Leiw Heukeshoven

Mitteilungsblatt des Bergischen Geschichtsvereins, Abt. Hückeswagen e.V., Nr. 58/2018
Das Mitteilungsblatt erscheint in zwangloser Folge, in der Regel einmal jährlich

---

Für die Unterstützung bei der Herausgabe dieses Leiw Heukeshoven bedanken wir uns

Sparkasse Radevormwald-Hückeswagen

Landschaftsverband Rheinland

Wupperverband

Stadt Hückeswagen

ISBN
Redaktion, Satz und Layout: Fredi K. Roß
Druck

© Bergischer Geschichtsverein, Abteilung Hückeswagen e.V.
Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit Genehmigung der Schriftleitung und unter Angabe der Quelle

---

Bergischer Geschichtsverein, Abt. Hückeswagen e.V.

Vorsitzende	Iris Kausemann, Hämmern 15	51688 Wipperfürth	02267 1663
Stellvertr. Vorsitzender	Fritz Matschureit, Fuhr 2	42499 Hückeswagen	015786756661
Schatzmeisterin	Steffi Wolter, Bahnhofsplatz 11	42499 Hückeswagen	02192 92270
Schriftführerin	Anita Belenguer, Gerh.-Hauptmann-Str. 44	42499 Hückeswagen	02192 1889

Vereinsregister VR 800379 Amtsgericht Köln. Steuer Nr. 221/5710/0162
Sparkasse Radevormwald-Hückeswagen, IBAN DE31 340513500034104570 | BIC WELADED1RVW

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

als Erstes muss sich die Redaktion Leiw Heukeshoven entschuldigen für einige Fehler im Heft 57/2017:

- Alle Fotos und Bilder im gesamten Heft 2017 waren zu dunkel! Das gilt auch für die Schrift. Wie wir feststellen konnten, lag das wohl an der Einstellung des Druckvorganges. Leider konnten wir das erst sehen, nachdem das fertige Heft, das nicht unseren Vorstellungen entspricht, bei uns vorlag. Beim nächsten Heft wird das nicht mehr passieren.
- Leider ist uns selbst auch ein Fehler unterlaufen: in der Liste unserer Toten ist für Ulrike Schneider als Sterbejahr 2917 angegeben. Natürlich ist sie am 23. Juli 2017 verstorben.

Wir bitten nochmal um Entschuldigung.

In den letzten drei Leiw Heukeshoven haben wir uns sehr intensiv mit dem Nationalsozialismus in Hückeswagen beschäftigt. Wir sind sehr stolz darauf, dass der Bergische Geschichtsverein Hückeswagen sich 85 Jahre nach Beginn der Nazi-Herrschaft mit diesem Thema erstmalig beschäftigt hat. Gerade ein Jahr nach unserem letzten Artikel muss man nun feststellen, dass sich immer mehr Demokratien (oder Staatsformen, die wir uns als Demokratien vorgestellt haben), nach „rechts“ entwickeln und deren Regierende sich als Autokraten entpuppen. Man braucht sich nur umzusehen!
Deshalb sind wir ganz besonders froh, dass wir im Mai 2018 gemeinsam mit der Geschichts-AG der Montanusschule eine Veranstaltung über den Nationalsozialismus in Hückeswagen machen konnten.

In diesem Heft haben wir uns dann doch wieder mehr mit unserer Heimat- und Ortsgeschichte beschäftigt.
Wir wollen diesmal mit einem größeren Artikel an die Orte, Häuser und Fabriken erinnern, die in der Wupper-Talsperre untergegangen sind. Wir zeigen hier etwa 50 Karten und Fotos, wobei wir natürlich nicht jedes Haus zeigen können; das würde den Rahmen sprengen.
Weiter bringen wir etwas über die Geschichte der Eisenbahn in unserem Bereich. Wir haben hier alte Pläne der Eisenbahn-Gesellschaften aus der Mitte des 19.Jahrhunderts, die in unserem Archiv lagern, ausgewertet. Dabei haben wir festgestellt, dass Hückeswagen in sehr vielen Planungen von Eisenbahnlinien immer an der jeweiligen Linie oder sogar an Linien-Kreuzungen lag. Eine sehr interessante Darstellung.
Im Jahr 2017 hat der Bergische Geschichtsverein Hückeswagen eine Tages-Exkursion nach Köln durchgeführt. Hier haben wir hauptsächlich den Friedhof Melaten besucht. Unser damaliger Führer, Herr Dr. Stöcker, hat uns für dieses Leiw Heukeshoven einen Aufsatz über diesen sehr interessanten Friedhof geschrieben.

Wir wünschen Ihnen ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2019!

Ihr Vorstand des Bergischen Geschichtsvereins, Abt. Hückeswagen e.V.

Inhaltsverzeichnis LH Nr. 58/2018

Seite

Inhaltsverzeichnis

Autorenverzeichnis

Zeitgeschichte

- Historische Ursachen für den Ausbruch und das Ende des 1. Weltkriegs — Dr. med. Gisela Wittreich-Freudenfeld

Ortsgeschichte

- Chronik der Wasserkraftanlage Kräwinklerbrücke und der Wohnhäuser an der Anlage — Julius Lausberg und Heinz Dieter Dörner
- Historischer Wanderweg um die Wupper-Talsperre – verlorene Orte — Heinz Dieter Dörner, Hans Gerd Langguth und Fredi K. Roß

Eisenbahngeschichte

- Entwicklung der Eisenbahnen im Bereich Hückeswagen-Radevormwald-Wipperfürth — Fredi K. Roß
- Der Bahnhof Kräwinklerbrücke — Heinz Dieter Dörner

Kölner Geschichte

- Meine Arbeit als Archivarin im Historischen Archiv der Stadt Köln — Iris Kausemann
- Melaten - Betrachtungen zu einem wichtigen Kölner Ort — Dr. Wolfgang Stöcker

Hückeswagener Häuser

- Kölner Str. 24 und 26 und die Familiengeschichte Grüterich — Karl-Heinz Grüterich

Verschiedenes

- Plattjekallt-Sütterlin-Schrift — Rudolf Brunsbach
- Geschichts-AG Montanusschule — Teilnehmer Geschichts-AG
- Urkataster Hückeswagen von 1829 im Archiv des BGV Hückeswagen — Fredi K. Roß

Totengedenken

Autorenverzeichnis LH Nr. 58/2018

Rudolf Brunsbach	Talstraße 6 42499 Hückeswagen, Tel. 02192 7244
Heinz Dieter Dörner	Falkenweg 17 42499 Hückeswagen, Tel. 02192 3268
Karl-Heinz Grüterich	Kölner Straße 26 42499 Hückeswagen, Tel. 02192 7542
Iris Kausemann	Hämmern 15 51688 Wipperfürth, Tel. 02267 1663
Hans Gerd Langguth	Goethestraße 47 42499 Hückeswagen, Tel. 02192 3318
Julius Lausberg	† 1965
Fredi K. Roß	Waldstraße 20 42499 Hückeswagen, Tel. 02192 932216
Dr. Wolfgang Stöcker	Am Fliederbusch 21 50827 Köln, Tel. 0221 1793984
Teilnehmer Geschichts-AG Montanusschule	Weststraße 37 42499 Hückeswagen
Dr. med. Gisela Wittreich-Freudenfeld	Clemensstraße 116 80796 München, Tel. 089 3512878 02192 2340

Für den Inhalt der in diesem Heft abgedruckten Beiträge, die in ehrenamtlicher Mitarbeit erstellt wurden, sind die Autoren selbst verantwortlich. Wir bedanken uns recht herzlich für die Mitarbeit an unserem Mitteilungsheft.

Historische Ursachen für den Ausbruch und das Ende des 1. Weltkriegs von 1914-1918.

von Dr. Gisela Wittreich-Freudenfeld

Dieser so optimistisch und siegeszuversichtlich am 1. August 1914 begonnene Krieg endete am 11. November 1918, also genau vor 100 Jahren, als Desaster mit Revolution und Ende des deutschen Kaiserreichs.
Wie kam es zu diesem fatalen Ausgang? Wo liegen hierfür die Wurzeln? Nach den Erforschungen vieler zu diesem Thema veröffentlichten Publikationen hatte nicht der oft angeschuldigte Militarismus des Kaiserreichs die tragende Bedeutung. Ebenso wenig waren es die Niedergangsängste und Einkreisungsvisionen von Großbritannien, die erzeugt wurden durch das deutsche Flottenaufbauprogramm und die Kolonialambitionen in den achtziger und neunziger Jahren des Kaiserreichs; sondern es spielte eigentlich der schon in den vorangegangenen Kriegen (1864, 1866 und vor allem 1870/71) vorherrschende Dualismus zwischen Generalstab und politischer Führung die entscheidende Rolle.
Beide großen Kriege: 1870/71 mit der Gründung des deutschen Kaiserreichs unter preußischer Führung und der spätere 1. Weltkrieg sind hiervon besonders geprägt.

Bild 1: Anton von Werner, *Die Proklamierung des deutschen Kaiserreichs am 18. Januar* 1871 in Versailles (dritte Fassung 1885), Bismarck-Museum Friedrichsruh (aus wikipedia)

Nur, solange sich der Generalstab nicht mit seinen Wünschen gegen die politische Führung unter Bismarck 1866 mit Hilfe des preußischen Kronprinzen nach der siegreichen Schlacht von Königgrätz durchsetzen konnte, gelang es Bismarck, einen moderaten Frieden mit Österreich zu schließen. Der Feldzug von 1870/71, der von Bismarck herbeigeführt wurde, sollte die Einigung des aus 25 Einzelstaaten bestehenden Landes zu einem deutschen Reich bringen. Dieser Wunschtraum, der nach den napoleonischen Kriegen besonders in der Romantik dann um 1830 in der deutschen Bevölkerung erwachte, zerbrach zunächst in der Revolution von 1848. Er wurde dann wieder entscheidend von Bismarck gefördert, um in einem gemeinsam von allen deutschen Staaten geführten Krieg gegen Frankreich dieses Ziel zu verwirklichen.
Auch in diesem Krieg zeichnete sich der Kampf zwischen Generalstab und der politischen Führung erneut deutlich ab. Nach der siegreichen Schlacht von Sedan am 1. September 1870 verhinderte die Heeresführung unter Moltke d. Ä., dass Bismarck sofort darüber Meldungen erhielt, und sie entschied ohne Bismarcks Einverständnis den Marsch der Heere auf Paris zur Belagerung der Stadt. Bismarck war gegen den Vormarsch auf Paris und wollte die zerstrittene Französische Republik, die sich nach der Schlacht von Sedan gebildet hatte, sich selbst überlassen und Friedensverhandlungen einleiten. Als nun die deutschen Truppen Paris erreichten, empfahl er den sofortigen Sturm, aber die Heeresführung entschied sich für die Belagerung. Diese weckte in Europa durch das Schießen auf unbewaffnete Zivilisten in Paris den Zorn auf die Brutalität der Deutschen.

Bild 2: Adolph Freudenfeld, etwa 1870, Archiv Dr. Wittreich- Freudenfeld

Dieser Feldzug mit seinen Folgen gilt als einer der blutigsten der Geschichte. Dies geht auch aus den Briefen meines Großvaters Adolph Freudenfeld hervor, der ihn als Reserve-Unteroffizier und Corporalschaftsführer in der 1. Compagnie des Schleswig-Holsteinischen Füsilier-Regimentes mitmachte. In seinem ersten erhaltenen Brief vom 5. Oktober 1870 aus Argentueil vor Paris schreibt er: „*Wir stehen auf Schussweite dem Feind als Vorposten gegenüber, und stets finden kleine Scharmützel statt",* die nach seiner Ansicht wohl noch 6 – 8 Wochen dauern können, da es „*an schwerem Geschütz bei ihnen mangelt."*
Der rasche Vormarsch der Truppen auf Paris war in dieser Hinsicht unvorbereitet erfolgt. Das Regiment erlitt schwere Verluste: *„Sämtliche Offiziere sind gefallen wie auch der Feldwebel, der gleich tot war."* In seinem nächsten Brief vom 24. Oktober 1870 schildert er eindringlich die durch den Krieg schrecklich verwüsteten Orte mit der *„Zerstörung des Eigentums der Menschen",* die der Krieg anrichtet, und berichtet: *„aus den Forts von St. Denis erhalten wir häufig Granaten."* Am 19. Oktober um 12 Uhr 15 Min. schlug eine Granate in sein Haus *ein „als wir gerade beschäftigt waren, Suppe zu kochen. Ich stürzte in den Korridor und zu meinen Gefreiten, die ich alle drei für tot hielt; konnte kaum* das *Zimmer vor Qualm und Rauch finden, traf aber alle drei – keines Wortes mächtig – an. Zum Glück zündete diese Granate kein Feuer, welches sich verbreiten konnte, so dass wir es nicht nötig hatten auszuziehen."*

Täglich erlitten sie Verluste auf Vorposten, und in wenigen Tagen erwarteten sie ein Bombardement, da endlich die erwarteten Festungsgeschütze nachts eingefahren worden waren.

Von Kriegsbegeisterung gibt es in seinen Briefen keinen Hinweis, lediglich der Wunsch nach baldiger Beendigung der Kämpfe und Heimkehr wird immer wieder geäußert.

„Am 23. Oktober hatte das 6. und Teile des 5. Corps ein hartnäckiges Treffen“, bei dem die Franzosen *„drei Geschütze und nach einem Ondit* (Gerücht) *6000 Gefangene“* verloren. *„Paris wird z.Zt. im Umkreis von 16 Meilen mit eisernem Arm umklammert“* wird noch berichtet.

Der unerwartete große Kampfgeist der Franzosen machte ihnen sehr zu schaffen, vor allem die von *Franctireurs* (sog. Partisanen) ausgeführten Kampfhandlungen, und sie befürchteten Ausfallversuche von Parisern. Aber er lobt sein Quartier und die Kochkunst seiner Wirtin, mit der er sich dank seiner französischen Sprachkenntnisse gut versteht. Am 23. Dezember mussten sie von Franconville (in der Nähe von Amiens) um 5 Uhr nachmittags bis 7 Uhr morgens am nächsten Tag ohne Kost und wärmere Winterkleidung bei 8 Grad Kälte ohne Feuer und ohne Mittagessen marschieren, besuchten noch am selben Abend den Weihnachtsgottesdienst in einer Kirche und zogen von dort weiter nach Amiens zur Hilfe der ersten Armee unter General Manteuffel. Diesem gelang es aber, die Franzosen zu schlagen, so dass sie nicht mehr an diesem Gefecht teilnehmen mussten und kehrten in ihr Quartier nach Franconville zurück.

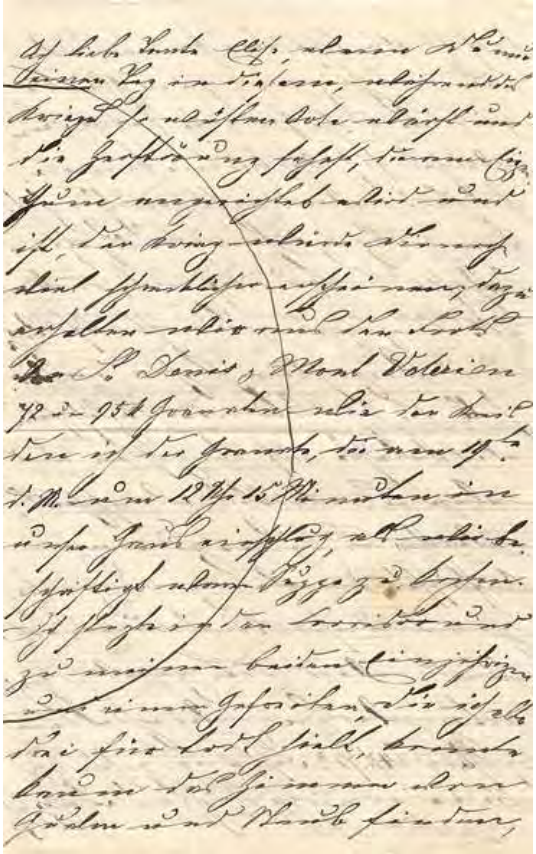


Bild 3: Ausschnitt aus einem Brief von Adolph Freudenfeld, um 1871, Archiv Dr. Wittreich Freudenfeld

In einem Brief vom 13. März 1871 aus Castelles sur Seine beklagt er den Tod seines Bruders durch einen Brustschuss bei Beaupaume. Trotz Einnahme von Paris und der Kaiserkrönung in Versailles am 18. Januar 1871 rechnet er noch damit, mindestens 3 – 4 Wochen in diesen Gegenden *„herumzustreifen“* statt baldiger Kapitulation. Am 27. April 1871 schreibt er aus Meulan an der Seine: *„Statt der Heimkehr liegen wir zu unserer größten Langeweile in diesem in Friedenszeiten reizenden Städtchen. Noch immer hallt Kanonendonner von den Pariser Forts. Es wird bestimmt noch eine Reihe von Tagen verstreichen, bis die Zahlung der halben Milliarde erfolgt, und so lange sollen wir hier bleiben“*. Erst am 16. Juni 1871 war endlich die große Siegesparade in Berlin.

Historische Ursachen für den Ausbruch und das Ende des 1. Weltkriegs von 1914-1918

Bismarck hatte sein Ziel erreicht mit der feierlichen Kaiserkrönung in Versailles, bei der wiederum das Militär mit den deutschen Fürsten maßgebend beteiligt war, wie wir auf Bild 1 des Malers Oskar von Werner sehen (links am Rand steht der Ulanenoffizier Emil Freudenfeld, der ein Vetter meines Großvaters war). Doch dieser Sieg kostete tausenden von deutschen und französischen Soldaten das Leben. Die preußischen politischen und militärischen Institutionen wurden der Kern des wieder gegründeten deutschen Reiches, das damals 1806 mit der Niederlegung der Kaiserkrone des „Hl. Römischen Reiches Deutscher Nation“ durch den Habsburger Kaiser II endete.

Dieser Dualismus zwischen militärischer und politischer Führung blieb weiterhin erhalten. Bismarcks Bestreben war jetzt geprägt von der Ansicht, dass das neugegründete Deutsche Reich saturiert sei. Deshalb betrieb er so lange unter den Großmächten Europas eine Entspannungspolitik, bis er 1890 von Kaiser Wilhelm II entlassen wurde.
Nach Bismarcks Entlassung erwachte im Generalstab angesichts der Konflikte auf dem Balkan, die besonders zwischen Österreich-Ungarn und Serbien eskalierten, mehr und mehr die Vorstellung eines kurzen Präventivkrieges als Zweifrontenkrieg gegen Frankreich und Russland. Dies wurde schon 1905 im sog. Schlieffenplan festgelegt, in dem das Heer über Belgien nach Frankreich einmarschieren sollte. Leider fehlte es diesmal an einer überragenden Persönlichkeit bei der politischen Führung. Reichskanzler v. Bethmann-Hollweg vermochte sich trotz seiner ablehnenden Haltung gegen einen Krieg nicht durchzusetzen, ebenso wenig der politisch wenig wirklich versierte deutsche Kaiser. Schon der Flottenaufbau und Deutschlands koloniale Ambitionen hatten – wie schon erwähnt – große Ängste bei den britischen Politikern und dort im Volk hervorgerufen und führten 1904 zur sog. Entente cordiale zwischen Großbritannien und Frankreich, die auch Belgien Schutz gewährte. Das wurde leider nicht vom Generalstab im Schlieffenplan bedacht, so dass es zwangsläufig beim Kriegseintritt 1914 zur Kriegserklärung von Großbritannien kam, als die deutschen Truppen in das neutrale Belgien einmarschierten.

In seinem Buch „Griff nach der Weltmacht“ führt Fritz Fischer auch als Kriegsursache die Wandlung des deutschen Reiches zu einer aggressiv nach Weltmacht strebenden Nation an, die sich von den anderen Großmächten bedroht sah, vor allem durch die Triple Entente Russland-Frankreich-Großbritannien. Der deutsche Generalstab sah darin die Bedrohung einer sog. doppelten Einkreisung, da auch Österreich-Ungarn durch den unter russischer Protektion stehenden Balkanbund davon betroffen war. Deshalb glaubte der Generalstab unter Führung von Helmuth v. Moltke d. J., mit einem kurzen Präventivkrieg den Sieg zu erringen.
So schlitterte Deutschland am 1. August und damit auch die europäischen Mächte sowie später noch die USA in einen verhängnisvollen, schrecklich blutigen und aussichtslosen Krieg, der am 11. November 1918 aufhörte. Der Ausgang des 1. Weltkriegs beendete das Kaiserreich und damit auch die alte Weltordnung.

Literatur/Quellen:	Fritz Fischer	“Griff nach der Weltmacht“, zitiert bei Münkler
	Frank Lorenz Müller	„Der 99-Tage-Kaiser“, Siedler Verlag 2013
	Herfried Münkler	„Der Große Krieg“, Die Welt 1914-1918, Rowohlt Taschenbuchverlag, 2017
	Otto Pflanze	„Bismarck, der Reichsgründer“, Verlag C. H. Beck 1997
	Adolph Freudenfeld	„Kriegsbriefe aus dem Krieg 1870/71“, Archiv Dr. Gisela Wittreich-Freudenfeld
	Archiv Dr. Wittreich -Freudenfeld	

Chronik der Wasserkraftanlage Kräwinklerbrücke und der Wohnhäuser an der Anlage

nach Julius Lausberg, bearbeitet von Heinz Dieter Dörner.

Julius Lausberg[1] hat 1936 (später wohl noch erweitert) ein Manuskript mit dem Titel „Älteste Heimatgeschichte“ über die Kräwinklerbrücke und die dortigen Anlagen und Häuser geschrieben. Ein Teil dieses Manuskriptes hat der Verfasser Heinz Dieter Dörner mit einer Zeittafel zusammengefasst[2] und mit Fotos und Kommentaren versehen. Wo Texte aus dem Manuskript Lausberg verwendet wurden, sind diese in *kursiver Schrift* geschrieben.

1695-1704 Der Schuster Kaspar Clarenbach von Stursberg bei Lüttringhausen kaufte, mit seinem ältesten Sohn Peter, ∗1661, von den Bauern aus Oege, Honsberg, Dörpe und Kräwinklerbrücke den benötigten Grund und Boden zum Bau einer Wasserkraftanlage, also einer Anlage, in der aus der Wupper abgezogenes Wasser gespeichert und zum Antrieb verschiedener Maschinen (Hämmer, Textilmaschinen) verwendet werden kann.

1714 Der Heimatforscher Julius Lausberg nimmt an, dass diese Wasserkraftanlage mittels einer Schlacht in 10-jähriger Bauzeit bis 1714 errichtet wurde.

8.10.1714 erhielt Peter Clarenbach der Ältere die erste Konzession für 2 Reckhämmer, **VIII** und **IX**, d.h. 1 Doppelhammer in einem Gebäude. Seitdem hieß der Ort eine Zeitlang Clarenbachs–Brücke.

7.12.1726 erhielt Peter Clarenbach eine weitere Konzession für 1 Doppelhammer **V** und **VI** in einem Gebäude.

20.5.1727 Derselbe Peter Clarenbach baute zu den 4 bisherigen Eisenhämmern 2 Hämmer, als Doppelhammer **III** und **IV** in einem Gebäude.

25.8.1727 Derselbe Peter Clarenbach baute als 7. Hammer **VII** einen einfachen Reckhammer.

1.10.1729 Derselbe Peter Clarenbach baute einen weiteren Reckhammer **II**.

12.7.1733 Derselbe Peter Clarenbach baute einen weiteren Reckhammer **I** mit Steinkohlebetrieb. Hiermit waren alle 9 Hämmer fertig - in 6 Gebäuden - nach 19 Jahren.

23.2.1736 starb Peter Clarenbach der Ältere, seine 9 Kinder bekommen die 9 Hammerwerke.

---

[1] JULIUS LAUSBERG,, Manuskript „Älteste Heimatgeschichte“, 1936, Stadtarchiv Remscheid, Signatur N12/24. Transkription 2005/2008 durch Heinz Dieter Dörner

[2] Hier wurden die von Peter Dominick angefertigten Unterlagen benutzt

1795 kaufte Johann Peter Lausberg 2 Hämmer von Mathias Clarenbachs Erben, die anderen waren im Besitz von Johannes Flenders Erben.

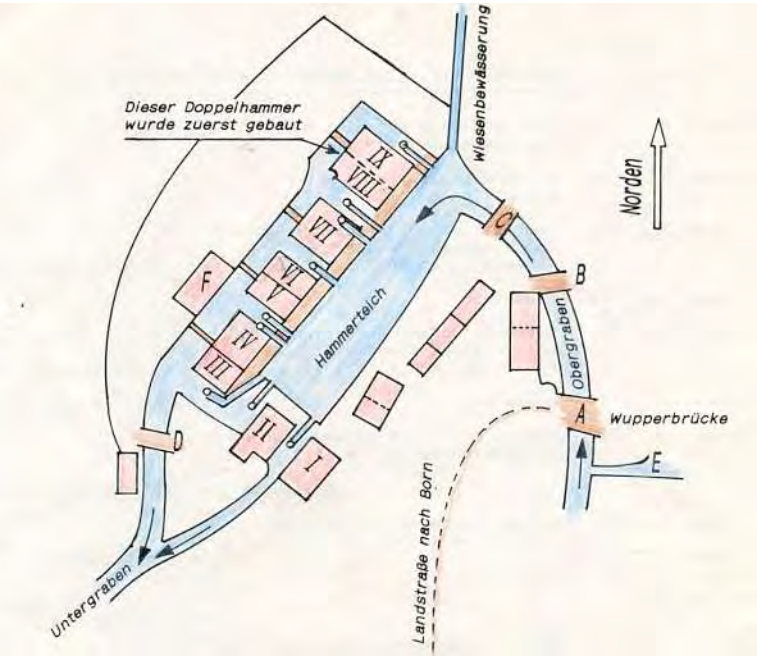


Bild 1: Lageplan der Hammeranlage Kräwinklerbrücke von Geometer J.A. Hensel 1855, nach Julius Lausberg, neu gezeichnet von Peter Dominick 1990

Zeichenerklärung:

- **A** Obergrabenbrücke zur Wupper hin
- **B** Obergrabenbrücke Notbrücke gegen Hochwasser
- **C** Obergrabenbrücke zu den Wohnhäusern
- **E** Abfallschütz zur Entleerung des Obergrabens und des Hammerteiches
- **F** Cementations-Glühofen der Gebrüder Flender

1820 wurde die Heckschule[3] (Bild 13, **A**) abgerissen.

Zwischen dem Kontor und dem Meisterhaus stand lt. Flurkarte von 1785 Clarenbachs alte Wandel- oder Heckschule, die für seine Kindeskinder und die Landkinder der Nachbarschaft diente. Der in ärmlichen Verhältnissen lebende Lehrer wurde von ihm und den Bauern bezahlt. 1820 wurde die Schule wegen Baufälligkeit abgebrochen. Sie lag 20 m vom Weg nach Feldbacherhammer erhöht am Berg, hatte den Zugang durch 2 vierstufige Treppchen, und der Schulhof von 20 x 30 m lag zwischen dem Weg und der Schule. Sie war ein einstöckiges Einzimmer-Schulhaus in Fachwerk von 41 Fuß[4] Länge und 32 Fuß Breite. Vor dem Schulbau auf Dörperhöhe im Jahre 1877, d.h. von 1820 an, gingen die Kinder der rechten Wupperseite von Kräwinklerbrücke nach Honsberg und diejenigen der linken Wupperseite den weiten Weg nach Forsten bei Lüdorf in die Volksschule.

---

[3] Heckschule, auch Winkelschule oder Klippschule. Diese Schulen waren behördlich nicht anerkannt und privat organisiert, aus WikipediA

[4] 1773 hatte der preußische Fuß 31,385 cm, aus WikipediA. Nach den angegebenen Fuß ergibt sich für die Schule eine Grundfläche von 12,8x10,0 m. Das erscheint für diese Schule als sehr groß!

In Anbetracht der schlechten schwierigen Wegeverhältnisse, welche zeitweise im Winter den Schulbesuch unmöglich machten, war bis 1820 in Kräwinklerbrücke die Heckschule als Notschule, welcher eine provisorische Lehrkraft als Schulenhilfe, die Lesens, Schreibens und Rechnens kundig war, vorstehen sollte.
Als Notlehrer fungierte einst ein Forstgehilfe von Beyenburg, zeitweise auch eine 13-jährige Feiertagsschülerin oder die Dienstmädchen der Bauern. Natürlich waren die Unterrichtsresultate mehr als mäßig oder ungenügend und die Schulsituation daher unhaltbar. Viele Kinder konnten nicht einmal ihren Namen schreiben. Daher findet man bei Kontrakten und sonstigen Akten so manche Unterschrift durch drei Kreuze, weil der darin Handelnde seinen Namen nicht schreiben konnte.
Noch viel weniger konnte er die vielfach darin gern gebrauchten lateinischen Ausdrücke und Redewendungen verstehen. Man schrieb vom 8. bis 15. Jahrhundert in den Kloster- und sonstigen Schulen mit einem eisernen Griffel auf Wachstafeln aus Holz. Durch nachheriges Glätten der Wachsschrift mit dem oberen Teil des Griffes wurde sie entfernt resp. ausgewischt. Man schrieb sonst mit Federkielen auf Pergament oder Schweinshäute. Die ersten Spuren der Papierfabrikation waren Ende des 12. Jahrhunderts und 1440 die Erfindung der Buchdruckerkunst. Ob in der 1380 erbauten nahen Klosterherberge mit Schlagbaum an der Straße zu Heide, welche dem Katharinenstift in Dortmund als Moders Herberge 1380 gehörte und Kloster Rade genannt wurde, zeitweise eine Notschule war, ist nicht überliefert. Wohl führten die 3-4 dort weilenden Klosterinsassen die Hofesrolle mit Kräwinkel als Haupthof, in einem dicken Buch in Holzdeckel gebunden und in einer cm großen Handschrift auf Pergament mit 2-3 cm großen bunten Anfangsbuchstaben, weshalb es nahe liegt, dass dort gleichzeitig wenigstens vorübergehend eine Kloster- oder Heckschule gewesen sein kann.
Die Bezirksschule zu Honsberg in der Rader Oberbauernschaft bestand schon um 1550. In ihr wurde in Lesen, Schreiben, Katechismus, Kirchenliedern und etwas Rechnen unterrichtet und auf eichenen Holztafeln in Größe von Schindeln mit eisernen Griffeln in Wachs geschrieben. Schulpflicht gab es damals nicht. Im Sommer wurden die Kinder zur Arbeit in Haus und Feld benötigt, weshalb der Schulbesuch im Winter viel größer war, weil die Eltern der Kinder von Ackerbau und Viehzucht lebten.

1855 stellte Johann Wilhelm Lausberg an allen seinen Hämmern die Metallverarbeitung ein, baute einen Hammer **II** in eine Tuchfabrik um und gründete „J. W. Lausberg & Söhne“.

1857 Johann Friedrich Flender stellte in seinem Hammergebäude einen Dampfhammer auf und errichtete einen doppelten Cementations-Ofen, d.h. Glühofen zur Herstellung von Stahl (Kutschwagen-Federn, Eisenbahn-Waggonfedern).

1866 Johann Wilhelm Lausberg erweiterte auf den Grundmauern des Hammers **I** die Tuchfabrik.

um 1885 ist das Doppelhaus (Bild 13 **M)** abgebrannt.

Clouthes Doppelhaus war nach der Flurkarte 1785 von Händeler damals ein Mieterhaus von Melchior Clarenbach und Flender. Es war, wie unser Stammhaus, schon vor Clarenbachs Bauzeit, das heißt vor 1690, vorhanden, da es bei weitem nicht so solide wie die Clarenbach'schen Häuser war. Der Vorbau, respektive Dachausbau des Rollenaufzuges, neigte sich schon in meiner Jugendzeit nach der alten Scheune hin. In der Haushälfte nach der Scheune wohnte nach dem Kurkataster von 1828 ein Heinrich Kaiser.

In meiner Jugend wohnte darin Karl Friedrich Clouth, Arbeiter und Färber, danach dessen Sohn Louis Clouth, senior und junior, dem aber ein dritter Louis Clouth noch folgte. Sie hatten eine Bäckerei und 1 bis 2 Kühe. Der Stall lag nach dem Hammerteich hin und hatte seinen Ausgang unter der alten Scheune her.

