschrift „Sommerfrische“ in der Schieferbekleidung der Giebelwand. Auch auf alten Bildern ist diese Aufschrift verschwommen zu sehen. Was war das also für ein Haus? Nach intensiven Recherchen fanden sich dann doch noch ehemalige Krebsoeger, die sich erinnerten

„Das war die *Privatpension Nemecek*“ wußte Dieter Haldenwang. Rudolf Somborn fielen die Gänse ein, die sehr laut und bissig waren. Somborn hatte noch ganz genau den Gänserich (ein unglaublich freches Tier) im Kopf, der Otto Weber vom gleichnamigen Hotel des Öfteren ins Bein zwickte. Schriftliches über diese Pension gibt's kaum. Nur im Adreßbuch von 1957 taucht eine Anna Nemecek als Hausfrau und drei Jahre später als Witwe auf. Spätestens seit dieser Zeit gibt es die „Sommerfrische“ nicht mehr.



Abb. 55: Krebsoege um 1950. Der Kreis markiert die Pension Nemecek. „Sommerfrische“ steht in weißer Schrift auf der Giebelwand des Hauses

Die letzte Gaststätte gab es dort, wo auch eine sein mußte. Nämlich im Bahnhof. Am Krebsoeger Bahnhof kamen drei Eisenbahnlinien zusammen. Entsprechend viele Zugreisende warteten auf ihre Züge, oder mußten ihre angereisten Verwandten abholen. Diese Wartezeit überbrückten diese Personen mit einem Besuch bei Karl Bockhoff, der 1901 Pächter des Bahnhofsrestaurants war. Eine Postkarte aus dieser Zeit zeigt eine nicht ganz freundlich schauende Wirtin hinter dem Tresen. Als Betreiber der Kneipe ist jedoch Carl an der Wupper angegeben. Eine andere Postkarte mit Stempel von 1917 gibt wieder Carl Rockhoff⁸⁵ an. Natürlich wurden heimische

Produkte angeboten – das Bier lieferte die Kronenbrauerei von gegenüber. Wer nach Carl an der Wupper kam, ist unbekannt. Unvergessen ist jedoch Gottfried Reith, der die Gaststätte nach dem 2. Weltkrieg führte. Bei ihm trafen sich nicht nur die Reisenden, sondern auch die Eisenbahnarbeiter tranken ein Bierchen nach getaner Arbeit.



Abb. 56: Ein paar Gäste zechten noch in der Gaststätte des Carl von der Wupper



Abb. 57: Die anderen Gäste versammelten sich jedoch vor dem Bahnhof. Der Fotograf war nämlich da.

In der Überschrift steht „wichtige Institutionen“. Dazu gehören auch Lebensmittel- und andere Geschäfte. Vor dem Automobilboom in der deutschen Wirtschaftswunderzeit ab den späten fünfziger und zu Beginn der sechziger Jahre gab es kaum Supermärkte oder Discounter. Die Bevölkerung mußte sich mit den Dingen des täglichen Gebrauchs in der unmittelbaren Nähe eindecken. Private Autos, Fehlanzeige.

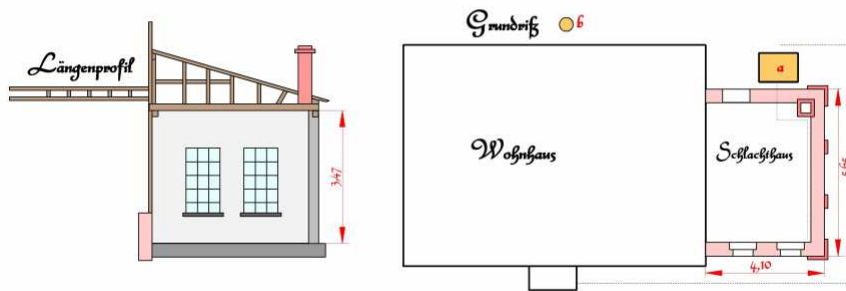
Die Funktion der großen Verkaufstempel übernahmen damals viele kleine „Tante-Emma-Läden“, von denen es natürlich auch einige in Krebssoege gab. Für Recherchen auf diesem Gebiet müssen in der Regel ältere Bewohner herhalten, die aus ihren Erinnerungen wertvolle Hinweise geben können. Hilfreich sind auch in diesem Falle Adreßbücher. Aber es ist alles nicht so einfach. Im Adreßbuch von 1870 ist der Händler Friedrich Henkel eingetragen. Aber mit was er handelte er wohl?. Mit Lebensmittel oder etwas Anderem.

Der erste richtig definierte Tante-Emma-Laden kam 1887 und war eine Metzgerei, die sich in dem Haus Raderstraße 40 befand. Albert Rechelsieper, so hieß der Metzger, durfte damals noch selbst schlachten. Heute sieht niemand mehr der schmucklosen Garage neben dem Haus an, daß vor über einhundert Jahren wöchentlich ein Rind, alle 14 Tage ein Schwein und manchmal noch zwei bis vier Kälber ihr Leben lassen mußten. Mal mehr Tiere, mal weniger, je nach dem Fleischhunger der Krebssoeger Bevölkerung.

Ob sein Nachfolger Hermann Johae 1901 noch selber schlachtete? 1929 bediente er noch immer die Metzgerei. Irgendwann danach ist der Laden auf die Familie Stromberg übergegangen. Noch bis fast in die Mitte der sechziger Jahre verkauften Liesel und Kurt Strombach hier ihre Fleischprodukte.

Von Bäckereien weiß keiner mehr etwas aus dem Wupperort, und doch verzeichnete ein Adreßbuch von 1908 die Bäckerei von Carl Finkensieper. Er verkaufte seine Brötchen direkt neben der Metzgerei.

Bauplan zum Concessionsgesuche des August Rechelsieper
zu Niedermfeld einer Schlachthausanlage betreffend



Niedermfeld, den 12. April 1887

Originaltext des Antrages:

Der Fußboden wird wasserdicht hergestellt und mit allseitigem Gefällen nach der durch eine roth punctierte Linie dargestellte Rinne versehen, durch welche die flüssigen Abgänge aus dem Schlachtraume der Sammelgrube a zugeführt werden.

Der auf der Bauzeichnung mit b bezeichnete Brunnen ist bereits angelegt.

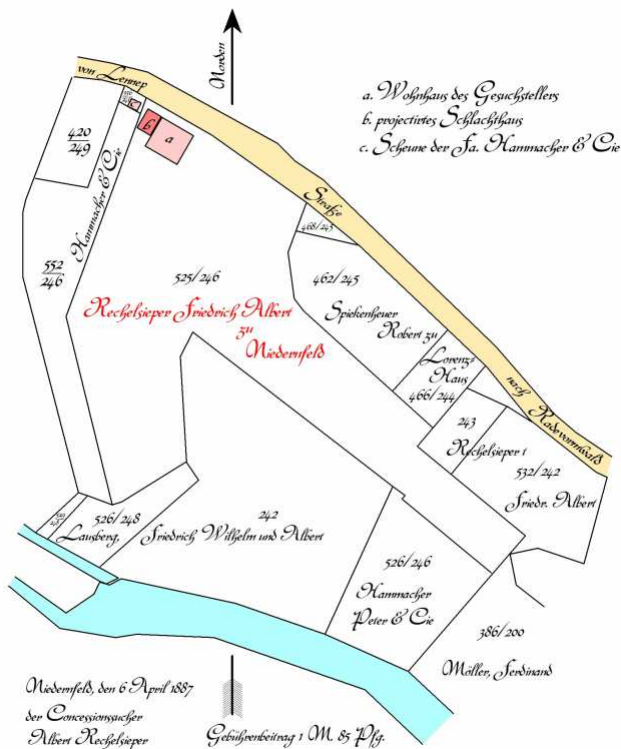


Abb. 58/59 Nachzeichnung des von Albert Rechelsieper am 6. April 1887 gestellten Konzessionsgesuches⁸⁶

Abb. 57

Rechelsieper versprach:
„Die Entleerung der Sammelgrube soll möglichst wöchentlich nach jeder Schlachtung stattfinden; die flüssigen Abgänge werden mittelst verdeckter Kübel fortgeschafft und zwar direct auf die Äcker und Wiesen des Gesuchstellers oder in dessen Jauchegrube; die übrigen Abfälle werden in einer besonderen Grube, welche in möglichster Entfernung vom Hause angelegt werden soll, untergebracht und völlig unschädlich in Bezug auf Erbreitung von Gerüchen gemacht.“



Abb. 60

Heute kennt niemand mehr Albert Rechelsieper, den Metzger, der seine Tiere in der schlichten Garage neben dem Haus Rader Straße 40 selbst schlachtete.

Es gab natürlich viel mehr Lebensmittelgeschäfte in Krebsoege. Sie sind in der unten folgenden Tabelle festgehalten

Albert Tacke wohnte in Niedernfeld 8 und betrieb nach 1962 ein Geschäft in der Kaiserstraße in Radevormwald	Krebsoege, Rader Straße 18 Im alten Brauereigebäude	Gemüse, Lebensmittel	1957
Antonie Baum		Lebensmittel	1962
Fischer, Erich ⁸⁷	Geschäft im Brauereigebäude neben Tacke, Verkauf auch auf dem Lennep-er Wochenmarkt	Gemüse	
Heinrich Genster, genannt Käse-Genster	Nagelsberger Gemarkung 1 Verkauf auf Wochenmärkten und Volksfesten	Käse Leihbücherei	
Alfred Happel, später Fritz Scheele	Rader Straße 10 Auf dem „Schwarzen Berg“	Kiosk, Lotto und Totoscheine	
Ernst Lippert	Krebsoege 12, im späteren Hotel Weber	Lebensmittel	1901 – 1927?
Konsumgenossenschaft, die letzte Leiterin hieß Ilse Steinweg und kam aus Dahlerau ⁸⁸	Krebsoege 12 in den sechziger Jahren in der Rader Straße 30, gegenüber	Lebensmittel	1928 – ???? ???? – 1962
Herbert Siebert, Landwirt	Rader Straße 3/5 Bauernhof neben Hotel Weber	Milch	
Wiegand		Lebensmittel	Vor dem 2. Weltkrieg

An dieser Stelle kommen wir ganz kurz zu dem Thema „Adressen in Krebsoege“.

Nach der Jahrhundertwende sind sämtliche Häuser in Krebsoege durchnummeriert gewesen. Nach dem 2. Weltkrieg tauchten die Nummern „Rader Straße“ auf.

Beispiel: Metzger Johae → 1901 Krebsoege Nr. 2, später Rader Straße 40

Beispiel: Brauereikomplex → 1929 Krebsoege Nr. 7/9, 1960 Rader Straße 18

Heute werden nur noch die Häuser in „Urkrebsoege“ (vor 200 Jahren oberer und unterer Hof auf dem Haendlerplan) mit Krebsoege Nr. xx bezeichnet. Wie schon gesagt, es ist ein fürchterliches Durcheinander und man muß genau aufpassen.



Abb. 61/62 Das Doppelhaus von Herbert Sieber besaß die Hausnummer Rader Straße 3 und 5. Bei dem Landwirt gab es Milch und andere landwirtschaftliche Produkte. Heute befindet sich an diesem Ort der Grundablaß der Wuppertalsperre.



*Abb. 63
Mindestens bis 1912
verkaufte Ernst
Lippert hier
„Spezereiwaaren“*

*1928 war hier die
„Konsumgenossen-
schaft Einigkeit“ im
späteren Hotel
Weber unter der
Hausnummer
Krebssoege 12 zu
finden.*



Abb. 64

*Als die Familie
Weber das obige
Haus in ein Hotel
verwandelte, zog
das Konsumgeschäft
schräg gegenüber in
ein neues Haus, das
heute die Nummer
Rader Straße 30
trägt.
Das Haus steht 2017
immer noch.*

Bis zum Ende der sechziger Jahre verschwanden die meisten kleinen Läden in Krebsoege. Das Konsum stand bis 1970 im Adreßbuch. Es gab darüber hinaus noch weitere Kleingewerbetreibende in Krebsoege, wie den Schuster Julius Lenz in der Rader Straße 32. Wie lange dessen Sohn Heinz das Geschäft weiterführte, ist nicht bekannt. Daneben, Nr. 34 befand sich eine Gärtnerei. Diese hielt sich sogar bis 2005, als der letzte Inhaber Wilhelm Raab starb. Die Gewächshäuser standen noch bis 2007.

