

BERGISCHES FREILICHT *BLICK* MUSEUM



Kutsche, Eisenbahn und Auto -
Verkehrsentwicklung im Bergischen Land

Bilder vom Tag der offenen Tore
Jahresprogramm 1993

Heft **4**

FREILICHTBLICK

- eine Zeitschrift, die ...

- * regelmäßig über die Entwicklungen im BERGISCHEN FREILICHTMUSEUM LINDLAR berichtet
- * Arbeit und Alltagsleben der bäuerlich-handwerklichen Kultur schildert
- * den ökologischen Schwerpunkt des Museums „beleuchtet“
- * die Mitarbeiter vorstellt
- * auf Veranstaltungen des Fördervereins hinweist und einlädt
- * Beiträge zur Geschichte der Region liefert
- * Rezepte aus dem Bergischen vorstellt
- * mundartliche Beiträge gerne annimmt
- * Leserbriefe und -beiträge veröffentlicht

Heft 4
November 1992

herausgegeben vom
VEREIN DER FREUNDE UND
FÖRDERER DES BERGISCHEN
FREILICHTMUSEUMS LINDLAR,
Borromäusstr. 1, 5253 Lindlar 1

IMPRESSUM

Redaktion: Martin Becker (BE),
Dr. Jan Carstensen (CA),
Franz Rudolf Menne (FRM),
Robert Wagner (WA)

Bildredaktion: Monika Vater (MV)

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Markus Bennemann, Karl Matthias Berg,
Jürgen Dreiner (JD), Wilhelm Eckart,
Christoph Heider, Wolfgang Hufschlag,
Prof. Dr. Hans Josef Kelleter, Thomas Köppen,
Reinhold Müller, Dr. Herbert Nicke,
Angela von Rennenberg, Friedel Schmal,
Johannes Serban, Roswitha Thomas,
Johann Tinnes, Dieter Wenig

Titelfoto: Postkutschenverkehr im
Museumsgelände am Tag der offenen Tore,
13. September 1992 (MV)

ViSdP
Robert Wagner

Druck: Druckerei Braun, Lindlar

Umschlag: 100% Altpapier
Einlage: chlorfreies Papier

INHALT

KUTSCHE, EISENBAHN UND AUTO - VERKEHRSENTWICKLUNG IM BERGISCHEN LAND	5
Von den Höhenstraßen zu den Talstraßen	6
Aufstellung der „sämtlichen drey Fuß und darüber weiten Brücken“ - archivalische Nachrichten zum Brückenbau im Sülztal	11
Die Bachstraße, der ursprüngliche Westzugang zum Dorf Lindlar	14
„Da es sich um einen echten Notfall handelt...“ Beschwerdebriefe Lindlarer Bürger als Quelle für ehemalige Straßen- und Wegeverhältnisse	20
Wege rund um Scheller - Erinnerungen eines Einwohners	24
Von Fußwegen und Schuhmachern	26
40 Jahre Museum Achse, Rad und Wagen Das kultur- und technikhistorische Werksmuseum der Bergischen Achsenfabrik Fr. Kotz & Söhne	27
Vor 80 Jahren kam die Eisenbahn - Lindlarer Schüler auf den Spuren des Eisenbahnbaus im Sülztal -	31
Eine Eisenbahn ins Bergische Land - Zeitleiste des Eisenbahnbaus Immekeppel - Lindlar -	32
Die Schulchronik Linde über den Eisenbahnbau	34
„Im Herbst standen die Bauern Schlange . . .“ Porträt des Bahnhofsvorstehers Wilhelm Burgmer	36
Wandertip: Auf den Spuren der Sülztalbahn	39
Eisenbahnfreunde Flügelrad	43
Mit Kutsche, Omnibus und Eisenbahn - Wie sich der Weg von Lindlar nach Köln verkürzt hat -	44
Vom Fahren und Tanken - Die ersten Autos im Ortsbild -	46
Bugatti, Citroen, Daimler, Ford & Co. Automobilbau in Köln von den Anfängen bis in die 1930er Jahre	48
Von der Erdstraße zur Autobahn	58
Straßenentwurf im Wandel der Zeiten, Rück- und Ausblick	60
Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg	64