Bild 2: Das Doppelhaus (Clouthes Haus) um 1865, Repro Archiv Dörner

Es war von der alten Scheune durch einen ein Meter breiten Fußweg getrennt. Nach dem Hammerteich hin hatte es einen schmalen Umgang, der mit Bruchstein–Platten belegt war, welcher bei nur etwas erhöhtem Wasserstand schon überflutet wurde. Selbst wenn zufällig zwei Hämmer schlagartig die Wasserschützen gleichzeitig schlossen, wodurch ein Rückstau im Teich entstand, wurde manchmal schon dieser Umgang unter Wasser gesetzt. Dies war mir ein Zeichen, dass das Haus schon da war, bevor 1690 von Clarenbach die Wasserkraft angelegt wurde, denn sonst hätte man solchen Überstand vermieden. Allerhand Plunder und Gerümpel schmückte die Umgebung dieses Hauses, und besonders der nahe Hammerteich wurde als Abladestation benutzt. In dem Teil des Hauses, welcher nach der Fabrik hin lag und etwa 5 m von ihr entfernt war, wohnte um 1887 unser Dessinateur[5] Schulz und später unser Kutscher Heinrich Sondermann, welcher der Nachfolger des alten Kutschers Christian Müller war, der auf Dörperhöhe bei Gottlieb Sonnborn wohnte. Das ganze Doppelhaus ist um 1885 abgebrannt, und Clouthes bauten sich auf Dörperhöhe ein neues Haus mit Bäckerei. Eine Erinnerung an dieses alte Haus ist mir geblieben. Mein Vetter Wilhelm Lausberg hatte Warzen, und alte Weiber behaupteten, dass, wenn man die Warzen über den Todes – Schweiß eines Verstorbenen wischte, so würden sie verschwinden. Es war um 1878, dass Willy diese Prozedur bei der im Nachbarhaus verstorbenen Frau Ludwig Clouth, senior, vornahm. Dieses hatte auf mich solch schauderhaften Eindruck gemacht, dass ich es bis heute behalten habe. Ob er Erfolg gehabt hat, habe ich aber nie gehört.

1870 – 1888 kaufte der Vater von Julius Lausberg alle Hammerwerke, Wohnhäuser, Scheunen und Grundstücke, er besaß somit alles.

Das Foto der Belegschaft Lausberg (63 von 93 Mitarbeitern) *wurde vor der alten Scheune* (Bild 13 **N**) *aufgenommen.*
Auffallend ist die Kleidung der Personen auf dem Foto: Sowohl Männer als auch Frauen tragen blauleinene Schürzen, die bis über die Knie herabreichen. Die Männer haben außerdem noch blauleinene Joppen und Hosen an. Als Kopfbedeckung diente bei den meisten Männern eine blaue Tuchschirmmütze.

Aus der gesamten handschriftlichen Bildbeschreibung von Julius Lausberg lässt sich außerdem entnehmen: Bevor die Färberei 1888 gebaut wurde, übernahm die Firma Hermann Grafe in Hückeswagen das Färben der Wolle.

---

[5] Der *Dessinateur* oder *Patroneur* war der Musterzeichner und Mustermacher in der Weberei, aus WikipediA

Der Kutscher Obermeier fuhr die Wolle auf einem Spezialwagen von Hückeswagen nach Kräwinklerbrücke. Dieser hinten abgestufte Wagen verfügte über eine niedrige Ladeplattform, mit der die Wollballen leichter geladen werden konnten. Die frisch gefärbte Wolle war, weil sie nur geschleudert und nicht getrocknet war, sehr schwer.

Bild 3: Foto eines Teils der Belegschaft Lausberg 1887, Stadtarchiv Hückeswagen, Nachlass Lausberg, Repro Archiv Dörner

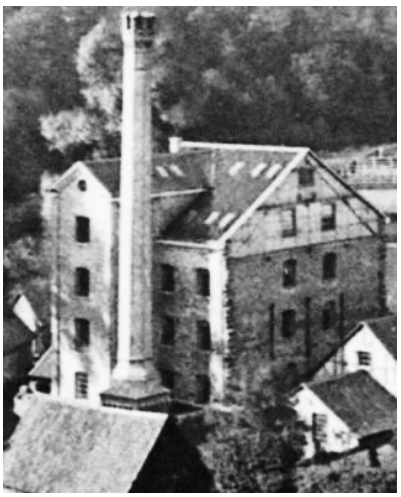


Bild 4: Fabrik Lausberg um 1865, Foto Lausberg, Repro Archiv Dörner

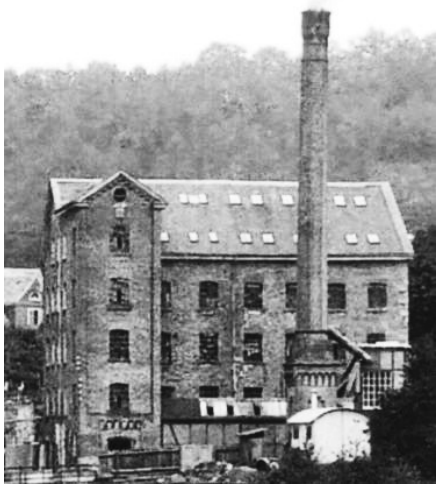


Bild 5: Fabrik Lausberg um 1905, Foto Lausberg, Repro Archiv Dörner

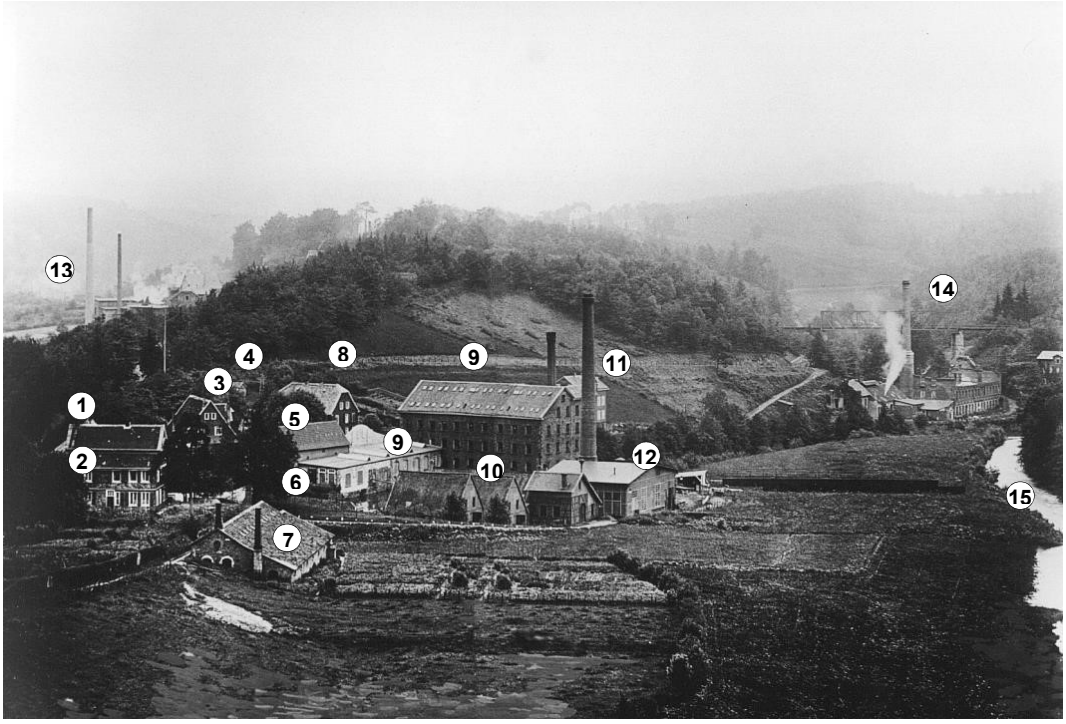


Bild 6: Gebäude an der Kräwinklerbrücke um 1910, Foto Stadtarchiv Radevormwald, Repro Archiv Dörner

1 Flenders Haus, Bild 13 **Q** (verdeckt)
2 Melchior Clarenbachs Haus, Bild 13 **R**
3 Mathias Clarenbachs Haus, Bild 13 **P**
4 Spritzenhaus
5 Melchior, Mathias und Wilhelm Clarenbachs Scheune, Bild 13 **N**
6 Ruinen eines abgebrannten Hauses, das Melchior und Wilhelm Clarenbach und Flender gehörte
7 Dieses Gebäude dürfte der sogenannte „Stochrahmen“ sein
8 Zuletzt Wohnhaus und Büro der Fa. Carl Mauer
9 Gebäude Lausberg, zuletzt Fa. Carl Mauer
10 Die zwei Gebäude sind nicht zuzuordnen. Auf anderen Fotos aus dieser Zeit stehen andere Gebäude
11 Meisterhaus
12 Elektrizitätswerk Kräwinklerbrücke
13 Stahlwerk Carl Urbach am Bahnhof Kräwinklerbrücke
14 Feldbacher Hammer mit dem Stahlwerk Gustav Grimm
15 Lauf der Wupper

um 1890 Die Gebäude der Hämmer **VII** sowie der Doppelhammer **VIII** und **IX** werden für Textilzwecke umgebaut. Spezialität war in den Anfangsjahren von 1900 „Lausbergs farbechtes Marinetuch“.

1.11.1900 An der Stelle der Doppelhämmer von 1726 Nr. **V / VI** und 1727 Nr. **III / IV** ging das Elektrizitätswerk Kräwinklerbrücke mit 490 PS Wasserkraft und 250 PS Dampfkraft in Betrieb und versorgte den Ort samt umliegender Gemeinden mit Strom.

1926 Carl Mauer übernahm die Tuchfabrik und fertigte unter seinem Namen weiter. Später erweiterte er den Betrieb mit einer Kleiderfabrik und eröffnete in Remscheid an der Alleestraße (später Vogel) ein Kaufhaus zum Verkauf der produzierten Waren.

1934 Am 4. Dezember schreibt die Bergische Landeszeitung, Ausgabe von Radevormwald: In der Nacht zum Sonntag drangen Diebe in das Lager der Firma J. W. Lausberg und Söhne, Inhaber Carl Mauer, in Kräwinklerbrücke ein und entwendeten hier ca. 30 fertige Anzüge. Der Schaden beläuft sich auf etwa 1500 RM.

bis 1959 ist „Carl Mauer“ die einzige Textilfabrik in Hückeswagen, die die produzierten Tuche auch selbst weiterverarbeitet. Wegen des Baues der Wuppertalsperre zieht die Fa. Carl Mauer 1960 nach Emmendingen um, existiert dort nur noch bis 1964.

April – Aug. 1963 wurde die Tuchfabrik Mauer abgerissen.

Bild 7: Mitarbeiter der Fa. Mauer um 1929. Der dritte Mitarbeiter hinten links ist Farbmeister Emil Specht. Foto Hannemarie Neuschäfer, Repro Archiv Dörner

August 1962 Das Clarenbach-Haus (Bild 13 **R**) – Kräwinklerbrücke 83 – wurde abgerissen

Mein Geburtshaus wurde 1748 von Melchior Clarenbach gebaut, der 1747 Marie, Wilhelmine, Catharine Stollmann geheiratet hatte. An den Seitenstirnen des offenen Herdfeuers in der Wohnküche zur Hoftür hin steht eingemeißelt: M.C. anno 1748 M. W. C. St. deren Anfangsbuchstaben!

Bild 8: Haus Clarenbach um 1930, Kräwinklerbrücke 83, Foto Lausberg, Repro Archiv Dörner

Es wurde stets das Haus von Eduard Flenders Erben genannt, weil dasselbe dem 1854 verstorbenen Eduard Flender gehört hat. In meiner frühesten Jugend wurde dasselbe Parterre von dem Bauer Buchholz Pitter bewohnt, der zwei Stallkühe hatte, die er durch die Oegerstraße an die Gewaltschützen der Wehre auf die Weide trieb. Ihm folgte als Landwirt ein Kirschsieper bis 1880, der auch 2 Stallkühe hatte. Beide waren Mieter von Flenders Erben. Der Kuhstall befand sich im Gewölbe nach der Wupper hin. Direkt daneben war der Pferdestall, nach dem Wiverpuhl zu. In ihm soll das Reitpferd von Onkel Friedrich Flender gestanden haben, das ich jedoch nicht gekannt habe. Als letzter Mieter hat der Hammerschmied Karl Urbach, aus dem Schwarzenbergischen kommend, die Landwirtschaft mit 2 Kühen darin für 10 bis 12 Jahre. In der ersten Etage, d.h. die Wohnung, welche meine Eltern vor 1874 innehatten, bewohnte unser Prokurist Albert Pollmann von der Bever bei Hückeswagen um 1880, und der Krempel-Putzer Wilhelm Stein, mit seiner Frau Emilie geb. Preyer, hatte dort als kinderloses Ehepaar 2 Zimmer für Jahrzehnte inne, zeitweise hatten auch einige Angestellte Unterkunft, nachher um 1910 hatte Frau Becker Rhodis dort das Kasino für die Angestellten, und der Gärtner Marohn bewohnte es Parterre. Zuletzt hatte die linke Parterrewohnung Wilhelm Mennigmann und rechts der Maschinist Otto Hageböcker, während auf der ersten Etage der Walkmeister Ewald Kühn und der Weber Steinweg wohnten.

Im Dachgeschoss waren je 2 Dachzimmer nach der Räucherkammer. Auf dem Söller ist noch ein senkrechtes Eichenrad von 4 m Durchmesser zur Betätigung des Rollenaufzuges. Es hat nach der freien Seite hin in die 30 cm breiten und 10 cm dicken Felgen eingelassene 60 cm lange Holzgriffe, woran die das Rad Bedienenden mit der Hand und dem Körpergewicht das Rad drehten. Diese Einrichtung ist einzigartig, da ich sie nirgendwo wieder gesehen habe. Ferner ist auf der ersten Etage über die Treppe ein 2-flügeliger Schlafschrank, der so genannte Bettkasten, der auch selten noch anzutreffen ist. Der Blumengarten des Hauses mit einer Laube unter einer Esche ist links nach der großen Linde hin und der Gemüsegarten hinter demselben an den Stochrahmen. In diesem meinem Geburtshause haben in der ersten Etage meine Eltern von 1870 bis 1873 zur Miete gewohnt. Hier wurde ich am 17.9.1872 geboren.

Bild 9: Haus Kräwinklerbrücke 77 ⅛ 1963, Foto Wupperverband, Stadtarchiv Hückeswagen, Repro Archiv Dörner

Oktober 1965 Das Meister-Haus – Kräwinklerbrücke 77 ⅛ – wurde abgerissen.

Es stand links vom Wege nach Feldbacherhammer auf dem so genannten schiefen Feld, wurde von Vater mit seinen Brüdern um 1864/65 im Fachwerk gebaut, unter teilweiser Benutzung der Eichenbalken von Großvaters Hämmern. Das Haus war für 4 Familien eingerichtet. Unten direkt in der Nähe der Haustür war die Pumpe. Im Dachausbau ist der Rollenaufzug für die Wollballen, da auf dem großen Söller Meister Grafe die Wollsortiererei betrieb, bei dem ich meine Wollkenntnisse sammelte.

Der Aufzug mit Zahnradübersetzung und Bandbremse für Handbetrieb war vorzüglich. Buenos-Aires-Wollballen mit gepresster Rohwolle in Eisenbändern, die bis zu 1200 Pfund wogen, wurde mit Leichtigkeit von 2 Mann durch ihn auf den Söller befördert. Neben dem Meisterhaus 10 m entfernt nach der Fabrik hin war der massive Pelisse[6]-Schuppen, worin die feuergefährlichen Wollabfälle, der Ausputz aus den Grobspinnmaschinen untergebracht wurde. Er war aus Ziegeln mit gewölbter Decke feuerfest gebaut.

Oktober 1967 Das Stammhaus Lausberg (Bild 13 **P**) – Kräwinklerbrücke 85 – wurde abgerissen.

Bild 10: Stammhaus Lausberg 1963, Kräwinklerbrücke 85, Foto Wupperverband, Repro Archiv Dörner

Unser Stammhaus direkt vor der Wupperbrücke auf der linken Wupperseite war ein Doppelhaus. In meiner frühesten Jugend wohnte Parterre mein Großvater mit Onkel August, als Witwer, dessen Tochter Marie, die spätere Frau Richard Hilger in Düsseldorf und Tante Elise Streppel aus Remscheid, die nachmalige Frau Göntgen in Solingen, welch letztere ihnen den Haushalt führte. Der Zugang war die Haustür nach der Landstraße hin und als Hofeingang die quer geteilte Hoftür vom Obergraben aus, wodurch man in die Küche mit Pumpe und eingebautem Holzkasten kam. Direkt vor der Hoftür lag der Brunnen, welcher früher wohl ein Winde-Brunnen war, bevor die Pumpe angelegt wurde.

---

[6] Die „Pelisse“ (altfrz.) war im Spätmittelalter ein pelzgefüttertes Gewand, aus WikipediA.. Warum der Schup pen hier so heißt, ist unklar

Dieser Brunnen hat einen halbierten Ausbau, der schon in der Flurkarte von 1785 eingezeichnet ist, über dem anstehenden Felsen. Es ist dies ein Zeichen, dass der Brunnen schon da war, als Peter Clarenbach die Wasserkraftanlage baute, wobei der Ausbau des Brunnens halbiert werden musste, weil er in das Gelände für den Obergraben hereinreichte. Offenbar würde man einen Brunnen für Trinkwasser auch nicht 2 m vom Obergraben entfernt angelegt haben, wenn der Obergraben schon da war. Dies ist der beste Fingerzeig für das Alter des Hauses, dass es schon vor 1690 dort war. Später wohnte dort lange Jahre unser Spinnmeister Robert Cords mit seiner Frau Selinde als kinderloses Ehepaar. Der Haupteingang war von dem Platz vor der alten Scheune aus, wodurch man auch im schmalen Flur zur Wohnung des Großvaters kommen konnte. Aus diesem schmalen Flur gelangte man durch die alte Kellertür, welche heute noch in ihrem Urzustand ganz aus Eisen ist, in den verhältnismäßig kleinen gewölbten Keller, der für alle Einwohner eingeteilt war. Links neben der Haupteingangstür war eine besondere Tür zur doppelten Tuch-, Spindel- und Spanpresse mit Kohlenheizung resp. Ofen für die eisernen Pressplatten. Die Spindelpressen und das Einpapieren der glatten Papp-Pressspäne zwischen die Tuche besorgten Meister Somborn, ein stattlicher vollbärtiger Mann, und der Presser Hermann Müller, ein krummbeiniger kleiner Mann, der daher den Spitznamen "Hickes" = Ziege hatte. Beide wohnten auf der Dörperhöhe. Die Stahlspindel der Pressen waren 2,5 m lang und 15 cm dick. Sie drehten sich jede in einer gewaltigen Messingmutter von 35 cm Durchmesser und ebensolcher Höhe. Die Spindeln gingen durch die hoch liegende Decke und reichten noch 50-60 cm durch den Fußboden des darüber liegenden Kontors. 6 bis 8 Mann drehten abends vor Arbeitsschluss die beiden Pressen mit einem 4-5 m langen Baum, der am dicksten Ende 12-15 cm stark war, an, indem er in ein eisernes Laufrad von 80 cm Durchmesser und 6 Speichen, welches die Messingmutter drehte, in die Speichen gesteckt wurde. Dabei schob die Hälfte der Mannschaft den Baum im Halbkreis und die anderen Arbeiter zogen den Baum stehend mit den Händen, so dass sie sich dabei ansahen. Die im Rücken gefalteten und in Press-Spänen aufgestapelten Tuche reichten über Steintreppen von 4-5 Stufen noch in die Erde der Pressen hinein, um einen möglichst hohen Tuchstapel zu erhalten. Dieses Presseandrehen war mir als Junge sehr interessant, und oft habe ich dabei mitgeholfen. Die Schnapsflasche war dort zu Hause, wohl wegen der vom Heizofen erzeugten Hitze und der zeitweise größeren Zahl von Hilfskräften, obgleich die Arbeit, d.h. das Andrehen von 1/2 bis 1 Stunde, nicht anstrengend war.

Die Schreinerei, links neben der Presse im Anbau mit flachem Dach und Obergeschoss, hatte ebenfalls eine besondere Eingangstür vom Scheunenplatz aus. Offensichtlich waren beide Räume früher, d.h. vor meiner Zeit, Stallungen gewesen. Hier waltete unser Schreiner Hermann Buchholz, dessen beide älteren Brüder Robert und Karl Zimmerleute der Hämmer waren. Er fabrizierte Exportkisten, die mit Zinkeinsatz für den Überseetransport versehen wurden, Packrahmen für die Tuchballen, Kammen[7] aus Weißbuchenholz für die vielen Zahnräder, besonders für das große mittelschlächtige Wasserrad der Fabrik von 5 m Durchmesser und 2,5 m Breite, das ein ebenso großes Zahnrad außerhalb des Radkastens in der Fabrik hatte, welches Holzkammen von 25 bis 30 cm Breite hatte.

Über eine eichene Treppe mit Podest gelangte man in den ersten Stock, wo über der Presse das erste Kontor und über der Schreinerei im Anbau das Tuchlager war.

---

[7] Das *Kammrad* ist ein Kegelrad mit Holzzähnen aus Weißbuche und dient als Winkelgetriebe zur Kraftübertragung an einen Mühlstein. Die Holzzähne nennt man auch „Kammen“, aus pehak.at

Auf dem Kontor regierte Onkel August, die Buchhalter Blankenagel und Dickhaus, mehrere Angestellte sowie die italienischen Volontäre.
Auf dem Tuchlager war als Lagerist Karl Erlhoff, der spätere Reisende nach Skandinavien, anstelle des erkrankten Onkel August, und der Packer Wilhelm Hoff. Ersterer wohnte über der früheren Wohnung vom Großvater und letzterer, im Postwagen, mit seiner Frau Julchen und Tochter Emma, neben der Mühle von August Sieper. Nach der Verlegung des Kontors um 1895 in das Wohnhaus von Onkel Wilhelm wohnte auf der alten Kontorstelle Frau Hermann Buchholz, geb. Karoline Hesse, die bei meiner Mutter viele Jahre Köchin gewesen war und das ledige Kontorpersonal beköstigte. Über der Wohnung meines Großvaters wohnten später unsere Prokuristen Gottfried Bruckmann und zuletzt Rudolf Niederhöfer, während den Parterreteil der Wohnung vom Großvater nachher der Spinner Emil Sieper lange Jahre bewohnte. Über der ersten Etage war der große Söller als Wolllager mit der üblichen Räucherkammer. Der Söller ist noch heute durch eine schwere eichene Falltür von der darunter liegenden, d.h. zu ihm führenden Treppe, vom Unterhaus abgesperrt, als früherer Schutz gegen Räuber. Auf ihm war ein Rollenaufzug mit Dachausbau über der Haupthaustür, früher für Schanzen und auch wohl für Heu und Stroh, zuletzt für Wolle. Betätigt wurde er durch einen senkrecht stehenden Königsbaum von 40 cm Durchmesser und 3 m Höhe, woran in Brusthöhe 6 waagerechte Holzarme 1 m lang und 10 cm dick waren, die als Rundlauf für das Aufrollen des Transportseiles dienten. Auf dem Fußboden waren zolldicke 6 cm breite und 1 m lange Eichenlatten strahlenförmig um den Königsbaum befestigt, damit diejenigen, welche den Aufzug resp. Königsbaum drehten, nicht ausrutschten. Natürlich war rein alles aus kräftigem Eichenholz, wie Balken, Fußboden, Treppen, Türen, Dachbalken, Dachlatten, Schlagladen etc. Zwei kleine Dachzimmer für das Gesinde waren auch dort durch Fachwände vom Söller abgetrennt. Das Haus ist sicher, wie eingangs erwähnt, das älteste Haus auf der Wupperseite. Es ist vielfach umgebaut worden, was die Bauverhältnisse mir gezeigt haben und bei seinem Alter von mehr als 250 Jahren nicht zu verwundern ist. In diesem Hause wurde mein Vater am 4.10.1840 geboren. Die Hoftür nach dem Obergraben hin war wie heute noch quergeteilt und führte vor meiner Zeit zu einer Kegelbahn, die zur Schankwirtschaft gehörte, welche der Nachfolger von Matthias Clarenbach (1710-1763), Melchior Clarenbach (1745-1811), dort hatte, dem dann sein Sohn Peter folgte. Das Haus ist nur nach der Landstraße und Oegerstraße hin unterkellert, während links zu dieser Zeit Stallungen gewesen sind. Es beherbergte zu meines Großvaters Zeiten nach 1830 zwei Familien, und zwar den Schenkwirt Peter Clarenbach (1783-1832), Sohn von Melchior Clarenbach mit 6 Kindern, und meine Großeltern mit 6 Kindern, d.h. 16 Personen ohne Dienstpersonal und Hammerknechte. Zu unserem Stammhaus gehörte der gegenüberliegende so genannte Geschäftsgarten, wo die große Fahnenstange steht, als Ziergarten, und der Gemüsegarten zwischen Kontor und Meisterhaus. Alle Gärten, auch diejenigen von Flenders, hatten entweder eine Trauerresche zum Schutz gegen Sonne als Laube, oder dieselben hatten ein bis zwei Gartenlauben, das golfgenannte Lusthaus, aus geflochtenen und geschorenen Weißbuchen oder Liguster. Die Wohnungen waren nämlich niedrig mit kleinen Fenstern und die Sommer nicht so regenreich wie heute, weshalb ein größeres Verlangen nach frischer Luft und Sonnenschein mit Schatten bei den Menschen vorlag. Da die Hammerschmiede während der langen Arbeitszeit in den rußigen Hämmern weilten, ist es verständlich, dass sie in der Sommerzeit bei Freizeit aus Mangel an Betriebswasser die frische Luft schätzten.

Mai 1968 Das Flender-Haus (Bild 13 **Q**) – Kräwinklerbrücke 84 – wurde abgerissen.

Mein Elternhaus ist ein 1749 erbautes altes Patrizierhaus, ein massiver Wohnbau mit flämischen Säulen in der Front und schöner Haustür mit Lorbeerranken, mit einer gepflegten hohen Kastanien-Schutz-Hecke. Von 1874 an wurde es von meinen Eltern bewohnt. Vorher gehörte es seit 1864 meinem Onkel Friedrich Flender, der mit der Schwester meiner Mutter, Julie geb. Leverkus, verheiratet war. Zu ihm gehörten die reckenhaften Eichbäume mit ihren gerade aufgerichteten kraftvollen Stämmen, in deren stolzen Wipfeln die Frühlings- und Herbststürme lange ihre machtvoll einher brausenden Chöre ertönen ließen. Sie waren zu 4 Stück im März 1768 von Johannes Flender für seine Nachkommen gepflanzt worden und zu Hammerachsen bestimmt. Da diese ihre Zweckbestimmung, durch die Einführung des Dampf- und Luftdruckhammers, überholt ist, sollten sie heute wegen ihrer Seltenheit unter Naturschutz gestellt werden, um sie möglichst der Nachwelt zu erhalten, besonders da ihr Geburtsdatum genau festliegt.

Bild 11: Flender Haus um 1900, Kräwinklerbrücke 84, Foto Lausberg, Repro Archiv Dörper

Meine Kinder kennen ihr Geburtshaus, welches ich von 1901 mit meiner Familie bewohnte, genau, deshalb unterlasse ich eine genaue Beschreibung. Der zugehörige Ziergarten war zwischen dem Haus und den Eichen. Der Gemüsegarten mit Ligusterlaube war direkt, wo die Gartenmauer an den Stockrahmen aufhört. Mein Vater hat das Haus 1873/74 von seinem Schwager Friedrich Flender gekauft, als dieser nach Düsseldorf in die Leopoldstr. 5 zog. Er hatte sein Kontörchen Parterre im Eckstübchen, nach dem Wiverpuhl zu. Dort stand noch viele Jahre sein Schreibtisch mit Rolljalousie geschlossen, welcher beinhaltete: I Tintenfass aus weißem Porzellan mit daneben eingebautem Sandstreufass, als Tintenlöscher, und mehrere Schreib-Federkiele.

um 1970 Das Elektrizitätswerk Kräwinklerbrücke beendete die Stromerzeugung.

1984 Wohn-und Bürogebäude – Kräwinklerbrücke 81 – wurde abgerissen.

Bild 12: Wohn- und Bürogebäude Mauer (früher Bürogebäude Lausberg), 1983. Stadtarchiv Radevormwald, Repro Archiv Dörner

Das Kontor hat mein Großvater schon um 1830 gebaut, denn auf der Nivellemenskarte des Geometers I.A. Hensel vom 20.7.1855 ist es schon eingezeichnet.

In ihm wohnte in meiner Jugend Onkel Wilhelm Lausberg seit seiner Verheiratung am 28.8.1865. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass das Haus vom älteren Bruder meines Großvaters Johann Caspar Lausberg, der am 14.12.1814 heiratete, gebaut worden ist und bei seinem Wegzug nach dem Bollwerk an der Volme im Jahre 1854 an meinen Großvater mit dem Hammerwerk verkauft wurde. Mein Vater kaufte das Haus von Onkel Wilhelm nach dessen Tode am 11.6.1885 und sagte mir, dass der Baumeister des Hauses einen Fehler gemacht habe, so dass die Etagenhöhe um die Balkenlage zu niedrig sei. Auf seinem Taubenschlag nach der Landstraße hin hat mein Vater jahrzehntelang rote Tümmler-Tauben gehabt, die ich auch als Tradition mindestens 3 Jahrzehnte gehalten habe. Nach 1895, d.h. nach dem Tode meines Vaters, habe ich das Kontor aus unserem Stammhaus in dieses Haus verlegt, um den inzwischen eingetretenen Verhältnissen gerecht zu werden.

Das Haus wurde auf Dürhagen wieder aufgebaut und 1990 in die Denkmalliste aufgenommen.

1984 Die alte Scheune (Bild 13 **N**) wurde abgerissen.

Die Scheune war mit 60 cm breiten und 1,5 Zoll dicken Eichenbrettern verkleidet, die nicht angestrichen waren und daher, von der Witterung und Hammerrauch geschwärzt, ihr hohes Alter verrieten. An der äußersten linken Ecke zur Fabrik und dem Fahrweg nach Feldbacherhammer hin war das Bienenhaus meines Großvaters mit 2 x 2 Meter daran gebaut und ebenfalls mit Brettern verschalt. Zwischen Bienenhaus und Weg resp. Plant stand eine große in eine Gabelung ausgewachsene uralte Linde, die auch schon in der Flurkarte von 1785 eingezeichnet war. Diese habe ich um 1900 entfernen lassen müssen, weil sie dem Karrenfuhrwerk so sehr hinderlich war. Unter der Scheune waren neun Keller, welcher jeder eine Zugangstür von der Hammerteich-Seite hatte, weil Clarenbach für jedes seiner Kinder einen solchen Keller für alle möglichen Zwecke angelegt hatte. Zu meiner Zeit diente sie als Öl- und Petroleumlager, Walderdschuppen und Pferdestall, bis ich sie 1908 entfernte und zur Feinspinnerei, Garnlager, Wasch- und Ankleideraum machte. An die Scheunenwand, welche nach dem Obergraben zu ist, war früher eine kleine Remise angebaut, worin unser Halbverdeck stand.
1914 habe ich sie über den Weg schieben lassen an unser Stammhaus, wo sie heute noch als Holzschuppen für die Mieter diente.

Die Scheune wurde auch auf Dürhagen wieder aufgebaut.

Das unterirdische Keller–Tonnengewölbe

aus Bruchstein als Rest der Ruinen des vor 1740 abgebrannten Doppel-Wohnhauses von Melchior und Wilhelm Clarenbach, welches meinem Elternhaus gegenüber gelegen hatte, wurde 1900 bei Verbreiterung des Obergrabens von 3 auf 10 m angeschnitten und um die Hälfte verringert. Es lag zwischen der alten Linde, die schon in der Flurkarte von 1785 eingezeichnet ist, und dem Hammerteich. Die Hausstelle war natürlich schon in meiner frühesten Jugend längst mit Rasen bewachsen und oberirdisch daher von ihr nichts mehr zu sehen. Nur 2 Eingänge zur ebenen Erde, die zu den Kellertreppen führten, waren mit 1,5 m langen, schweren sichtbaren Bruchstein-Platten abgedeckt, damit keiner in die alten Kellerräume fallen konnte. Mehr als diese Abdeckplatten verrieten nichts mehr von dem Bau. Am Abhang des Weges des Stoch-Rahmen entlang und zwischen dem Bewässerungsgraben zur Wiesenflößung waren 3 Kalkkuhlen von je 4 cbm Inhalt. Jedes Haus hatte eine solche Kuhle, damit stets Weißkalk in greifbarer Nähe war. Durch spätere Anschüttung sind sie jetzt verdeckt.

Das Spritzenhaus

war ein kleiner Fachwerkbau mit schwarzen Balken und weißen gekalkten Feldern. Es wird zwischen 1857 und 1864 erbaut sein und enthielt eine Druckfeuerspritze. Es lag in der Drehe nach der Landstrasse nach Born, oberhalb dem jetzigen Kontor. Nach Anlage der Wasserleitung im Jahre 1900 mit 2 Hydranten bei 6 atü, hatte es mit seinem Inhalt die Daseinsberechtigung verwirkt, und ich habe es später abreißen lassen. Für unsere Fabrik und Wohnhäuser brauchte sie nie in Tätigkeit zu treten. Beim Brand der Fabrik von Hager & Schüßler und der Stuhlfabrik von Clarenbach an der Dörpe hat sie jedoch ihre Nachbarpflicht ausgeführt.