Ein Krebsoeeger Urgestein ist der Kohlenhändler Rudolf Somborn. Seine Familie wohnt schon seit über einem Jahrhundert in Krebsoege. Somborns Großvater Ewald verkaufte bereits 1908 Flaschenbier aus der Kronenbrauerei und bot 1928 seine Dienste mit einem Fuhrunternehmen an.

Rudolf Somborn sagt man nach, daß er als Kohlenhändler halb Radevormwald mit Energie versorgte. Nach dem letzten Krieg fuhr er die Kohlen mit einem LKW aus, dessen Treibstoff ein Holzvergaser erzeugte. Die Kohlen lagerten im Felsenkeller neben der Brauerei. Der rüstige Senior ist heute fast 90 Jahre alt und eine unerschöpfliche Quelle für Geschichten und Anekdoten aus und rund um Krebsoege.



Abb. 65:

In dem Kiosk von Alfred Happel / Fritz Scheele konnte man Lottoscheine abgeben oder sechs Juno-Zigaretten für 50 Pfg. kaufen.

Die Ära Kiosk ging zu Ende, als es 1959 abgebrochen wurde.



Abb. 64:

Heinrich Genster wohnte in der Nagelsberger Gemark Nr.1.

Außer dem Käseverkauf führte er noch eine Bücherei. Nebenbei gab es bei ihm noch andere Kleinigkeiten.

Sein Werbespruch: „Ob alt, ob jung, ob Greis oder Krüppel, jeder ißt Gensters Eis am Knüppel.“

1968 kamen auch hier die Bagger des Wupperverbandes



Abb. 66

Auf dem Bild vom 27. März 2017 dominieren die Bauten der Wuppertalsperre. Die Brauerei, Hotel Weber und der Bauernhof von Herbert Sieber sind verschwunden



Abb. 67

Hier, in „Urkrebs-oege“ findet man noch die Originalhausnummern.



Abb. 68

So präsentierte sich der Wupperort, wenn man 1950 aus Radevormwald kam



Abb. 69

Fast 70 Jahre später hat sich an dieser Stelle in Krebsoege eigentlich nicht viel verändert

Die Vorläufer der B 229 waren Hohlwege

Nun, bei Recherchen über die Straßen zwischen Radevormwald und Lennep stellte sich ein derart umfangreiches Quellenmaterial, daß es sich lohnt, diesen Straßen einen eigenen Aufsatz zu geben. Hier soll nur das beschrieben werden, was Krebsoege direkt betrifft.

Zwischen dem Rittersitz Dahlhausen und der Senke des Timmerbaches verlief vor 300 Jahren eine Straße von Radevormwald/Herbeck zu einer Furt in der Wupper und weiter zur berühmten Hansestraße Köln-Lennep-Dortmund.⁸⁹ Diese erste „Rader Straße“ führte allerdings nicht über Krebsoege, deshalb lassen wir diese mal „Außen vor“.

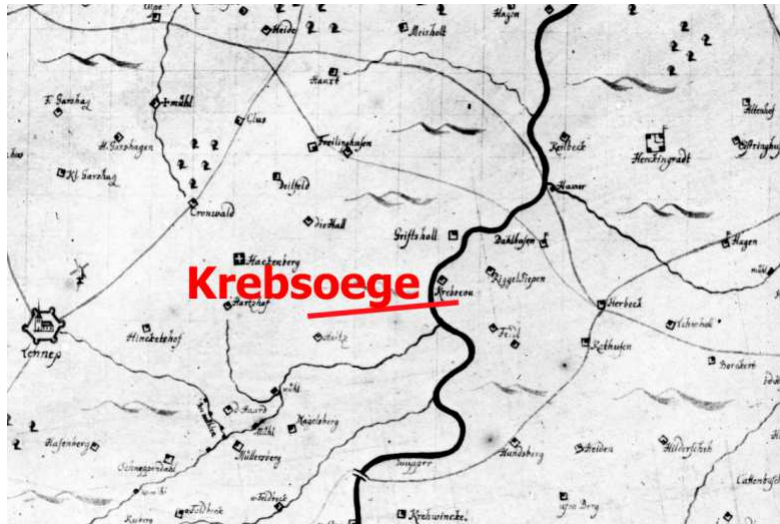


Abb.: 70

Der bergische Geometer Erich Phillip Plönies zeichnete 1715 die erste halbwegs brauchbare Karte unserer Region.

Krebsoege besaß zu dieser Zeit noch keine Verkehrsanbindung

Als 1724 die Krebsoeger Wasserkraftanlage konzessioniert wurde, entstand die zweite Rader Straße von Radevormwald über Herbeck - Lorenzhaus - Krebsoege - Wupperfurt (später Krebsoegersteg) - Halle zum Lusebusch an der Schwelmer Chaussee. Von dieser Straße sind noch Reste von Lorenzhaus bis Krebsoege und auf der anderen Wupperseite am sogenannten Lennep Berg vorhanden. Der „Churpfälzische Wasserbaumeister“ Carl Friedrich Wiebeking zeichnete die Straße um 1790 in seine Karte des Bergischen Landes ein. Diese Straße ist auf einer der ersten topographischen Karten der Region von 1824 eingetragen⁹⁰. Es wird noch keine Kunststraße⁹¹ gewesen sein. Sicher ergab sich damals ein neuer Weg von Radevormwald nach Lennep, und zwar über Krebsoege. Offenbar florierten die Hämmer und Walkmühlen so gut, daß sie Arbeitskräfte, Kunden Lieferanten und andere Personen anlockten.

Unterhalb des ehemaligen, schon beschriebenen Wirtshauses am Lorenzhaus erkennt man am Waldrand den Eingang zu einen uralten Hohlweg, der den Berg runter nach Krebsoege führt. Im Großen und Ganzen besteht dieser Hohlweg aus einer oberen und unteren Rinne, die beide zu einem öffentlichen Wanderweg werden, der zu der ehemaligen Krebsoeger Waldkirche führte. Über eine asphaltierte Straße geht es weiter in Richtung Wupperfurt, bzw. Krebsoeger Steeg.

Aber bleiben wir bei dem Hohlweg oder Hohlstraße. Trotz des Blickes auf historische Landkarten kann man sich heute kaum noch vorstellen, daß es vor 200, 250 Jahren noch gar keine Straßen gab. Mal eben von Radevormwald nach Lennep fahren. In zehn Minuten, über eine moderne Straße, heute kein Problem. Jedoch im 18. Jahrhundert eine Unmöglichkeit, eine Tagesreise mußte schon eingeplant werden. Das mag im Sommer noch ganz lustig erscheinen. Aber im nassen, dunklen

Winter ging es zu Fuß über morastige Hohlwege durch den finsternen Wald. Es gab sehr wohl Reisende, aber die saßen auf dem Pferd. Einige besaßen leider kein Pferd, sie mußten auch weite Strecken zu Fuß gehen. Gutsituierte Fahrgäste nahmen auch die Kutsche. Aber ob das auf einer Hohlstraße komfortabel gewesen ist?



Abb.: 71

Ob vor 200 Jahren ein Blick von Herbeck zum Lorenzhaus so möglich war?



Abb.: 72

Unterhalb Lorenzhaus ging es durch diesen Hohlweg steil bergab

Dann war da noch der Fracht- und Lastverkehr, der für das Bergische Land extrem wichtig gewesen ist. Zum Beispiel brauchten die Krebsoegeer Hämmer Rohmaterial, wie Eisen. Wollstoffe sollten in die Walkmühlen. Die Hammerknechte benötigten als Hilfsstoffe Kohlen für das Schmiedefeuer, zudem mußten die fertigen Produkte auch noch abtransportiert werden. Alles das geschah zu Fuß auf dem Rücken des Lieferanten oder mit Lastpferden.

Für höhere Lasten kamen jedoch zwei oder vierrädrige Wagen ins Spiel. Sie wurden von einem oder zwei Pferden gezogen. Aber manchmal schafften es sogar vier eigene Pferde nicht, die Last den Berg hinauf zu ziehen. Denn unsere Vorfahren waren „schmerzfrei“. Sie kannten keine Kurven, welche einen steilen Berg abschwächten. Diese alten Hohlwege führte den Berg hinauf und hinunter, egal wie steil er war, immer geradeaus. Das Zaubermittel gegen steile Berge und zu schwache Pferde hieß „Vorspann“. Vor einem hoch ansteigenden Berg stand den Fuhrleuten der Vorspann in Form von noch mehr Pferden leihweise zur Verfügung. Auch bei der abschüssigen Fahrt bergab konnten mehr Pferde ein schweres Gespann besser kontrollieren. Das kostete natürlich Geld, welches der Eigentümer der Pferde bekam. An solchen Vorspanndiensten werden die Wirte der Gaststätten am Krebsoegeer Steg und oben am Lorenzhaus gut verdient haben.

Auf der anderen Wupperseite zur Schwelmer Fernstraße oder nach Lennep ist es zum Glück nicht so steil. Dort verläuft außer der Strecke nach Lusebusch noch heute ein weiterer, als Spazierweg genutzter Hohlweg über Hackenberg direkt in die ehemalige Kreisstadt Lennep. Neben diesem Hohlweg gab es noch eine andere total zugewachsene Rinne in Richtung Halle. Eine vierte Spur verlief ebenfalls über Hackenberg nach Lennep. (die beiden Lennep Spuren befinden sich im Widerspruch zu den alten Landkarten). Eventuell bis hier hin doch erforderliche Vorspann-Pferde konnten bei der Relaisstation an einem noch unbekannten Haltepunkt (Gaststätte) in Halle oder Hackenberg auf der Lennep Seite wieder abgegeben werden.

Die Reise auf einer solchen Straße muß also sehr spannend gewesen sein, oder? Karren blieben im Morast stecken, Räder und Achsen brachen durch. Fuhrleute fluchten und Fahrgäste bekamen spätestens bei einbrechender Dunkelheit Angst.

Schwerbeladene Lastpferde wurden von ihren Besitzern an einer steckengebliebenen Karre vorbei durch den Wald getrieben (so entstanden neue Fahrspuren). Ab und zu kamen mal Räuber aus dem Wald und baten die Reisenden freundlich um ihre Wertsachen. Nein, spannend war eine solche Tour für die damaligen Reisenden garantiert nicht.

Was ist von den historischen Bodendenkmälern heute noch übrig? Wie Eingangs berichtet, existiert auf der Rader Seite noch ein tolles Geschichtszeugnis in Form des Altweges. Auf der Lenneper Seite sieht es jedoch viel schlechter aus. Dort waren bis 2005 am sogenannten Lenneper Berg noch einige Reste der Hohlstraße vorhanden, deshalb konnte man noch etwas erkennen und auch zuordnen.



Abb.: 73

Hier, am Lenneper Berg war im Mai 1991 die Welt noch in Ordnung.

Bodendenkmäler gab es „en Mass“

Hier konnte man die alte Straße noch erkennen.

Aber rund 17 Jahre später machten die Holzerntemaschinen alles platt.

Leider fegte im Januar 2007 der Sturm „Kyrill“ über Norddeutschland. Der Orkan vernichtete große Waldgebiete (auch bei Krebsoege), er konnte jedoch den Straßenrinnen am Lenneper Berg nichts anhaben. Aber dann erschienen Waldarbeiter mit Baggern und Großmaschinen, um Ordnung zu schaffen. Bei der folgenden Aufräumaktion gingen die Forstleute nicht gerade zimperlich mit den Bodendenkmälern um. In unseren Tagen ist alles überwachsen und bedauerlicherweise kaum noch etwas von der Altstraße zu sehen.

Geschichte des Krebsoeger Steeges

Dort wo heute am Krebsoeger Steg eine Betonbrücke die Wupper überspannt, mußten vor fast 200 Jahren die Fuhrleute mit ihren Pferden und Wagen den Fluß an einer seichten Stelle durchqueren. Einen Steg gab es nur für die Fußgänger, jedoch kostete die trockenen Füße Geld. Brückengeld, welches die oder der jeweilige Besitzer des Übergangs kassierte. Wann und von wem der Steg gebaut worden ist? Vermutlich von den Krebsoeger Hammerbesitzern, irgendwann im 18. Jahrhundert. 1805 war er jedenfalls schon da, denn Johann Engelbert Haendeler zeichnete den Übergang in seinen Plan.