Bohnen, Stroh und Halali	67
Bilder von den Tagen der offenen Tore am 12./13.9.92	
Neueste Untersuchungen im Weiler Steinscheid	70
Umweltschutz um 1900 - Gab es den schon?	72
Steiererwagen mit Braunfäulebefall	74
Gedanken zur Restaurierung einer Kutsche	
Lehmbau, Fachwerk und alte Akten	76
Gespräch mit Dieter Wenig, Bauhistoriker des Bergischen Freilichtmuseums	
Jahresprogramm 1993	77
Blick über die Grenzen: Bokrijk und Arnheim	78
Ein altes Kriegerdenkmal in neuer Umgebung	80
Vom „Volksblatt“ zur „Bergischen Landeszeitung“	85
Rückblick	90
„Kaninchenbraten“ - ein altes bergisches Rezept	93
Unsere Autoren	94

Mitten im Bergischen Land . . .

. . . trafen sich am 11. September die Landräte des Rheinisch-Bergischen und des Oberbergischen Kreises, Dr. Rolf Hahn (Mitte) und Leo Kausemann (rechts), und zwar im Bergischen Freilichtmuseum in Lindlar. Zum Auftakt der „Tage der offenen Tore“ informierten Museumsleitung und Förderverein sowohl die Herrn Landräte als auch die Presse über den Entwicklungsstand des Museums und die bevorstehenden Aktionen. Noch bevor die offizielle Frage gestellt wurde, wie es denn mit einer Mitgliedschaft im Förderverein sei, zückte Leo Kausemann zwei Beitrittsformulare aus der Tasche und Dr. Rolf Hahn den Stift. Wenig später erhielt Schriftführer Werner Hütt (links) die Anträge zweier neuer Mitglieder . . .



(Bilder von den „Tagen der offenen Tore“, s. S. 67-69)

KUTSCHE, EISENBAHN UND AUTO - VERKEHRSENTWICKLUNG IM BERGISCHEN LAND

Warum beschäftigt sich die Zeitschrift eines Museums, dessen ausgemachte Schwerpunkte die „Ökologie“ und die „bäuerlich-handwerkliche Kultur“ sind, so intensiv mit dem Thema „Verkehr“? Wer den Autoren dieser Ausgabe bei der Frage nachgeht, wie sich die Verkehrswege im Bergischen Land entwickelt und verändert haben, wird bald merken, wie sehr das Leben des einzelnen Bauern oder Handwerkers durch die Verkehrsentwicklung radikal verändert wurde: Die meisten Dinge, die unsere Vorfahren brauchten - Nahrung, Kleidung oder Baumaterial - , mußten sie sich selbst herstellen oder in unmittelbarer Nähe tauschen. Fachwerk, Stakung, Weiden, Lehm und Stroh zum Beispiel fand man in unmittelbarer Nähe des Hofes, um sein Haus zu bauen; selbst der Transport von Bimssteinen aus dem nur 100 Kilometer entfernten Neuwieder Becken ins Bergische wäre für den Privatmann eine unlösbare Aufgabe gewesen. Ähnliches gilt für die Kleidung, die früher weitgehend aus dem heimischen Flachs hergestellt wurde. Bei der Nahrung war es nicht anders: Das Korn wurde in der nächsten Mühle, nur wenige Kilometer vom Hof oder Weiler entfernt gemahlen, die Kartoffel - später das Hauptnahrungsmittel - wuchs auf den Feldern in der Nähe des Hofes, den Rest besorgte man aus dem „Hausgarten“. Südfrüchte kannte man vom Hörensagen, bedenkt man, daß die ersten Bananen erst vor genau 100 Jahren nach Deutschland kamen.

Der Wandel liegt auf der Hand: Markieren Sie die Herkunftsländer aller Produkte aus Ihrem Einkaufswagen, versuchen Sie sich vorzustellen, welche Urlaubziele die Menschen Ihres Ortes Jahr für Jahr ansteuern oder nehmen Sie nur die Karte der Pendler, die täglich Ihren Wohnort verlassen oder besuchen: Im Zentrum einer der größten „zivilen“ Revolutionen der Menschheitsgeschichte stehen die Verkehrswege.