*Clouthes Haus brannte, wie man sagte, mehr kalt ab, als durch Feu*er, *weil die Hilfsbereitschaft der Wehre mit Schnaps bezahlt wurde, nachdem das Mobiliar gerettet war.*

Der obere Stochrahmen[8]

wurde um 1855 und der untere Teil um 1864 gebaut. In ihr wurden zur ebenen Erde an eisernen Tuchrahmen die Tuche gespannt und getrocknet. Jeder Gebäudeteil hatte in der Nähe des Einganges einen so genannten Hundeofen, die durch eine lange Lagerpfeife aus Eisenblech von 40 cm Durchmesser, welche auf kleinen Mauerpfeilern von 50 cm Höhe lagernd, durch den ganzen langen Raum führte. Das sogenannte Anschlagen der Tuche besorgten zwei Brüder Richard und Robert Gößling und Hermann Kötter, die auf Honsberg wohnten. Letzterer ertrank, als er den Heimweg abkürzte, auf dem Eis in der Wupperdrehe am Bergloch einbrach. Neben dem Weg an der Gartenmauer, in Höhe der Stochrahmen, standen früher noch zwei weitere gleichgroße Fichten, wie die jetzt noch stehende Fichte. Man kann die Stelle, wo sie standen, noch recht gut in der Mauer sehen, wo sie in ihrem Wachstum die Steine zurückgeschoben haben. In die jetzt noch stehende Fichte schlug um 1890 der Blitz, was man noch gut in der Rinde sehen kann. Über dem oberen Stochrahmen im Dachgeschoss war die Kettenleimerei. Der Leim wurde in eisernen Kochtöpfen auf einem gemauerten Herd mit 2 Öffnungen gekocht resp. aufgelöst und in einen Holztrog von 1,5 m Länge und 60 cm Breite gegossen, der mit Zink ausgeschlagen war und 2 Messingrollen enthielt, worunter die Kette im Strang durchgezogen und im langen Dachgeschoss auf Gerüsten zum Trocknen aufgespannt wurde. Die Leimerei besorgte zuerst ein Peter Körschgen, der nebenbei dort einen Handstuhl betrieb. Nachher besorgte Albert Gilson die Leimerei, bis sie maschinell in der Fabrik eingerichtet wurde. Dem Körsch-Pitter, wie er genannt wurde, habe ich oft zugesehen, wie er webte. Wir sagten als Kinder: „der Pitter macht Desch, Desch“, wenn wir im Rhythmus das Klappern des Webstuhles hörten. Dies war der einzige Handweber, den ich um 1880 noch gesehen habe. Doch zu dieser Zeit arbeiteten als selbständige Handweber: Steinberg, Piepersberg bei Bürgel, Schatz von Piepersberg, Albert Kugel, Hager und Wickesberg von Stöcken, Schopphof von der Lehmkuhle etc. noch für J.W.L. und brachten gemeinschaftlich die Webstühle auf einer Ochsenkarre zur Fabrik, was ich erlebt habe. Unter den 56 Hauswebern waren ferner:
Brunöler zu Oberstrasse bei Bergisch-Born, Hardt auf Buchholz im Rattenberg etc., die mit einem Pony die Ketten holten und brachten. Die Bruchsteine zum Fabrik- und Stochrahmenbau wurden aus dem Steinbruch unter dem hintersten Honsberg von Wilhelm Westerfeld zu Heide und Emil Rochell Grünen Baum 1855 bis 1864 gefahren.

Quellen: Stadtarchiv Remscheid, N 12 / 24 aus dem Nachlass von Lausberg
Chronik der Wasserkraftanlage von Kräwinklerbrücke, Johann Wülfing & Sohn Museum e.V. von Peter Dominick 2000.
Wasserkräfte an der mittleren Wupper mit ihren Nebenbächen, Seite 3 und 4, Schlossbauverein e.V. Burg a. d. Wupper von Julius Lausberg 1942
Wupperverband - Fotoarchiv - Untere Lichtenplatzer Str. 100 42289 Wuppertal
Stadtarchive Radevormwald und Hückeswagen
Historisches aus der Wupper–Talsperre, 2005 von Heinz Dieter Dörner; Archiv Dörner

---

[8] Hufeland´s journal der praktischen Heilkunde, Band 5: „*Stochrahmen sind lange schmale Gebäude, in denen sich Tuchrahmen befinden und woselbst man die Tücher bey regnichter Witterung trocknet. Das geschieht mittels vieler angebrachter Öfen, die eine schreckliche Hitze verursachen“.*

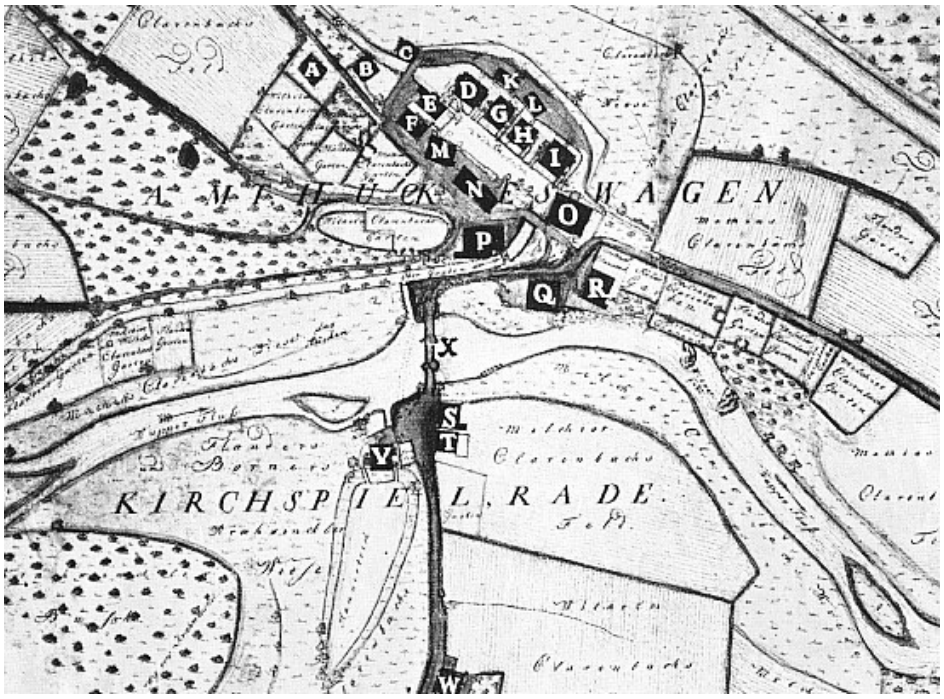


Bild 13: Lageplan Kräwinklerbrücke, Aufnahme Henrich Händeler 1785, Stadtarchiv Hückeswagen, Repro Archiv Dörner

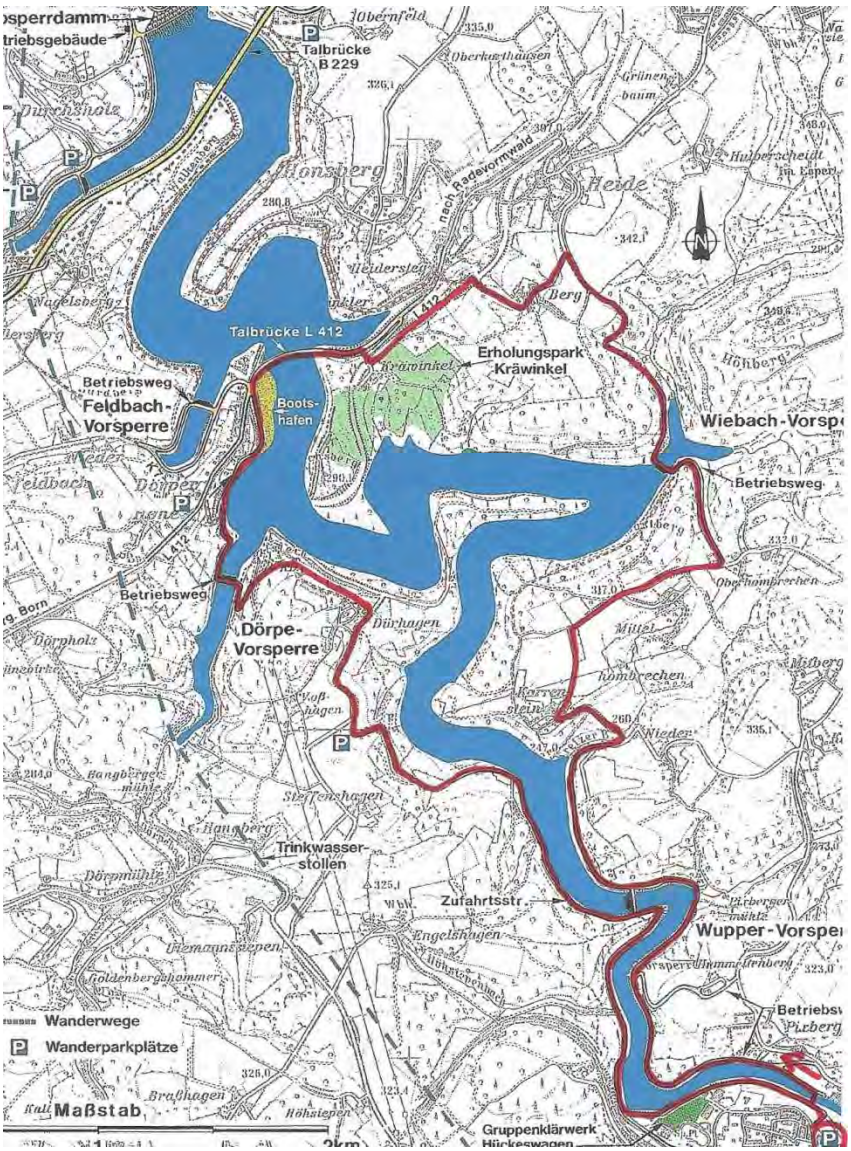
Legende Bild 13

A	Heckschule
B	Melchior Clarenbachs und Flenders Schuppen
	Melchior Clarenbachs Scheuer
D	Flenders und Melchior Clarenbachs Hämmer
E,F	Matthias Clarenbachs Hämmer
G	Flenders und Wilhelm Clarenbachs Hämmer
H	Flenders Hämmer
I	Flenders und Melchior Clarenbachs Hämmer
K,L	Kohlenschuppen
M	Melchior Clarenbachs und Flenders gepachtetes Haus
N	Scheune, welche Melchior, Matthias und Wilhelm Clarenbach gemeinschaftlich gehörte
O	Ruinen eines abgebrannten Hauses, welche denen Melchior und Wilhelm Clarenbach und Flender gehören
P	Matthias Clarenbachs Haus
Q	Flenders Haus
R	Melchior Clarenbachs Haus
S	Melchior Clarenbachs verpachtetes Haus
T	Wilhelm Clarenbachs verpachtetes Haus
V	Melchior Clarenbachs und Flenders Hammer oder Amboss-Schmiede
W	Wilhelm Clarenbachs neuerbautes Wohnhaus, Hier war bis 1913 die Post von Kräwinklerbrücke
X	Steinerne Brücke über den Wupperfluss

Historische Wanderung um die Wupper-Talsperre – verlorene Orte

von Heinz Dieter Dörner, Hans Gerd Langguth, Fredi K. Roß

Im Juni 2017 und 2018 bot der Bergische Geschichtsverein Hückeswagen eine „Historische Wanderung“ rund um die Wupper-Talsperre an. Die Wanderung sollte die Standorte der alten Höfe, Ortschaften und Fabriken zeigen, die durch den Bau der Wupper-Talsperre verschwunden sind.



Karte 1: Lageplan Wupper-Talsperre mit (rot) eingezeichnetem Wanderweg, Karte Wupperverband (Wegstrecke etwa 18 km)

Wir sind der Meinung, dass es wichtig ist, für die Nachwelt festzuhalten, wie es denn ausgesehen hat im Tal der Wupper vor dem Bau der Wupper-Talsperre. Es sind einige Privathäuser verschwunden, im Wesentlichen geht es aber um das Industriegebiet zwischen Hückeswagen und Krebsöge. Hier waren es sehr viele Klein- und Mittelbetriebe der Textil- und der Schmiedeindustrie. Diese Betriebe waren allerdings aufgrund ihrer Lage, ihrer Produkte und ihrer Ausstattung nicht mehr konkurrenzfähig und waren zum Teil schon geschlossen oder wären kurzfristig geschlossen worden. Ausnahmen sind hier die Fa. Urbach, später SSK – Schnell-Schmiede-Kobeshofen und die Fa. Jansen, die bis 1992 in Lüttringhausen fabrizierte und dann von der Fa. Diedrichs übernommen wurde.

Um den Ist-Zustand zu zeigen, wurden von uns sehr viele Karten und Fotos gesammelt, die den alten Zustand im Wuppertal zwischen Hückeswagen und Krebsöge vor 1970 zeigen. Diese Karten und Fotos stellen wir mit diesem Aufsatz zur Verfügung.

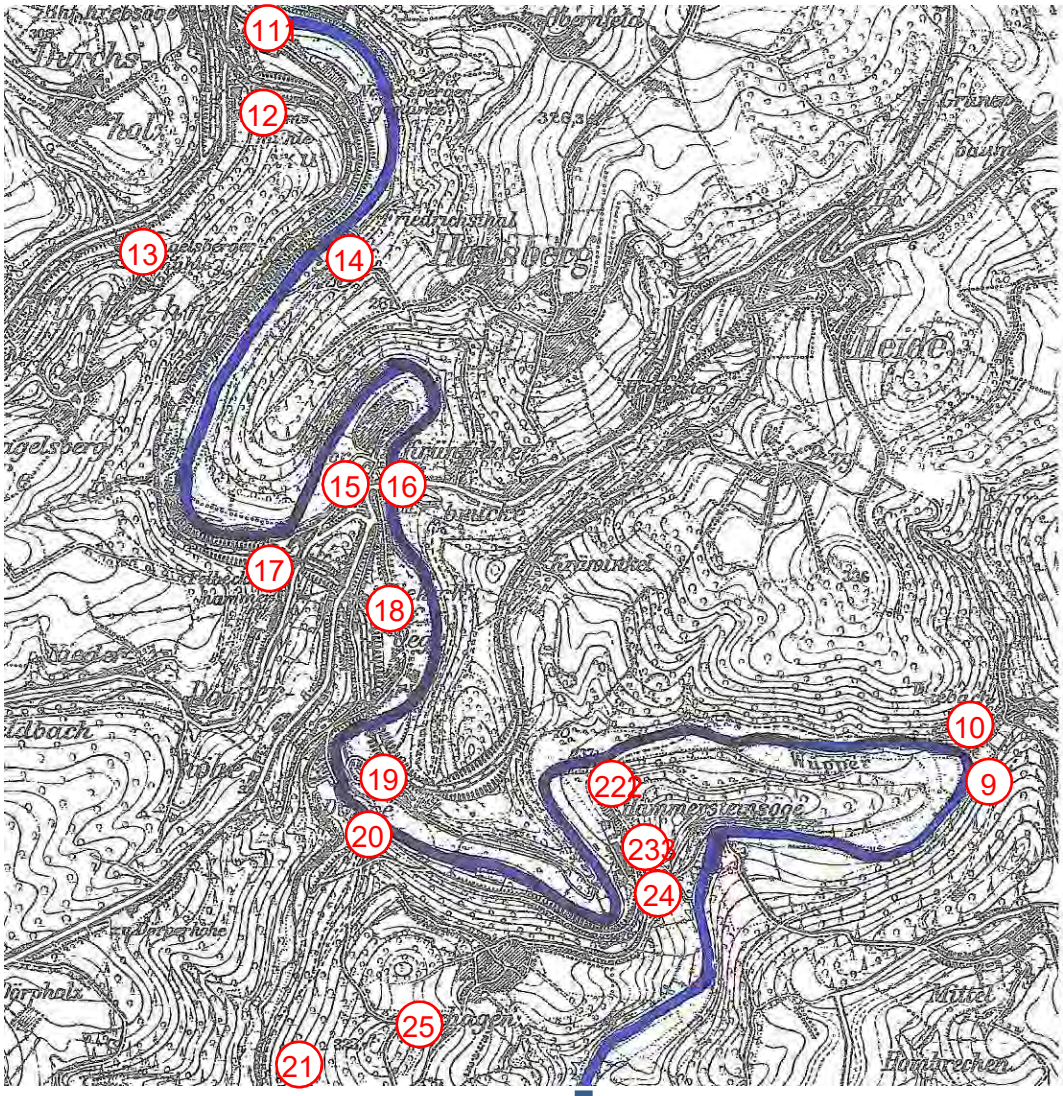
Damit man einen Überblick über das technische, terminliche und kostenmäßige Volumen der Wupper-Talsperre bekommt, nachstehend ein kurzer Überblick (Zahlen vom Wupperverband):

- **Zweck der Talsperre**
  - Verbesserung des Hochwasserschutzes an der Wupper
  - Wasserabgabe in Trockenzeiten → Abflussmenge von mindestens 3,5 m^3/s am Pegel in Wuppertal

- **Wasserwirtschaft**
  - Fünf Vorsperren:
    Wupper-Vorsperre, Wiebach-Vorsperre, Dörpe-Vorsperre, Feldbach-Vorsperre, Lenneper Bach-Vorsperre
  - Einzugsgebiet 212 km^2, die Staufläche ist 227 ha
  - Stauinhalt 25,6 Mio m^3, Stauhöhe 252,50 m über NN

- **Termine**
  - 12.06.1961 Baugenehmigung
  - 1962-1969 Bau eines 8,7 km langen Stollens für eine Trinkwasserleitung
  - 1000 mm Ø von Stahlschmidtsbrücke bis Wilhelmsthal
  - 1966-1968 Bau der Brücke in Kräwinklerbrücke, 270 m lang, 31 m hoch, Verlegung der L 412
  - 1974-1976 Bau der Wupper-Vorsperre
  - 1975-1979 Bau der Brücke in Krebsöge, 364 m lang, 48 m hoch, Verlegung der B 229, die im November 1981 in Betrieb ging
  - 1982-1987 Bau der Wupper-Talsperre
  - 11.11.1987 Einweihung und Probestau
  - April 1988 Probebetrieb der Turbinen
  - 05.05.1989 Erster Vollstau

- **Kosten**
  - Insgesamt 235 Mio DM



Karte 2: Ausschnitt aus der Stadtkarte Hückeswagen von Hammerstein bis Krebsöge

Anschluss an Karte 3

Alle Fotos sind einzeln mit dem Fotografen und dem Archiv bezeichnet. Ist der Fotograf unbekannt, ist nur das Archiv angegeben.
Die Angaben stammen vom Wupperverband bzw. aus den angegeben Büchern.[9, 10, 11]

---

[9] Arno Paffrath u. a., 900 Jahre Hückeswagen: Die Mühlen und Fabrikanlagen im Raum Hückeswagen S. 131-199

[10] Ingo Schaffus, Von der Wassermühle zum high-tech-Unternehmen, 2016

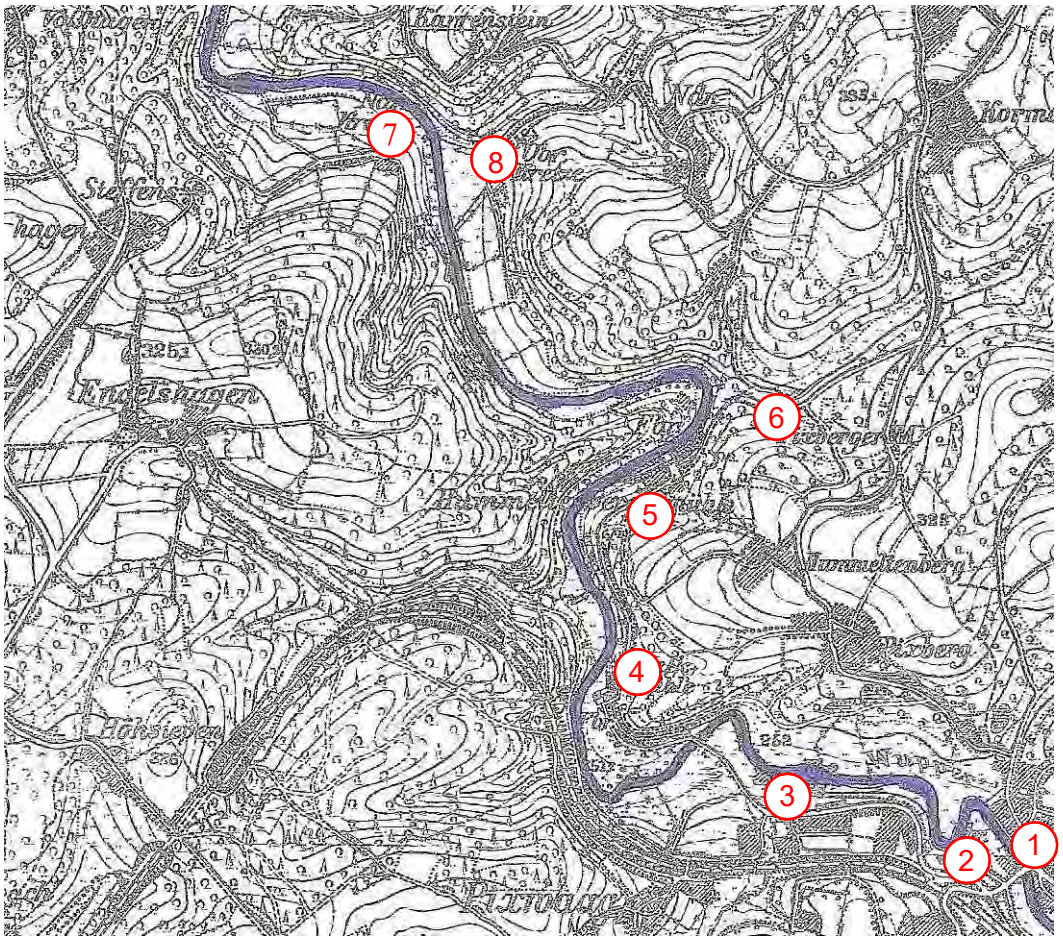
[11] Heinz Dieter Dörner, Historisches aus der Wupper-Talsperre, 2005

Der Wupperverband hat uns hier aus seinem Archiv sehr viele Unterlagen zur Verfügung gestellt. Wir bedanken uns ganz herzlich für diese Unterstützung!

Dem Aufsatz voran stellen wir zwei Einzel-Karten von 1929, die den alten Wupperlauf darstellen (blau).

Die eingezeichneten Zahlen in roten Kreisen geben die etwaige Lage der Häuser und Ortschaften an.
Diese Zahlen entsprechen den Nummern der jeweiligen Fotos. Die Fotos sind nicht durchgängig nach dem Lauf der Wupper nummeriert, sondern sie folgen dem Lauf des Wanderweges.

Anschluss an Karte 2



Karte 3: Ausschnitt aus einer Karte der Stadt Hückeswagen von 1929, Karte Archiv Brunsbach. Die Karte zeigt den ursprünglichen Wupperfluss vom Übergang der B 483 bis vor Hammerstein

Bild 1: Gastwirtschaft "Zur Brücke", um 1965, Foto und Archiv Wupperverband

Der Start der Wanderung war am Wanderparkplatz an der Wupper-Vorsperre. Rechts hinter uns an der Brücke B 483 stand die Gastwirtschaft „Zur Brücke“ (Foto Nr. 1).
Im alten Wupperbogen war ein Teil der Fa. Pflitsch (Foto Nr. 2).

Vom Parkplatz ging es über die „Ernst-Müller-Brücke“ auf die rechte Seite der Vorsperre. Gegenüber, auf der anderen Seite der Vorsperre, standen die Gebäude der Fa. C. & F. Schnabel (Foto Nr. 3).

Bild 2: Luftbild Fa. Pflitsch, Böhl und Lebe, um 1961, im alten Wupperbogen, Archiv BGV Hückeswagen. Die Fa. Pflitsch ist seit 1938 hier ansässig und hat sich heute auf dem gesamten neuen Gelände erweitert.

Bild 3: Luftbild Fa. C. & F. Schnabel (mit den „5 Häusern“), um 1955, Foto CEKADE, Archiv Dörner. 1164 als Mahl- und Bannmühle gebaut, Verschiedene Pächter bis zur Familie Schnabel. 1852 gründeten Cornelius und Franz Schnabel die Fabrik. 1970 wurde die Fabrikation aufgegeben.

Bild 4.1: Walkmühle (Löbbeckes Mühle), um 1965, Foto und Archiv Wupperverband. 1513 als Walkmühle genannt, 1963 Brand und Ende der Produktion

Bild 4.2: "Wasserträger" an Löbbeckes Mühle, 1964, Foto und Archiv Wupperverband

Es ging dann weiter durch das Corneliustal bis zur Walkmühle (Fotos Nr. 4), auch Löbbeckes Mühle genannt. Man erkennt den ehemaligen Standort noch an einer Stützmauer und einem Bachlauf mit Brunnen zur Trinkwasserversorgung.

Bild 5.1: Luftbild Hummeltenberger Mühle, um 1955, Foto CEKADE, Archiv Dörner. Vor 1831 gegründet, 1968 Brand in der Fabrik, Abbruch 1972.

Weiter flussabwärts erreicht man die Hummeltenberger Mühle (Fotos Nr. 5), auch Kretzer Loch genannt. Diese Firma war eine Wattefabrik und gehörte mit den Wohnhäusern, genau wie die Walkmühle, der Familie Schnabel. Der Standort ist unterhalb von Hummeltenberg noch an einem kleinen Wald zu erkennen.

Danach verläuft die Vorsperre bis zum großen Linksbogen. Hier liegt rechts im Wald die Pixberger Mühle (Foto Nr. 6). Die geänderten Gebäude stehen heute noch.

Der Weg führt weiter bis zur Staumauer mit Brücke. Hier trifft man auf den Bergischen Panoramasteig, einen Premium Wanderweg, der weiterführt zur ehemaligen Hofschaft Oberkretze (Foto Nr. 8) der Familie Karrenstein.

Bild 5.2: Spaziergang durch das Corneliustal, um 1908. Archiv BGV Hückeswagen, der Name des Tales kommt von Cornelius Schnabel

Etwa gegenüber auf der anderen Wupperseite lag der Hof Niederkretze (Foto Nr. 7), der jetzt in der Talsperre versunken ist. Vom Hof Oberkretze erkennt man noch den Standort des Hofes anhand von Bachlauf und Stauteich des Kretzerbachs.

Wenn man dem Kretzerbach aufwärts folgt, gelangt man, kurz vor Niederhombrechen links abbiegend, steil aufwärts zur Ortschaft Karrenstein. Von hier hat man einen wunderbaren Blick auf das auf der anderen Wupperseite liegende Voßhagen.

Bild 6: Pixberger Mühle, 1927, Foto W. Fülle, Stadtarchiv Hückeswagen, das Wohngebäude steht heute noch

An Mittelhombrechen vorbei erreicht der Wanderer Oberhombrechen, wo in alten Zeiten die Gaststätte Vesper beheimatet war. Sie wurde im Volksmund *Schlappenbühl* genannt.

Von dort führt der Weg steil bergab zur Wiebachmühle (Foto Nr. 9), einer ehemaligen Walkmühle; nach dem zweiten Weltkrieg kurze Zeit eine Privatschule mit Internat. Dieser Bereich ist Grenzregion zwischen Hückeswagen und Radevormwald.

Bild 7: Hof Niederkretze, 1963, Foto und Archiv Wupperverband

Bild 8: Hof Oberkretze, 1972, Foto und Archiv Wupperverband

Bild 9.1: Wiebachmühle, um 1910, Archiv BGV Hückeswagen. Gegründet 1607 als Walkmühle, Anlage brennt 1878 ab, Abbruch 1957. 1927 wurde der Stauweiher in einen Gondelteich geändert.

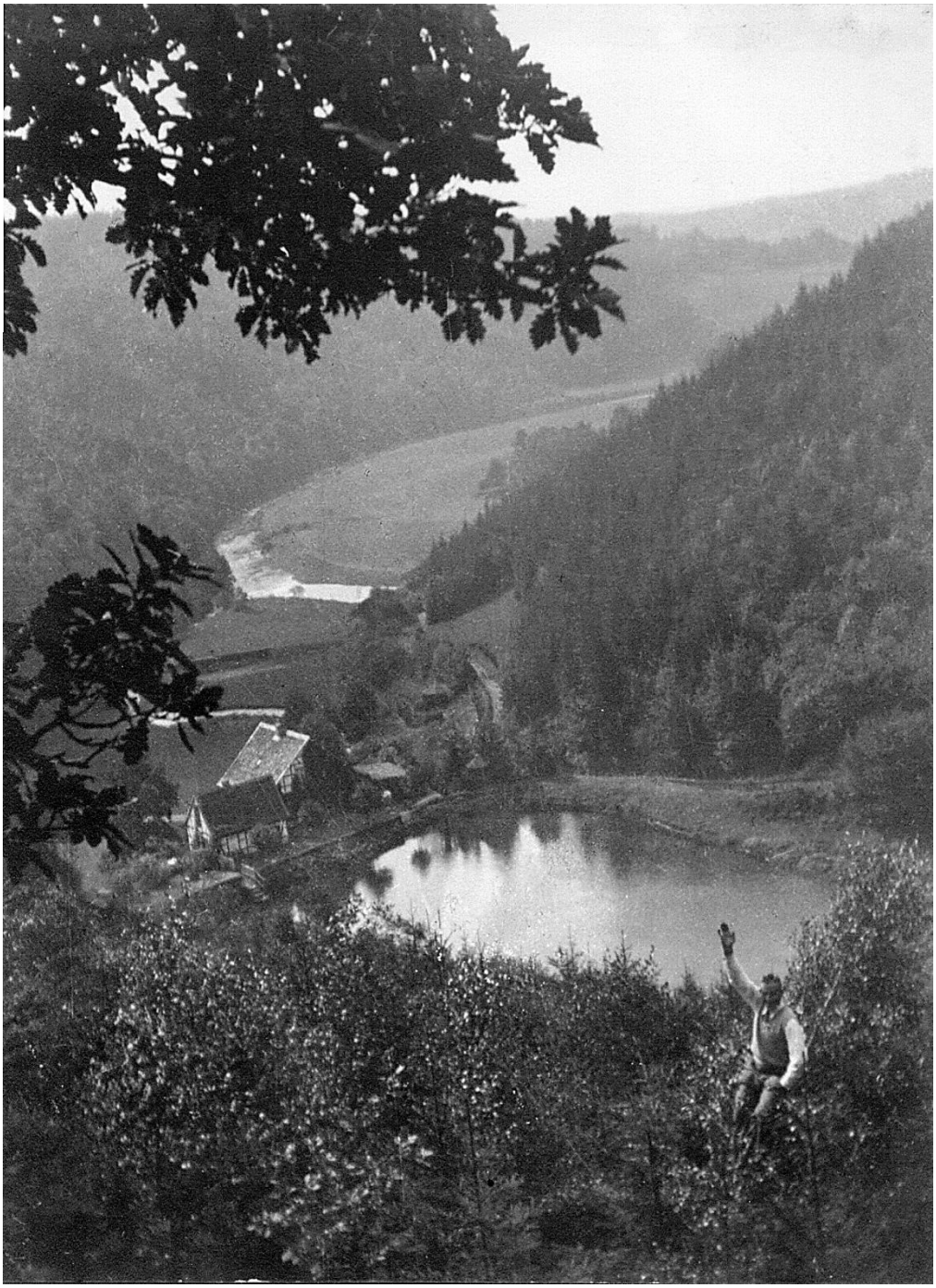


Bild 9.2: Die Wiebachmühle aus der Richtung vom Höhberg aus gesehen, um 1935. Rechts im Bild Willi Ibach, der das Foto erstellt hat, Archiv Dörner.

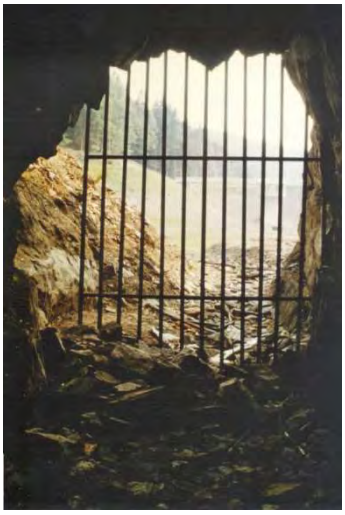


Bild 10: Stollenausgang der Carolinengrube, 1986, Foto H. Kugel

Der Wiebach ist hier aufgestaut zur Wiebach-Vorsperre und bildet die Grenze zwischen Hückeswagen und Radevormwald. Oberhalb der Wiebachmühle (Foto Nr. 9) gab es ein Kupferbergwerk, die G*rube Caroline* (Foto Nr. 10). Hier wurde bis 1910 in einem 35 m langen Stollen Kupfer abgebaut. Von hier aus geht es steil nach oben auf dem Gebietswanderweg Nr. 8 zur Hofschaft Berg, die zu Radevormwald gehört.

Weiter geht es zur ehemaligen Eisenbahnstrecke Wuppertal-Radevormwald, die heute zum Radweg ausgebaut ist. Oberhalb des früheren Ausflugslokals Heidersteg geht es nach Kräwinkel. Ehemals standen dort zwei Bauernhöfe der Familien *Ibach*.
Heute ist daneben ein großer Freizeitpark entstanden mit Wochenendhäusern und einer Gaststätte. Der Weg führt weiter über die große Brücke zum Rest von Kräwinklerbrücke auf Remscheider Gebiet und somit vom Regierungsbezirk Köln in den Regierungsbezirk Düsseldorf. Vor der Gebietsreform von 1975 und vor dem Bau der Talsperre gehörte Kräwinklerbrücke links der Wupper zu Hückeswagen und rechts der Wupper zu Radevormwald.