Jedenfalls fiel der Steg nach dem Winter 1829 den Eisschollen auf der Wupper zum Opfer, zumindest wurde er stark beschädigt.⁹² Zu dieser Zeit nahmen die Gebrüder Thüring das Brückengeld ein und fairerweise wären sie auch für die Reparatur zuständig gewesen. Eigentlich. Am 1. März 1830 landete beim Radevormwalder Bürgermeister Ditthei ein Brief auf dem Schreibtisch. Die Thürings verlangten von Ditthei, daß die Gemeinde die Reparaturkosten des Steeges übernehmen soll. Zeitgleich erhielt Anton Schall, so hieß der Bürgermeister von Wermelskirchen, ein ähnliches Schreiben. Nun muß man eins wissen. Die Wupper war damals die Grenze zwischen der Bürgermeisterei Radevormwald und der Gemeinde Fünfzehnhöfe, welche wiederum zu Wermelskirchen gehörte. Als Hauptargument brachten die Thürings hervor, daß der Steg von öffentlichen Nutzen sei, weil er ja öffentliche Straßen verbindet. Ditthei wies sofort jegliche Kostenbeteiligung von sich. Anton Schall reagierte erst gar nicht.

Der zweite Brief ging Anfang Mai des Jahres an Emil von Bernuth. Er sollte als Landrat und damit Vorgesetzter der beiden Bürgermeister, diese doch noch dazu verdonnern, sich an den Kosten zu beteiligen. Jedoch wußte der Lennep Landrath bereits Bescheid. Sein Hauptargument war die Kunststraße, die ab 1833 von Lennep nach Radevormwald über die neue Krebsoeger Wupperbrücke führen sollte. Danach würde der Steeg sowieso nur noch der Bequemlichkeit der Bewohner von Krebsoege dienen.



*Abb. 74: oben
Der neue Krebsoeger Steg im Jahre 2017*

*Abb. 75: links
1930 galt der alte Steg noch als solides
Bauwerk*

Der Landrath machte allerdings gute Mine zum bösen Spiel und wies die Bürgermeister an, ihre Gemeinderäte zu dem Vorgang anzuhören. Anton Schall unterrichtete von Bernuth zwar noch über die Tatsache, daß die Thürings Brückengeld verlangten und es nicht sein könne, daß auf einmal der Steg öffentlich sei. Aber dieser versteckte Hinweis war unnötig. Nach Abstimmung in den Räten war Ende August 1830 klar, das sich keine der beiden Gemeinden an den Kosten beteiligt.

Wer also damals den Steg reparierte und diese Reparatur bezahlte, weiß keiner mehr. Danach wurde es für die nächsten 130 Jahre ruhig um die kleine Wupperbrücke. Erst 23. November 1959 meldete die Bergischen Morgenpost *„Krebsoeger Steeg ab heute gesperrt „Baufällig“ lautet ein schwerwiegendes Urteil“*. Nun, der Zahn der Zeit hatte an dem Bauwerk genagt. Unzählige Menschen passierten bis dato die Brücke und nutzten deren Gehwegplatten ab. Unzählige Wupperhochwässer und Eisgänge sind ebenfalls nicht spurlos an dem einzigen Pfeiler des Steges vorübergegangen.

Die Verantwortlichen des Sintermetallwerkes als Eigentümer sperrten den morschen Steg, aus Sicherheitsgründen, so hieß es. Schnell mußte Ersatz her, Reparatur oder Neubau. Ein Umweg über die Krebsoeger Straßenbrücke galt als unzumutbar. Auch die Werksfeuerwehr der Papierfabrik in Wilhelmsthal – sie war für den Brandfall im Sintermetallwerk zuständig – mahnte zur Eile. Die Zeitung schrieb *„Die Brücke ist zwar im Privatbesitz, ob hier aber nicht doch ein großes öffentliches Interesse vorliegt?“*

Nach kurzer Zeit stand eine Zahl im Raum, 16000,- DM sollte die Instandsetzung des Steges kosten, von denen die eine Hälfte das Sintermetallwerk und die andere Hälfte Radevormwald tragen wollte. Ein halbes Jahr geschah nichts, bis darauf, daß das Sintermetallwerk inzwischen die Fläche, an dem sich der alte Steg befand, für die Erweiterungen seines Betriebes benötigte. Also doch eine neue Brücke? Diese sollte nun 27000,- DM kosten und 65 m unterhalb der alten entstehen, dort wo sich vor langer Zeit eine Furt in der Wupper befand. Der Radevormwalder Stadtrat hielt zwar an der Zusage von 8000,- DM für die Hälfte der Reparaturkosten fest, lehnte aber die ungleich höhere Kostenübernahme der halben Neubaukosten kategorisch ab.

Das einzige, was in der nächsten Zeit passierte, war die Freigabe des alten Steges. Die Passage erfolgte allerdings nur auf eigene Gefahr – das Sintermetallwerk ließ entsprechende Hinweisschilder aufstellen. Es wurden sogar neue Ideen laut. Z.B. könnte eine richtige Brücke entstehen, auch für leichte Fahrzeuge, so munkelte man. Nach rund 1½ Jahren kam es jedoch ganz anders und unerwartet. Der neue Übergang entstand nun genau an der geplanten Stelle und nur für Fußgänger. Der Steg war 1,60 m breit, fast 40 m lang und die Unterkante der Laufbahn lag so hoch, daß sie niemals von einem Wupperhochwasser überspült werden konnte. Als Abhilfe gegen Moped- und Motorradfahrer sahen die Planer Treppenstufen an den Aufgängen zum Steg vor. *„Damit wird der rasende Durchgangsverkehr verhindert“*, schrieb die Zeitung am 19. Juni 1961.

Wer die ganze Angelegenheit aber letztendlich bezahlte, ist unbekannt. 25 Jahre später machte der Steg abermals Schlagzeilen⁹³. Er befand sich in einem erbärmlichen Zustand. Das Umwelteinflüsse ließen das Gelände vor sich hinrosten. Tausalze sorgte für ein Aufplatzen der Betonschicht. Eigentümer wird inzwischen die Stadt Radevormwald gewesen sein. Der Stadthaushalt plante für 1987 die Sanierung zum „Spottpreis“ von 200000,- DM ein. Mal schauen, wie lange die damalige Sanierung hält.

Die Bundesstraße 229

Die Geschichte dieser Straße begann Ende der 20er Jahre des vorletzten Jahrhunderts. Zwei Jahre nach dem Kaiser Napoleon mit seinen Franzosen das Bergische Land verließ, stellte Preußen im Sommer 1815 unsere Region unter seine Verwaltung. Die Preußischen Beamten nahmen eine Untersuchung der bergischen Straßenverhältnisse vor, wobei sie ermittelten, daß die hiesige Wirtschaft dringend bessere Verkehrsverhältnisse benötigte. Es sind jedoch noch diverse Kunststraßen bereits vor und auch während der französischen Verwaltung begonnen bzw. vollendet worden.

Aus diesen Planungen und Ausführungen picken wir allerdings nur die Straße von Lennep nach Radevormwald heraus. Dabei betrachten wir hauptsächlich den Wupperübergang in Krebsoege und vielleicht noch ein, zwei Kilometer nach links oder rechts. Damals, um 1830 herum sollte eine Kunststraße entstehen, die einen für die damalige Zeit vernünftigen Verkehr ermöglichen konnte.



Abb. 76: Ausschnitt aus der topographischen Karte von 1844 mit der Vorläuferin der Bundesstraße 229 über die neue Wupperbrücke bei Krebsoege

Am 3. Juli 1830 hing auf der Lennep-er Kreisstube die Bekanntmachung über einen sogenannten „Straßenverding“. Landrath Emil von Bernuth schrieb die Arbeiten für eine Straße von Lennep nach Radevormwald aus. Er forderte die „Unternehmungslustigen“ auf, bei den Beamten der Kreisstube Kostenvoranschläge abzugeben. *„Es werden jedoch nur anerkannte, tüchtige Unternehmer und solche zugelassen werden, welche ihre Qualifikation und Angesehenheit durch glaubhafte Zeugnisse nachweisen vermögen“* Damit auswärtige Unternehmer von diesem „Verding“ wußten, ist diese Ausschreibung im Amtsblatt der Preußischen Regierung bereits einen Monat vorher angekündigt und gleichfalls angezeigt worden⁹⁴.

Zu diesem Zeitpunkt sind die Arbeiten an der Trasse auf der Lennep-
Wupperseite schon so weit fortgeschritten gewesen, daß hier nur noch

„Nacherarbeiten und das Anfertigen der Steindecke“ erforderlich waren. Ab Krebsoege, bis nach Radevormwald mußte allerdings alles neu gebaut werden. Veranschlagt waren:

	<i>Rthlr. Sgr. Pfg.</i>
Summe für Lennep	: 4315 – 38 – 11
Summe für Radevormwald	: 15339 – 13 – 38
Gesamtkosten	: <u>19654 – 51 – 49</u>

Die Kosten der Krebsoege Wupperbrücke sind hier noch nicht berücksichtigt worden. Auch die tatsächlichen Kosten lassen sich aus dem vorhandenen Aktenmaterial in Stadtarchiven Remscheid und Radevormwald nicht genau ermitteln. Laut einer Tabelle aus dem Jahre 1840⁹⁵ überstiegen die tatsächlichen Baukosten den Voranschlag um 1191 *Rthlr.* Das sind schlappe 6 %, von denen heutige Bauträger nur träumen. Man denke nur an den Berliner Flughafen und andere Bauvorhaben, bei denen die Kosten explodieren. In welchem Jahr fand nun die Einweihung der Straße statt? Darüber steht in einer verstaubten Akte⁹⁶ lediglich etwas von einem: „Abnahme=Protokoll vom 25^{ten} Februar c.“. Wobei der Buchstabe „c“ currentis, laufendes Jahr bedeutet, in diesem Falle 1835.

Teilweise sind diese Gelder jedoch nicht von den Gemeinden entrichtet worden, sondern private Aktionäre witterten Gewinnchancen und beteiligten sich finanziell an dem Bauvorhaben. Ihren Einsatz wollten sie von den Benutzern der Straße zurückbekommen, die für jede gefahrene Meile Chausseegeld (Maut) bezahlen mußten.

Tarif

zur Erhebung des Chausseegeldes für eine Meile von 2000 Preussischen Ruthen⁹⁷

An Chausseegeld wird entrichtet:

A. Vom Fuhrwerk, einschließlich der Schlitten

		Sgr.	Pfg.
I	Zum Fortschaffen von Personen, als Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kabriolets u.s.w., für jedes Zugthier	1	–
II	Zum Fortschaffen von Lasten:		
	1) von beladenem – d.h. von solchem worauf sich, außer dessen Zubehör und außer dessen Futter für höchstens drei Tage, an anderen Gegenständen mehr, als zwei Centner befinden – für jedes Zugthier	1	–
	2) von unbeladenen		
	a. Frachtwagen für jedes Zugthier	–	8
	b. gewöhnlichen Landfuhrwerk und Schlitten für jedes Zugthier	–	4

B. Von unangespannten Thieren

		Sgr.	Pfg.
I	Von jedem Pferde, Maulthier, oder Maulesel mit oder ohne Last	–	4
II	Von jedem Stück Rindvieh oder Esel	–	2
III	Von je fünf Fohlen, Kälbern, Schafen, Lämmern, Schweinen und Ziegen	–	2

Weniger als fünf der vorstehend zu III gedachten Thiere sind frei.