Bevor wir weitergehen in Richtung Hückeswagen schauen wir nochmal in Richtung Hauptdamm der Talsperre. Dort war in Krebsöge die Brauerei „Kronen“(Foto Nr. 11).

Bild 11: Krebsöger Kronen-Brauerei, 1960, Foto W. Sieberg, Archiv Dörner. Die Brauerei wurde 1853 von J. F. Lausberg gegründet und 1917 geschlossen.

Bild 12: An der Einmündung Lenneper Bach in die Wupper stand früher die Bunger Mühle, 1968. Ab 1942 bis zum Abbruch die Mausefallenfabrik Braun & Westhofen, Foto und Archiv Wupperverband

Bild 13: Früher Standort der Nagelsberger Mühle, 1968. Ab 1895 bis zum Abbruch Sitz der Fa. Kotthaus & Buschmann, Foto und Archiv Wupperverband

Unterhalb von Honsberg in Friedrichsthal lag die Fa. HAWIKO (Foto Nr. 14).

Bild 14.1: Fa. HAWIKO im Friedrichsthal, 1962, Stadtarchiv Radevormwald

Um 1800 hatte J. H. Boos im Friedrichsthal einen Eisenhammer. 1802 wurde aus dem Hammer eine Tuchfabrik. Nach weiteren Mietern bezog HAWIKO 1945 die Gebäude und zieht 1973 nach Schwelm um.

Bild 14.2: "Prachthaus" im HAWIKO-Gelände, 1970, Foto und Archiv Wuppperverband

Bild 14.3: Fa. HAWIKO im Friedrichsthal, um 1950, Postkarte Archiv Dörner

Zur Überquerung der Wupper in Kräwinklerbrücke gab es eine Steinbrücke (Fotos Nr. 15) mit drei Bögen aus dem Jahre 1690. Diese Brücke sowie die kleine katholische Kirche Maria zur Mühlen und das Restaurant Sieper sowie einige Wohnhäuser mussten der Talsperre weichen.

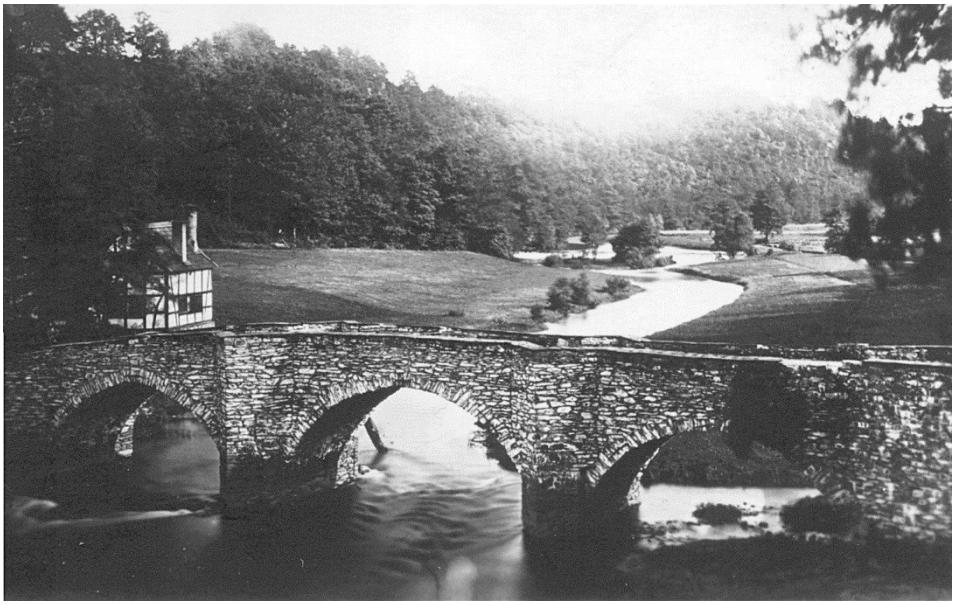


Bild 15.1: Kräwinklerbrücke, um 1870, Stadtarchiv Remscheid

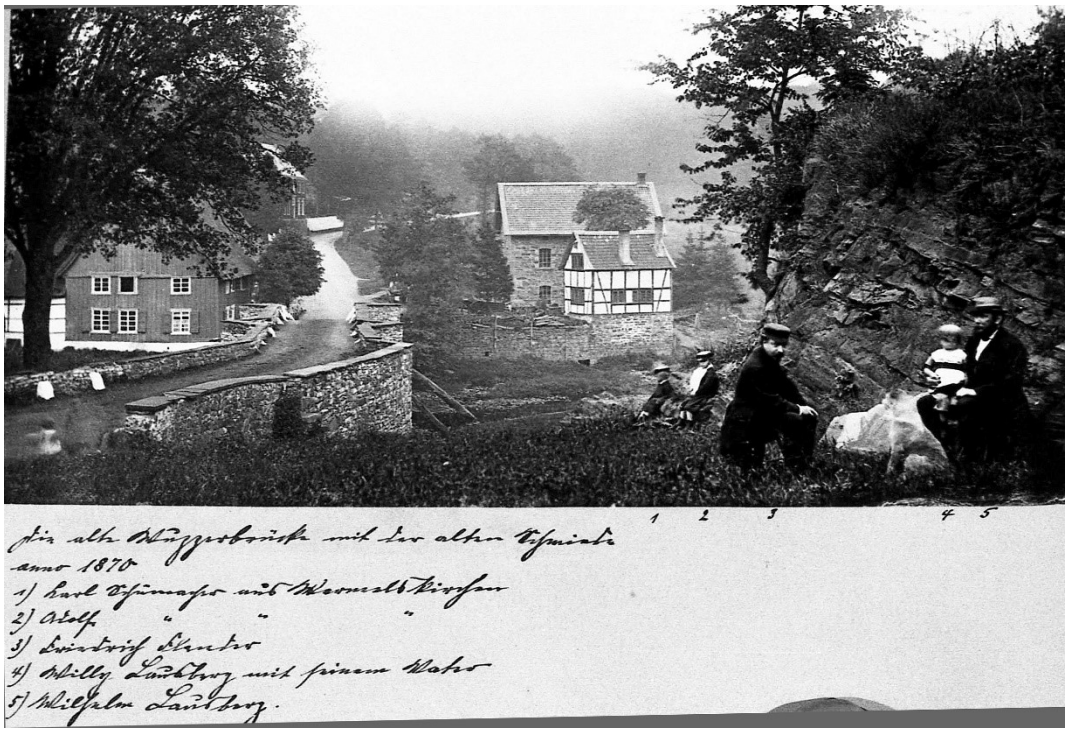


Bild 15.2: Kräwinklerbrücke, um 1870, Foto und Archiv Lausberg

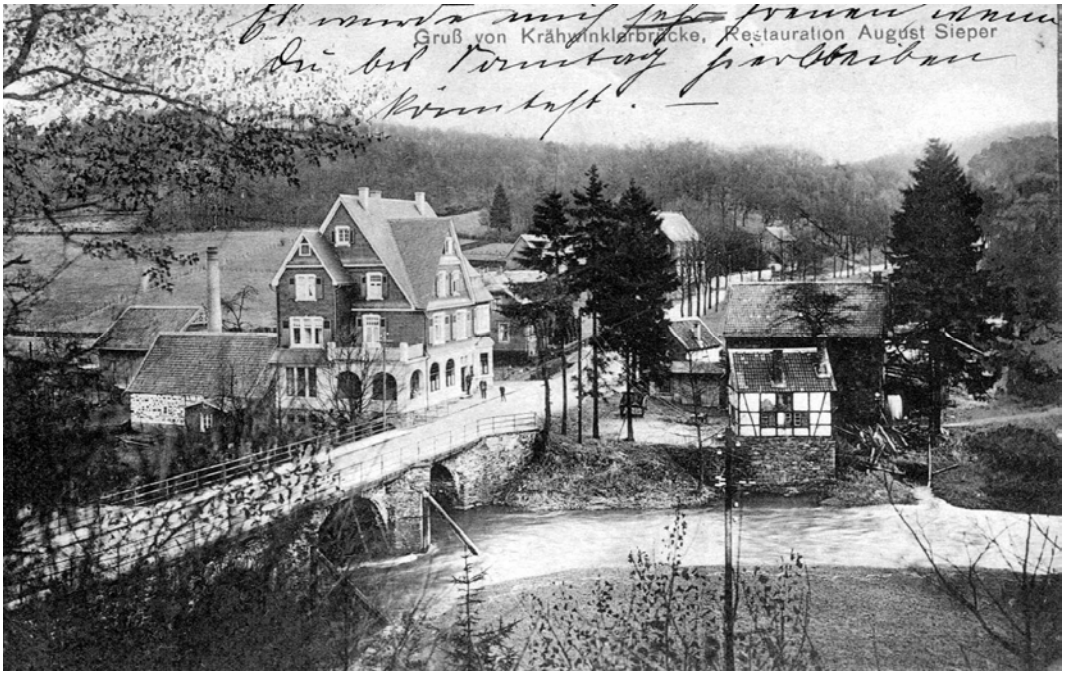


Bild 15.3: Kräwinklerbrücke, 1915, Postkarte Gastwirtschaft Sieper, Archiv Dörner

Bild 15.4: Kräwinklerbrücke mit der Kirche *Maria zur Mühlen* (rechts*)* 1958, Foto Karl Schmidt, Archiv Dörner. In der Mitte die Kräwinkler Brücke.

Bild 15.5: Neue Brücke der L412 mit der Kirche Maria zur Mühlen, um 1970, Foto und Archiv Wupperverband

Bild 15.6: Die alte Kräwinkler Brücke vor der Flutung der Talsperre, um 1980, Foto und Archiv WV

Bild 16.1: Fa. Lausberg, um 1865, Stadtarchiv Remscheid

An der Kräwinkler Brücke stand ab 1855 auch die Tuchfabrik Lausberg (Fotos Nr. 16). In die Gebäude der Fa. Lausberg zog 1926 die Kleiderfabrik Mauer ein. Das dazugehörige Wohn- und Bürohaus wurde abgerissen und in Dürhagen wieder aufgebaut (Foto Nr. 25).

Zur Geschichte der Kräwinklerbrücke, insbesondere der Fa. Lausberg, siehe auch die Aufsätze „Chronik der Wasserkraftanlage Kräwinklerbrücke ….“ und „Der Bahnhof Kräwinklerbrücke“ von Heinz Dieter Dörner in diesem Heft.

Bild 16.2: Tuchfabrik Lausberg, um 1865, in Richtung Honsberg fotografiert. Stadtarchiv Remscheid

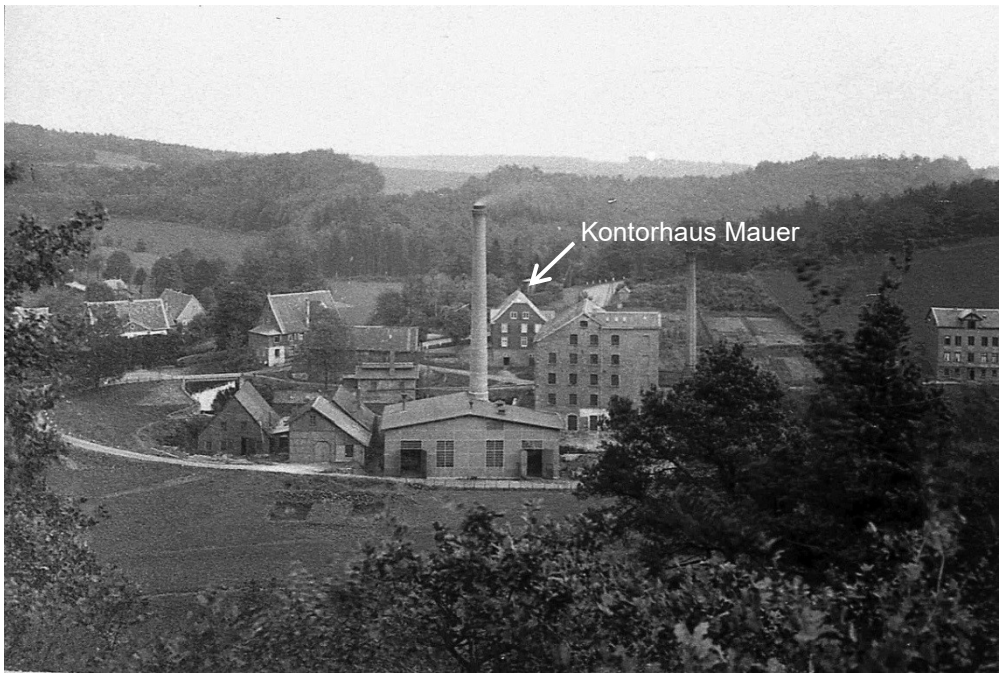


Bild 16.3: Tuchfabrik Lausberg, um 1900, aus Richtung Honsberg fotografiert. Stadtarchiv Remscheid

An der Mündung des Feldbaches in die Wupper stand der Feldbacher oder Felbecker Hammer. Er gehörte der Fa. *Gustav Grimm* (Fotos Nr. 17).

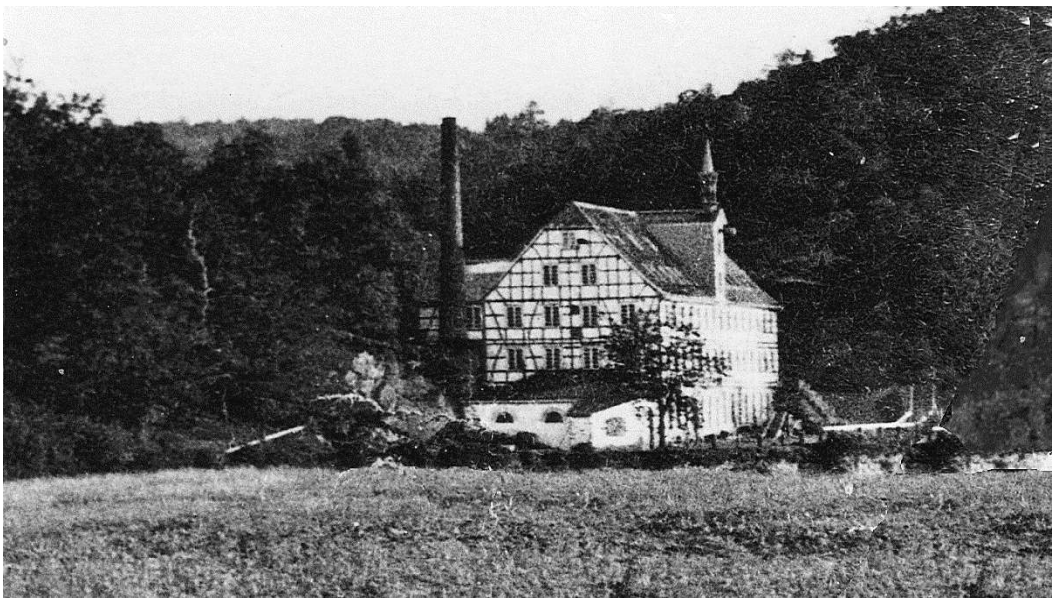


Bild 17.1: Tuchfabrik Hager & Schüßler, um 1865, Archiv P. Dominick. Gegründet 1734

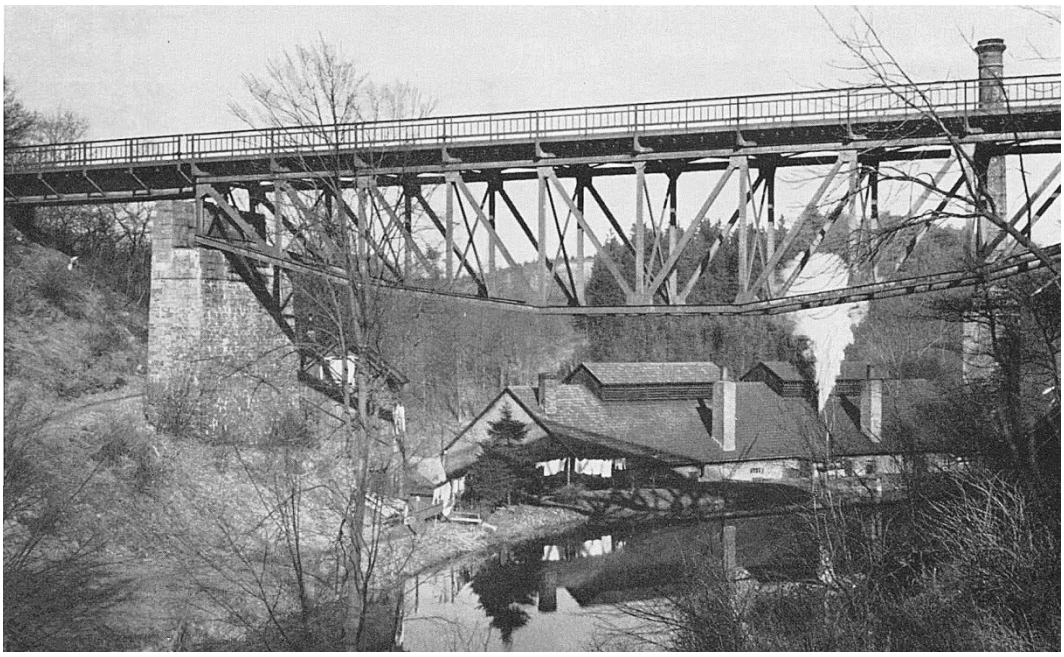


Bild 17.2: Felbecker Hammer Fa. Gustav Grimm, um 1970. Foto und Archiv Wupperverband. 1909 auf der Fläche der Tuchfirma Hager & Schüssler von Gustav Grimm gegründet, Produktion bis 1974, Abbruch 1976

Bild 18.1: Bahnhof Kräwinklerbrücke, um 1914, Stadtarchiv Radevormwald

Auf der Remscheider Seite (vor 1975 noch Hückeswagen), gab es ungleich mehr Abbruch. Die Eisenbahnlinie Wuppertal-Radevormwald wurde stillgelegt, somit verschwand der Bahnhof; auch das Postamt schloss die Tore. Dem Bahnhof gegenüber war das Hammerwerk *Carl Urbach* (Fotos Nr. 18). Die Fa. Urbach zog 1972 in einen Neubau nach Hückeswagen, der Besitzer wechselte kurz danach.

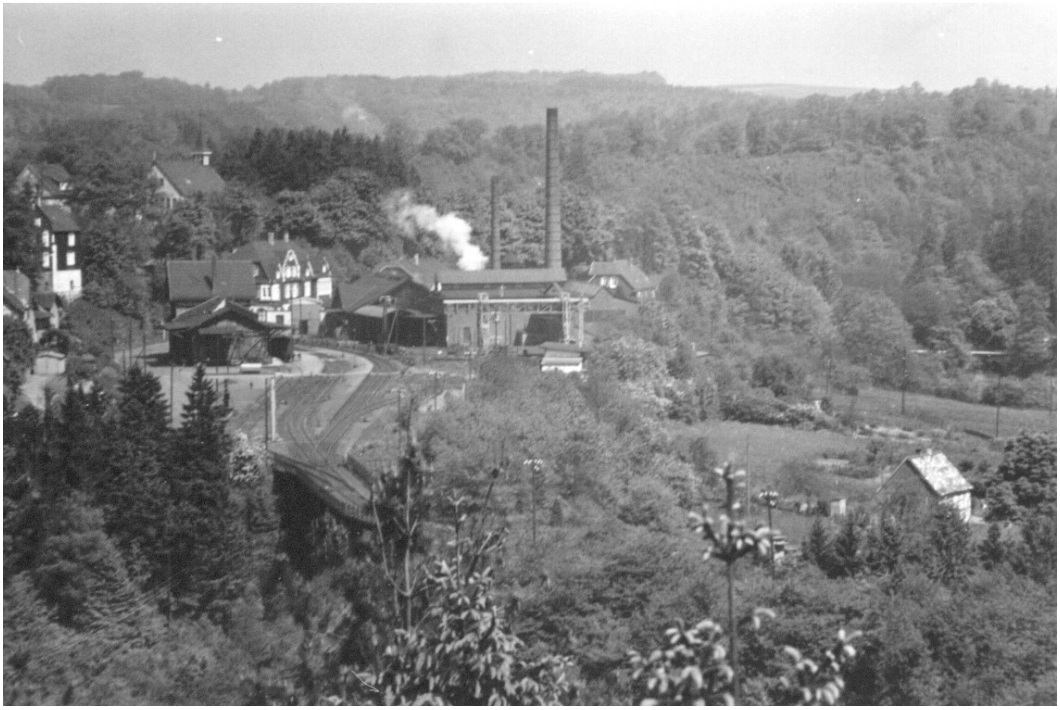


Bild 18.2: Bahnhof Kräwinklerbrücke und die Fa. Urbach, um 1959, Archiv Dörner. Rechts hinten ist die Kräwinkler Brücke zu sehen.

Bild 18.3: Blick auf die Eisenbahnbrücke von Radevormwald kommend, 1966, Foto Bellingrodt, Archiv Dörner. Im Vordergrund in der Mitte das sog. Jung-Stilling-Haus.

Bild 18.4: Übersicht über Kräwinklerbrücke, 1967, Foto Rupprecht, Archiv Dörner. Im Hintergrund der Bau der Brücke für die neue L 412 , links oben der Bahnhof und die Fa. Urbach

Weiterführend auf dem Weg an der Talsperre entlang Richtung Hückeswagen gab es im Ortsteil Oege die Maschinenfabrik *P.D.G. Sieper´s Söhne.*
(Fotos Nr. 19).

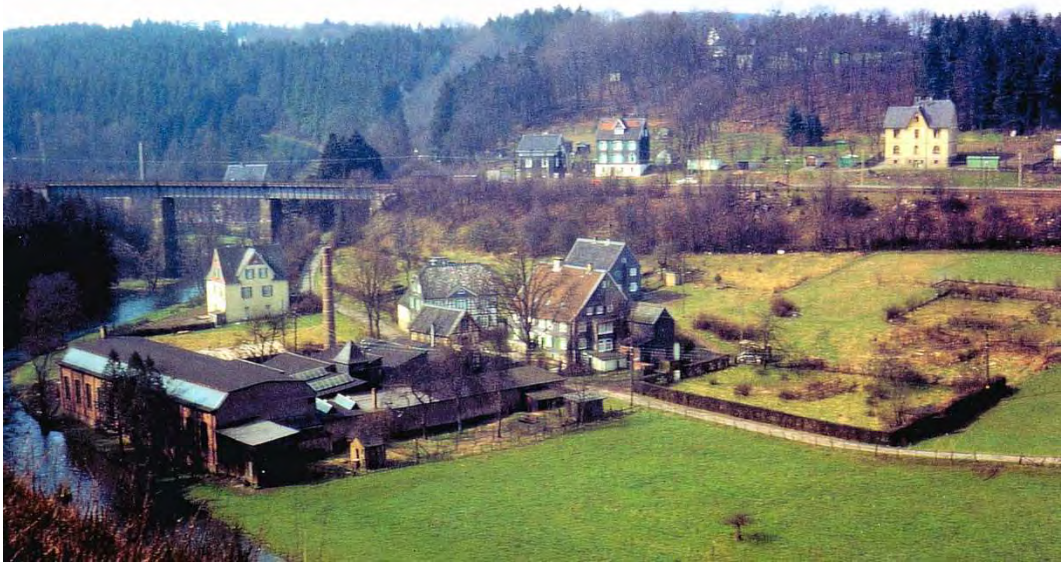


Bild 19.1: In der Oege, Fa. P.D.G. Sieper, 1956, Archiv R. Sieper, 1837 zur Fertigung von Feilenhaumaschinen von Peter Daniel Gustav Sieper gegründet. Fertigung wurde 1972 eingestellt

Bild 19.2: In der Oege, Überschwemmung der Hallen von P.D.G. Sieper, 30.12.1925, Archiv R. Sieper

Im anschließenden Ortsteil Dörpe standen die Hammerwerke: *Enneper, Jansen* und *Heinrich Grimm* (Fotos Nr. 20).

Bild 20.1: Blick auf Dörpe aus dem Zeppelin, 1929, Archiv Dörner

Bild 20.2: Die Hämmer in der Dörpe, 1948, Foto G. Arendt, Archiv Dörner

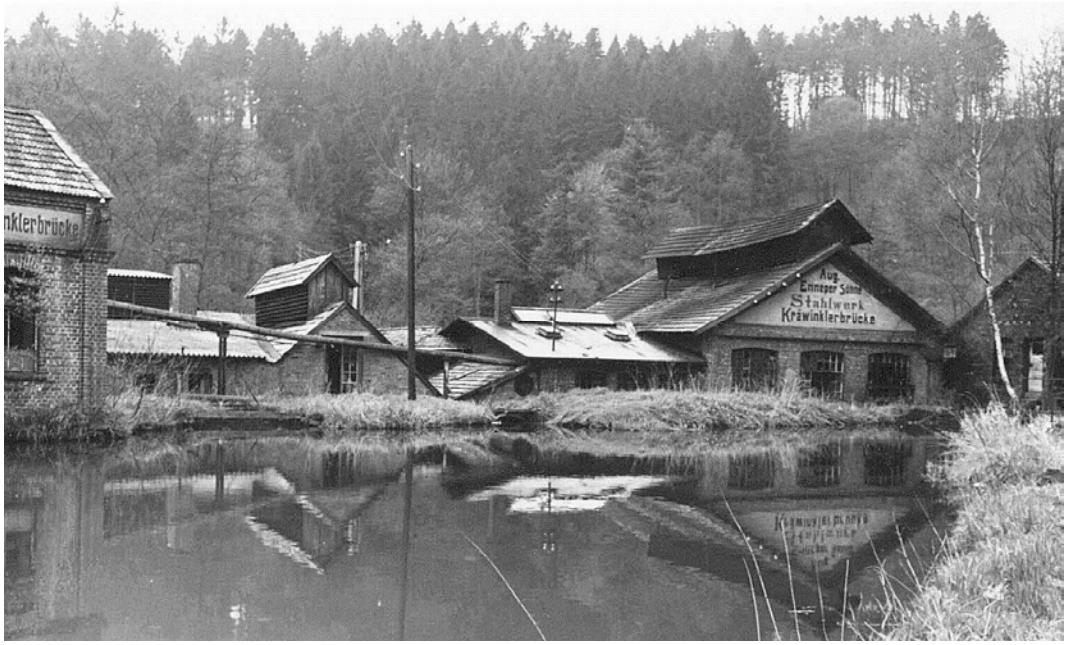


Bild 20.3: Hammerwerk Enneper in der Dörpe, 1971, Foto und Archiv Wupperverband. Produktionsende 1969

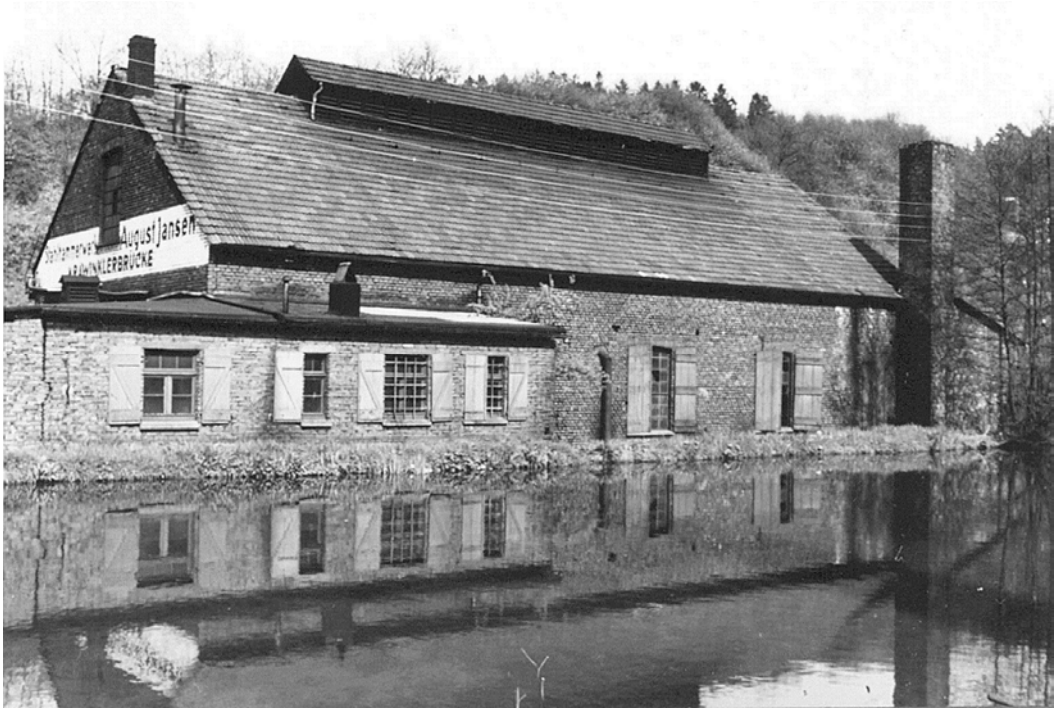


Bild 20.4: Hammerwerk Jansen in der Dörpe, 1971, Foto und Archiv Wupperverband. Produktionsende 1970

Bild 20.5: Hammerwerk Heinrich Grimm in der Dörpe, 1971, Foto und Archiv Wupperverband. Produktionsende 1971.

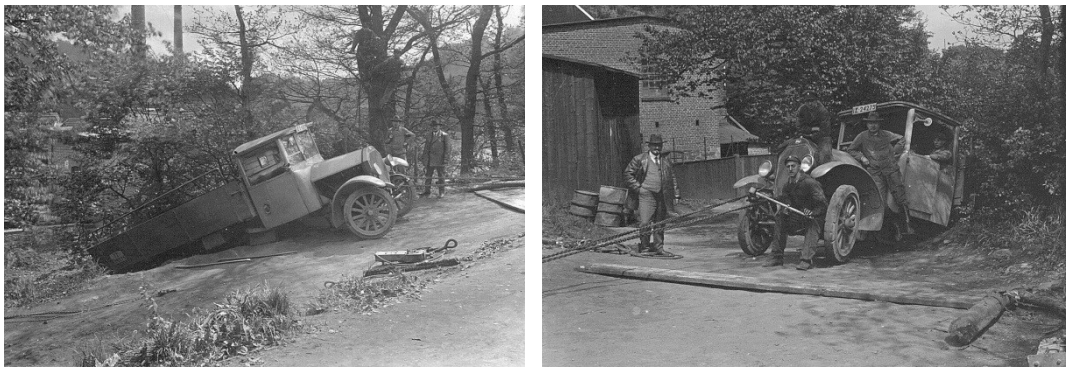


Bild 20.6: Unfall eines LKW in der Dörpe, um 1925, Archiv Dörner

Wir sind jetzt wieder auf Hückeswagener Gebiet und überqueren auf dem Damm die Dörpe-Vorsperre. Bevor wir weitergehen in Richtung Dürhagen und Vosshagen, sprechen wir noch kurz über die Hager Mühle. Die Hager Mühle lag am Dörpebach, etwa in Höhe des heutigen Beginns der Dörpe-Vorsperre (Foto Nr. 21).