Aber es gab Befreiungen, und nicht das wenige. Führen, die im Dienst des königlichen Hauses standen, die Armee und die Post brauchten nichts zahlen. Ebensovienig waren „Feuerlöschungs-, Kreis- und Gemeinde-Hilfsfahren; von Armen- und Arrestantenfahren“ mautpflichtig. Die Anzahl der Ausnahmen „war Legion“. Nur das gemeine Volk durfte bleichen. Ob deshalb dieses Chausseegeldverfahren kläglich versagte? Jedenfalls ärgerten sich die Verantwortlichen noch das ganze 19. Jahrhundert damit herum. Die Stadt Lennep ließ seine Mautstelle am Tocksiepen bereits vor 1890 schließen⁹⁸ und auf der Radevormwalder Seite existierte die Chausseegeld – Hebestelle „Am Kreutz“ noch bis in die ersten Jahre des 20. Jahrhunderts. Als 1908 die letzten Aktionäre ausgezahlt waren⁹⁹, gehörte die heutige Bundesstraße 229 endgültig und komplett dem Staat.



Abb. 77: Für 7,5 km Fahrt auf der Kunststraße waren für ein „gewöhnliches Landfuhrwerk“ nur 4 Pfennig zu entrichten



Abb. 78: Solange diese Postkutsche nicht als „Extrapost“ fuhr, kostete die Fahrt von Lennep nach Radevormwald gar keine Gebühren.

Den öffentlichen Nahverkehr (heute auf neudeutsch ÖPNV genannt) gab es nur in Form von Postkutschen. Das Thema Postverkehr ist leider noch kaum erforscht und entsprechende Archive sind schwer zugänglich oder vielleicht überhaupt nicht vorhanden. Über Postkutschen auf der Lennep – Radevormwalder Straße findet sich lediglich die Nachricht¹⁰⁰, daß sich bei dem Wirt Lausberg (also irgendwo bei der Brauerei in Krebsoege) die Haltestelle befand. Es ist weiterhin bekannt, daß die Postlinie von Lennep nach Rade ab dem 11. Februar 1834¹⁰¹ bestand. 1875 startete die „Local=Personenpost“ jeden Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Samstag um 6:40 in Radevormwald, fuhr über Krebsoege und kam um 7:45 in Lennep an. Abends um 21:35 kehrte sie von Lennep nach Rade zurück. Das war etwas mehr als eine Stunde, eine super Zeit für die ungefähr 8 km lange Strecke¹⁰². Spätestens mit dem Bau der Eisenbahn war jedoch das Thema „Postkutsche“ vom Tisch.

Zur technischen Ausführung der Chaussee über Krebsoege ist an erster Stelle zu sagen, daß es im 19. Jahrhundert keinerlei Baumaschinen gab, die den Straßenbauern ihre schwere Arbeit erleichterten. Gewiß gab es Pferde, die Planierwalzen oder Karren mit Baumaterial zogen. An felsigen Stellen konnte auch gesprengt werden. Aber das Meiste war pure Knochenarbeit, welche erst gegen Ende des vorletzten Jahrhunderts hier und da eine Dampflokmobile unterstützte.

Wie sah eine Straße, auf der Pferdefuhrwerke fahren, aus? Grundsätzlich würde ein Autobesitzer, der versucht schneller als 30 Stundenkilometer fahren, denken: „Oh Gott, was für ein Acker“ Die Straßenoberfläche bestand nicht aus einer schönen glatten Asphaltschicht, denn 30 km/h fuhr ein Pferdefuhrwerk sowieso nicht. In

einem zeitgenössischen Bericht ist das „Planum“, also die Oberfläche der Straße beschrieben:

In Bezug auf die Konstruktion der Steinbahn unterscheidet man in der Rheinprovinz hauptsächlich:

1. Chaussierte Straßen, bestehend aus einer Unterlage von dicht nebeneinander gesetzten aneinander gleich hohen Steinen, der sogenannten Packlage von 11 bis 14 Centimeter Stärke und aus einer oder zweier Schüttlagen von 9 bis 12 Centimeter Stärke aus regelmäßig geschlagenen Steinen.

2. Chaussierte Straßen, bestehend aus einer Unterlage von größeren regelmäßig geschlagenen Steinen (sogenanntem Grobschlag) und aus einer oder zwei Schüttlagen von feinerem Steinschlag.

Die erste Variante hört sich nach einer Art Pflasterstraße an, die zweite deutet auf eine Schotterpiste. In der Regel bestand die Straße aus einer rund 25 Zentimeter dicken Steinschicht.



Abb. 79: Manche Straßen wurden gepflastert



Abb. 80: Um feinen Schotter zu planieren, zog ein Pferd die Straßenwalze

Wenn man heute Pflasterstein hört, dann denkt man zuerst an harte Steine, die durch nichts und niemand verschleifen. Das mag bei gummiereiften Fahrzeugen zutreffen, aber die Wagen und Karren vor 150 Jahren besaßen Holzräder, welche mit Eisenreifen beschlagen waren. Und diese eisernen Laufflächen gingen ziemlich rüde mit den ach so harten Steinen um. Aber auch da kannten unsere Vorfahren ein Patentrezept. Es hieß „Schlangenverlegung“ oder „Kreuzsperr“. Es bedeutet nichts anderes, als das man die Fuhrwerke durch plazieren von größeren Steinen auf der Straße zwingt, Schlangenlinien zu fahren. Nach einer Weile legten man die Steine um und die Fuhrwerke in einer anderen Spur, so daß die Abnutzung gleichmäßig blieb. Tolle Sache, das sollten wir jetzt auf der Autobahn auch so machen, damit es keine Spurrillen von LKW's gibt.

Wenn eine Straße zur Benutzung freigegeben worden ist, kam der „Provinzialstraßen=Aufseher“ ins Spiel. „*Er ist provintialständischer Beamter und finden auf denselben die Reglements, die dienstlichen Verhältnisse der provintialständischen Beamten betreffend, Anwendung*“ So das reicht an Beschreibung. Also dieser Mensch, auch Chausseewärter genannt, war für alles zuständig, was „seine“ Straße betraf. Er mußte kontrollieren, reparieren und reparieren lassen. Er hatte darauf zu achten, daß niemand „*der Straße Nachteile bringt und den Verkehr beeinträchtigt.*“¹⁰³

Das 20. Jahrhundert brachte den Autoverkehr mit sich. Der nahm zwischen den Weltkriegen bereits ziemliche Formen an. Wie stark die Autos aber allerdings die Strecke über Krebsöge frequentierten oder ob die Eisenbahn an dieser Stelle noch

dominant war, läßt sich nicht mehr ermitteln. Jedenfalls ist die Eisenbahnstrecke von Lennep nach Krebsoege Anfang der 50er Jahre stillgelegt worden. Es übernahmen danach nur noch die Busse der „Wupper–Sieg“, Bahn– oder Postbusse ihre Funktion als öffentliche Verkehrsmittel.

Anfang der 60er gewann das Auto immer mehr Oberhand und der Verkehr nahm weiter zu. Gewiß wird die Raderstraße um diese Zeit schon eine Asphaltdecke haben. Die muß aber bereits 1958 so schlecht gewesen sein, daß die Bergische Morgenpost die Strecke als „Federbruch–Allee“ bezeichnete¹⁰⁴. Auch die Straßebreite und die Streckenführung hielt mit den gewachsenen Anforderungen nicht mehr Schritt.

In Krebsoege gab es einige Schwachstellen, die gleichzeitig als Unfallschwerpunkte in Frage kamen. Da war zum einen der Übergang der ehemaligen Eisenbahnstrecke Lennep – Krebsoege. Beide liefen zwar geradeaus und parallel, aber während die Bahnstrecke an der Kreuzung weiter gerade führte, machte die Straße am Übergang einen Knick. Leider sahen sich des Öfteren unkundige, manchmal auch etwas forsche Fahrer auf den Eisenbahnschienen in Richtung Bahnhof wieder. Sie mußten feststellen, daß sie besser dem Knick gefolgt wären.

Bereits vor dem 2. Weltkrieg ereignete sich hier ein Unfall, bei dem drei Menschen starben und sieben weitere schwere Verletzungen davontrugen. Aber weil man die Bahnstrecke brauchte, fanden sich nur halbherzige Lösungen. 1958 benötigte niemand mehr die mittlerweile verwaiste Strecke, dafür legte sich zuerst die Bundesbahn quer. Aber die Logik gewann die Überhand, und der Unfallschwerpunkt konnte beseitigt werden. Im Oktober 1959 gab die Presse die Sensation bekannt, daß die Arbeiten am Bahnübergang beendet seien.

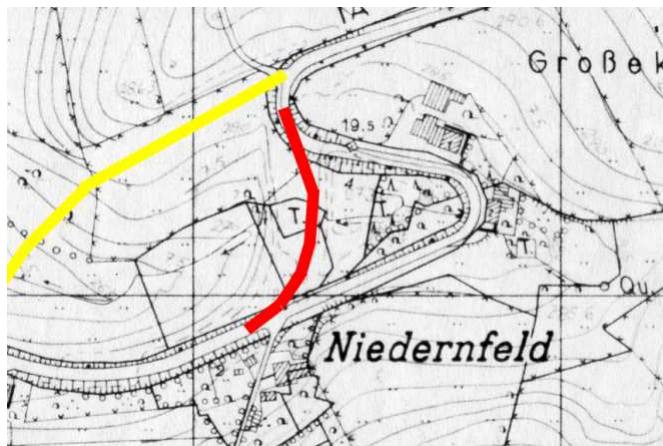


Abb. 81 oben: Die Straßenführung bei Niedernfeld vor April 1959. Die rote Linie markiert die Straße bis 1981. Die gelbe Linie zeigt den Verlauf der heutigen B 229.

Abb. 82 rechts: Die Kilometersteine und die Straßenbäume am Rande der gefährlichen Kurve sind im Februar 2017 noch zu erkennen



Der zweite Unfallschwerpunkt befand sich auf der anderen Wupperseite. Als die B 229 um 1830 entstand, mußte der Anstieg aus dem Tal der Wupper auf die Höhe Richtung Radevormwald/Herbeck überwunden werden. Während die Gesamtsteigung auf dieser Strecke im Mittel rund 5 % beträgt, erreichte sie im ersten Stück Werte bis 8 %. Das schafften die damaligen Pferdefuhrwerke im 19. Jahrhundert nur mit

Vorspann. Deshalb wählten die Straßenbaubehörden zur Entschärfung des Höhenunterschiedes eine Kurve bei Niedernfeld.

Ende der 1950er Jahre gab es Pferde nur noch auf der Wiese. Autofahren war angesagt. Autos sind nicht nur kräftiger als Pferde, sondern auch schneller. Die Kurve bei Niedernfeld verwandelte sich von einer Erleichterung für Fuhrwerke in einen Unfallschwerpunkt für den PKW-Verkehr. Manch einer fuhr geradeaus und landete im Graben. Die Verantwortlichen faßten den Entschluß, daß die Kurve wegmüsse. So kam es dann auch.

Ab April 1959 nahmen die Autos ihren Weg um die entschärfte Kurve. Sie wird heute noch benutzt, wenn man von der B 229 abfährt, um den Ort Krebsoege zu besuchen. Die Zeitungen von damals machten direkt darauf aufmerksam, daß die Kurve immer noch zu eng sei. Die Straßenbaubehörden sahen es ganz anders. Ein komplette Begradigung hätte wieder zu der 8 %igen Steigung geführt, die man schon 1830 vermeiden wollte. Diese Steigung würde für LKW's zu steil sein, zudem sollte die B229 bald sowieso über den Damm der zukünftigen Wuppertalsperre verlaufen.



Abb. 83: 1935 – Gaststätte, Autowerkstatt mit Tankstelle und Wohnhaus in Niedernfeld Nr. 2
Postbushaltstelle in Niedernfeld

Aber es gab noch jemand anders, dem die neue Streckenführung nicht gefiel. Dem Pächter der Gaststätte in Niedernfeld – Otto Schmitz – blieben die Kunden weg. Er wurde bereits im Kapitel über die Gaststätten vorgestellt. Schmitz betrieb jedoch nicht nur Wirtschaft, sondern auch eine Reparaturwerkstätte für Autos und eine Tankstelle. Die Tankstelle lebte natürlich von Durchgangsverkehr und der fuhr seit dem Ausbau der Kurve weit an der Tankstelle vorbei.