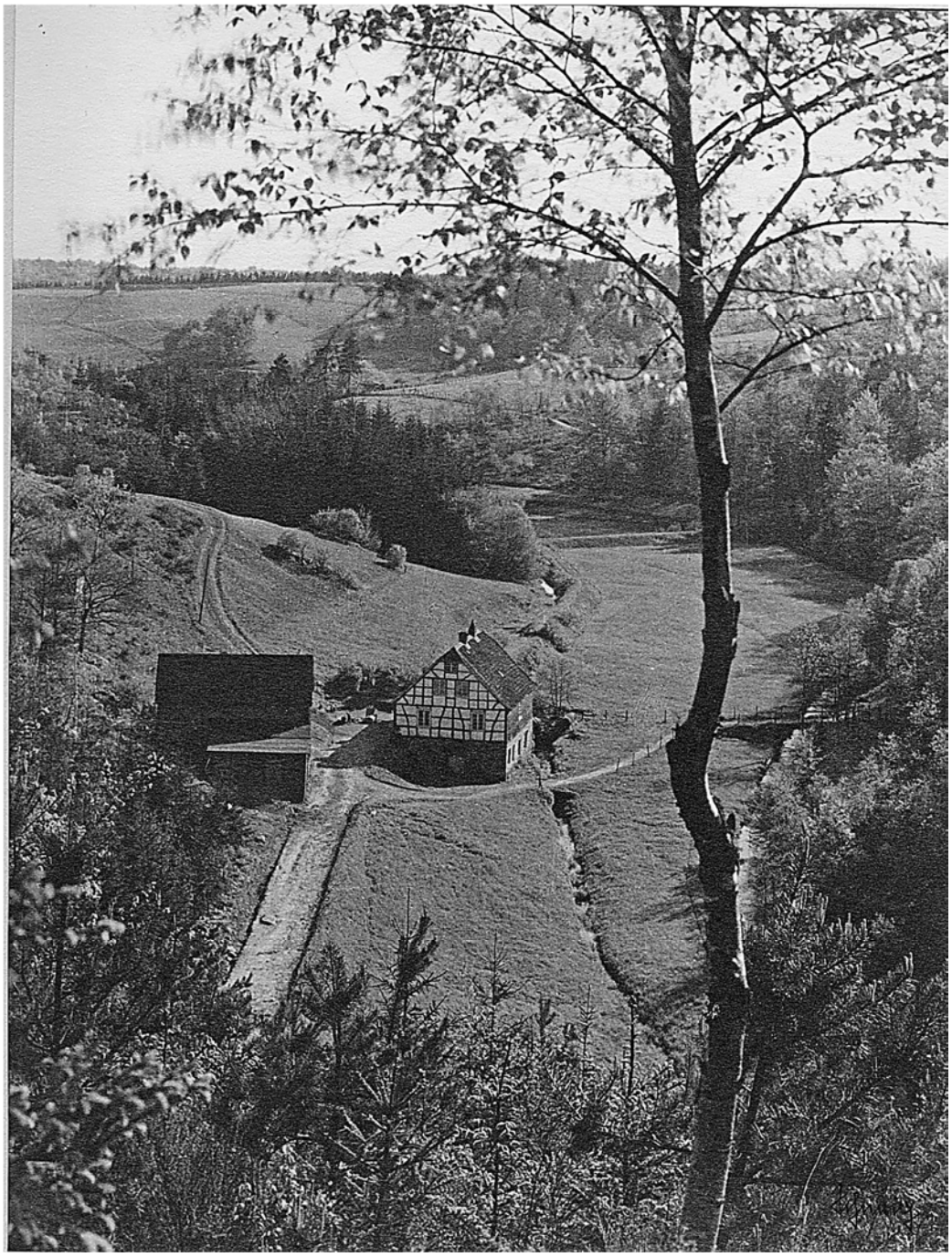


Bild 21: Die Hager Mühle im Dörpetal, um 1938, Foto Schurig, Stadtarchiv Hückeswagen. Die Mühle wurde 1680 als Walkmühle gegründet, Ende der Produktion ?, Abbruch 1971

Bild 22.1: Hof Hammerstein, 1950, Foto Rupprecht, Stadtarchiv Hückeswagen

Bild 22.2: Wappenstein aus der Außenwand des Hofes Hammerstein, 1960, Foto Aldermann, Archiv Dörner

Bergauf kommt man zum Bilstein, einer ehemaligen Wallburganlage mit wunderbarem Ausblick auf die Wuppersperre, die Reste von Kräwinklerbrücke, den Freizeitpark Kräwinkel sowie Haus Hammerstein.
Auf der Halbinsel Hammerstein stand ursprünglich der Hof der von Hammerstein (Foto Nr. 22.1). Aus einer Wand des Hofes wurde 1960 eine Platte mit den Wappen der von Hammerstein geborgen (Foto Nr. 22.2).

Zwischen dem heutigen Haus Hammerstein (Foto Nr. 24) und dem Hof Hammerstein stand die Streichgarn-Fabrik Engels (Fotos Nr. 23). Das Gebäude wurde in der Nazizeit als Fremdarbeiter- und Kriegsgefangenenlager eingesetzt.
Das Haus Hammerstein, früher ein Hotel, steht heute noch und ist im Besitz der Lebenshilfe.

Bild 23.1: Streichgarn-Fabrik Engels Hammerstein, um 1900, Foto Meuwsen, Archiv BGV Hückeswagen. Gegründet vor 1840, nach 1939 Gefangenenlager, nach 1950 noch Nutzung als Fabrik, ab 1967 Abbruch

Bild 23.2: Ehemalige Streichgarn-Fabrik Engels, vor 1967, Foto und Archiv Wupperverband ,

Bild 24: Hotel Haus Hammerstein, um 1958, Luftbild CEKADE, Archiv Dörner

Bild 25.1: Das Kontorhaus Lausberg/Mauer am alten Standort, 1968, Foto Archiv Wupperverband, siehe auch Bild 16.2 und 16.3

Bild 25.2: Das ehemalige Kontorhaus Lausberg/Mauer, neu aufgestellt in Dürhagen, um 2000, Foto Fredi K. Roß, Archiv BGV Hückeswagen

Es geht weiter nach Dürhagen, am erwähnten Fabrikantenhaus Lausberg/Mauer vorbei nach Voßhagen. Hier befindet sich der Ehrenfriedhof für die Russischen Zwangsarbeiter des Lagers Hammerstein aus dem zweiten Weltkrieg. Später hat man zu Ehren dieser Toten die Friedenskapelle errichtet.

Der Weg führt uns weiter in Richtung Wuppersperre zum ehemaligen Ort Niederkretze (Foto Nr. 7) mit ehemals zwei Bauernhöfen der Familien Wilke und Wittkop-Schillhammer.

Danach geht es in Richtung Hückeswagen immer am Ufer entlang zum Ausgangspunkt der Wanderung.

Quellen: Archiv Brunsbach, Archiv Wupperverband, Archiv BGV Hückeswagen, Archiv Dörner, Stadtarchiv Radevormwald, Stadtarchiv Remscheid, Stadtarchiv Hückeswagen

Bild 26: Satellitenbild der Wupper-Talsperre, Archiv Wupperverband

Entwicklung der Eisenbahn im Bereich Hückeswagen-Radevormwald-Wipperfürth

von Fredi K. Roß

Zur Geschichte der Eisenbahn im Bereich der Bahndirektion Wuppertal, zu dem auch Oberberg mit Hückeswagen, Radevormwald und Wipperfürth gehörte, sind sicher schon sehr viele Bücher, Aufsätze, Fotobände usw. erschienen, so dass eigentlich eine weitere Ausarbeitung dazu überflüssig erscheint. Bei den Recherchen zu diesem Thema ist aber aufgefallen, dass Hückeswagen bei den Planungen für neue Eisenbahnlinien ab etwa 1842 eine zentrale Rolle spielte. Dieser Punkt taucht gar nicht oder nur sehr eingeschränkt in den Veröffentlichungen auf, so dass wir uns zu diesem Aufsatz entschlossen haben.
Ganz wichtig ist hierbei die Tatsache, dass im Archiv des Bergischen Geschichtsvereins Hückeswagen im Nachlass Blankertz ein gebundenes Heft mit 24 zum Teil großformatigen Zeichnungen liegt, die bestehende und projektierte Eisenbahnlinien der unterschiedlichen Eisenbahngesellschaften darstellen.[1] Leider sind nur zwei Karten datiert, alle anderen sind undatiert. Aus den Inhalten der Karten kann man aber die Entstehungszeit schätzen von etwa 1842 bis 1865.

Als erstes soll hier dargestellt werden, wie das Gleisnetz nach dem 2. Weltkrieg bis in die 1980er Jahre aussah und was heute noch da ist.

Wie aus den Streckenkarten auf der nächsten Seite zu sehen ist, war der Norden des Oberbergischen Kreises bis in die 1980er Jahre mit der Eisenbahn gut durchnetzt. Das hing natürlich mit der bis in die 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts dort herrschenden hohen Industrialisierung zusammen (Tuch- und Schmiedeindustrie).
Nach dem Rückgang dieser Industrie, spätestens nach dem 2. Weltkrieg, waren viele dieser Anschlüsse an das Bahnnetz nicht mehr notwendig.
Die Bahn begann langsam und schleichend mit dem Rückzug: geringere Zugfrequenzen und damit weniger Gäste. Irgendwann war dann Schluss, spätestens 1986 war alles vorbei: der Norden des Oberbergischen Kreises war „leer“ von Eisenbahnen!
Aus damaliger Sicht mag diese Entscheidung richtig gewesen sein.
Ob man das heute aus verkehrspolitischen Gründen für alle Linien wieder so machen würde, ist sicher fraglich.

Strecke	Eröffnung	Stillgelegt
W-tal-Kräwinklerbrücke	1886/88/90	Teil Museum
Kräwinklerbrücke-Krebsöge	1886	1979/90
Krebsöge-Radevormwald	1889	1975/80
Radevormwald-Anschlag	1910	1964/68
Oberbrügge-Halver	1910	1964/95
Halver-Anschlag	1910	1964/88
Anschlag-Wipperfürth	1910	1960/62
Lennep-Krebsoge	1886	1984/86
Lennep-Berg. Born	1876	1986/97
Berg. Born-Wermelskirchen	1876	1983/97
Berg. Born-Hückeswagen	1876	1986/97
Hückeswagen-Wipperfürth	1877	1986/97
Wipperfürth-Marienheide	1902	1985/85

Tabelle 1: Darstellung der einzelnen Strecken mit den Angaben für die Eröffnung und die Stilllegung, aus Verkehrsrelikte.de

[1] Nachlass Blankertz, Archiv BGV Hückeswagen, Signatur NP 02-07.4, Eisenbahnen im Bergischen Land

Bild 1: Streckenführung der Eisenbahn in Oberberg-Nord, 1946. Das Bild wurde vom Verein *Eisenbahnen-Wuppertal* freundlicherweise zur Verfügung gestellt mit Zustimmung des EK Verlags Freiburg.

Bild 2: Streckenführung der Eisenbahn in Oberberg-Nord, 1990. Quelle wie Bild 1.

Nach diesem ersten, etwas trostlosen, Blick auf die heutige Bahnsituation gehen wir an den Beginn der Eisenbahnplanungen in unserem Bereich.
Nach der Fahrt der ersten Eisenbahn 1838 in Fürth entwickelten sich sehr rasch verschiedene private Gesellschaften zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Jede Gesellschaft suchte sich die Strecken heraus, die Gewinn versprachen, wobei es hier im Wesentlichen um den Transport von Fracht ging. Die verschiedenen Gesellschaften planten nur für ihren eigenen Vorteil. So passierte es häufig, dass auf einer Strecke zwischen zwei Orten zwei verschiedene Gesellschaften ihre Gleise parallel verlegten. So konnte man das auch auf der Strecke Düsseldorf-Wuppertal-Dortmund sehen. Die heutige Hauptstrecke im Tal der Wupper wurde von Düsseldorf bis Elberfeld von der *Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahnlinie* bis 1841 gebaut und 1857 durch die *Bergisch-Märkische-Eisenbahn* (BME) übernommen. Die BME hatte dann zu diesem Zeitpunkt die gesamte Strecke Düsseldorf-Dortmund in Besitz. Parallel zu dieser Strecke wurde von der *Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft* (REG) eine zweite Strecke Düsseldorf-Dortmund gebaut, und zwar in Wuppertal am Nordhang des Tales (Nordbahn), Inbetriebnahme 1879. Diese Strecke ist heute im Bereich Wuppertal ein Fahrradweg.[1]
Alle Eisenbahngesellschaften gingen nach 1871 an die Länder, 1920 wurden gemäß der Weimarer Verfassung die Länderbahnen formell der Hoheit des Deutschen Reiches unterstellt und bekamen 1921 den Namen „Deutsche Reichsbahn“.[2]

Köln-Hückeswagen-Gevelsberg (Dhünntal-Bahn)

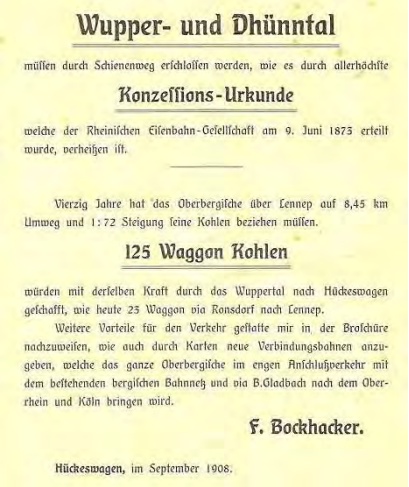
Nach Fertigstellung der Linie *Düsseldorf-Elberfeld* 1841 wurde ein Plan erstellt für die Weiterführung der „Rheinischen Eisenbahn“. Dieser Plan enthielt auch eine Linie *Köln-Hückeswagen-Gevelsberg* mit Anschluss an die Linie *Elberfeld-Dortmund*. Vorgesehen war auch eine Anschlusslinie *Hückeswagen-Lennep-Solingen-Erkrath*. Die Planung dieser sogenannten „Dhünntal-Bahn“ wurde nach den vorliegenden Akten bis 1908 verfolgt.

Bild 3: Ausschnitt aus der Zusammenstellung der Vorschläge verschiedener Eisenbahngesellschaften zur Weiterführung der rheinischen Bahnen, hier mit der *Dhünntal-Bahn* Köln-Hückeswagen-Gevelsberg, um 1841

Aus den Jahren um 1862 liegen zwei Pläne vor, die zwei Linien-Alternativen zeigen, und zwar einmal durch das Dhünntal und einmal über Bergisch Gladbach. Beide Linien treffen sich in Hückeswagen. Bild 4 ist interessant, da die projektierten Bahnen *Elberfeld-Hückeswagen-Gummersbach* fast der späteren Linie gleichen.
1873 wurde der REG eine Konzession für diese Linie erteilt. 1908 bezieht sich F. Bockhacker auf diese Konzession und rechnet sehr ausführlich die Wirtschaftlichkeit vor. Er bittet die preußische Regierung um den Bau.

[1] Zahlen und Angaben aus Bahnen-Wuppertal.de
[2] Angaben aus WikipediA

Bild 4: Ausschnitt aus dem Situationsplan der „projektierten Coeln-Soester Eisenbahn“, hier mit der *Bergisch-Gladbacher Bahn* Köln-Hückeswagen-Hagen, 1862 (schwarze Linien=fertige Bahnen, rot=projektierte Bahnen)



Wupper- und Dhünntal

müssen durch Schienenweg erschlossen werden, wie es durch allerhöchste

Konzessions-Urkunde

welche der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft am 9. Juni 1873 erteilt wurde, verheißen ist.

Vierzig Jahre hat das Oberbergische über Lennep auf 8,45 km Umweg und 1:72 Steigung seine Kohlen beziehen müssen.

125 Waggon Kohlen

würden mit derselben Kraft durch das Wuppertal nach Hückeswagen geschafft, wie heute 25 Waggon via Ronsdorf nach Lennep.

Weitere Vorteile für den Verkehr gestatte mir in der Broschüre nachzuweisen, wie auch durch Karten neue Verbindungsbahnen anzugeben, welche das ganze Oberbergische im engen Anschlußverkehr mit dem bestehenden bergischen Bahnnetz und via B.Gladbach nach dem Oberrhein und Köln bringen wird.

F. Bockhacker.

Hückeswagen, im September 1908.

Bild 5: Deckblatt der Denkschrift von F. Bockhacker u.a. zum Bau der *Dhünntal-Bahn*, 1908

Bild 6: Ausschnitt aus der Karte der Westphälischen Centralbahn „*Lahnstein und Rheine",* um 1850

Lahnstein-Hückeswagen-Rheine

Diese Führung *Lahnstein-Rheine* ist recht interessant. Zum einen ist hier die Westphälische Zentralbahn zuständig für ein Gebiet, das weit außerhalb ihres ursprünglichen Bereiches liegt. Zum zweiten wird die Bahn nicht entlang des Rheines geführt, sondern quer durch die Mittelgebirge mit wohl sehr hohem Aufwand. Und zum dritten sind an der Rhein- und an der Wupperführung der Bahn alle kleinsten Orte und Höfe aufgeführt. Der Grund dafür ist nicht klar.
Zu diesem Projekt gibt es ebenfalls keine weiteren Unterlagen in den vorliegenden Akten. Es wird, wie die anderen Projekte auch, irgendwann unter den Tisch gefallen sein. Spätestens wird das gewesen sein bei der Übernahme der privaten Gesellschaften in die staatliche Aufsicht.

Elberfeld-Hückeswagen-Siegen und Köln-Hückeswagen-Siegen-Marburg

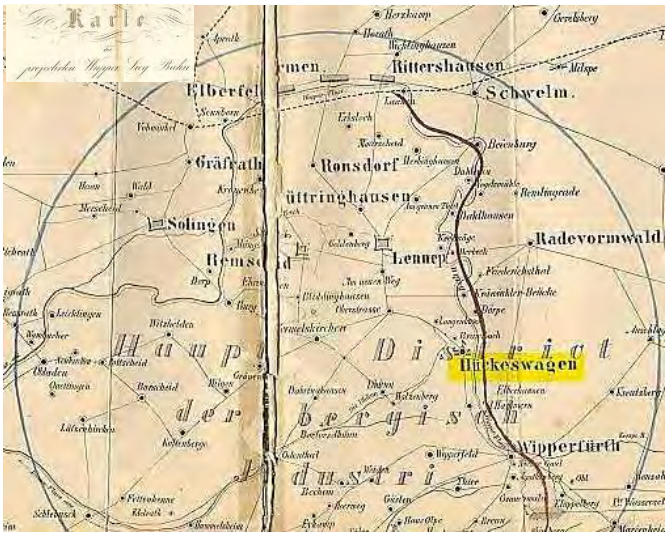


Bild 7: Ausschnitt aus der Karte der projektierten *Wupper-Sieg Bahn,* um 1850. Die untere Hälfte der Karte fehlt leider.

Bei diesem Projekt gibt es für die Linie bis Siegburg/Marburg zwei verschiedene Bezeichnungen: In Bild 7 ist nur die Linie *Elberfeld-Hückeswagen-Siegburg* genannt. In Bild 8 heißen die Linien *Elberfeld-Hückeswagen und Cöln-Hückeswagen-Siegen-Marburg.* Die Strecke *Köln-Hückeswagen* läuft durch das Dhünntal.
Auch bei diesem Projekt fehlen in den Akten weitere Unterlagen.

Bild 8: Ausschnitt aus der Karte der Eisenbahnen in Rheinland-Westphalen zum Projekt „*Elberfeld-Hückeswagen und Cöln-Hückeswagen-Siegen-Marburger Eisenbahn*“, 1851

Kräwinklerbrücke-Hückeswagen

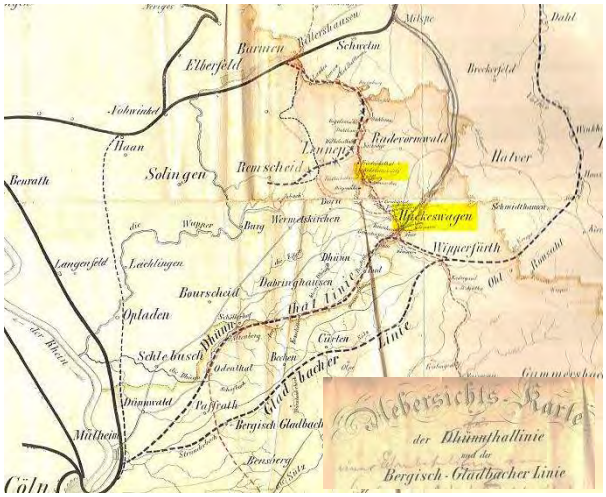


Bild 9: Ausschnitt aus der Übersichtskarte der *Dhünntaler* und der *Bergisch-Gladbacher Linie,* um 1850. Die Verbindung Hückeswagen-Kräwinklerbrücke ist in rot gestrichelt eingezeichnet.

Denkschrift

betreffend den Ausbau der Wuppertalbahn von Kräwinklerbrücke nach Hückeswagen.

Durch allerhöchste Konzessionsurkunde vom 9. Juni 1873 erhielt die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft unter Verleihung des Expropriationsrechts die Erlaubnis

nach Regelung der wegen Erweiterung der Festung Cöln schwebenden Verhandlungen, eine Eisenbahn von Cöln resp. dem Bahnhofe Nippes bei Cöln mit fester Brücke über den Rhein und das Dhünntal und

Wuppertal

zum Anschlusse an die Bahn von Düsseldorf nach Dortmund sowohl bei Rittershausen resp. Wichlinghausen, wie über Schwelm bei Gevelsberg, mit Abzweigungen sowohl nach Remscheid als nach

Hückeswagen

und sofern Lennep nicht von der Hauptlinie berührt werde, nach Lennep

anzulegen.

Bild 10: Ausschnitt aus der Denkschrift von 1908, die die Bürgermeister und Beigeordneten von Stadt und Land Hückeswagen an die Regierung gerichtet haben

Von der Linie Kräwinklerbrücke-Hückeswagen existiert keine Zeichnung. Nur auf dem Bild 9 kann man die Verbindung rot gestrichelt sehen. Diese Linie, die von den Antragstellern als „Wupperlinie“ bezeichnet wird, wäre von Wichlinghausen bis Marienheide neben der Wupper verlaufen.
Hückeswagen bestand auf dieser Linie, da man dann direkt an die Hauptlinie Düsseldorf-Dortmund angeschlossen gewesen wäre. Man wollte Aggertal, Sülztal, Wiehltal und Troisdorf über diese Linie mit Rittershausen und dem Kohlerevier verbinden.
1911 wurde von Hückeswagen Land eine weitere Bitte um die Planung und den Bau der Linie abgegeben. Auch hier tat sich dann nichts mehr.

Wie oben schon gesagt, der Norden des Oberbergischen Kreises ist „leer“ von Eisenbahnen, und man kann davon ausgehen, dass das auch auf Dauer so bleibt. Nun soll der ÖPNV in Zukunft wohl helfen, den Autoverkehr zu reduzieren. Nur ruft der ÖPNV in unserem Bereich auch keine Begeisterungsstürme hervor.

Vielleicht wäre die sogenannte *Dhünntal-Bahn* heute ganz sicher nicht schlecht. Das wäre dann eine direkte Eisenbahn-Verbindung nach Köln.

Quelle: Archiv des Bergischen Geschichtsvereins, Hückeswagen
Bahnen-Wuppertal.de
WikipediA
Verkehrsrelikte.de

Der Bahnhof Kräwinklerbrücke

von Heinz Dieter Dörner

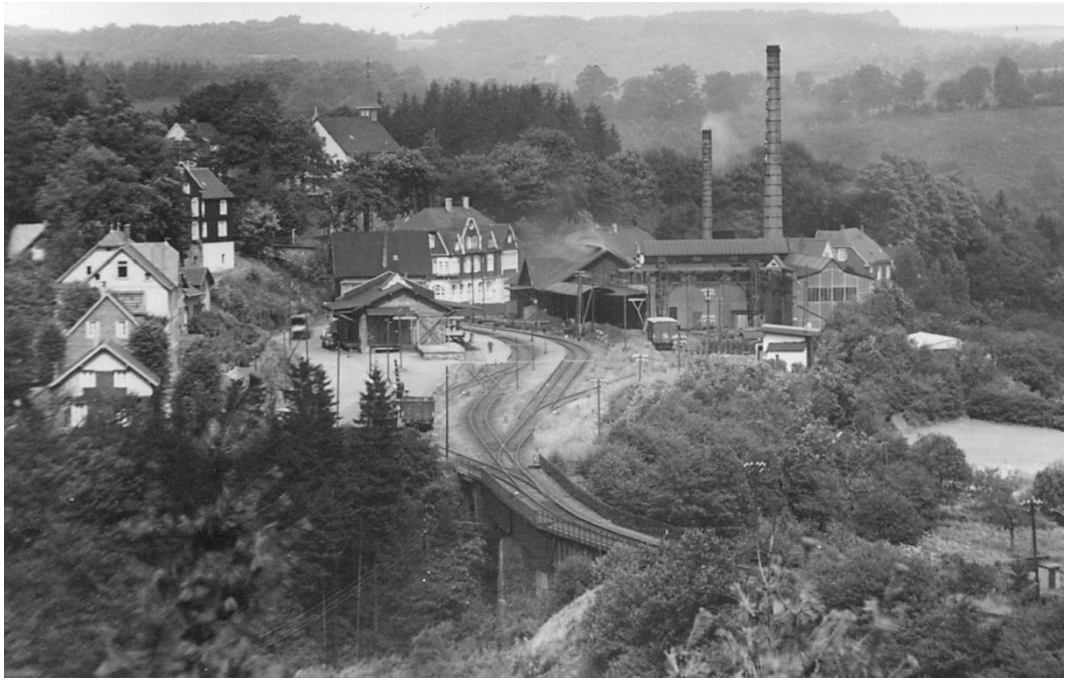


Bild 1: Ein Blick vom Bilstein 1957: Der Bahnhof Kräwinklerbrücke und Hammerwerk Carl Urbach mit dem 1912 fertig gestellten firmeneigenen Anschlussgleis. Über die Brücke im Vordergrund ging es weiter Richtung Radevormwald. Stadtarchiv Radevormwald

Die Bergische Morgenpost schreibt am 29.Mai1976:

Gestern Abschiedsfahrt ins Tal der Wupper

Wohl kaum ein fahrplanmäßiger Triebwagen der Bundesbahn ist auf seiner Fahrt hinunter von der Höhe der Bergstadt in das Tal der Wupper so oft fotografiert worden wie der, der gestern Nachmittag um kurz nach fünf Uhr am Bahnhof Radevormwald startete. Der Grund dafür, dass ein ganz normaler und „gewöhnlicher“ Schienenbus auf Hunderten Fotos abgelichtet wurde: Der fahrplanmäßig um 17.05 Uhr den Bahnhof Radevormwald verlassende Personenzug war der letzte, der besetzt die Strecke nach Krebsöge befuhr.

In Zukunft wird nur noch ein Zugpaar vormittags zwischen Oberbarmen und Krebsöge eingesetzt.

Gestern kamen am frühen Abend zwar noch zwei planmäßige Personenzüge an, doch sie fuhren zusammengekoppelt leer wieder zurück.

Die letzte Möglichkeit, eine Fahrkarte für ein Schienenfahrzeug ab Bahnhof Radevormwald zu lösen, bestand gegen 17 Uhr, bis Fahrdienstleiter Kurt Kreimendahl, von Abschied nehmenden Radevormwaldern dicht umringt, das Abfahrtzeichen gab.

Gut fünfzig Fahrgäste hatten die Plätze in dem Schienenbus besetzt, um noch einmal die landschaftlich schöne Strecke über Bergerhof, Heide, Kräwinklerbrücke und Krebsöge zu genießen – allerdings in recht wehmütiger Stimmung.
Viele von ihnen reisten bis zum Bahnhof Dahlerau, weil sie dort die Möglichkeit hatten, mit dem Gegenzug, dem vorletzten, wieder die Höhe der Bergstadt zu erklimmen.

Bild 2: Ein Schienenbus, der den Bahnhof Kräwinklerbrücke Richtung Krebsöge am 28.Mai1976 verlässt. Der Güterverkehr wurde noch bis Oktober 1981 aufrechterhalten. Stadtarchiv Radevormwald

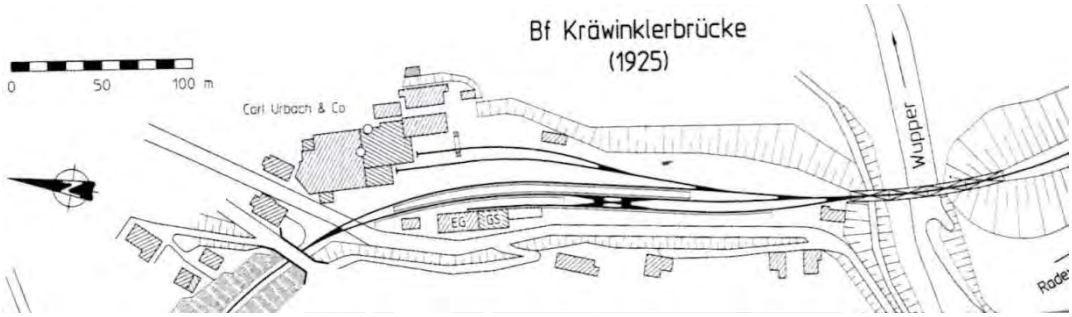


Bild 3: Lageplan des Bahnhofs Kräwinklerbrücke mit den Anschlussgleisen, 1925, aus Eisenbahngeschichte, Verlag Kaiß Leichlingen. Höhe des Bahnhofs 253 m ü. NN.

Einige Daten zur Strecke Kräwinklerbrücke-Radevormwald:

Nach Heide mit 308 m ü. NN (Steigung 1:40) waren es 2,7 km.
Nach Bergerhof mit 342 m ü. NN (Steigung Heide–Bergerhof 1:40) 4,1 km.
Nach Radevormwald mit 366 m ü. NN (Steigung Bergerhof–Rade 1:100) waren es 6,0 km.

Die Fahrt dauerte bergauf 23 Min., bergab nur 16 Min.
Es wurden im Jahre 1929 in Kräwinklerbrücke 74.127 Fahrkarten verkauft, im Durchschnitt pro Tag also 204 Stück.[1]

Bild 4: Bahnhof Kräwinklerbrücke um 1900, Stadtarchiv Remscheid

Um Kosten zu sparen, griff die Bahnverwaltung beim Bau auf Pläne bereits vorhandener Gebäude zurück. So war das Empfangsgebäude Kräwinklerbrücke mit dem des Bahnhofs Fredeburg im Sauerland identisch.

Bild 5: Bahnhof Kräwinklerbrücke, 1914, Stadtarchiv Radevormwald

Die Strecke Wuppertal-Krebsöge-Kräwinklerbrücke wurde 1886 in Betrieb genommen, die Strecke Kräwinklerbrücke-Radevormwald 1890. In Bild 6 ist der erste (etwas unübersichtliche) Fahrplan vom 03. Februar 1890 für die Verbindungen Lennep-Krebsöge-Rittershausen und Krebsöge-Radevormwald zu sehen. Er lief immer noch unter dem Zeichen der „Bergisch-Märkischen-Eisenbahn“, obwohl die einzelnen Eisenbahngesellschaften nach 1871 den Ländern unterstanden. Aber hier werden sich die alten Bezeichnungen noch eine Zeitlang gehalten haben, bis es dann 1921 „Deutsche Reichsbahn“ hieß.[2]

Bild 7 und 8 zeigen die ersten Fahrkarten vom 03. Februar 1890 von Radevormwald nach Barmen-Rittershausen (später Oberbarmen) und von Barmen-Rittershausen nach Radevormwald. Diese Karten der 2. Klasse von Radevormwald nach Barmen-Rittershausen kosteten 2,30 Mark. Sie hatten 3 Tage Gültigkeit.

---

[1] Norbert Wolff, Versunken in den Wupperfluten, Geiger Verlag 2000

[2] Fredi K. Ross, Entwicklung der Eisenbahn im Bereich Hückeswagen-Radevormwald-Hückeswagen, Leiw Heukeshoven Nr. 58/2018

Berg.-Märk. Eisenbahn.

Fahrplan vom 3. Febr. 1890 ab.

Lennep — Krebsöge — B.-Rittershausen.

Lennep . . . Abf.			8	10	9	35			12	03	3	20	§4	20	6	52	10	—
Wassermühle . „			a8	23	9	48			12	16	a3	33	a4	34	7	05	a10	13
Krebsöge . . . Ank.			8	30	9	55			12	23	3	40	4	41	7	12	10	20
Krebsöge . . . Abf.	6	07	8	37	9	56	11	25	12	24	3	47	4	42	7	20	10	22
Wilhelmsthal . „	6	11	8	41	10	—	11	29	12	28	3	51	4	46	7	24	10	26
Dahlhausen a/d.W. „	6	17	8	47	10	06	11	35	12	34	3	57	4	58	7	30	10	32
Dahlerau . . „	6	23	8	53	10	11	11	41	12	39	4	03	5	12	7	37	10	38
Remlingrade . „	6	32	9	02	Ank.		11	50	Ank.		4	12	5	21	7	46	a10	47
Beyenburg . . „	6	38	9	08			11	56			4	18	5	26	7	52	10	53
Oede . . . . . „	6	51	9	21			12	09			4	31	Ank.		8	05	11	06
B.-Rittershausen Ank.	7	—	9	30			12	18			4	40			8	14	11	15

a Hält nur zum Aussteigen.

§ fährt nur Montags, Dienstags, Donnerstags und Freitags mit Ausschluß der auf diese Tage fallenden Feiertage.

B.-Rittershausen — Krebsöge — Lennep.

B.-Rittershausen . Abf.			6	14	7	41	10	29			1	40			7	—	9	26
Oede . . . . . „			6	24	7	51	10	39			1	50			7	10	9	36
Beyenburg . . . „	5	22	6	38	8	04	10	52			2	03	5	33	7	23	9	49
Remlingrade . . . „	5	28	6	44	8	10	10	58			2	09	5	39	7	29	9	55
Dahlerau . . . „	5	40	6	53	8	19	11	07	12	45	2	18	5	48	7	38	10	04
Dahlhausen a/d. W. „	5	46	6	59	8	25	11	13	12	51	2	24	5	54	7	44	10	10
Wilhelmsthal . . „	5	52	7	05	8	31	11	19	12	57	2	30	6	—	7	50	10	16
Krebsöge . . . . Ank.	5	55	7	08	8	34	11	22	1	—	2	33	6	03	7	53	10	19
Krebsöge . . . . Abf.	Ank.		7	10	8	40	11	26	1	01	Ank.		6	04	7	54	Ank.	
Wassermühle . . „			7	18	8	48	11	34	1	09			6	12	8	02		
Lennep . . . . Ank.			7	31	9	01	11	47	1	22			6	25	8	15		

Krebsöge — Radevormwald.