Otto Schmitz verkaufte eine Benzinsorte, die es heute nicht mehr gibt, nämlich die Marke „OLEX“. Zusätzlich gab es dort Olexin, einen BiBo – Kraftstoff. „BiBo“ nannte sich das Benzin-Benzol Gemisch, welches sehr klopfest war und sich deshalb für hochverdichtete Motoren eignete. Es ähnelte dem heutigen Superbenzin. Wegen seiner Giftigkeit sind Benzolzusätze im Kraftstoff seit dem zweiten Weltkrieg verboten. Zu Beginn der fünfziger Jahre ging OLEX in der BP Benzin- und Petroleum-Gesellschaft mbH (Deutsche BP) und später in der Britischen BP auf.¹⁰⁵

Die ältesten Bilder der Gaststätte zeigen eine Laterne mit der Aufschrift „OLEXIN“ auf der Zapfsäule und spätere das Markenzeichen von BP. Aber in Wirklichkeit hat Otto Schmitz den Benzinlieferanten nie gewechselt. Das ist auch eine Anekdote. Niemand wird sich an diese Benzinmarke erinnern können.

Was kam danach? Inzwischen rückte die Wuppertalsperre und damit das Ende der Straße durch Krebsoege immer näher. In schönen Abständen von drei bis fünf Jahren berichteten die Zeitungen darüber, daß die Talsperre immer wieder „nächstes Jahr gebaut“ wird. Mitte der 1970er begannen endlich die vorbereitenden Baumaßnahmen für den Stausee im Bereich Krebsoege. Begonnen wurde allerdings nicht sofort an irgendwelchen Wasserbauwerken, sondern an einer Brücke. Während nach den ersten

Entwürfen die B229 noch über den Talsperrendamm führen sollte, planten die Verantwortlichen 1973 eine Brücke für die Raderstraße hoch über der Talsperre. Sie sollte 27 Millionen DM kosten.¹⁰⁶ Noch Ende 1975 begannen die ersten Maschinen den Einschnitt in den „Schwarzen Berg“ bei Niedernfeld zu graben.

Der erste Brückenpfeiler entstand am Radevormwalder Wupperufer, und weitere neun in Richtung Nagelsberg auf der Lennep-er Seite. Der höchste Pfeiler sollte um rund 45 – 50 m¹⁰⁷ das ehemalige Flußbett überragen. Am 30. Juli 1976 brachte die Bergische Morgenpost einen Bericht zur „großen Schiebung am Wupperviadukt“ Das Verfahren, mit dem der Überbau der Brücke entstehen sollte, nannte sich „Taktschiebverfahren“. Es bedeutet nichts anderes, als daß die Überbausegmente vor der Brücke fix und fertig betoniert werden und man sie dann auf bzw. über die Brückenpfeiler schiebt. Der gesamte Vorgang in Krebsoege dauerte bis zum 22. Dezember 1976. Dann erreichte das letzte der 21 Segmente nach 362 m den Nagelsberg auf der Lennep-er Seite.

Insgesamt verarbeiteten die Bauleute 9400 to Beton und 790 to Stahl. Die Brücke war allerdings noch nicht ganz fertig, außerdem mußte die Fahrbahn zur Brücke entstehen. Trotzdem verkündete die Morgenpost optimistisch, daß alles im Sommer 1978 so weit fertig sei. Remscheid tat sich jedoch ein bißchen schwer mit den Baumaßnahmen auf der Lennep-er Seite, so daß die Freigabe der neuen Trasse bis zum September 1981 auf sich warten ließ.

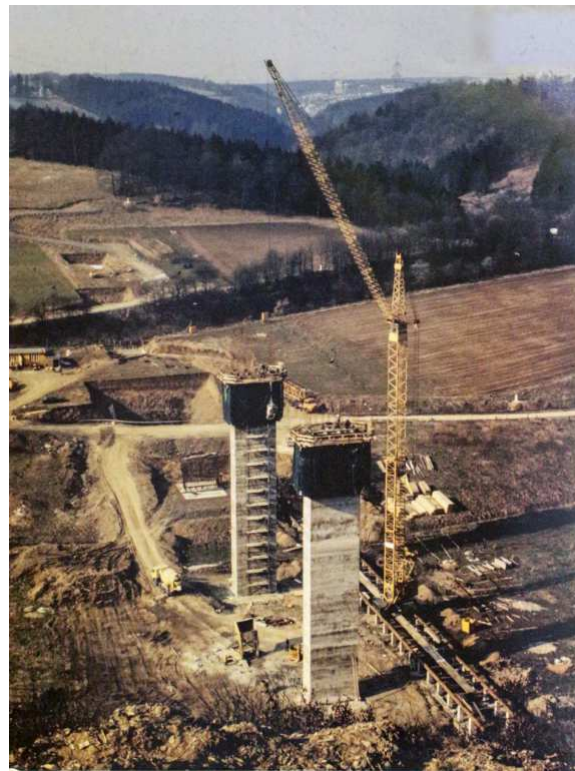


Abb. 85/86: Im Frühling 1976 an der Brückenbaustelle in Krebsoege

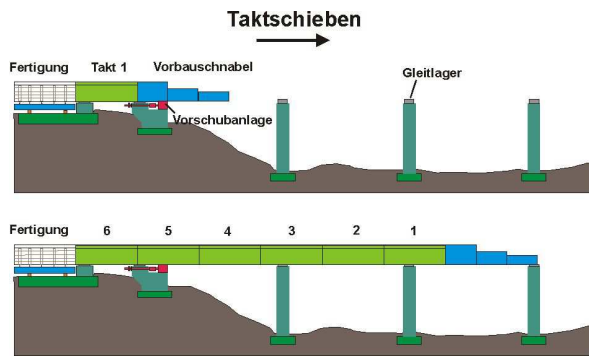


Abb. 87: Taktschiebeprozess im Prinzip



Abb. 88: Im Juli 1976 in natura



Abb. 89: 1981, die neue Bundesstraße 229 ist fertig



Abb. 90: 8 Jahre später führte die neue Brücke über die Wuppertalsperre

Die alte Brücke über die Wupper

Eigentlich wurde noch etwas vergessen, das noch im 19. Jahrhundert passierte. Es ist die alte Steinbrücke in Krebsoege, aber immer der Reihe nach.

Unsere Vorfahren bauten nach 1830 zwar eine Straße zwischen Radevormwald und Lennep, damit sie aber trockenen Fußes über die Wupper kamen, mußte auch eine Brücke her. 1805 gab es sie noch nicht, laut „Händlerplan“ verlief damals eine Furt an der Stelle durch die Wupper, bevor der Lennepebach in sie einmündete. Die Furt wird vermutlich nur für die Kühe und Bauern gewesen sein, die in Krebsoege wohnten. Der Hauptübergang war der Krebsoeger Steeg, der die Hohlstraßen auf der Lennep und Radevormwalder Seite miteinander verband.

Planungen gab es schon 1825¹⁰⁸ für einen neuen Übergang an Stelle der Furt. Nach diesen Plänen sollten sich die Gemeinde Fünfzehnhöfe an den Kosten der Brücke beteiligen. Eine Idee, die bei den Räten der Landgemeinde selbstverständlich auf Ablehnung stieß. In einem Schreiben vom 13. Dezember 1825 erklärten die zehn Gemeinderäte einhellig, „. . . daß unmöglich die kleine Gemeinde Fünfzehnhöfe diese Kostenmasse übernehmen könne und auch kein Beweggrund vorhanden, der die Gemeinde zu solchen außerordentlichen Aufopferungen veranlassen könne, in dem die projektierte Straße nur dem Hofe Durchholz und Nagelsberg – im ganzen aus fünf Häusern bestehend – einigen Nutzen und Bequemlichkeit bringe“ Wie sich in späteren Akten zeigt, zeigte sich Emil von Bernuth – seines Zeichens Landrath des Kreises Lennep – gnädig und verdonnerte Fünfzehnhöfe nicht zur Kostenbeteiligung.

Von Bernuth's Beamten ersonnen allerdings noch andere Ideen. Eine Kettenbrücke hätte sich mit 5500 *Rthlr.* rund 2000 *Rthlr.* wesentlich „wohlfeiler“ gestellt. Bei einer Kettenbrücke hängt die Fahrbahn an zwei Ketten, ähnlich der Fahrbahn einer Hängebrücke, welche an Drahtseilen hängt. Die Kette selber besteht aus einzelnen Segmenten, ungefähr wie eine Fahrradkette, nur ein paar Nummern größer. Alles in Allem ein interessantes Bauwerk, vielleicht wäre es heute als Denkmal durchgegangen.

Eine weitere Nachricht der Krebsoeger Wupperbrücke findet man in dem „Straßenverding“ vom 16. Juni 1830. Dort ist die Brücke mit 7602 *Rthlr.* – 12 *Sgr.* – 5 *Pfg.* veranschlagt. Die tatsächlichen Kosten von rund 7585 *Rthlr.* sollten sich die Gemeinden Lennep und Radevormwald je zu Hälfte teilen.¹⁰⁹ 130 Jahre später fanden Bauarbeiter bei einer Überholung der Brücke den Grundstein von 1831.

Über technische Daten, wie Material, Breite oder Länge der Brücke gibt es nur wenig Wissenswertes. Ab und zu tauchen Kosten auf oder es sind kuriose Berichte, wie der Diebstahl des Brückengeländers, zu finden.

Es war im Winter 1834, als lichtscheues Gesindel des Nachts die Brücke betrat. Wenn die Diebe nur darüber gegangen wären, hätte es auch keinen interessiert. Jedoch montierten sie in der Nacht vom 10. Februar 1834 einen Teil des eisernen Geländers ab. Im Sommer des Jahres, nämlich am 9. und 10. Juli und natürlich in der Nacht, kamen wieder Spitzbuben und versuchten den Rest des Geländers zu klauen. Die Beute betrug insgesamt „4 Stück, à 42 Fuß lange, $\frac{3}{4}$ Zoll im Quadrat starke geschmiedete Eisenstangen“, die laut Wiegeschein 294 *Pfl.* auf die Waage brachten. Eine „enorme“ Menge Altmetall mit einem heutigen Schrottwert von rund 18 Euro. Damit sei es dahin gestellt, ob sich der Aufwand überhaupt lohnte.

Bei der ganzen Geschichte ist es am seltsamsten, daß die eigentlich einfache Erneuerung des Geländers dennoch bis zum Ende 1834 dauerte. Erst am 31. Januar 1835 bescheinigte der Baukondukteur Schneider aus Wermelskirchen, daß „Vorstehende Arbeiten und Lieferungen sind tüchtig, gut und dauerhaft ausgeführt

*und die dafür angesetzten Preise angemessen sind. Dem Friedrich Stuhlmann gebührt daher der oben angesetzte Betrag von 27 Rthlr., 26 Sgr., 9 Pf.*¹¹⁰

Der Name „Friedrich Stuhlmann“ vom Lusebusch taucht immer wieder im Zusammenhang mit dem Bau der Rader Straße auf. Die Familie Stuhlmann muß in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts sehr aktiv gewesen sein. In Wilhemsthal betrieb Georg Heinrich Stuhlmann eine Mühle, die er später zu einer kleinen Textilfabrik umbauen ließ.

Eine andere Anekdote ist die von dem Baukondukteur Schneider. In manchen Akten wird er auch als Wegebaumeister bezeichnet. Diese Person war so etwas wie eine Schnittstelle zwischen dem Bauherrn, also in diesem Falle der Staat, und den ausführenden Bauunternehmern, gewesen. Heute wird diese Aufgabe von privaten Architekten oder Bauleitern vorgenommen, die dem Bauherren verpflichtet sind. Damals genoß der Baukondukteur jedoch Beamtenstatus und das Vertrauen seines staatlichen Bauherren.

Die Brücke war schon längst fertig, als eifrige Beamte 1839 feststellten, daß der Unternehmer Wilhelm Merten zu viel Geld für seine Arbeiten an dem Brückenbauwerk bekommen hatte. Über 230 Rthlr. zu viel. Eine gewaltige Summe, auf welche der Radevormwalder Stadtrat für die Gemeinde nicht verzichten wollte. Ein Schuldiger mußte her und sollte für das Manko geradestehen. Schnell wurde ermittelt, daß der „p. Schneider“ seinen Posten als Baukondukteur nicht so ernst genommen hatte, wie er mußte. Schneider gab bei Mertens leichtfertig sein „OK“ und unterschrieb dessen Rechnungen. Und die Gemeindekasse zahlte.