Krebsöge . . . . . Abf.	8	36	11	24	2	35	8	—	10	21
Krähwinklerbrücke . . „	8	43	11	31	2	42	8	07	10	28
Radevormwald . . . Ank.	9	06	11	54	3	05	8	30	10	51

Radevormwald — Krebsöge.

Radevormwald . . . Abf.	5	43	8	13	11	01	3	23	6	55
Krähwinklerbrücke . . „	5	59	8	29	11	17	3	39	7	11
Krebsöge . . . . . Ank.	6	05	8	35	11	23	3	45	7	17

Bild 6: Erster Fahrplan vom 03. Februar 1890 Lennep-Krebsöge-Rittershausen und Krebsöge-Radevormwald, Stadtarchiv Radevormwald

Bild 7 und 8: Fahrkarten vom 03. Februar 1890, Stadtarchiv Radevormwald

Man konnte über Ronsdorf oder Beyenburg fahren. Wer über Ronsdorf fuhr, musste in Krebsöge und Lennep umsteigen.

Die Eröffnung der Strecke Lennep-Krebsöge musste wegen starker Schneefälle um einen Monat auf den 01. März 1886 verschoben werden.

Auf der Strecke Krebsöge – Lennep fuhr bis 1954 der Krebsöger Blitz oder Feurige Elias, wie er auch genannt wurde, mit einem gemächlichen Tempo.

Die Strecke wurde 1954/1956 stillgelegt, im Frühjahr 1957 erfolgte hier der Abbau der Gleise.

Bild 9: Bahnhof Kräwinklerbrücke um 1902, Archiv K. F. Bohne

Eine Besonderheit an der Bahnhofsuhr am Bahnhof Kräwinklerbrücke war, dass sie bei Dunkelheit vor der Elektrifizierung im Nov. 1900 von innen mit einer Petroleum-Lampe beleuchtet wurde. Dies geschah durch einen Schacht von der Bahnhofswirtschaft aus. Der auf der Uhr aufgebaute kleine Schornstein war der Rauchgas-Abzug.

Die von Oberbarmen bis Kräwinklerbrücke so genannte Wuppertalbahn und weiter nach Radevormwald wurde am 01. November 1889 für den Güterverkehr und am 03.Februar 1890 für den Personenverkehr freigegeben. Ab 30.Juni 1910 ging es bis Halver und weiter nach Brügge (Westfalen).
Die Streckenlänge war 49 km mit 2 Tunnels, 10 Flussbrücken, 14 Bahnhöfen und 8 Haltepunkten, max. Steigung 1:40.

Bild 10: Bahnhof Kräwinklerbrücke, 1898, Archiv A. Höwekamp

Auf Bild 10 sind u. a. folgende Personen zu sehen

1 Rudolf Hobrecker, Gastwirt zur „Jägerlust“ von 1897-1905
2 Karl Urbach, Besitzer des Hammerwerkes. *1848, +1927
3 Wilhelm Urbach, Sohn von Karl Urbach

Bild 11: Von links Hammerwerkbesitzer Otto Urbach, ∗1881 † 1950 (Sohn von Karl Urbach), Ernst Lausberg und Otto Offermann aus Berlin, im 1. Klasse Wartesaal in Kräwinklerbrücke. Archiv K. F. Bohne

Das (moderne) Hammerwerk von Karl Urbach gegenüber dem Bahnhof wurde am 01. Mai 1898 in Betrieb genommen.
Die immer schwerer werdenden Werkstücke, Gewichte ab Ende 1914 bis zu 5 Tonnen, erforderten einen Bockkran. Mit dieser 6,8 m hohen Einrichtung wurden dann die schweren Werkstücke ab 1915 auf Waggons verladen.

Die für die höheren Gewichte der Schmiedeteile zu schwach dimensionierte Eisenbahn-Brücke über das Feldbachtal in Fahrtrichtung Krebsöge wurde von der Firma Klönne aus Dortmund 1926 in eine „Fischbauch“-Brücke geändert.
Auch die Eisenbahn-Brücke über die Wupper in Fahrtrichtung Radevormwald wurde wegen der höheren Belastung im Juli 1926 von der Firma Dortmunder Union verändert. Im Bild 12 wird das zweite verstärkte Teilstück montiert.

Bild 12: Verstärkung der Brücke über die Wupper in Richtung Radevormwald, 1926. Archiv M. Specht

Nachstehend sind einige Ausschnitte aus Tageszeitungen über Kräwinklerbrücke zu lesen.

Die Bergische Landeszeitung, Ausgabe Radevormwald, schreibt am 02. Juli 1935:

Betriebsfeier im Freien.

Kräwinklerbrücke erlebte am letzten Sonntag ein seltenes Schauspiel, feierte doch die Firma Bemberg mit ihren 3000 Gefolgschaftsmitgliedern auf Dörpholz ein großes Sommerfest. In der Zeit von 13.15 Uhr bis 14.25 Uhr liefen im Bahnhof Kräwinklerbrücke drei Sonderzüge mit je 18 Wagen ein, die all die Personen von Wuppertal nach hier brachten. Als der letzte Zug angekommen war, ging es mit Musik zum selbst erbauten Festzelt, um das sich eine kleine Budenstadt gebildet hatte. Drei riesige Lautsprecher sorgten für Unterhaltung und verkündeten die Befehle. Auf der großen Wiese entwickelte sich ein buntes Leben und Treiben.

Während die einen dem Schießsport huldigten, versuchten es die anderen am Schnurrad oder bei der Verlosung, dem Glück näher zu kommen. Nach dem Abendessen erhellten große Bogenlampen die Zeltstadt der 3000. Gegen 22 Uhr setzten dann die ersten den Heimweg an.

Die Bergische Landeszeitung, Ausgabe Radevormwald, schreibt am 14. August 1935:

Eine unfreiwillige Fahrt

Eine unfreiwillige Fahrt machte am Dienstagmorgen gegen 11 Uhr ein Eisenbahn-Rungenwagen, der im Bahnhof Radevormwald von Rottenarbeitern mit Erde beladen worden war und von einer Motor-Klein-Lokomotive befördert werden sollte. Als die Lokomotive an den Wagen fuhr, setzte sich dieser plötzlich in Bewegung und fuhr die 7 Kilometer lange Strecke bis Kräwinklerbrücke. Durch das starke Gefälle hatte der Wagen bald eine große Geschwindigkeit, so dass er kurz vor Kräwinklerbrücke in einer scharfen Kurve aus dem Gleise sprang und umkippte. Zum Glück war die Strecke frei, so dass außer Materialschaden weiter kein Unglück entstand. Auch der Personenverkehr konnte aufrechterhalten werden.

Die Bergische Landeszeitung, Ausgabe Radevormwald, schreibt am 26. Juni 1937:

Das große Bembergfest.

Kräwinklerbrücke hat am kommenden Wochenende wieder einmal eine Sensation. Wie alljährlich, so feiert auch in diesem Jahre wieder die Betriebsgemeinschaft der J.P. Bemberg A.G. in Kräwinklerbrücke ihr Betriebsfest.

Wenn man bisher immer in den Anlagen in Dörpholz gefeiert hatte, so ist man jetzt an den Ufern der Wupper geblieben. Bereits am Mittwoch fand das Kinderfest für die Kinder der Angestellten und Arbeiter statt, und am Samstag werden nun die Betriebsangehörigen selbst fröhliche Stunden dort verleben. Großartig war schon der Auftakt, aber noch größer wird das kommende Fest werden. Man kann sich davon im Voraus schon einen kleinen Begriff machen, wenn man erfährt, welche Proviantmengen angerollt werden. Für die Teilnehmer, die in drei Sonderzügen an den Wupperstrand kommen, stehen zur Verfügung: 25.000 Brötchen, 10.000 Gurken, 30 Zentner Wurst, 5 Zentner Käse, 20 Hektoliter Wein und 80 Hektoliter Bier, 10.000 Flaschen Wasser, 4.000 Liter Kaffee, 500 Liter Kakao und 900 Liter Milch. Nicht weniger als 22.500 Teilchen (Gebäck) werden angeboten, und wenn es regnet, dann können alle Festteilnehmer in einem Zelt untergebracht werden, das 18 mal 115 Meter groß ist. – In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, dass für die Deutsche Reichsbahn diese Woche wohl nicht ohne Bedeutung ist. Es dürfte wohl das erste Mal sein, dass innerhalb einer Woche auf der Strecke Wuppertal – Radevormwald und umgekehrt 14 Sonderzüge liefen.

Ein *Vertällchen* von Kräwinklerbrücke:

Papagei „Lorchen“ in der Bahnhofswirtschaft Kräwinklerbrücke

Lorchen war im Besitz von Georg Burgchartz, dem Bahnhofswirt von Kräwinklerbrücke. Den Papagei bekam Georg von seinem Schwager, dem Hammerwerkbesitzer Otto Urbach. Lorchen konnte, wie auch schon von Rudi Wohlfahrt geschrieben, unheimlich viel und gut sprechen.
Wenn Gäste in die Bahnhofswirtschaft kamen und Georg in seinem Nebenraum war, dann rief er laut: **„Georg, Georg!“** Jedoch die Arbeiter der umliegenden Hammerwerke begrüßte er mit: **„No, ett Suppstümmels!“**

Er kannte auch den **„Deutschen Gruß“.** Diesen sagte er jedoch nur, wenn er Leute in Uniform sah. Die Amerikaner waren sehr erstaunt, als sie auf diese Weise begrüßt wurden. Georg war erschrocken, die Befreier nahmen es jedoch mit Humor. Der Wirt hatte viel Mühe, ihm diese beiden Worte wieder abzugewöhnen.
Dafür konnte er dann aber sehr schnell: **„Uhr her!“**
Georg konnte über eine Durchreiche Gäste, die auf dem Bahnhof standen, bedienen. Dies nutzte Lorchen auch manchmal. Er wurde schon in Dörperhöhe gesichtet, wo er rief: **„Schokolade!“** Ob er sie bekommen hat, ist nicht bekannt, er wurde jedoch eingefangen und wieder zurück gebracht.

Frau Reinshagen aus Hammerstein ließ mal eine Tasche mit Georgs Zustimmung hinter der Theke stehen, um sie nicht mit dem Zug nach Radevormwald mitzunehmen. Als sie zurückkam, wollte sie die Tasche an sich nehmen, hatte aber nicht mit der „Attacke“ von Lorchen gerechnet, der sich unter ihrem Rock im Oberschenkel festbiss. Es hat ein großes „Gekreische und Gelächter“ gegeben, denn Georg wusste als Lediger nicht, wie er sich verhalten sollte. Er holte Frau Prahl, die sich als einzige Frau mit dem Papagei auskannte, sonst schimpfte der meistens beim Anblick eines Rockes.
Wenn Gäste die Wirtschaft verließen, rief er schon mal hinterher: **„Hässe betallt?“**

Bild 13: Letzte Fahrkarte vom 28. Mai 1976

Der Bahnhof Kräwinklerbrücke war bis zur kommunalen Neugliederung 1975 einer von fünf Bahnhöfen der Stadt Hückeswagen. Die anderen waren Bergisch Born, Winterhagen, Hämmern und Hückeswagen.

Quellen: Die Wuppertalbahn, Rheinisch – Bergische Eisenbahngeschichte, Heft 5
VdEF – Mitteilungen 03-66, Nebenbahn Wuppertal – Radevormwald
K. F. Bohne, A. Höwekamp, M. Specht
Stadtarchive Radevormwald und Remscheid
Historisches aus der Wupper–Talsperre, 5. Auflage 2016
WFT Verlag Üdersdorf, von Heinz Dieter Dörner
Archiv Heinz Dieter Dörner
Norbert Wolff, Versunken in den Wupperfluten, Geiger Verlag 2000

Meine Arbeit als Archivarin im Historischen Archiv der Stadt Köln

von Iris Kausemann

Nach meinem Abitur am E.v.B.-Gymnasium in Wipperfürth und der Einjährigen Höheren Handelsschule in Gummersbach begann ich im September 1989 meine Ausbildung zur Diplom-Archivarin am ehemaligen Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Dies ist ein dualer, sechssemestriger Studiengang in der gehobenen Beamtenlaufbahn mit drei Semestern Studium an der Hochschule für Archivwissenschaft in Marburg, einem halben Semester an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Düsseldorf und Praxissemestern am Hauptstaatsarchiv mit zwei Praktika, die ich im Bayer-Archiv und im Historischen Archiv der Stadt Köln absolvierte. Man studiert Archivwissenschaft, Geschichte, Latein, Französisch, Paläographie, Heraldik, Sphragistik, Aktenkunde und einiges mehr.
Auch wenn mein Beruf für mich immer Berufung war, kümmerte ich mich nach meinem Diplomabschluss 1992 zunächst um meine Familie. Im Jahre 2003 stieg ich dann wieder in meinen Beruf ein und begann, das Stadtarchiv Hückeswagen aufzubauen. Zunächst als Mini-Job, dann halbtags und dann von 2009 bis Februar 2011 wieder als Mini-Job. Auch das Stadtarchiv Burscheid wurde von 2008 bis 2013 von mir betreut. Allerdings sahen beide Städte keine Möglichkeit, mir eine Ganztags-Festanstellung zu bieten, so dass ich mich Mitte 2009 an mehreren Stellen bewarb und mich für das Historische Archiv der Stadt Köln entschied.

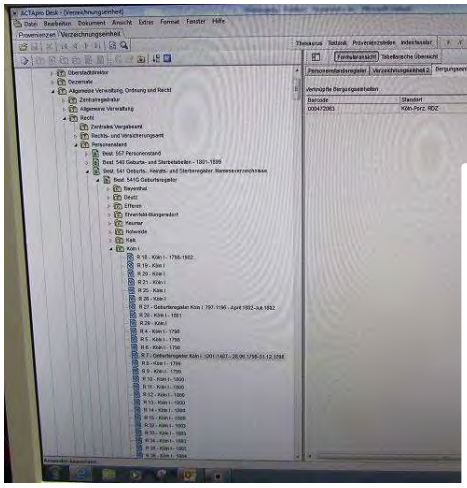
Diese Entscheidung habe ich bis heute nicht bereut, denn der Wiederaufbau dieses wundervollen Archivs mit all seinen Schätzen ist eine Lebensaufgabe, die spannender nicht sein kann.

Bild 1: Verpackte Bergungseinheit; Foto Iris Kausemann

Angestellt wurde ich im Sachgebiet Neuzeit, das die Zeit „Stadt Köln ab 1815“ abdeckt. Die Hälfte meiner Tätigkeit widmete ich nun dem Wiederaufbau, indem ich in verschiedene Asylarchive reiste. Die andere Hälfte bestand aus eigentlicher Archivarbeit mit Ämterberatung, Aktenübernahmen und Schriftgutverwaltung.

Asylarchive waren 20 Archive über das Bundesgebiet verstreut, die uns Magazinplatz zur Verfügung stellten, um das vom Einsturz betroffene Archivgut zu beherbergen. Diese Archive wurden von einem Team aus Archivaren und Erfassungshelfern bereist, und das Bergungsgut wurde mit einer speziell entwickelten Software, die mit unserer Verzeichnungssoftware gekoppelt ist, erfasst. Hierbei wurde jede Bergungseinheit in eine säurefreie Mappe gepackt und erhielt einen Barcode.

In der Software wurde Bestand und Signatur eingetragen. War dies nicht mehr zu erkennen, so erfolgte im Beschreibungsfeld eine klassische Kurzverzeichnung nach Provenienz (Herkunft), Betreff und Laufzeit. Ferner wurde eine erste Schadensklassifizierung vorgenommen.
Die Mappe mit der Bergungseinheit wurde dann in einen Karton gebucht, der ebenfalls mit einem Barcode versehen ist. Über die Barcodes lassen sich nun sämtliche Transporte und Maßnahmen für die einzelne Bergungseinheit dokumentieren. Diese detaillierte Dokumentation ist notwendig, um für die Regressansprüche alle entstandenen Aufwände nachhalten zu können.



Nach der Erfassung in einem Asylarchiv kommt die Bergungseinheit dann ins Restaurierungs- und Dokumentationszentrum nach Porz/Lind.

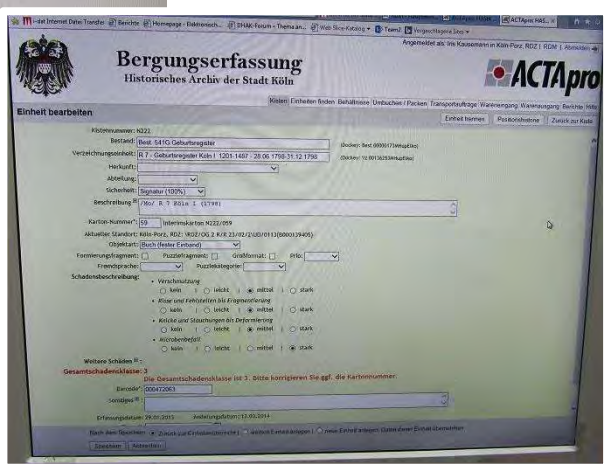


Bild 2 und 3: Verzeichnungsprogramm *Pro Acta* und Formblatt „*Bergungserfassung*“, Fotos Iris Kausemann

Hier ist die erste Station die Fotodokumentation, wo der Zustand vor der Trockenreinigung fotographisch festgehalten wird. In der nachfolgenden Trockenreinigung, auch *Konservieren 1* genannt, wird nun Schmutz und Staub entfernt, Metall herausgelöst und Knicke geglättet. Ein Restaurator beurteilt den Schaden nach den Kategorien

A = im Original vorlegbar und digitalisierbar
B = nicht im Original nutzbar, aber digitalisierbar
C = muss vor Nutzung restauriert werden

Die Einheit wird nun in einen entsprechenden A-, B- oder C-Karton gebucht und kommt dann in die Fotodoku II, wo der Zustand nach dem Konservieren I festgehalten wird. Von dort aus wandern die A- und B- Kartons zu einem Archivar, und die sogenannte Phase II wird durchgeführt. Hier wird überprüft, ob die Bestandsangaben, also das Inhaltliche, stimmt. Auch wird versucht, eine nicht identifizierte Einheit wieder einem Bestand zuzuordnen. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Einheit unter einem X-Bestand verzeichnet. Damit ist zwar der alte, ursprüngliche Zusammenhang verloren, aber die Einheit kann wieder benutzt werden, auch wenn nicht mehr genau zu ermitteln ist, wie die Akte ins Archiv kam. Dies ist der Werdegang des Einsturzgutes, das in dem trockenen Schuttberg lag.

Es gibt aber noch weiteres Bergungsgut, das bei der Grundwasserbergung angefallen ist. Das nasse, verschmutzte Schriftgut wurde zunächst abgeduscht und so gut es ging von Schlamm und Dreck befreit. Dann wurde es tiefgefroren und später gefriergetrocknet.

Bild 4 und 5: Aus dem Schutt geborgene Dokumente, im rechten Bild ist der aufgebrachte Barcode zu sehen. Fotos Historisches Archiv der Stadt Köln

Bei der Gefriertrocknung geht das gefrorene Wasser dann direkt vom festen in den gasförmigen Zustand über. Da dieses einmal nass gewesene Bergungsgut mit Fäkalschlamm, aber auch mit Schimmelsporen kontaminiert ist, muss, bevor es bergungserfasst werden kann, eine Reinigung erfolgen, die aus gesundheitlichen Gründen ausschließlich unter einer *„Reinen Werkbank“* stattfindet. Hier sorgt die Absauganlage dafür, dass bei der Reinigung keine schädlichen Stoffe freigesetzt werden.

Erst danach wird die Einheit in die Datenbank zur Bergungserfassung eingetragen. Bei diesem Schriftgut ist die Zuordnung schwieriger, weil oftmals keine Aktenkonvolute mehr vorliegen, sondern einzelne, aus dem Zusammenhang gerissene Blätter oder gar nur noch Fragmente. Für die Vielzahl an Fragmenten hat sich ein eigener Arbeitsgang entwickelt, da diese Schnipsel virtuell gepuzzelt werden sollen. Diesen digitalen Vorgang zu erläutern, würde hier den Rahmen sprengen. Mit dem Bergungsgut aus der Grundwasserbergung geht es nach der Bergungserfassung, Fotodoku I und Fotodoku II haben ebenfalls stattgefunden, weiter zur Phase II und der Kontrolle durch den Archivar. Danach ist auch dieses Schriftgut wieder zugänglich. Unter Schriftgut fallen nicht nur Akten, sondern auch Pläne, Karten, Ton- und Filmmaterial, Drucksachen, Lichtbilder, Zeichnungen etc, also die Gesamtheit des in einem Archiv aufbewahrten Materials, das im Vorfeld von einem Archivar als archivwürdig, archivfähig und archivreif bewertet und übernommen wurde. Für verschiedene Trägermaterialien haben sich auch noch andere Abläufe entwickelt, die hier ebenfalls nicht dargestellt werden können. Es bleibt festzuhalten, dass, wenn die Phase II stattgefunden hat, auch die Archivalie wieder nutzbar ist, entweder im Original oder als Digitalisat. Zunächst war man davon ausgegangen, dass man Karton für Karton der ehemals über 30 Kilometer Schriftgut durch die Restaurierung laufen lässt. Doch dann kristallisierte sich heraus, dass man die Kundenwünsche schneller berücksichtigen musste. Denn wenn man sehen konnte, dass eine Akte bereits wieder aufgefunden wurde, die für eine Dissertation oder andere Anfrage gebraucht wurde, aber noch in einem Asylarchiv im Regal lag, so musste es einen Weg geben, diese schneller zugänglich zu machen.

Bild 6: *"Reine Werkbank"* mit Absauganlage, Foto Iris Kausemann

Dieser Weg wurde gefunden und auch für Ausstellungen genutzt, so dass wir immer handlungsfähiger wurden und sich unsere Arbeit wieder mehr der eines „normalen Archivs" anglich.

Neben dem Wiederaufbau lief auch die eigentliche Archivtätigkeit, Übernahme von Akten aus den anfragenden Ämtern, weiter. Bereits im November 2009 konnte ich meine erste Aktenübernahme tätigen.

Es waren Akten des Grünflächenamtes zur Bundesgartenschau 1971. Es folgte eine größere Aktenübernahme vom Großmarkt Köln und Sichtungen beim Amt für Brücken- und U-Bahnbau in der Deutzer Brückenrampe. Anfang 2012 wurde mein Arbeitsplatz dann ins Restaurierungs- und Dokumentationszentrum verlegt, und ich reiste nicht mehr in Asylarchive, sondern betreute Porz/Lind als Asylarchiv mit der Bergungserfassung des gefriergetrockneten Schriftgutes, arbeitete mit in der Phase II und kümmerte mich um die Überlieferung der Bürgerämter und des Kulturbereichs.

Dann im Oktober 2012 stand ein neues Projekt ins Haus. Die Sammelakten zu den Personenstandsunterlagen, die bis dato im Landesarchiv, Abt. Personenstandsarchiv Rheinland, lagerten, mussten übernommen und schnellstmöglich verzeichnet werden. Über 10.000 Akten wurden mit einem Team aus Archivaren unter meiner Betreuung bearbeitet. Im Februar 2013 war die Verzeichnung abgeschlossen, und unsere Archivleitung, Frau Dr. Schmidt-Czaia, konnte in einer Pressekonferenz bekanntgeben, dass nicht nur die vom Landesarchiv bereitgestellten Digitalisate der Personenstandszweitschriften online waren, sondern auch die Sammelakten erschlossen waren und angefragt werden konnten. Wichtige Pfeiler der biographischen Recherche waren somit vorhanden. Die Anfragen stiegen und konnten nun oft zu 100% von uns beantwortet werden. Auch vom Einsturz betroffene Personenstandserstschriften werden sukzessive wieder restauriert und digitalisiert und stehen dann auch wieder für die Beauskunftung als Quelle zur Verfügung.

Im Oktober 2015 kommt es dann zu einer weiteren großen und bedeutenden Übernahme. Im Sommer hatte ich mich mit dem Amt für Einwohnerwesen in Chorweiler in Verbindung gesetzt, und es zeigte sich, dass man aufgrund des neuen Bundesmeldegesetzes willens war, Einwohnermeldekarteien an uns abzugeben. Rechtlich kann mit Zwischenarchivgut des Einwohnermeldewesens, bei dem die 50-jährige Aufbewahrungsfrist noch nicht abgelaufen ist, auf zwei Weisen verfahren werden: Die Unterlagen, die nicht mehr im direkten Zugriff des Sachbearbeiters bleiben dürfen (Todesfall, Erreichen der Volljährigkeit, Scheidung etc.) können von einer, nur für diese Beauskunftung zuständigen Person, betreut werden oder man gibt das Zwischenarchivgut an das zuständige Archiv ab. So kamen 210 lfm analoge Karteikarten (ca. 400.000 Stck) und zwei Schränke mit Mikrofilmen und Mikrofiches und die Aufgabe, darin zu recherchieren, auf uns zu.

Da ein Zeitschnitt bei den Karteikarten nicht möglich war, nahmen wir das Jahr 1986 als Schnittjahr, so dass wir bis zur Einführung der elektronischen Datenbank *„Meso“* die Beauskunftung übernahmen. Damit stiegen die Rechercheanfragen nochmals enorm an. Auch hatten wir die Unterlagen mit einem Anfragestau von 2000 Anfragen übernommen, da die Stelle im Amt für Einwohnerwesen seit April vakant war. Das Jahr 2016 ging also unter in der Tätigkeit der Anfragenbeantwortung. Die Leitungsspitze entschloss sich daraufhin, ein Team „Biographische Recherchen“ einzurichten. Die Teamleitung für „44/43 Biographische Recherchen“ wurde mir im März 2017 übertragen. Seit Oktober 2017 ist das Team mit 5,5 Stellen komplett besetzt, und wir widmen uns den über 3000 Anfragen pro Jahr, dem Wiederaufbau der Personenstandsunterlagen, der Digitalisierung, der Erschließung von Neuübernahmen und der Ämterbetreuung.

Bild 7 und 8: Analoge Meldedatei und Meldekarten auf Mikrofiches und Mikrofilmen, Fotos Iris Kausemann

Wie sieht die Arbeit im Team 44/43 nun genauer aus?

Anfragen:

Gehen ein von Privatpersonen, Erbenermittlern, Verwaltungsinstitutionen, wie Rentenkassen oder Amtsgerichten, Institutionen zur Aufarbeitung der Weltkriege und ihrer Opfer, anderen Kommunen und Kreisen. Alle sind auf der Suche nach Personen und/oder deren Nachkömmlingen, nach Lebens- und Aufenthaltsdaten. Fälle, die es bisher in Rundfunk und Fernsehen schafften, waren die Suche nach einer Kölner Flaschenpostschreiberin, die vor 40 Jahren eine Flaschenpost in die Nordsee warf, die dann 2016 in Ameland aufgefunden wurde, RTL „Vermisst- Staffel 10“ die Suche von Sami nach seiner Tochter Nadine und der Grabsteinfund von Elli Winterberg, Beitrag im Deutschlandfunk am 1. Dezember 2017.

Wiederaufbau Personenstandsunterlagen:

Mit dem Personenstandsreformgesetz 2007/2009 wurden die Erstregister des Standesamtes zu Archivgut mit folgenden Aufbewahrungsfristen: Geburten 110 Jahre, Heiraten 80 Jahre und Sterbeurkunden 30 Jahre.

Aus meiner Erfahrung kann ich sagen, dass sich alle Standesämter mit der Abgabe der Registerbände an die Stadtarchive Zeit ließen.

Nicht so das Kölner Standesamt. Hier wurden die Bände im Januar 2009 abgegeben, und mitten in den Erschließungsarbeiten kam es zum Einsturz des Archivs am 3. März 2009. Somit war der Fall eingetreten, der durch die Anlagen von Zweitschriften aufgefangen werden sollte. Es gilt, dass von jeder Urkunde eine Erst- und eine Zweitschrift anzufertigen ist, so dass, wenn eine Urkunde zerstört wird, zumindest noch eine Zweitschrift existiert. Die Zweitschriften für Köln werden im Landesarchiv NRW-Personenstandsarchiv Rheinland aufbewahrt.

Hier wurde ein Digitalisierungsprojekt gestartet und viele Zweitschriften 2013 online zur Verfügung gestellt. Nun könnte man sagen, dass dann die Erstschriften nicht mehr restauriert werden müssten, wenn es da nicht Beischreibungen gäbe.
Dies sind Eintragungen, die auf den Urkunden nachgetragen wurden, z.B. Vaterschaftsanerkennungen, Adoptionen, Namensänderungen, Heiraten, Sterbedaten. Also wichtige Informationen, die oftmals auf den Zweitschriften fehlen. Die Bereitstellung der Zweitschriften kann also nur als Übergangslösung anzusehen sein, und die Erstschriften müssen wiederhergestellt werden. Dazu laufen zwei Priorisierungsprojekte, die das Team 44/43 betreut und hier auch die oben geschriebene „Phase II“ ausführt, so dass die Erstregister wieder für die Nutzung zur Verfügung stehen.

Digitalisierung:

Hier ist die Digitalisierung der analogen Meldekartei als Inhouse-Projekt mit ca. 1 Mio. anzufertigenden Images zu nennen. Ferner müssen die Mikrofilme, Mikrofiches und die bereits auf Mikrofilm vorliegende Meldekartei bis 1986 digitalisiert werden.
Jedes Jahr liefert das Standesamt die archivreifen Registerbände ab, bei denen zunächst die für die Recherche wichtigen Namensverzeichnisse und danach auch die Registerbände digitalisiert werden müssen, so dass eine effiziente Recherche ermöglicht wird und die Namensverzeichnisse auch den Kunden bereitgestellt werden können.

Erschließung von Neuübernahmen:

Hier steht jedes Jahr die Abgabe des Standesamtes an. Ferner die modernen Urkunden aus dem Rechtsamt und die Liegenschaftsurkunden. Außerdem sonstige Erschließungsprojekte, wie z.B. die Abgabe historischer Unterlagen der Feuerwehr.

Ämterbetreuung:

Hier werden von uns der Kulturbereich der Stadt Köln mit allen Museen und dem Kulturamt betreut.
Ferner sind wir für alle Bezirksämter der Stadt Köln zuständig. Ämterbetreuung bedeutet, dass wir Schriftgutberatung durchführen, Ansprechpartner für Aktenpläne und Einführungen der E-Akte sind und Akten, die zur Übernahme anstehen, bewerten.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass es die Aufgabe eines Archivars ist, für die Quellen zu sorgen. Diese für die Wissenschaft und die Rechtssicherung zu sichern, konservatorisch aufzubereiten und vor allem zugänglich zu machen. Archive, die nicht benutzt werden können, sind tote Archive. Archive dienen der Rechtssicherung, haben für die Wissensvermittlung zu sorgen und Identität zu stiften. Deshalb war es auch immer mein Anliegen, die Hückeswagener Archive zu öffnen. Im Stadtarchiv konnte ich sehr schnell feste Öffnungszeiten etablieren, besonders samstags wurde das Angebot gerne genutzt. Das Archiv der Bergischen Zeitgeschichte ist seit 2014 jeden ersten Samstag im Monat von 10.00-13.00 Uhr geöffnet. Diese Öffnungszeit wird ab April aufgesplittet, so dass das Archiv der BZG von 10.00 -12.00 Uhr geöffnet sein wird und nun auch unser BGV-Archiv von 12.00-14.00 Uhr geöffnet werden kann. Damit hoffe ich, die Erforschung unserer Stadtgeschichte weiter intensivieren zu können und freue mich über viele Besucher und Gespräche über unser liebenswertes Hückeswagen.

Quellen: Historisches Archiv der Stadt Köln
Links: Digitalisierte Personenstandszweitschriften: http://historischesarchivkoeln.de/lav/index.php
Digitales Historisches Archiv der Stadt Köln: http://historischesarchivkoeln.de/de/
Homepage Historisches Archiv der Stadt Köln:
http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/kultur/historisches-archiv/

Melaten – Betrachtungen zu einem wichtigen Kölner Ort

von Dr. Wolfgang Stöcker

Im vorliegenden Text soll nicht das „Who is Who“ des Kölner Friedhofs *Melaten* aufgezählt werden. Bei nur annähernder Vollständigkeit einer solchen Liste wäre es zudem nicht mit einem Aufsatz getan. Im Gegenteil entstünde ein umfassendes Werk, und derlei Schriften gibt es wahrlich genug. Stattdessen möchte dieser Text über den Friedhof und seine Geschichte im Kontext seiner gesellschaftlichen Aufgaben und soziokulturellen Bezüge reflektieren. Darin eingestreut wird exemplarisch freilich manche Persönlichkeit auftauchen, zumal auch solche Menschen, die gar nicht auf *Melaten* bestattet wurden, wohl aber durch ihre bildhauerischen Arbeiten den Ort entscheidend prägten und zuweilen noch prägen.

Melaten ist einer der schönsten historischen Friedhöfe in Deutschland und kann auch im europäischen Rahmen durchaus als beachtenswert gelten. Auf 43 Hektar versammelt sich eingebettet in überwiegend alten Baumbestand eine Vielzahl kunsthistorisch bedeutender Grabmale. Wohlgeordnet zur Bewunderung für die Nachwelt aufgereiht finden sich an diesem Ort die Namen vieler bekannter Persönlichkeiten, eingemeißelt in Sandstein, Marmor und Granit. Es herrscht eine eigenartige Atmosphäre. Zwischen den Steinen kommt etwas zur Ruhe, und doch soll hier nichts wirklich leise werden, denn jeder Stein ist ein Aufbegehren gegen das endgültige Vergessen. Die Zeiten sind schnelllebig, Bedeutungen wechseln wie Moden, Ruhm benötigt Nachruhm, und was letztlich im Jenseits doch bleibt von diesseitigem Glanz ist unsicher.

Bild 1: Auf *Melaten* wird schön gestorben

Der Tod ist ein lachender Banause. Menschliches Treiben interessiert ihn herzlich wenig. Friedhöfe sind Versuche, dem Chaos des Todes eine ordnende Form entgegen zu setzen. Ohne solch ordnende Stützen wäre das Leben schwierig zu meistern. In allen Zivilisationen sind es grundsätzlich die Religionen, welche eine Antwort auf die letzten Dinge geben wollen. Es verwundert daher kaum, wenn *Melaten* eine Fülle religiöser, zumeist christlich geprägter Symbolik aufweist. Kreuze, Zeichen des Lebens, der sterbende Jesus, der triumphierende Christus, Heiliger Geist, Maria, der Heilige Petrus, die Heiligen Drei Könige, Engel und Seelensymbole, die Passion, das ganze Instrumentarium christlicher Ikonographie. Hinzu gesellen sich Todesgenien, Obelisken, antike Tränenkrüge und Seelenvasen, alles Symbole vorchristlicher Religionen, die im christlichen Kontext seit der Renaissance wieder in Gebrauch kamen. Gerade das 19. Jahrhundert liebte es, alle bisher erschienenen Kunststile neu zu interpretieren. Folglich lässt die Grabarchitektur *Melatens* keine Epoche aus und bedient sich unbekümmert der großen Geste. Hier wird schön gestorben, in Marmor und griechischem Gewand! Nach 1900 reißt dieser Faden rasch ab. Die Formen werden nüchterner, nähern sich nicht zuletzt durch den verstärkt aufkommenden industriell gefertigten „Grabstein für Jedermann“ den heute gewohnt schlichten Formen an.

Trotzdem ist seit einigen Jahren zumindest partiell ein Umschwung zu beobachten. Der Grabschmuck ist bunter geworden, auch haben Symbole aus nicht christlichen Religionen den Weg auf die Friedhöfe gefunden. Die Sprache der Gräber ist schlichter geworden, die Maßstäbe schmolzen, nicht aber unbedingt die Vielfältigkeit. Manch kleine, bescheidene Grabstelle weist heute mehr Persönliches auf als jene riesigen Monumente der großbürgerlichen Epoche. Es herrschte nicht selten Konvention im Verbund mit einer durch Religion und Kunsthistorik vorgeschriebenen Formensprache.
Melaten ist altmodisch und aktuell zugleich. Altes und Neues geht ein Arrangement der Vielfalt ein. Der umfriedete Bezirk, eben der Friedhof, ist ein Refugium des Pluralismus. Vor den mächtigen Friedhofstoren erzeugt das moderne Köln hingegen Verkehrslärm und Hektik in Permanenz. Er rauscht geschäftig am Friedhof vorbei. Der Erfinder des Motors, *Nikolaus August Otto*, liegt nicht weit vom alten Haupteingang bestattet. Die nach ihm benannten *Otto Motoren* (Deutz AG) veranstalten auf der nahen Aachener Straße ein ständiges Getöse. Führe *Otto* im Angesicht der verstopften Kölner Straßen heute lieber Straßenbahn?
Töricht sind derlei Mutmaßungen. *Melaten* ist ein Ort größerer Maßstäbe. Die Symbole auf den Gräbern verraten es. Schmetterlinge verweisen auf die Seele. *Thanatos*, der geflügelte Genius des Todes, löscht die Lebensfackel aus. Auch der Sensenmann treibt lebensgroß an etwas versteckter Stelle sein Unwesen.
Durch die Alleen *Melatens* wandelnd, ist es möglich, eine etwas andere Welt zu betreten. Denkmale nennen Namen, die heute schon vergessen sind. So etwa jenen des Tabak- und Weinhändlers *Jacob Johannes Nepomuk Lyversberg* (1761-1834).

Bild 2: Thanatos, Genius des Todes

Nach ihm ist der heute im Wallraf Richartz Museum befindliche „Lyversberg Altar“ benannt. Ohne den kunstliebenden Herrn wäre das spätmittelalterliche Prachtstück wahrscheinlich verloren gewesen. Die Kunst und *Melaten*, das ist eine eng verwobene Geschichte. Wir können auf der Anlage die Gräber berühmter Maler wie *Ernst Wilhelm Nay*, *Bernhard Schultze* und *Sigmar Polke* finden. Hier finden sich auch die Mäzene des Ostasiatischen Museums oder etwa die des Rautenstrauch-Joest Museums, ebenso das Ehepaar *Funke-Kaiser,* denen das Museum für angewandte Kunst manch schöne Leihgabe verdankt. Erwähnung müssen weiterhin Schauspieler wie *Willy Birgel* oder *Willy Millowitsch* wie auch SchriftstellerInnen wie *Irmgard Keun* finden.
Melaten ist ein Gesamtkunstwerk, in dem Gartenkunst, Bildhauerei, Literatur (alte Grabinschriften in künstlerischer Form verfasst[1]) Religion und Architektur eine sinnreiche Verbindung eingegangen sind. Durchweg wurde der Versuch unternommen, den Fragen nach Leben und Tod mit künstlerischen Mitteln zu begegnen. Manche Grabmale wurden von namhaften Bildhauern ausgeführt.

---

[1] Die meisten Grabinschriften sind verloren gegangen. Um 1900 besaß *Melaten* noch eine Fülle an Beispielen dieser mittlerweile selten gewordenen literarischen Form.

So ist die beeindruckende Grabanlage des ehemaligen Bankhauses *Deichmann* ein Entwurf des Architekten *Herrmann Otto Pflaume* (1830-1901). Die Bronzetür zur Gruft am gleichen Denkmal ist ein Werk *Wilhelm Albermanns* (1835-1913). *Pflaume? Albermann?* Beide prägten als Architekt und Künstler das Gesicht Kölns ganz entscheidend. Manches wuchtige Bankgebäude auf Unter Sachsenhausen oder die Bürofassaden der Gereonstraße und am Kaiser Wilhelm Ring gehen auf *Pflaume* zurück.

Unterstützt vom Präsidenten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, *Gustav von Mevissen* (ebenfalls auf *Melaten* bestattet), entwarf *Pflaume* auch Kölns ersten Zentralbahnhof. Das Bauwerk ist längst untergegangen. *Wilhelm Albermann* lieferte für viele dieser Bauten den Skulpturenschmuck und schuf darüber hinaus Denkmäler im Stadtbild. Sein *Jan von Werth* Brunnen überlebte sogar den Bombenkrieg. Er ziert bis heute den *Alter Markt*. *Albermann* arbeitete nicht nur in Köln. Sein figürlich lebendiger Stil war überregional gefragt. Mit dem Grabmal für die Familie *Sybertz* besitzt *Melaten* ein Werk des heute weitgehend vergessenen *Julius Carl Raschdorff* (1823-1914). Als Kölner Stadtbaumeister leitete er die Renovierungen und Umbauten am Rathaus und am Gürzenich. Sogar in Düsseldorf wirkte der Wahlkölner! Ab 1876 wurde dort nach seinen Plänen das Ständehaus für den preußischen Provinziallandtag errichtet. Jahrzehnte später tagte im gleichen Bau der Landtag des neu gegründeten Bundeslandes NRW[2].

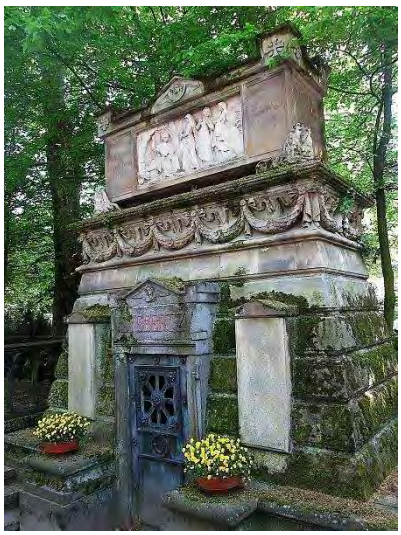


Bild 3: Grabstätte *Sybertz*, Entwurf *Julius Carl Raschdorff*

Bevor dies alles geschah, wurden die Deutschen bekanntlich von einem Kaiser regiert, und es war jener letzte Wilhelm II. aus dem Hause Hohenzollern, der es sich gefallen ließ, den von *Karl Friedrich Schinkel* in kühlen klassizistischen Formen entworfenen Berliner Dom abzureißen, um dann an gleicher Stelle ein neubarockes Wunderwerk mit Pomp und Pathos zu errichten. Dieser Berliner Dom steht noch heute. Die Pläne lieferte *Raschdorff.* Aus einem bürgerlichen Stadtbaumeister zu Köln war ein kaiserlicher Dombaumeister zu Berlin geworden. Noch ein weiteres Werk eines heute vergessenen Bildhauers sei erwähnt. Es ist das am großen Hauptweg gelegene Denkmal für den Bankier und politischen Weggefährten *Konrad Adenauers, Louis Hagen* (1855-1932). Geschaffen wurde das graue Monument von *Hugo Lederer* (1871-1940). Zu seiner Zeit war der überwiegend in Berlin tätige Bildhauer eine beachtete Größe.

Bild 4: Grabstätte *Hagen*, ausgeführt von *Hugo Lederer*

[2] Elisabeth Amelunxen, Schwester des ersten Ministerpräsidenten von NRW, ist auf *Melaten* beerdigt.

Bild 5: Wilhelminische Pracht auf *Melaten*

Er schuf das 1906 eingeweihte riesenhafte Bismarckdenkmal in Hamburg wie auch das Grabmal für Reichskanzler *Gustav Stresemann* auf dem Luisenstädtischen Friedhof in Berlin. Um architekturstilistischer Vollständigkeit zu genügen, seien weiter der Kölner Dombaumeister *Ernst Friedrich Zwirner* (1802-1861) und der Kölner Diözesanbaumeister *Vincenz Statz* (1819-1898) erwähnt. Beide Herren sind auf *Melaten* bestattet und haben zudem Entwürfe zu Grabmalen hinterlassen.

Erfolgreich in ihrer Zeit, wurde den hier genannten Kunstschaffenden der Wandel in Stil und Geschmack nach etwa 1900 zum Verhängnis. Neue Materialien wie Beton, Stahl und Glas eroberten den Architekturdiskurs. Bauhaus, Neugotik, Neubarock, der ganze Historismus, auch der Jugendstil,[3] all dies galt nun als überkommener Ballast auf dem Weg in die dynamische Moderne. Wohl gestaltete sich diese Entwicklung nicht abrupt, sondern vielmehr in Schüben, wobei viele Familien ihre alten Grabanlagen behielten und sich um Neuerungen wenig scherten.

Bild 6: Neugotik, mittlerweile wieder geschätzt und restauriert

Im offiziellen Diskurs und besonders bei neuen Friedhofsplanungen wurde die Grabmalkunst als Teilsparte der Denkmalkunst kritisch revidiert. So unterscheiden sich *Melaten* (gegründet 1810) und der Kölner Westfriedhof (gegründet 1917) in ihrem Erscheinungsbild beispielsweise grundlegend. Das Jahr 1918 stellte für die deutsche Friedhofskultur eine nicht zu unterschätzende Zäsur dar. Die Niederlage des Krieges betraf alle Sparten der Wirtschaft. Auch Kölner Betriebe waren Teil der Rüstungsindustrie gewesen. Nun herrschte Depression. Die stolzen Fabrikherren hatten Schaden genommen, so dass auch die Formen der Gedenkkultur schlichter wurden. Davon abgesehen rückte das Grabmal als künstlerisches Thema allgemein in den Hintergrund. Nach 1945 finden immer weniger Werke namhafter Bildhauer ihre Aufstellung auf *Melaten*. Ausnahmen bilden das Grabmal des bedeutenden Bildhauers *Ansgar Nierhoff* (1941-2010) sowie das Grabmal für die Eheleute *Stoffe*l, ausgeführt von *Ulrich Rückriem*.

[3] Mit den Werken von Josef Moest (1873–1914 / selbst auf *Melaten* bestattet) besitzt *Melaten* immerhin Arbeiten eines dem Jugendstil teilweise verpflichteten Bildhauers. Zu nennen in Kontext des Jugendstils ist auch das Grabmal der Familie Clouth, die Grabstätte Peter Josef Ziesel, ebenso ein Werk Daniel Greiners (1872–1943) auf der Grabstätte Esser

Darüber hinaus können aufmerksame Besucher eine Fülle interessanter Steine finden, etwa die Arbeiten der in Köln tätigen Bildhauer *Georg Krautkrämer* und *Hilarius Schwarz* (letzterer: Ausführung des Denkmals zum 200-jährigen Jubiläum *Melatens*). Man sollte die Nebenwege und Flure durchwandern. Es lohnt sich.
Alte und neue Steine atmen einen Rhythmus des ständigen Werdens und Verschwindens. Manches verfällt, anderes wird liebevoll gepflegt, und die herausragend großen Denkmäler sind in den letzten Jahren fast alle restauriert worden. Das war nicht immer so. Noch vor gut 40 Jahren war die Grabskulptur des 19. Jahrhunderts nicht sonderlich geschätzt. Denn die Arbeiten dieser Epoche sind nur sehr selten Kunstwerke der Avantgarde, wohl aber sehr solides Kunsthandwerk. Als Ensemble verdienen die Stücke durchaus Würdigung und sind weniger Zeugen aktueller Kunstdiskurse als vielmehr deutlicher Ausdruck von gesellschaftlich getragener Trauerkultur in ihrer jeweiligen Zeit. In ihrer Funktion als langfristig angelegte Gedächtnisorte sind Friedhöfe weniger Orte aktueller Kunstdiskurse, sondern eher Refugien stiller Wiederholungen. Für viele Menschen ist „Der Oma ein Blümchen aufs Grab setzen“ ein alltägliches Ritual und trotzdem verbunden mit einem latent empfundenen Ausnahmezustand gegenüber Sterben und Tod.
Wo Grabmale verwaisen, Gedenken buchstäblich zu einem Ende gekommen ist, können Paten mittlerweile helfend einspringen. Die Idee, kunsthistorisch bedeutende Grabmale via Patenschaft vor dem Verfall zu retten, ist buchstäblich auf Kölner Mist gewachsen. Dr. *Ralf Beines*, damals beim Stadtkonservator tätig, hat jene Patenschaften in den 1980ern entscheidend mit auf den Weg gebracht. Seither vielfach in anderen Städten kopiert, spricht man in Fachkreisen auch schon einmal von „Kölner Modell“.

Falls *Ferdinand Franz Wallraf* (1748-1824), Kölns berühmter Kunstsammler und erster Gestalter *Melatens*, vom Himmel aus zuschaut, hätte er seine Freude an der Mühe, mit der viele Kölner um den Erhalt der Anlage bemüht sind. *Wallraf* lebte in einer Zeit größter Umbrüche. Noch im alten *Heiligen Römischen Reich* in der freien Reichsstadt Köln geboren, erfuhr er die geistigen Umwälzungen der Französischen Revolution am eigenen Leibe. Als die Franzosen ab 1794 das Rheinland und auch Köln schrittweise besetzten, hatte dies für den Lehrer, Sammler und Kirchenmann *Wallraf* Konsequenzen. Er war der letzte gewählte Rektor der aus dem Jahre 1388 stammenden alten Kölner Universität. Ebenso besaß er auf Grund seiner Lehrtätigkeit eine Kanonikerstelle an den Stiften St. Maria im Kapitol und St. Aposteln. Mit derlei Institutionen machten die Franzosen kurzen Prozess. *Wallraf* musste sich umstellen, unterrichtete jedoch weiter und konnte glücklich auf freundliche Förderer wie den Domprobst *Franz Wilhelm Graf Oettingen* rechnen, dessen stadtkölnisches Palais *Wallrafs* Heimstätte wurde.
Für das Kulturleben im damaligen Köln war *Wallraf* eine zentrale Figur, und so nahm er sich ab 1809 auch der Aufgabe an, für Köln einen neu zu errichtenden Friedhof zu finden. Dies musste geschehen, da die Franzosen seit 1804 auf die Schließung der unhygienischen, noch aus dem Mittelalter stammenden 19 Kölner Kirchhöfe drängten. *Wallrafs* Wahl fiel dabei auf einen Platz, mit dem die Kölner eher schauerliche Dinge verbanden. Etwa einen Kilometer vor den Toren Kölns lag jene Flur *Melaten* an der Aachener Straße. Seit dem 13. Jahrhundert hatten hier draußen die „*Maladen*“, die Leprakranken Kölns, ihre Wohnstatt zu nehmen und gaben der Gegend so den Namen. Nicht zuletzt durch Spenden wohlhabender Kölner entwickelte sich dieses auch als *Leprosorium* bezeichnete Institut zu einem Haus mit Strahlkraft bis an den Niederrhein. Gleich neben diesem Ort der Traurigkeit betrieb man eine Brauerei.

Noch heute leben direkte Nachfahren dieser Gastwirte in der Nähe von Eschweiler (Eifel). Die tückische Krankheit hingegen verschwand bereits im 18. Jahrhundert aus der Region. Nur die ehemalige Kapelle der Leprosen, St. Maria Magdalena und Lazarus, hat die Zeiten bis heute überdauert, und so konnte *Wallraf* das schlichte Gotteshaus[4] seinerzeit als Friedhofskapelle einem neuen Zweck zuführen. Er stellte sich den Ort als einen *sacer locus*, einen heiligen Ort vor, in dem die Kölner ihrer Toten würdig gedenken konnten. In strengen Formen entwarf er ein wuchtiges Eingangstor für die Aachener Straße (das heutige TOR 2), und ließ offenbar auf dem noch ganz leeren Platz nicht ohne pädagogischen Ehrgeiz römische Grabsteine (heute im Römisch Germanischen Museum) als Beispiele für eine nach seinen klassizistisch geprägten Vorstellungen gut gestaltete Grabform aufstellen. Immerhin handelte es sich bei der Aachener Straße um die antike *via belgica*! Nun besaß das einst römische Köln seine *via appia*! Zur stillen erhabenen Schönheit des Ortes fehlten allerdings die Alleebäume an den Hauptwegen. Wohl ab 1826, zwei Jahre nach *Wallrafs* Tod, wurden die ersten Pflanzungen unter der Leitung des renommierten Gartenarchitekten *Maximilian F. von Weyhe* vorgenommen. Auf alten Darstellungen wirkt der Ort zunächst recht kahl und leer. Hier und da ein Busch, die mächtigen Platanen noch klein. Heute ist der Ort hingegen eine der wichtigen innerstädtischen Grünflächen und beherbergt eine Vielzahl von Vogelarten, darunter Schwärme lärmender, giftgrüner Alexandersittiche. Es existieren mehrere Legenden, wie die exotischen Vögel in die Stadt gekommen sind.

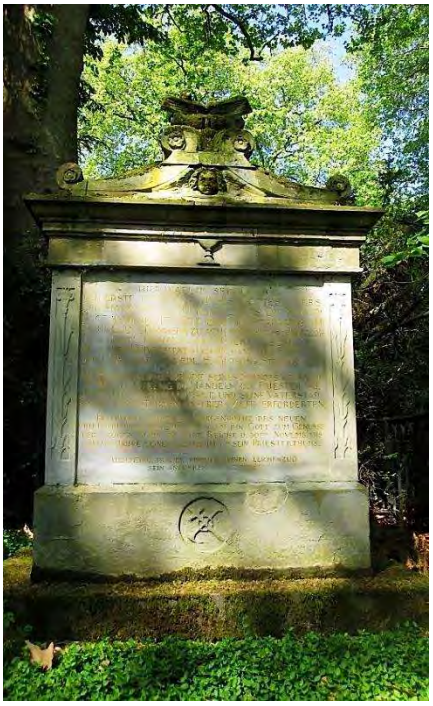


Bild 7: Grabmal *Michael Joseph Du Mont*

Ebenso legendär ist die Annahme, dass auf dem Gelände des heutigen Friedhofes im Jahre 1627 *Katharina Henoth* verbrannt worden sei. Für düster gestimmte Seelen ist das schauerliche Ereignis mit angenehmem Gruselfaktor bis heute mit dem Friedhof verbunden. Historisch ist nichts Wahres daran. Der Galgen- und Richtplatz befand sich zwar etwa auf der Höhe *Melatens*, allerdings auf der gegenüberliegenden Straßenseite in etwa dort, wo sich heute die Gebäude der pädagogischen Fakultät erheben. Dort verbrannte man die angebliche Hexe. 1810 wurde die Richtstätte schon nicht mehr genutzt, so dass die Kölner ihre Toten auf *Melaten* mit Pietät und ohne grauenvolle Nachbarschaft bestatten konnten. Hilfreich dazu auch die bereits erwähnte ehemalige Leprosenkapelle, die nun als Friedhofskapelle dem neuen Friedhof einen spirituellen Rahmen mit Verweis auf die ehemaligen Kirchhöfe gab.

Am 29. Juni 1810 wurde *Melaten* durch den Dompfarrer *Michael Du Mont* (ein Kollege *Wallrafs*) eingeweiht. Nun hatten die Kölner einen modernen Friedhof nach französischem Maßstab mit Friedhofskataster, Bestattung im Sarg und genau bestimmten Ruhefristen.

[4] Die Einweihung erfolgte 1245 durch den Kölner Erzbischof Konrad von Hochstaden

Diese im Kern noch heute geltenden Bestimmungen waren auf den vormaligen 19 Kölner Kirchhöfen unbekannt.
Die alten Kirchhöfe mit ihren Beinhäusern und Totenkellern lagen rings um die Gotteshäuser in unmittelbarer Nähe zu den Wohngebäuden.
Es war der religiös festgelegte Wunsch nach Auferstehung und Erlösung, der die Menschen dazu anhielt, ihre Toten in den geweihten Boden der Mutter Kirche zu geben. Wie bereits angedeutet, waren Särge weitgehend nicht in Gebrauch, die Grabtiefe betrug nicht viel mehr als einen Meter, das fehlende Kataster führte regelmäßig zur Ausgrabung nicht verwester Leichen. Über die Jahrhunderte hatte der Kirchhofboden und damit das Grundwasser in der Kölner Innenstadt deutlich Schaden genommen. Mit dem französischen Bestattungsgesetz von 1804 wurde die innerstädtische Bestattung auf Kirchhöfen allgemein im neuen napoleonischen Staat verboten. Es kam zu landesweiten Schließungen der alten Begräbnisplätze[5]. Vor den Toren der Städte entstanden die neuen Friedhöfe nach oft gleichem Muster als nüchterne rechteckige Anlagen mit rechtwinkelig aufeinander bezogenen Wegen. Entlang der Hauptwege und am äußeren Rand wurden Bäume gepflanzt. Die Flure selbst waren frei von größeren Bepflanzungen.
Wallraf folgte diesem Muster in Köln konsequent. Gemäß den Friedhofsordnungen waren unterschiedlich teure Grabarten vorgesehen. Entlang der Hauptwege entstanden im Laufe des 19. Jahrhunderts jene prachtvoll aufgereihten Monumente, die der bekannte Friedhofshistoriker *Norbert Fischer* sehr treffend als die „*Rennbahnen bürgerlicher Eitelkeiten*“ bezeichnet hat. Im öffentlichen Leben wurde der großstädtische Friedhof einer jener Orte, an denen das aufkommende Großbürgertum seinen wirtschaftlichen Erfolg und die damit gewachsene finanzielle Potenz effektvoll demonstrierte. Trotzdem hatte 1810 niemand daran gedacht, *Melaten* als einen Friedhof für Prominenz zu konzipieren. Dass es am Ort zum posthumen Stelldichein der großen Namen Kölns kam, ist der Tatsache geschuldet, dass *Melaten* ab 1810 der einzige Bestattungsplatz für die Kölner Bevölkerung wurde.

Bild 8 und 9: "Rennbahnen bürgerlicher Eitelkeiten", Grabmäler *Van der Zypen* und *Merkens*

[5] Die französischen Bestimmungen waren nicht die einzigen Bestrebungen, das christlich geprägte Begräbniswesen in Europa zu modernisieren. Kaiser Joseph II. wirkte ähnlich in den habsburgischen Landen, und auch andere, kleinere Herrschaften (so das Großherzogtum Berg) waren bestrebt, die alten Verhältnisse zu „hygienisieren“. Allerdings wurden die Reformen nicht überall umgesetzt. Zumal in ländlichen Gebieten die Hygienefrage nicht immer eine Rolle spielte. Dort haben sich bis heute Kirchhöfe erhalten. In den Städten hingegen wurde in der Regel konsequent auf die Schließung der alten Anlagen hingewirkt.

Wenige Protestanten bildeten die Ausnahme. Diskriminierend wurden sie weiterhin auf ihren seit dem 16. Jahrhundert bestehenden Sonderfriedhof Ecke Kerpener Straße / Weyertal verwiesen[6].
So blieb *Melaten* bis kurz vor 1900 der einzige Friedhof für die Katholiken der Stadt. Dann, bedingt durch eine rapide wachsende Bevölkerung, kamen weitere große Anlagen hinzu[7]. Auch diese Friedhöfe sind beeindruckende Plätze, zumeist sogar größer als *Melaten* selbst. Freilich fehlt ihnen jene Fülle an historischen Grabmalen gepaart mit wichtigen Kölner Namen.

Bereits um 1900 hatte *Melaten* eine gewisse Berühmtheit erlangt, was den damaligen für die Friedhöfe zuständigen Stadtbeamten *Johannes Ibach* dazu veranlasste, eine erste Schrift über die Grabmäler *Melatens* und deren Inschriften zu verfassen. Leider sind viele der damals existenten Monumente längst untergegangen. Vor allem der zweite Weltkrieg hinterließ erhebliche Spuren der Zerstörung. Viele Grabstellen verloren ihre historistische Pracht. Der Wiederaufbau erfolgte oftmals in den schlichten Formen der 1950er und 1960er Jahre. Allerdings führte eine positive Neubewertung der alten Grabmalkunst ab etwa 1980 zu einigen Rekonstruktionen von täuschender Echtheit. Stehen Besucher etwa vor der Gruft *Himmelseher*, fällt erst auf den zweiten Blick auf, dass der Tempel zum Teil aus sehr modernem Beton besteht. Gleich rechts daneben beeindruckt der bemooste Obelisk des ehemaligen Kölner Regierungspräsidenten *Daniel Heinrich Delius*. Auch dies ist eine Rekonstruktion des zerstörten Originals aus der Zeit um 1830.

Bild 10: Moderne Grabstele in architektonischem Duktus, Arbeit von *Georg Krautkrämer*, Foto Albrecht Fuchs

Die meisten Besucher dürften derlei Feinheiten nicht interessieren. Wer nicht zum Besuch der verstorbenen Verwandten kommt, besucht *Melaten* wegen der Atmosphäre. Für manche Menschen ist dieser Friedhof einfach nur ein schöner Park, ein Ort mit guter Luft.

---

[6] Protestanten und Juden wurden im katholischen Köln seit jeher von der innerstädtischen Bestattung ausgeschlossen. Man diskriminierte die nicht katholische Bevölkerung zielstrebig und zwang diese vor den Toren Kölns an oft unwürdigen Plätzen zu beerdigen. Die Unsitte bestand bis 1829 fort. Erst dann, also 19 Jahre nach Gründung *Melatens*, wurde der Friedhof wirklich für alle Kölner geöffnet. Damit verbunden war die Schließung des oben erwähnten Protestantenfriedhofs (auch Geusenfriedhof genannt) am Weyertal. Die sich im 19. Jahrhundert wieder etablierende jüdische Gemeinde nutzte aus religiösen Gründen dennoch lieber eigene Friedhöfe, so in Deutz und seit 1899 in der Nachbarschaft zu *Melaten*. Dieser Friedhof ist heute nicht mehr in Benutzung und öffentlich nicht zugänglich.

[7] Nordfriedhof 1896, Südfriedhof 1901, Westfriedhof 1917.

Ebenso ist ein gewisses Quantum an Voyeurismus nicht ausgeschlossen, wenn es darum geht einmal zu schauen, wer hier alles eine Ruhestätte gefunden hat.
Nicht zuletzt weil dem herkömmlichen Grab in Form anonymer Grabarten Konkurrenz erwächst, hat das touristische Interesse an Friedhöfen allgemein zugenommen.
Einschlägige Internetportale führen Listen mit Prominentengräbern weltweit[8]. In einer zunehmend digitalisierten Welt gerät die analoge Wirklichkeit der Friedhöfe zum Faszinosum. Hier ist alles ablesbar. Die hohen Damen und Herren ruhen „wirklich“ unter den Monumenten. Zumindest geht man davon aus und hinterfragt Lebensdaten und aufgeführte Ehrentitel keineswegs. Friedhöfe offerieren uns in beruhigender Weise die Einheit von Ort, Zeit und Person. Eine solche schlichte Plausibilität der Dinge ist im Vergleich zur per Mausklick variablen Welt des 21. Jahrhunderts schon fast verblüffend. Wenn uns historische Friedhöfe wie Freiluftmuseen anmuten, ist dies aber kein ganz neuer Effekt, da gerade das vorzeigbare repräsentative Monument ein Hauptcharakteristikum der Friedhöfe im 19. und frühen 20. Jahrhundert war. Ohne staunende Besucher machten die prachtvollen Grabanlagen keinen Sinn.
Anders gesprochen:
Das museale Element war dem Friedhof sofort immanent. Freilich sind die großbürgerlichen Attitüden und damit verbunden die „gute alte Zeit“, als der Kaiser noch regierte und der Herr Kommerzienrat mit Pferd und Wagen zur Oper fuhr, zum romantischen Klischee gefroren. In diesem Kontext zu nennen sind auch die Kriegerdenkmäler aus der Zeit bis 1871. Preußen spukt hier noch herum, und manches Privatgrab trägt für heutige Maßstäbe bedenklich vaterländische Züge.

Bild 11: *Melaten* im Frühling

Vielleicht waren die Rheinländer die besten Preußen. Zumindest wäre manche rheinische Erfolgsgeschichte ohne die fortschrittliche Wirtschaftspolitik preußischer Provenienz nicht gut denkbar gewesen. *Heinrich Merkens* etwa, Begründer der Agrippina Transportversicherung, profitierte deutlich von der durch die Rheinschifffahrtsakte von 1831 generierte neue Zollfreiheit. Zudem war er „ein Bergischer“ wie auch die Seil- und Telegraphendrahtpoduzenten *Guillaume* (Felten-Guillaume). Hätte die alte Reichsstadt Köln mit ihren Zunftschranken diese Menschen von der „Schäl Sick“ wirken lassen? Nein! Obwohl es die katholischen Rheinländer nicht gerne hören: Der preußische Wind fegte die stickigen rheinischen Stuben gründlich aus und erzeugte ein völlig neues Klima. Die *industria* (lat. Fleiß) paarte sich in Köln mit Erfindungsgeist und oftmals protestantisch geprägtem wirtschaftlichem Geschick.

[8] So etwa: www.findagrave.com

Erst einmal an das preußische Eisenbahnnetz angeschlossen, wurde Kölns Lage am Rhein doppelt attraktiv. Man sprach vom „eisernen Rhein“ und meinte damit die noch heute existierenden Schienenstränge links und rechts des Flusses. Sie verbanden Köln Schritt für Schritt mit den wichtigen Zentren des Ruhrgebietes und den Industrierevieren an der Maas. Der Name *Camphausen,* mehrfach auf *Melaten* vertreten, steht für europäische Eisenbahngeschichte. Ebenso erwähnenswert sind die aus Belgien stammenden Familien *Van der Zypen* und *Charlier*, ehemalige Kutschenbauer und Fuhrunternehmer, die Köln mit der Gründung der Westwagon AG (Köln Mülheim) eine weitere Erfolgsgeschichte zufügten. Zu nennen ist auch der Name *Clouth,* Produzent von Druckwalzen und Förderbändern. *Franz Clouth* war zudem eine rheinische Variante des Grafen *Zeppelin*. Ab etwa 1909 baute die Firma eigene Luftschiffe und lieferte ebenso den Bespannungsstoff für den berühmteren „Zeppelin“.
Mit der schon angesprochenen Firma *Felten-Guillaume* kooperierte man sehr erfolgreich in der Herstellung von salzwasserbeständigen Telegraphen- und Telefondrähten, den so genannten „*Seekabeln*“. 1904 verlegten die Kölner Firmen das erste funktionierende Telefonkabel durch den Atlantik bis New York. Man kann sich dies heute alles nicht mehr gut vorstellen. Längst sind die Firmen geschlossen oder gar abgerissen.
Auf dem Gelände der *Clouth* Werke entstehen gegenwärtig Wohnhäuser. Das Areal der CFK (Chemische Fabrik Kalk) hat sich in ein Einkaufszentrum und mehrere Wohn- und Verwaltungskomplexe verwandelt. Das Carlswerk (*Felten-Guillaume*) in Köln-Mülheim beherbergt Bürolofts. Sogar Teile des Kölner Schauspiels wurden hierhin ausgelagert. Vergangen ist die Zeit der rauchenden Schlote und lärmenden Maschinen. Die Namen der Gründerfamilien geraten mit ihren Industrieimperien in Vergessenheit. Niemand arbeitet mehr „beim *Clouth*“, niemand arbeitet mehr „beim *Guillaume*“. Auf *Melaten* hingegen überdauern die Monumente der Familien. Zu nennen ist noch der Name *Brügelmann*. Es war ein *Brügelmann*, der vor den Toren Ratingens ab 1783 die erste maschinelle Garnfabrik auf dem europäischen Kontinent aufbaute. Mitglieder der ursprünglich aus Wuppertal stammenden Familie gründeten später in Köln eine Textilfabrik, deren große Leuchtreklame noch heute in Deutz zu sehen ist. Besucht man das Brauhaus Peters in der Kölner Altstadt (Mühlengasse 3), sitzt man im ehemaligen Kontor der Textilfabrik.