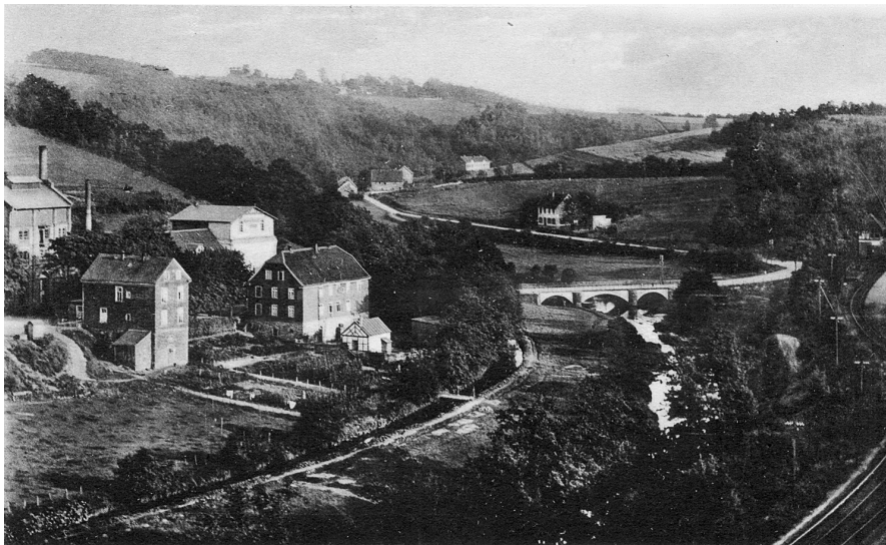


Abb.91:
Die Postkarte von der vorletzten Jahrhundertwende dürfte die älteste Ansicht der Krebsoeger Wupperbrücke sein.

Auch die Gebäude der Brauerei Lausberg befinden sich hier noch im Originalzustand.

Leider geben die alten Akten nicht her, ob Wilhelm Mertens die zuviel entrichteten Gelder zurück bezahlen mußte. Auch die Fragen über das weitere Berufsleben des Baukondukteurs Schneider bleiben im Dunkeln.¹¹¹

Gab es auch Brückengeld? Vermutlich, aber bekannt ist nichts darüber. Für die wupperaufwärts gelegene Kräwinkler Brücke gibt es einen „Brückentarifzettel“ vom September 1846. Nach diesem Zettel lag das Brückengeld in etwa so hoch wie das Chausseegeld.

Ein Jahrhundert später tobte der zweite Weltkrieg in Europa. Er machte auch an der Krebsoege Wupperbrücke nicht halt, als 1945 die sich zurückziehende Deutsche Wehrmacht über sie flüchtete. Damit die Amerikaner keine intakte Brücke vorfanden, sollte diese in die Luft gesprengt werden. Ähnlich wie die wupperabwärts gegenen Brücken in Dahlhausen, Vogelsmühle, Dahlerau und Beyenburg. Die Ladungen

steckten schon im Brückengemäuer, als der Krebsoeeger Fabrikant Heinrich Stück sen. die Ladungen entfernte oder entschärfte¹¹². Offenbar sahen die Wehrmachtssoldaten danach keine Möglichkeit mehr, Heinrich Stück zu bestrafen und die Brücke doch noch zu sprengen.

Es ist nicht bekannt, wieviel Leute, Pferdefuhrwerke, Last- und Personenwagen die Brücke passiert, aber in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts neigte sich ihr Dasein dem Ende zu. Wie schon oben mitgeteilt, brachten ab 1950 die Tageszeitungen in schöner Regelmäßigkeit die Meldung, daß die Wuppertalsperre übernächstes Jahr fertig sei. Die Brücke würde dann nicht mehr gebraucht und deshalb würden sich auch keine Reparatur- oder Instandhaltungskosten lohnen.

Diese Vorgehensweise rächte sich, als aufmerksame Passanten am nachmittag des 7. September 1960¹¹³ einige aus dem Brückengewölbe gefallene Steine bemerkten. Ob sie danach die Polizei riefen?. Jedenfalls klingelten am nächsten Tag bei der Straßenbaubehörde sämtliche Alarmglocken. Die Verantwortlichen redeteten sich heraus. „Vor 14 Tagen war noch alles in Ordnung . . . trotzdem müssen wir sofort etwas tun“. Geschwindigkeitsbegrenzung, Überholverbot und Einbahnverkehr waren die ersten Maßnahmen, um das marode Bauwerk zu schonen.

Statiker vom Landesstraßenbauamt in Düsseldorf untersuchten das Bauwerk und entdeckten Risse im Mauerwerk auf beiden Seite der Gewölbe. Sie bestimmten, daß nur noch in der Mitte der Brücke mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h gefahren werden durfte. Weil eine Ampelanlage nicht in Frage kam, gab es zwar eine Vorfahrtsregelung für Autos, die in Richtung Lennep fahren. Da sich aber nur wenige daran hielten, gab es immer wieder lange Staus in beiden Richtungen. Ein Notbrücke sollte her. Diese Lösung wurde verworfen, weil sie sich teurer als eine Reparatur stellen würde. Nichts half, niemand kam um eine vernünftigen Instandsetzung herum.



Abb.92:

Die Krebsoeeger Wupperbrücke um 1950.

Rechts im Bild das „Waschhaus“ auf dem Obergraben des Sintermetallwerkes.

Es muß Anfang der siebziger Jahre abgebrochen worden sein

Es geschah jedoch was ganz anderes. Die Autofahrer fluchten und meckerten zwar herum, aber sie gewöhnten sich an die ewigen Staus vor der morschen Brücke. Es wurde ruhig um den Mangel, ansonsten passierte – nichts. Irgendwann kam eine Ampelanlage, um die chaotischen Verkehrsverhältnisse in den Griff zu bekommen. Im Mai 1961 brachten die Zeitungen, daß die Düsseldorfer Behörden doch endlich den Entschluß gefaßt hatten, die Brücke zu sanieren. Sie sollte sogar noch etwas breiter werden wie vorher. Das bedeutete von 5,75m auf 6,10m plus Gehweg auf beiden Seiten. Baubeginn: spätestens Ende Juni des Jahres.

Denkste, erst im September 1961 begann die Arbeiten an der Brücke, natürlich pünktlich zur Schlechtwetterperiode mit Wupperhochwasser und ähnlichen Problemen. Während die Autofahrer weite Umwege in Kauf nehmen mußten, konnten sich die Fußgänger erfreuen, sie durften einen provisorischen Holzsteg neben der Brücke benutzen. Noch rechtzeitig vor dem Winter gab es am 14. November freie Durchfahrt für die Autos über die Wupperbrücke in Krebsoege.

Wie lange brauchte man die Brücke wirklich? Nun, die Trasse der B 229n konnte ab September 1981 – entgegen aller Prognosen und nur „schlappe“ 20 Jahre später – über das große Wupperviadukt benutzt werden. Autos nach Wilhelmsthal benutzten das alte Bauwerk in Krebsoege sogar noch bis Mitte 1982, erst ab dann fuhren nur noch Baufahrzeuge des Wupperverbandes über die historische Wupperbrücke. Sie existierte jedoch noch bis zum Ende 1985, als man mit der Anschüttung des Dammes für die Talsperre, die schon viel früher fertig sein sollte, begann.



Abb.93:

Ein letztes Bild der alten Wupperbrücke gelang im November 1982.

Im Hintergrund ist die nach Wilhelmsthal führende Behelfsbrücke zu erkennen

Ein wenig Krebsoeger Eisenbahngeschichte¹¹⁴

Die Eisenbahnepisode an der Wupper und in Krebsoege ist schon seit über 30 Jahren vorbei. Sie dauerte rund 100 Jahre und wann die ersten Ideen dazu aufkeimten, weiß eigentlich niemand mehr so genau. In der Mitte des vorletzten Jahrhunderts, begannen Gemeinden, Städte und bedeutende Unternehmer, den östlichen Teil des Bergische Landes zu erschließen. Das Anfangskapital der eigens dafür der Cöln – Lennep – Barmer Eisenbahngesellschaft errichete eine Summe von rund 2,6 Millionen *Rthlr.*¹¹⁵ Etwa zeitgleich existierten zwei weitere Eisenbahngesellschaften – die Rheinische Eisenbahngesellschaft (REG) und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BMEG) und versuchten ebenfalls ihr Netz in unserer Region auszubauen.

Beide Gesellschaften verfolgten diese Ziele einzeln und jede für sich. Im Jahre 1873 erhielt die REG die Genehmigung, eine Strecke von Köln durch das Dhünntal bis nach Hammerstein an der Wupper und von da aus längs des Flusses bis nach Wuppertal-Barmen zu auszurichten. Warum es von der ersten Idee bis zur Genehmigung so lange dauerte, weiß niemand mehr. Es ist auch nicht bekannt, ob die Cöln – Lennep – Barmer Bahngesellschaft ihre Pläne bis zum Schluß verfolgt hatte und ob es sie um diese Zeit überhaupt noch gab.

Drei Jahre später (1876) legte die BMEG eine Strecke von Lennep nach Hückeswagen und eine weitere von der Kreisstadt nach Wermelskirchen. Die Gesellschaft durchkreuzte damit die schon genehmigten Pläne ihres Konkurrenten REG. Als dann auch noch die Rheinische Eisenbahn – Gesellschaft im Oktober 1880 verstaatlich wurde, konnte die BME eine weitere Strecke von Lennep nach Krebsöge und weiter durch das Tal der Wupper nach Barmen – Rittershausen (Oberbarmen) planen. In Krebsoege sollte eine Bahn weiter nach Kräwinklerbrücke/Hammerstein entstehen. Diese Stichbahn war nur die Minimallösung. Die Weiterführung durchs Dörpetal, über Bergisch-Born und das Dhünntal bis zum Rheinstrom stand nicht mehr zur Debatte. Von einer Strecke nach Radevormwald war zuerst keine Rede mehr.

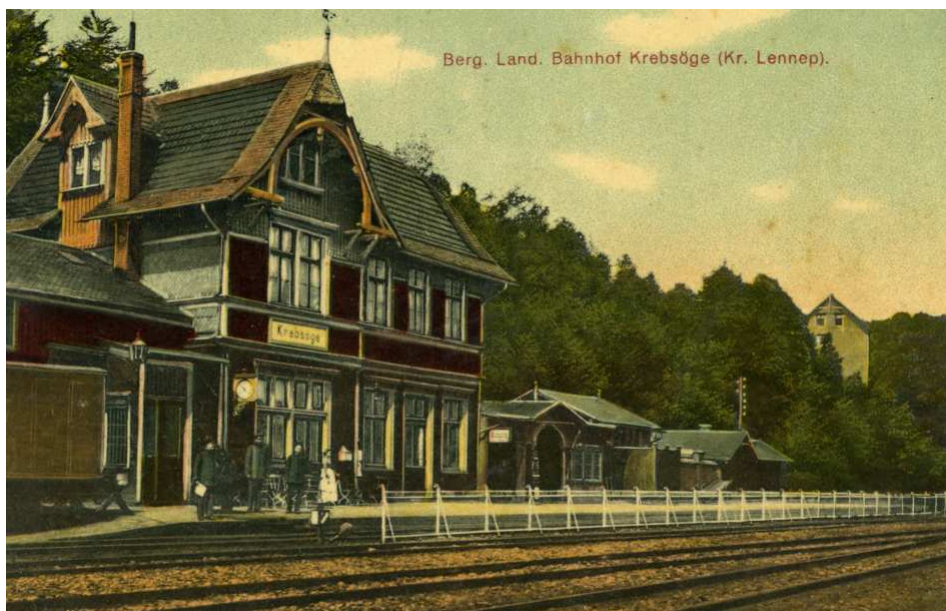


Abb. 94

*Der Krebsoeger
Bahnhof zeigt
sich auf der
Postkarte von
1910 von der
bunten Seite*

Mit den Vorbereitungen zum Streckenbau Lennep – Krebsoege – Dahlerau ist Anfang 1885 begonnen worden. Heimische Arbeiter, aber auch sogenannte

Wanderarbeiter aus Italien, Belgien und Polen fällten Bäume, sprengten Felsen weg, warfen Böschungen auf. Kurz gesagt, sie verrichteten alle Arbeiten, welche zum Entstehen der Eisenbahnstrecke erforderlich waren. Alles von Hand, helfende Maschinen gab es um diese Zeit, wenn überhaupt nur wenige. Es dauerte rund ein Jahr bis zur Fertigstellung der Strecke und zu guter letzt mußte wegen starker Schneefälle die Einweihung um einen Monat auf den 1. Februar 1886 verschoben werden.

Insgesamt 15 Interessierte, aber auch Anwohner aus dem Tal nutzten diese erste Fahrt mit der Eisenbahn nach Krebsoege. Für die zweite Fahrt an diesem Tag beschaffte ein Eisenbahningenieur sogar einen Photographen, der den ankommenden Zug in Krebsoege ablichten sollte. Im Restaurant „Zum Krebsoeger Steeg“ gab es für die Ehrengäste des Ereignisses abends noch einen inoffiziellen Eröffnungs-Imbiß. Im Bahnhof von Krebsoege nahm der Stationsassistent Kießling seinen Dienst auf.



In Krebsoege gab es nun
einen Bahnhof 2. Klasse
zwei Bahnsteige, zusammen 190m lang
eine feste Laderampe
ein Wasserturm mit Wasserkran

*Abb. 95.
Modellbauer entdeckten den Krebsoeger
Wasserturm.
Das links abgebildete Modell kann jeder
Hobbyeisenbahner in seine
Modelleisenbahn-Anlage einbeziehen*

Knapp ein Jahr später endete für den Krebsoeger Bahnhof das Dasein als Endhaltepunkt. Im Dezember 1886. Zur Einweihung konnten sich die Fahrgäste über die Wärmflaschen freuen, die ihnen die Fahrt nach Dahlerau in dem ungeheizten Zug angenehm machten, erfreuen. Zusätzlich konnten sich Beteiligten nach der Rückreise nach Lennep bei den Festlichkeiten im beheizten „Berliner Hof“ aufwärmen.

In dem Jahr, als der „Krebsoeger Blitz“ zum ersten Mal von Lennep nach Krebsoege fuhr – nämlich im April 1886 – kam auch die staatliche Genehmigung zum Rest der Strecke über Kräwinklerbrücke nach Radevormwald. Nach Kräwinklerbrücke gelang die Trassierung trotz der Brücke über das Feldebachtal relativ problemlos. Aber direkt hinter dem Bahnhof mußte ein gewaltiger Damm aufgeschüttet werden. Die Eisenbahnschienen verliefen über diesen Damm, passierten eine neue Wupperbrücke und sollten durch den Rücken des „Fuchsberges“ führen. Es ist nicht bekannt, wieviel Kilogramm Dynamit die Arbeiter für die Sprengung des offenen Eisenbahneinschnitts brauchten.

In Heide/Kräwinkel nach der Passage des „Fuchsberges“ waren nur noch gute drei Kilometer, aber fast 60m Höhenunterschied zu überwinden. Wegen dieser technischen Probleme dauerte die Abnahme noch bis zum 1. November 1889. Zusammen mit der Strecke nach Radevormwald konnte Anfang Februar des folgenden Jahres die andere Richtung bis Wuppertal-Oberbarmen eigeweiht werden. In Krebsoege trafen sich nun drei Eisenbahnlinien und das Tal der Wupper bekam endlich seinen Anschluß an die große weite Welt.

Am Anfang des 20. Jahrhunderts machten die abenteuerlichsten „Eisenbahnideen“ die Runde. Die gerade mal 25 Jahre alte Trasse des „Krebsoeger Blitzes“ sollte zu Gunsten einer Schnellzugstrecke von Lennep über Radevormwald nach Hagen zum Opfer fallen. Der erste Weltkrieg verhinderte jedoch die Ausführung solcher Vorhaben. Als im zweiten Weltkrieg schwere Luftangriffe in der Region wüteten, benutzten sogar D-Züge die Lennep – Krebsoeger Bahnstrecke. Allerdings fuhren sie nur im Schnecken tempo, weil die Schienen für solche Züge gänzlich ungeeignet waren.

An Unfälle erinnert Hans Aldermann in der Bergischen Morgenpost am 5. Mai 1981 aus Anlaß des 25jährigen „Stilllegungsjubiläums“: *„Vom Rangiergelände in Lennep hatte die Strecke nach Krebsoege Gefälle. Und beim rangieren „passierte“ es dann immer wieder, daß Wagen zu stark abgestoßen wurden. Sie verschwanden ohne Kontrolle in Richtung Krebsoege und waren dann in der nicht besetzten Zone — und meistens mit Kohlen beladen. Bei solch einem Manöver kamen allerdings auch einmal zwei Bedienstete der Eisenbahn ums Leben, als sie im Bremshäuschen die Geschwindigkeit nicht mehr in der Gewalt hatten und der Waggon kurz vor Krebsoege umstürzte.“*

Dieser Presseartikel befaßte sich mit dem Ende des „Krebsoeger Blitzes“. Überörtliche Bedeutung kam der Strecke nie zu. Der kommende Autoverkehr nach dem zweiten Weltkrieg führte für die Bahn zum Garaus. Im Winterfahrplan 1956 tauchte die Pendelstrecke nicht mehr auf und kurz darauf begannen Arbeiter die Eisenbahnschienen zu demontieren. Innerhalb von 10 Tagen erinnerte nichts mehr an den „Krebsoeger Blitz“

Jedoch blieben noch zwei Strecken übrig. Eine führte Richtung Radevormwald, die andere nach Wuppertal–Oberbarmen. Noch im Sommer 1965 fuhren 12 Züge von Wuppertal–Vohwinkel über Wuppertal–Oberbarmen und Krebsoege nach Radevormwald. Auch hier bedeutete der immer weiter zunehmende Automobilverkehr eine ernsthafte Konkurrenz für die Schiene. Einen entscheidenden Stoß gegen die Wuppertalbahn ergab die Fertigstellung der Landstraße 414 von Dahlerau nach Wuppertal–Oberbarmen im Jahr 1971.



Abb.: 96

Im April 1982 stehen noch ein paar Güterwagons an Stelle des früheren Bahnhofs von Krebsoege. Die Eisenbahnschienen liegen auch noch, aber kurze Zeit später wurde alles zur Geschichte.

Ein weiteres Dilemma für die Eisenbahn kündigte die Wuppertalsperre an. Wir erinnern uns. Schon bei Bau der Brücken und Straßen wies man immer auf den beginnenden Anstau „im nächsten Jahr“ hin. Trotzdem verschwand in den sechziger

Jahre ein Industriebetrieb oder Wohnhaus nach dem anderen im Talsperrengebiet. Das bedeutete keine Fahrgäste und keine Fracht mehr für die Bahn. Auch der Krebsoege Bahnhof wurde 1974 schnell ein Opfer der Abbrucharbeiter. Es gab allerdings Ideen für eine Weiterführung der Strecke an der Wuppertalsperre vorbei. Trotzdem kam es, wie es kommen mußte. Der letzte Schienenbus fuhr im Frühling 1976 nach Radevormwald. Güterzüge sah man noch ab und zu bis zum Beginn der achtziger Jahre.

Die Eisenbahntrasse von Krebsoege nach Radevormwald ist im Bereich der Wuppertalsperre ganz verschwunden. Das Stück außerhalb der Sperre ist zum Radweg geworden und anstelle des Krebsoege Bahnhofes erhebt sich der Hauptabsperrdamm der Talsperre. Etwas nördlich, in Wilhelmsthal beginnen die Eisenbahnschienen in Richtung Wuppertal. Zur Zeit benutzt der Verein „Wupperschiene“ diese für Draisinenfahrten nach Beyenburg. Aber was geschieht in Zukunft? Irgendwann mal sollen hier wieder „Museumszüge“ fahren, vielleicht wird aus der Strecke aber auch ein Radweg? Niemand weiß es.

Titelbild: Die Firma Barthels–Feldhoff um 1916, Quelle : GKN Sintermetals

Abb. 1 Lexikon der Tiere, Berlin 1970

Abb. 2, 15, 43 StARS Lausberg – Nachlaß

Abb. 3, 91 Postkarte Egon Viebahn

Abb. 4, 5, 6, 7, 9, 10, 19, 25, 42, 44, 46, 47, 58, 59, 60, 64, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 74, 84, 90, 93, 96 Peter Dominick

Abb. 8, 45 StARS

Abb. 11 Tuchmuseum Lennep

Abb. 12 „Albert Schmidt, ein Leben in der Bergischen Kreisstadt Lennep“, 2000, 35f

Abb. 13 „Dampfmaschinen“, VEB Fachbuchverlag, Leipzig 1986, 20f

Abb. 14 Prospekt der Fa. Wülfel

Abb. 16, 75 Fotoalbum „Die Wupper“ 1931, Foto-Atelier Otto Schmidt RS

Abb. 17, 37, 49, 50, 54, 55, 57, 68, 83, 92 StARvdW

Abb. 18 „Die Praxis des modernen Maschinenbaus“ Walter Häntzschel, Berlin 1923, Band 2, 255f

Abb. 20, 28, weiß ich nicht

Abb. 21 StARS Foto Wilhelm Fülle um 1870

Abb. 22 StARS Foto Theodor Meuwesen um 1885

Abb. 23, 26, 27, 29, 36, 38, 39, 40 GKN Sintermetals

Abb. 24 „Technikgeschichte im Bergischen Land“, Bornverlag, Wuppertal 1995, 137f

Abb. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 Buch über Sintertechnik

Abb. 28, 41 Remscheider Generalanzeiger

Abb. 43 Hanns Neumeier

Abb. 48 Dieter Dörner

Abb. 51, 52, 53 Dr. Walter Brinker

Abb. 56 „Versunken in den Wupperfluten“ von Norbert Wolff

Abb. 61, 62, 65, 64 Wupperverband

Abb. 63 Rudolf Somborn

Abb. 70 HstAD

Abb. 76 Zusammenschnitt der topografischen Karten HK25UR 4709 und 4809

Abb. 77, 79, 80, Der moderne Straßenbau, Gundelfingen 1975

Abb. 78 Postkarte

Abb. 87 Wikipedia, gemeinfrei

Abb. 81 Deutsche Grundkarte DGK 5 Krebsoege 1952

Abb. 85, 86, 89, 90 Fotoausstellung in der Heimatstube RvdW 2018

Umschlagrückseite: Urriß der Krebsoeger Hämmer 1828, Quelle: Katasteramt GM

Niederfeldbach, den 15. Februar 2000 und weiter im Februar 2017

Geschichte über Krebsoege von Peter Dominick

Folgenden Privatpersonen aus Krebsoege sei für ihre Informationen herzlich gedankt: Dr. Walter Brinker, Familie Haldenwang, Manfred Heymann, Michael Kellermann, Hanns Neumeier, Rudolf Somborn