Waren die Betriebe auf das gesamte Stadtgebiet verteilt, so hat man auf *Melaten* Kölner Industriegeschichte auf wenigen Metern dicht zueinander vereint. Zwischen den Industriellen liegen auch die Grabmale der „Zuckerbarone“ *Pfeifer* und *Langen*, *Joest* und *Vom Rath.* Bei genauer Betrachtung findet man vielfach Familienbeziehungen untereinander. Im Vergleich zu heute war Köln im Zeitalter der Industrialisierung immer noch eine kleine Stadt[9]. Die tonangebende Schicht kannte sich und war miteinander auf enger Tuchfühlung. Man überdauerte Krisen, feierte Erfolge und stürzte in den Katastrophen des ersten und zweiten Weltkriegs gemeinsam ab. Spätestens nach 1945 verflog der Glanz großbürgerlicher Repräsentation. Plötzlich gehörte die öffentliche Zurschaustellung von Reichtum in Form von Grabmalen einer anderen Zeit an. Seither sind die Gräber klein und schlicht. Ausdruckslos geworden sind sie dadurch keinesfalls. Es ist vielmehr so, dass heutige Grabsteine auf sehr kleinem Raum ohne große Gesten trotzdem Individualität hervorbringen. Sehr beliebt sind kleine Grabfiguren, souvenirhaft wirkende Figürchen und Accessoires, durch welche die Hinterbliebenen ihrer Trauer Ausdruck geben.

---

[9] Um 1870 ca. 130.000 Einwohner, um 1900 ca. 320.000 Einwohner

Verglichen mit diesen oftmals rührenden Zeugnissen menschlichen Mitgefühls wirken die großen Monumente eher kalt. Davon ausgenommen sind die vielen Engel in Bronze und Marmor. Sie verströmen eine sehr spezielle Aura von altertümlicher Anmut.

Bei Mondschein könnten all diese Figuren zum Leben erweckt werden. Huschte hinter der Hecke nicht soeben eine Gestalt umher? Ein Schatten? *Melaten* ist ein romantischer Ort, den man nicht nur bei schönem Wetter, sondern vielleicht einmal bei leichtem Sommerregen oder im nebligen Dämmerlicht eines ausklingenden Novembertages besuchen sollte. Im Zwielicht verschwimmen die Konturen und lassen der Phantasie freien Lauf. In solchen Momenten ist *Melaten* als Garten der Ewigkeit erlebbar. Komponenten des „schaurig Schönen“ vermischen sich mit Bildern von Ruhe und Trost. Dann ist der *sacer locus* des *Ferdinand Franz Wallraf* gegenwärtig.

Bild 12: *Melaten*, Hauptweg zum Adlerdenkmal

Nachsatz der Redaktion:
Herr Dr. Stöcker macht auch Führungen auf Melaten und in den Kölner Kirchen
Internet www.stoeckers-stadt.de

Quellen: Deutsches Staubarchiv Stöcker
Archiv Krautkrämer
Alle Fotos (bis auf Bild 10): Dr. Wolfgang Stöcker 2018

Die Häuser Kölner Str. 24 und 26 und die Familiengeschichte Grüterich

von Karl-Heinz Grüterich

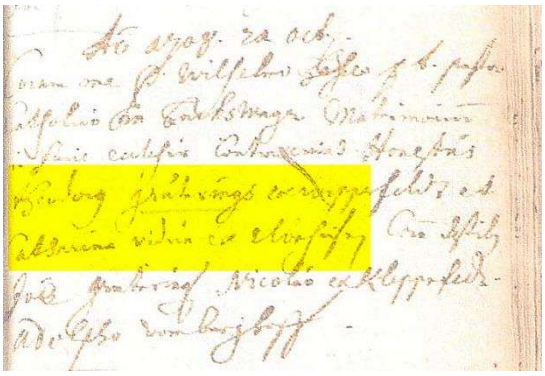


Bild 1: Heiratseintrag für *Theodor Grüterich* und *Catharina von Elberhausen*, 1708, Archiv Ev. KGM, Signatur K3-5.1 Bl. 155

Der Stammbaum der Familie Grüterich lässt sich urkundlich bis 1708 in Hückeswagen zurückverfolgen, dort wird *Johannes Theodory Grütings* mit der Witwe *Catharina von Elberhausen* getraut.[1] Die ersten vier Generationen waren Ackerer im (Ober)Dorp[2], auf Altenhof und auf Westhofen.

Aus den Gerichtsakten Bornefeld-Hückeswagen 1639-1812[3] ist folgendes bekannt:
Johannes Theodor (Dierich) Grüterich (gesch. 1709-1790) und seine Ehefrau *Anna Judith Isenburg* leihen am 30. Januar 1762 auf ihr Erbgut zu Dorp[2] 600 Rthl. von Paul Flosbach. Ihr Sohn *Johannes Adolph Grüterich* (1743-1808) und seine Ehefrau *Maria Anna Christina Blumberg* leihen am 25. Januar 1782 auf ihr Gut zu Altenhof 1000 Rthl. von Richter Mülheim. Dann folgte ein weiterer *Johannes Adolph Grüterich* (1784-1841).
Die vierte Generation *Johann Peter Wilhelm gen. Friedrich Grüterich* (1821-1899) war Fuhrmann in Westhofen und kaufte am 02. Januar 1858 das Anwesen Kölner Straße 13, das sich schon im Urkataster 1829 findet, sowie einen Teil vom Gartenland auf dem Hatzfeld (heute Löwen-Grundschule) und das Ackerland am Langenacker, auf dem 1960 die Siedlungsbebauung für kinderreiche Familien im Bereich der Robert-Schumann-Straße und der oberen Kölner Straße erfolgte.
Hier errichteten der jetzige Eigentümer *Karl-Heinz Grüterich* und seine 2013 verstorbene Mutter *Maria, geb. Altenhöfer*, Mitte der 1960er Jahre je ein Achtfamilien-Mietshaus.

Friedrich Grüterich bot in seinen Anzeigen auch seine Dienste wie folgt an:

Kutschwagen für Gelegenheits- und Vergnügungsfahrten
Leichenwagen (Todtenwagen)
8000 Pfund Haferstroh sind zu verkaufen.

Bei Sterbefällen empfehle ich meinen
Leichenwagen
zur gefl. Benutzung hierdurch bestens.
Ebenfalls halte ich für Gelegenheits- und Vergnügungsfahrten meinen bequem eingerichteten
Kutschwagen
bestens empfohlen.
Fr. Grüterich,
Kölnerpforte.

Bild 2: Zeitungsanzeige *von Friedrich Grüterich*, 1884, Archiv Hella Krumm

[1] Fredi K. Ross, Familienbuch der Hückeswagener Bürger von 1666-1899, 2017. Alle Angaben zu Familien-Ahnentafel *Grüterich* aus diesem Buch. Eine Zusammenstellung der Ahnentafel *Grüterich*s Anhang, Tafel 1.
[2] Es ist unklar, ob *Dorp* oder *Dörpe* gemeint ist. Wir entscheiden für *Dorp*, da einmal *Oberdorpe* genannt ist
[3] Nicolaus J. Breidenbach, Das Gericht in Wermelskirchen, Hückeswagen und Remscheid, Verlag Breidenbach 2004

Nach 1871 wurde das Haus Kölner Straße 13 um 115 qm als neues Haus Kölner Straße 12 erweitert. In den Häusern Kölner Straße 13 und 12 (heute heißen sie 26 und 24) boten in den Jahren 1874-1913 zahlreiche Geschäfte ihre Dienste an, u.a. der Anstreicher, Glaser und Tapezierer Ewald Ebbinghaus (er hatte auf ein Leitergerüst das Patent Nr. 18250).

Geschäfts-Uebertragung und Empfehlung.

Mit dem heutigen Tage übertrug ich die von mir geführte

Metzgerei

dem Herrn **August Fink.** Für das mir bisher geschenkte Zutrauen bestens dankend, bitte ich dasselbe auch meinem Nachfolger bewahren zu wollen.

Friedr. Grüterich.

Bezugnehmend auf obige Anzeige empfehle ich meine

Rind- u. Schweine-Metzgerei,

Wurstwaaren, sowie alle in dieses Fach einschlagende Artikel hiermit bestens, prompte und reelle Bedienung zusichernd.

Hückeswagen, den 2. Mai 1889.

Achtungsvoll *August Fink.*

Bild 3: Anzeige zur Übergabe der Metzgerei *Grüteric*h an August Fink, 1889, Archiv Hella Krumm

1919 wurde das Haus Kölner Straße 12 an den Schreiner Eugen Kotthaus mit einem Darlehen (Restkaufpreis) von 12.000 Mark und 1922 dann an den Kassenboten und Kaufmann Hermann Becker mit einem Zusatzdarlehen von 8.000 Mark weiterverkauft.

Geschäfts-Eröffnung.

Bringe zur gefälligen Anzeige, daß ich mit dem heutigen Tage

Rind- und Schweinemetzgerei

eröffne, und halte mich den geehrten Bewohnern von Hückeswagen und Neuhückeswagen bestens empfohlen.

Fritz Grüterich,
Kölnerstraße 13.

Bild 4: Anzeige, dass *Fritz Grüterich* (wieder) eine Metzgerei eröffnet, 1895, Archiv Hella Krumm

Die dritte Generation *Friedrich Wilhelm gen. Fritz Grüterich* (1868-1935) betrieb von März 1887 bis April 1889 zusammen mit Vater *Friedrich* eine Metzgerei. Vom 02. Mai 1889 bis 1891 folgte die Rind- und Schweinemetzgerei August Fink und von 1891 bis 1895 die Rossschlächterei Albert Köster, bevor am 11. November 1895 *Fritz Grüterich* seine Rind- und Schweinemetzgerei eröffnete.

Im Oktober 1923 erfolgte der Einstieg der zweiten Generation mit dem ältesten Sohn von *Friedrich Wilhelm Grüterich gen. Fritz* und *Elisabeth Selbach*, *Fritz Grüterich* (1907-1971), der nach seiner Lehre 1923-1926 und 1933 seiner Meisterprüfung 1939 nach Bergisch-Gladbach verzog.

Im April 1929 nahm der jüngere Sohn *Franz Theodor Karl gen. Karl Grüterich* (1914-1943) die Lehre von 1929-1932 auf, die er mit der Meisterprüfung im Jahre 1940 abschloss. Nach dem Tod von *Fritz Grüterich sen.* im Jahre 1935 erfolgte die Ummeldung auf Wwe. *Elisabeth Grüterich* mit der Genehmigung auf Weiterführung der Metzgerei ohne Meistergeselle bis 31. Dezember 1939. Am 13. Oktober 1939 erfolgte der Verkauf an *Karl Grüterich*. Ab dem 31. Mai 1940 wurde die Metzgerei für die Zeit der Heeresdienstleistung von *Karl Grüterich* vorübergehend geschlossen.

Karl Grüterich (der Vater von *Karl-Heinz Grüterich*) fiel im Mai 1943 in Nordafrika. Er war auch Gründungsmitglied der ländlichen Reit- und Fahrvereine Hückeswagen am 01. Juni 1929 (s. Leiw Heukeshoven Heft Nr. 49). Auf dem Grundstück hinter dem Haus Kölner Straße 13 befand sich in der Zeit von 1940-1945 ein unterirdischer Luftschutzraum (s. Leiw Heukeshoven Heft Nr. 46).

Kölner Str. 24 und 26

Bild 5: Metzgerei *Grüterich* in der Kölner Str. 13 (heute 26), Foto Archiv *Grüterich*

Auf dem Grundstück nebenan, Kölner Straße 28, mit jetzt sechs Garagen hatte die Fa. Gebrüder Ullrich (vorm. in Lodz/Polen) von April 1952 bis März 1960 eine Fabrikationsstätte mit einem Materiallager im gegenüberliegenden Anbau Kölner Straße 26a.

Erst im März 1946 erfolgte die Neueröffnung der Metzgerei nach dem Krieg durch Hans Hebbinghaus, der im April 1955 an Otto Coesfeld übergab und bis Oktober 1958 blieb. Von November 1958 bis Mai 1960 folgte Johann Thebelt und von Juni 1960 bis Mai 1965 eine Filiale von Hermann Disselhoff aus Lennep und zuletzt Christel Lucke.

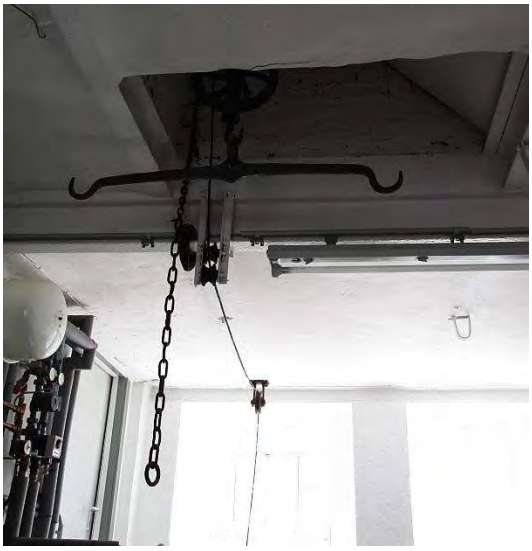


Bild 6: Aufzugswinde für die geschlachteten Tiere, 2017, Foto Fredi K. Roß

Mit der Volljährigkeit 1961 ist *Karl-Heinz Grüterich* der Besitzer des Hauses Kölner Str. 1969 erfolgte der Rückbau der Metzgerei zu Wohnraum durch die Firma Meidling unter Erhaltung von Rauchkammer, Aufzugswinde und Wandfliesen etc. im Kellergeschoß.

Karl-Heinz Grüterich begann zum 01. April 1957 nach Realschule eine Lehre im Groß- und Außenhandel bei der Firma Haeckerstahl in Hückeswagen unter seinem Chef Joachim Haecker und wurde Prokurist.
Nach dem Tod des Inhabers folgte bis 1987 in gleicher Position unter einem neuen Inhaber eine weniger erfreuliche Zeit. *Karl-Heinz Grüterich* übernahm 1987 dann zusammen mit Peter Roderweiß aus Wermelskirchen die Firma.
.
In diese Zeit fällt dann auch die Beteiligung an der Installation „Über die Wupper gehen“ mit der Firma Pflitsch (s. Leiw Heukeshoven Heft Nr. 42).
Seit dem 30. September 2003 befindet sich *Karl-Heinz Grüterich* nach 46 ½ Jahren Haeckerstahl im Ruhestand. *Karl-Heinz Grüterich* hat sportlich seit der frühen Jugend Tischtennis im TBH gespielt und war dort erfolgreich bei Vereins-, Kreis- und Bezirksmeisterschaften und ca. 15 Jahre Mitglied der 1. Mannschaft in der Landesliga.

Geschäfts-Eröffnung.

Den geehrten Bewohnern von Hückeswagen und Umgegend die ergebene Mittheilung, daß ich in der Kölnerstraße im Hause des Herrn Grüterich eine

Leder- und Häute-Handlung

eröffnet habe. Bei Bedarf halte mich bestens empfohlen. Für reelle Waare und billige Preise wird bestens gesorgt.

Hückeswagen, 22. September 1894. **Ernst Wernscheidt.**

NB. Empfehle Lohkuchen und Haare.

Lederpreise

der Handlung von Ernst Wernscheidt,

Kölnerstraße Nr. 13.

Offerire hochfeines kerniges **Sohlleder**, per Pfd. M. 1,40, M. 1,50; dünn ausgenommenes **Rindleder** M. 1,50; prima **Calkutta** M. 2,—; **Kalbfelle** ohne Kopf M. 3,—; **Kalbfelle Wichs** M. 3,50; **Kalb-, Ziegen- und Schafleder.**

Auswahl in **Herren-, Damen- und Kinderschäftchen.**

Plüsch in verschiedenen Farben, pr. Centimeter 5 Pfg., meterweise billiger.

Führe nur gute Waare mit reiner Eichengerbung.

Bei Bedarf halte mich bestens empfohlen.

Kaufe alle Sorten rohe Felle, Kuhfelle pr. Pfund 19 Pfg.

Der Obige.

Bild 7: Anzeige Firma Wernscheidt, 1894, Archiv Hella Krumm

Inzwischen gibt es, mit zwei Kindern und Enkeln des Verfassers, die neunte und zehnte Generation *Grüterich* in Hückeswagen!

Weitere Geschäfte in Kölner Straße 24 und 26:

1874	Nähschule Wwe. August Förster (Bäcker und Wirt August Förster)
1880	Schuhmachermeister Ferdinand Wernscheidt
1880	Conditorei und Bäckerei A. Herbst
1881	Anstreicher, Glaser und Tapezierer Ewald Ebbinghaus – mit Patent für Leitergerüst
1881-1885	Schuhmachermeister Carl Burghoff
1884-1886	Spezerei- und Manufactur-Waaren Julius Linder
1886-1888	Spezerei H. Verlage
1888	Putz- und Modewaren-Handlung Geschwister Berster
1888-1891	Spezerei-Waaren-Geschäft Rudolf Stöpgeshoff
1894-1896	Leder- und Häute-Handlung Ernst Wernscheidt
1895-1898	Samen- und Blumen-Handlung Friedhofs-Gärtnerei und Totengräber Julius Dreuse
1901-1903	Holzwarenverkauf Elisabeth Gleuwitz
1913	Otto Kaletsch

Hückeswagener Häuser

Kölner Str. 24 und 26

:

Theodory Grütering *gesch. 1675, Wipperfeld +nach 1728	OO 20.10.1708	Catharina von Elberhausen *gesch. 1680 +nach 1728
Johannes Theodor Grüterich *gesch. 1709 +vor 1790	OO 22.10.1730	Anna Judith Isenburg *err. 1708 +15.05.1790, H‘wagen
Johannes Adolph Grüterich *20.05.1743, H’wagen +03.05.1808, H‘wagen	OO 30.04.1776	Maria Anna Christ. Blumberg *19. 03.1747, H’wagen +30.10.1797, H‘wagen
Johannes Adolph Grüterich *08.02.1784, H’wagen +28.06.1841, H‘wagen	OO 29.04.1813	Anna Maria Cath. Michels *03.10.1795, Neustadt +10.09.1860, H‘wagen
Joh. Peter Wilhelm Grüterich *11.10.1821, H’wagen +18.04.1899, H‘wagen	OO 04.11.1852	Wilhelmina Böhlefeld *err. 1830, Radevormwald +29.11.1881, H‘wagen
Friedrich Wilhelm Grüterich *10.03.1868, H’wagen +22.04.1935, H‘wagen	OO 26.06.1905	Elisabeth Selbach *26.06.1878, Kürten +12.11.1948, H‘wagen
Franz Theodor Karl Grüterich *31.01.1914, H’wagen +24.05.1943, Tunesien	OO 24.07.1939	Maria Altenhöfer *20.08.1917, Köln +04.02.2013, H‘wagen
Karl-Heinz Grüterich *16.09.1940, H’wagen	OO 31.05.1963	Ellen Pickardt *24.07.1938, Wermelskirchen +30.04.1999, H‘wagen

Tafel 1: Die Vorfahren von *Karl-Heinz Grüterich*, bezogen auf die männliche Linie

Quelle: Archiv der Ev. Kirchengemeinde Hückeswagen
Archiv *Grüterich*
Archiv Roß

Sütterlin-Schrift

von Rudolf Brunsbach

Em Leiw Heukeshoven Nommer sevenonnfuffzig fung enn Beitrach met Sütterlin aan. Tau Sütterlin kann eck ock watt särren, däßhalf will eck dotau enn paar Erjänzungen maaken.
Nerrentieenhondert tweeonverzich, eck woor emm säßten Schooljohr, wu-erde de Hankschrefft van Sütterlin enn Deutsche Einheitsschrift ömmjeställt. Die ähnelte de lateinischen Schrefft, die vie emm veerten Schooljohr jelieert hadden. Dodörch madde onns de Ömmställung keine jroten Moläste. De Ömmställung wu-erde domit bejröndet, datt Ausländer, die de Sütterlin-Schrefft nech kännen, unsere Hankschrefft lääsen können.
In dä Titt hadden vie dänn Lehrer Hujo Ruhe alz Klassenlehrer. Van dämm häffer besonders Aaltmaterijal sammeln jelie-ert. Dovann well eck jätz äwwer nicks vertällen. Eck häww öwwer minne Ärläwnisse im Kreich onn de Joohre donooch jeschrewwen, äwwer noch nech wedderjejewwen. Eck mein, de Berichte en Leiw Heukeshoven tau desser Titt vam Attur Pixberg onn vann dä Hälla Schnabel jenüjen vörret ie-erschte.

Rudi Brunsbach

Förr die, die de Sütterlin-Schrefft nech lässen können, kömmt jätz de „Paläographische Transkription“, wie de Främdwörderkänner sarren (bimm Kallen terbrickt man seck dobie de Tung); de angeren Minschen särren eenfach: Öwwertrarung enne lässbare Schrefft, nämlich ins Heukeshovener Platt:

Em Leiw Heukeshoven Nommer sevenonnfuffzig fung enn Beitrach met „Sütterlin“ aan. Tau Sütterlin kann eck ock watt särren, däßhalf will eck dotau enn paar Erjänzungen maaken.
Nerrentieenhondert tweeonverzich, eck woor emm säßten Schooljohr, wu-erde de Hankschrefft van Sütterlin enn „Deutsche Einheitsschrift“ ömmjeställt. Die ähnelte de lateinischen Schrefft, die vie emm veerten Schooljohr jelieert hadden. Dodörch madde onns de Ömmställung keine jroten Moläste. De Ömmställung wu-erde domit bejröndet, datt Ausländer, die de Sütterlin-Schrefft nech kännen, unsere Hankschrefft lääsen können.
In dä Titt hadden vie dänn Lehrer Hujo Ruhe alz Klaasenlehrer. Van dämm häffer besonders Aaltmaterijal sammeln jelie-ert. Dovann well eck jätz äwwer nicks vertällen. Eck häww öwwer minne Ärläwnisse im Kreich onn de Joohre donooch jeschrewwen, äwwer noch nech wedderjejewwen. Eck mein, de Berichte en Leiw Heukeshoven tau desser Titt vam Attur Pixberg onn vann dä Hälla Schnabel jenüjen vörret ie-erschte.

Rudi Brunsbach

Plattjekallt

Sütterlin-Schrift

Für die, die Hückeswagener Platt nicht verstehen, nachfolgend die Übertragung ins Hochdeutsche:

In „Leiw Heukeshoven“ Nummer siebenundfünfzig fing ein Beitrag mit „Sütterlin“ an. Zu Sütterlin kann ich auch einiges sagen, deshalb will ich dazu ein paar Ergänzungen machen. Neunzehnhundertzweiundvierzig, ich war im sechsten Schuljahr, wurde die Handschrift von „Sütterlin“ in „Deutsche Einheitsschrift“ umgestellt. Diese ähnelte der lateinischen Schrift, die wir im vierten Schuljahr gelernt hatten. Dadurch machte uns die Umstellung keine große Mühe. Die Umstellung wurde damit begründet, dass Ausländer, die die Sütterlin-Schrift nicht kennen, unsere Handschrift lesen können.
In der Zeit hatten wir den Lehrer Hugo Ruhe als Klassenlehrer. Von ihm haben wir besonders Altmaterial sammeln gelernt. Davon will ich jetzt aber nichts erzählen. Ich habe über meine Erlebnisse im Krieg und die Jahre danach geschrieben, aber noch nicht weitergegeben. Ich meine, die Berichte in Leiw Heukeshoven zu dieser Zeit von Arthur Pixberg und Hella Schnabel genügen vorerst.

Rudi Brunsbach

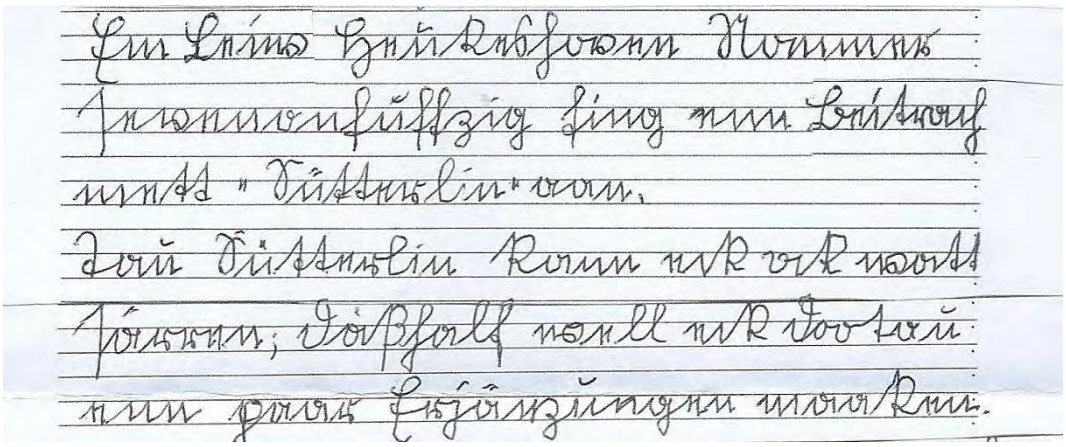


Bild 1: Ausschnitt aus dem handschriftlichen Text von Rudi Brunsbach

Vortrag „Der Nationalsozialismus in Hückeswagen“ vor der AG Bergische Geschichte der Montanusschule Hückeswagen

von Fabian Hulverscheid, Kevin Ziermann, Björn Limperg, Paul Flosbach, Felix Freund, Maurice Schürmann, Egzon Bytyci, Ahmet Durak, José Cortes, Nils Schulte, Carina Ritzenhöfer, Leon Radermacher, Finja Riemer. Als Gäste: Katharina Delgado, Saskia Brüggenthies, Julian Loosen und Raik Schnabel

Am 28. Mai 2018 durften wir im Rahmen der AG „Geschichte des Bergischen Landes“ eine besondere Geschichtsstunde erleben. Der Leiter der AG, Herr Schaffus, hatte Herrn Roß vom Bergischen Geschichtsverein Hückeswagen zum Thema „Der Nationalsozialismus in Hückeswagen“ eingeladen. Herr Roß hatte sich in den letzten Jahren intensiv mit dem Thema befasst und in mehreren Archiven recherchiert.

Zu Beginn wurden wir darüber informiert, in welchen Schritten der Übergang von der Demokratie über die Autokratie zur Diktatur führen kann.
Dann wurde uns die Entstehung der NSDAP in Hückeswagen aufgezeigt.
Zunächst gab es in Hückeswagen keine eigene Ortsgruppe: Hückeswagen gehörte zu Wermelskirchen. Erst 1930 wurde die Ortsgruppe Hückeswagen gegründet mit 6 Mitgliedern. Bei der Reichstagswahl 1933 erzielte sie etwas über 30% der Stimmen. Nach der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler begann schon bald die Verfolgung politischer Gegner und Verbot anderer Parteien.
In Hückeswagen wurde bereits im April 1933 der Bürgermeister ausgewechselt, und Albert Gimbel wurde Bürgermeister.
Bereits 1932 waren bei Auseinandersetzungen zwischen Nationalsozialisten und Kommunisten drei Hückeswagener Bürger erschossen worden.
Besonders betroffen hatten uns die Informationen über das KZ Kemna in Wuppertal, wo auch Hückeswagener eingesperrt und gefoltert wurden. Das KZ bestand von Mitte 1933 bis Anfang 1934. Die Insassen mussten in der eiskalten Wupper baden, gesalzenen Fisch essen und wurden geschlagen. Das Gebäude des KZ in einer Fabrik besteht bis heute an der Straße von Oberbarmen nach Beyenburg. Eine Gedenkstätte auf dem Firmengelände war von den neuen amerikanischen Eigentümern nicht erwünscht und befindet sich gegenüber auf der anderen Straßenseite.
Viele Hückeswagener Bürger wurden in dieser Zeit angeklagt, vor allem wegen Hochverrat, „Verstoß gegen das Heimtückegesetz“ (ein „Gummiparagraph“) und unerlaubtem Waffenbesitz. Die meisten Verfahren wurden eingestellt. Besonders verfolgt wurden die Pastoren Hasenburg und Rottländer, obwohl man ihnen letztlich nichts nachweisen konnte.

Am Ende des Vortrages schilderte Herr Roß, wie betroffen er beim Studium der Akten gewesen war und dass er so eine Forschung nicht noch einmal machen würde. Das hat uns sehr beeindruckt. Zum Abschluss der Veranstaltung bekamen wir zwei Hefte „Leiw Heukeshoven“, in denen Herr Roß seine Forschungsergebnisse aufgeschrieben hatte. Es war eine sehr informative und interessante Unterrichtsstunde.

Quelle: Leiw Heukeshoven 2015, 2016 und 2017

Urkataster Hückeswagen von 1829 im Archiv des BGV Hückeswagen

von Fredi K. Roß

1818 begann Preußen mit der ersten amtlichen Aufnahme von Grundstücken, Besitzrechten und zu leistenden Abgaben, dem sogenannten Urkataster. Dieses Urkataster wurde in Hückeswagen 1829 durchgeführt.
Die Daten des Urkatasters für Hückeswagen wurden uns freundlicherweise von den Katasterämtern in Gummersbach und Remscheid zur Verfügung gestellt. Wir bedanken uns nochmal für die Hilfe!

Die Unterlagen des Urkatasters liegen jetzt in digitalisierter Form im Archiv des BGV Hückeswagen vor. Sie können dort von jedem Interessierten, z. B. für Familienforschung, benutzt werden.

Bild 1: Deckblatt des Urkataster Hückeswagen, 1829, Signatur 4239-000-0000-00-UE-00
© Datenlizenz Deutschland - Land NRW (2018) / Katasterbehörde des Oberbergischen Kreises

Quelle: Amt für Geoinformation und Liegenschaftskataster des Oberbergischen Kreises
Archiv BGV

Unseren Toten zum Gedächtnis

Der Bergische Geschichtsverein, Abt. Hückeswagen e. V., gedenkt seiner im Jahre 2017/2018 bis zur Drucklegung dieser Ausgabe verstorbenen Mitglieder

Inge Vöpel, † 11.01.2018
Heinz Schäfer, † 24.05.2018

Durch ihre Mitgliedschaft in der Abt. Hückeswagen haben sie die satzungsgemäßen Ziele und Aufgaben des Bergischen Geschichtsvereins immer unterstützt.

Wir werden ihnen ein dankbares Andenken bewahren.

Werbung neuer Mitglieder zur Unterstützung unserer Arbeit

Der Bergische Geschichtsverein widmet sich seit seiner Gründung 1863 den satzungsgemäßen Zielen:

- der Erforschung des Bergischen Landes mit der wissenschaftlichen Ausarbeitung und Veröffentlichung der Ergebnisse
- den Aufgaben der Denkmalpflege
- der Stadtbildpflege
- der Pflege der Bergischen Mundart

Die Abt. Hückeswagen des Bergischen Geschichtsvereins wurde 1960 gegründet und ist ein gemeinnütziger Verein. Wir haben zurzeit 150 Mitglieder.

Wir laden Sie herzlich ein, sich uns anzuschließen. Werden Sie Mitglied im Geschichtsverein und unterstützen Sie unsere Arbeit durch Ihren Beitrag.

Wir laden Sie auch ein, einen Beitrag für unser Mitteilungsblatt *„Leiw Heukeshoven“* über geschichtliche (oder auch nichtgeschichtliche) Dinge zu schreiben.

Unsere Mitglieder erhalten

- im Jahr drei Zeitschriften *„Romerike Berge“*
- als Jahresgabe der Abteilung Hückeswagen den aktuellen Band des Mitteilungsblattes *„Leiw Heukeshoven“*
- als Jahresgabe des BGV-Hauptvereins einen Band der Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins

Unser Jahresbeitrag

- Erwachsene 30,00 €
- Jugendliche 15,00 €

Information und Anmeldung

Geschäftsstelle Steffi Wolter, Bahnhofsplatz 11, 42499 Hückeswagen,
Tel. 02192 92270

Internetseite www.bgv-hueckeswagen.de

Hier können Sie alle Angaben über die Abteilung Hückeswagen lesen, den Veranstaltungskalender und die von uns aufgelegten Bücher und Aufsätze sehen und zum großen Teil herunterladen.