Quellen

- ¹ Julius Lausberg, 1871 – 1965 Fabrikant und Heimatforscher aus Kräwinklerbrücke, ein Teil des Nachlasses befindet sich im Stadtarchiv Remscheid = StARS N12
- ² Peter Daniel Moll * 30.4.1682 † 13.3.1753
- ³ Peter Melchior Hardt * 17.2.1683 † 18.7.1757
- ⁴ Engelbert Strohn 1678 – 1753
- ⁵ Lausberg-Nachlaß StARS N12
- ⁶ Hauptstaatsarchiv Düsseldorf = HStAD Jülich/Berg III R
- ⁷ Kellenerrechnung im StARS Lausbergnachlaß N 12/11
- ⁸ Wehr oder Schlacht, Stauwerk in der Wupper
- ⁹ Lausberg-Nachlaß StARS N12/1
- ¹⁰ Johann Caspar Lausberg * 20.9.1764 † 20.3.1820
- ¹¹ Lausberg-Nachlaß StARS N12/1
- ¹² in diesem Falle kommen auf einen Reichsthaler 80 Albus
- ¹³ StARS Windgassennachlaß N 1.2.5 (Fabriken am Thüringsberg in Lennep)
- ¹⁴ August Alexander Eversmann "Die Eisenwerke zwischen Lahn und Lippe", 1804
- ¹⁵ Plan im Lausberg-Nachlaß
- ¹⁶ Testament mit zwei codicillaren Erklärungen (Testamentsänderungen) im RWWAKöln 122 – 225 – 7
- ¹⁷ "Der Verfall der Bergischen Eisenhämmer" HStAD Reg. Düsseldorf Nr. 2104
- ¹⁸ Lausberg-Nachlaß StARS N12
- ¹⁹ Urkatasterkarte und Urriß im Katasteramt Gummersbach
- ²⁰ www.gieseler.de Leider konnte die Liste im Staatsarchiv Münster noch nicht eingesehen werden
- ²¹ Die Standortinformation stammt von Albert Schmidt, er zeichnete für 1845 eine entsprechende Skizze vom Gänsemarkt und den Brandteichen am Thüringsberg in Lennep
- ²² Situations- und Bauplan von J.A. Hensel, Juli 1851, im Jahre 1987 hing der Plan im Engelshaus in Wuppertal-Barmen
- ²³ Info aus technischen Fachbüchern
- ²⁴ Albert Schmidt-Nachlaß StARS N 28
Die Geschichte des seltsamen Chefs stammt ausschließlich von Albert Schmidt
- ²⁵ Albert Schmidt aus Lennep, von 1841 – 1932, Baumeister und späterer Baurat.
Seine schriftlichen Lebenserinnerungen sind eine wahre Fundgrube für Industriearchäologen.
Der gesamte Nachlaß befindet sich im Stadtarchiv Remscheid = StARS N 28
- ²⁶ Die Lebensdaten der Familienmitglieder stammen aus Nachlaß von Paul Windgassen im StARS N1.x.x.
- ²⁷ Mauervorsprünge
- ²⁸ Lithographie „Lennep und seine Fabriken“, im Tuchmuseum Lennep, um 1860, eine Angabe, welche meistens nicht stimmt, sehr viele Fabriken auf dem Litho zeigen Details, die erst später entstanden sind → besser 1870
- ²⁹ Rechnungen zur Reparatur der Wasserkraftanlage im Lausberg-Nachlaß StARS N12
- ³⁰ Ahnentafel der Familie Karsch im Nachlaß von Paul Windgassen (StARS)
- ³¹ Albert Schmidt-Nachlaß StARS N 28
- ³² Abschrift eines alten Vertrages im Besitz der Fa. GKN Sintermetall
- ³³ Ob Hammacher wirklich solche Gedanken durch den Kopf gingen, sei dahin gestellt. Sie entsprechen jedoch den Tatsachen, die Albert Schmidt in seinen Lebenserinnerungen beschreibt → StARS N 28
- ³⁴ Liste im Stadtarchiv Radevormwald vom 18.5.1883 = StARvdW Akte VII/48.810
- ³⁵ Meter über NormalNull → früher Amsterdamer Normalpegel
- ³⁶ Info aus technischen Fachbüchern
- ³⁷ HStAD, Landratsamt Lennep Nr. 305
- ³⁸ StARvdW Akte VII/48.810
- ³⁹ Theodor Mahler erfand 1872 einen Verstellmöglichkeit, mit dem der Leitapparat einer Francisturbine stetig geschlossen oder freigegeben werden konnte. Die hier eingebaute Turbine besaß noch keine verstellbaren Drehschaufeln im Leitapparat.
- ⁴⁰ Ob das so stimmt? Laut Konzessionsgesuch war es eine „Mahler'sche Turbine“ und keine Henschel-Jonval
- ⁴¹ Albert Schmidt-Nachlaß StARS N 28
- ⁴² Ein frei erfundene Geschichte, die jedoch die Tatsachen aus Schmidts Lebenserinnerung widerspiegelt
- ⁴³ HStAD Akten Reg. Düsseldorf Nr. 55937
- ⁴⁴ Das Problem „wer hat Recht?“ durchzieht alle Gebiete der Geschichtsforschung.
Da es keine Zeitmaschinen gibt, kann man nicht mal eben hinfahren und nachschauen
- ⁴⁵ StARvdW Akte VII/48.809 und VII/48.810
- ⁴⁶ Abschrift eines alten Vertrages im Besitz der Fa. GKN Sintermetall
- ⁴⁷ * 7. März 1794 in Barmen; † 15. August 1874
- ⁴⁸ Festschrift „125 Jahre Barthels-Feldhoff“
- ⁴⁹ Brockhaus 1898
- ⁵⁰ Lausberg-Nachlaß StARS N12
- ⁵¹ Beschreibung der Wasserkraftanlage von 1942 im Besitz der Fa. GKN Sintermetall
- ⁵² Antrag zur Wiederaufnahme des Betriebes in der ehemaligen Schnürriemenfabrik
- ⁵³ Diese Informationen und die folgenden entstammen aus der Zeitschrift „Sinterbrücke“ vom November 1983
- ⁵⁴ Firmenprospekt des Sintermetallwerkes
- ⁵⁵ Entsprechend der Prospektangabe von 400 – 800 MN/m²
- ⁵⁶ Informationen aus der Zeitschrift „Sinterbrücke“ vom November 1983
- ⁵⁷ „Sintermetall Krebsöge, Geschichte, Geschichten und Menschen“ von Hanns Neumeier, BGV Heft 29, Radevormwald 2011
- ⁵⁸ Fotodokumentation im Besitz der Fa. GKN Sintermetall
- ⁵⁹ Hanns Neumeier

-
- ⁶⁰ Mündliche Informationen von ehemaligen Mitarbeitern
- ⁶¹ RGA und Bergische Morgenpost (Ausgabe Radevormwald) vom 25. Februar 1971
- ⁶² Traglufthalle → eine über einer festen Bodenplatte (Beton) aufgeblasene elastische luftdichte Hülle.
- ⁶³ Firmenzeitschrift „Sinterbrücke“, das Datum nicht mehr feststellbar
- ⁶⁴ Firmendarstellung in „Technik- und Industriegeschichte im Oberbergischen Land“, Wuppertal 1996
- ⁶⁵ Firmendarstellung in „Technik- und Industriegeschichte im Oberbergischen Land“, Wuppertal 1996
- ⁶⁶ Die Informationen über die Brauerei (teilweise) und die Steinwerkzeuge stammen aus der Serie „Rückblick auf das alte Krebsoege“ von Manfred Heymann in der Bergischen Morgenpost vom November 1987
- ⁶⁷ Johann Friedrich Lausberg 1798 – 1881
- ⁶⁸ StARvdW Akte IV/48.807
- ⁶⁹ Friedrich Wilhelm Lausberg 1830 – 1866
- ⁷⁰ StARvdW Akte IV/48.814
- ⁷¹ Lieferliste der Augsburger Maschinenfabrik 1887 im MAN Archiv
- ⁷² Lieferliste der Augsburger Maschinenfabrik 1899 im MAN Archiv
- ⁷³ Lennep Adreßbuch von 1901 im StARS
- ⁷⁴ Richard Karutz ist im Adreßbuch 1912 (StARS) als Braumeister und Bewohner von Krebsoege Nr. 9 eingetragen
- ⁷⁵ Wie schon gesagt, die letzte Eintragung war 1929.
Die restlichen Infos über Schließung und damalige Besitzverhältnisse sind offenbar nur Sagen und Halbwissen.
- ⁷⁶ Mitteilung Dieter Haldenwang
- ⁷⁷ Bergische Morgenpost – Radevormwalder Zeitung vom 1. September 1979
- ⁷⁸ Laut Norbert Wolff im Heimatanzeiger vom 27. August 1987 soll das am 3.2.1890 gewesen sein
- ⁷⁹ „Die Wuppertalbahn“ von Roland Inkeller, Wuppertal 1990, 13 f
- ⁸⁰ „Sintermetall Krebsoege, Geschichte, Geschichten und Menschen“ von Hanns Neumeier, siehe Anm. 57
- ⁸¹ „Krebsoege original“ von Manfred Heymann → Interview mit Friedel Müller, Radevormwald 2007
- ⁸² StARvdW Akte IV/48.807, Akte IV/48.806
- ⁸³ Adreßbuch des Oberbergischen Kreises von 1957 im StARvdW
- ⁸⁴ „Sintermetall Krebsoege, Geschichte, Geschichten und Menschen“ von Hanns Neumeier, siehe Anm. 57
Hanns Neumeier hat die Geschichte des Lorenzhauses noch viel genauer beschrieben
- ⁸⁵ Postkarte mit Stempel vom 3.10.1917 Sammlung Lempe im StARS Nr.256
- ⁸⁶ StARvdW Akte IV/48.814
- ⁸⁷ In den Adreßbüchern stehen mehrere Fischers aus Krebsoege,
aber laut Rudolf Somborn waren sie alle nicht miteinander verwandt
- ⁸⁸ Mitteilung Rudolf Somborn
- ⁸⁹ Diese uralte Straße hat schon 1715 der Landvermesser Erich Phillip Plönnies auf der ersten Landkarten des Bergischen Landes eingezeichnet
- ⁹⁰ Topographische Karte → HK25TM 4709
- ⁹¹ befestigte Straße, auf der man mit einem Fuhrwerk fahren kann
- ⁹² Die alte Geschichte über den Steg stammt aus dem Hauptstaatsarchiv Düsseldorf
→ HStAD Landratsamt Lennep Nr. 166
- ⁹³ Bergische Morgenpost – Radevormwalder Zeitung vom 4. November 1986
- ⁹⁴ Amtsblatt der Preußischen Regierung vom 16. Juni 1830, Artikel 356
- ⁹⁵ StARS Akte BIK 12
- ⁹⁶ StARS Akte B IIK 7
- ⁹⁷ 1 Meile = 7523 m, 1 Ruthe = 3,766 m. Innerhalb einer Meile stehen 100 Nummersteine,
von Stein zu Stein beträgt die Entfernung demnach 20 Ruthen (75,32 m)
- ⁹⁸ StARS Akte B IIK 8
- ⁹⁹ StARvdW Akte IV/19.270
- ¹⁰⁰ „Versunken in den Wupperfluten“ von Norbert Wolff, Radevormwald 1987.
Leider gibt Wolff keine Quellen an. Lediglich der Fahrplan soll aus einer Zeitung von 1875 stammen
- ¹⁰¹ Geschichte von Norbert Wolff im Heimatanzeiger vom 27. August 1987
- ¹⁰² Laut „www.wikipedia. de“ schaffte eine Postkutsche ab 1850 auf Chausseen 10 km in der Stunde
- ¹⁰³ Dienstanweisung für Straßenwärter im StARvdW Akte IV 19.271
- ¹⁰⁴ Bergische Morgenpost – Radevormwalder Zeitung vom 30. Januar 1958
- ¹⁰⁵ www.Wikipedia.de
- ¹⁰⁶ Bergische Morgenpost – Radevormwalder Zeitung vom 23. Dezember 1975
- ¹⁰⁷ Die Höhe stammt aus Berechnungen an Hand der Höhenlinien der Deutschen Grundkarte
- ¹⁰⁸ StARS Akte B IIK 5
- ¹⁰⁹ StARS Akte B IIK 12
- ¹¹⁰ StARS Akte B IIK 7
- ¹¹¹ Der gesamte Vorgang des Wegebaumeisters Schneider befindet sich in den Archiven der Städte
Renscheid (StARS Akte B IIK 12) und
Radevormwald (StARvdW Protokollbuch der Stadtverordnetenversammlung 1835 – 1845, Sign. 1270)
- ¹¹² Mitteilung von Rudolf Somborn
- ¹¹³ Berichte in der Bergische Morgenpost – Radevormwalder Zeitung über die Jahre 1960 und 1961
- ¹¹⁴ Die gesamte Eisenbahngeschichte fußt auf dem Buch „Die Wuppertalbahn“ von Roland Inkeller, Wuppertal 1990.
Es soll in dieser Industriegeschichte hier nur ein kleiner Überblick über die Eisenbahn gegeben werden.
In dem Buch steht noch viel mehr darüber
- ¹¹⁵ BriefKopiebuch der Fa. Schürmann und Schröder