Dem Konzept des Bergischen Freilichtmuseums würde es jedoch nicht entsprechen, wenn wir in nostalgischem Enthusiasmus Darstellungen von Kutschen, Leiterwagen und Traktoren aneinanderreihen, ohne den Bezug zur Gegenwart zu erwähnen. So geht es in einigen Beiträgen auch um Verkehrskonzepte für heute und morgen: Was erwartet uns im Straßenbau? Löst der Verkehrsverbund die Probleme des morgentlichen Staus auf der A 4 vor Köln und anderswo? Kaum ein Thema, das geeigneter wäre, die ökologischen Fragen unserer Zeit zu verknüpfen. Wem dieser Gegenwartsbezug und die damit verbundenen Umweltprobleme zu denken geben, der möge gerne selbst zur Feder greifen: Ihre Meinung wird Anregung sein für die Leser unserer nächsten Ausgabe . . .

Dr. Ernst Zinn
Vorsitzender des Vereins der Freunde und Förderer des Bergischen Freilichtmuseums.

Von den Höhenstraßen zu den Talstraßen

Ein siedlungs- und verkehrsgeschichtlicher Beitrag

Wenn wir heute mit dem Auto durch das Bergische Land fahren, sind wir gewohnt, den größten Teil unserer Fahrt auf den Talstraßen zurückzulegen. Wir kennen daher die Täler besonders gut; in ihnen verlaufen denn ja auch die am besten ausgebauten Verkehrswege, in ihnen liegen die Orte, die wir zum Einkaufen aufsuchen.

Das war aber keineswegs immer so. In der Entwicklung des bergischen Straßen- und Wegenetzes hat es eine Dynamik gegeben, die sehr eng an die Besiedlungsgeschichte geknüpft war und die wir uns hier einmal näher verdeutlichen wollen.

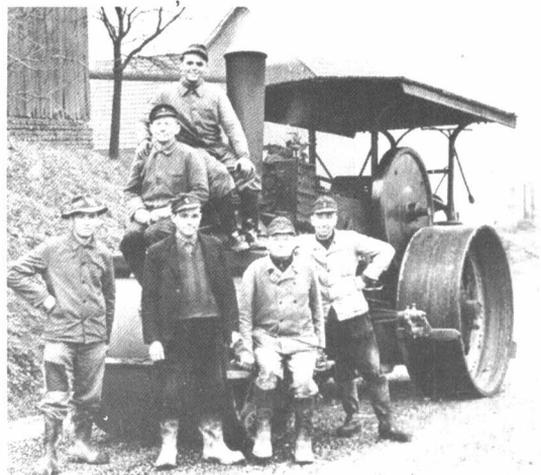
Siedlungsfeindliche Naturlandschaft

In seinem Urzustand war das Bergische Land eher siedlungsfeindlich. Nicht nur seine dichte Bewaldung hielt die ersten Siedler recht lange fern, sondern auch seine unwirtschaftlichen Täler mit ihren vielfach versumpften Talböden, die von nahezu undurchdringlichen Auenwäldern versperrt waren. Die unbefestigten Flüsse verlegten beständig ihren Lauf, und sie suchten namentlich im Frühjahr die Täler mit unberechenbaren Hochwässern heim. Diese Naturlandschaft bot sich nicht gerade zur Besiedlung an.

Viel entgegenkommender waren da schon eher die Höhenrücken und Wasserscheiden zwischen den Tälern. Sie waren es denn auch, die als Leitlinien bei der Landnahme dienten. Hier entstanden die ersten Siedlungen, namentlich die Kirchorte als Zentren der damaligen Zeit. Damit einher ging die Entstehung des Wegenetzes; auch hier waren die Höhenzüge Leitlinien, an denen sich die ersten Verkehrswege orientierten, denken wir nur an Orte wie Hohkeppel oder Drabenderhöhe, die an den damaligen „Hauptstraßen“ lagen.

Die Wege über die Höhen boten auf der einen Seite Vorteile, denn sie verbanden die Hauptorte mit den Zentren am Niederrhein (Köln und Siegburg), von denen aus die Besiedlung des Bergischen Landes vorangetragen wurde. Andererseits hatten sie den Nachteil, daß sie, indem sie den Höhenrücken folgten, zwangsläufig in eine Südwest-Nordost-Richtung gerieten, die ja für die bergischen Täler und Wasserscheiden charakteristisch ist. Die „Verkehrsspannung“ jedoch, die durch die Besiedlungsentwicklung des Bergischen Landes entstand, war indes mehr west-ost-gerichtet. Es mußten also mehrfach die Täler durchquert werden. So kam es, daß die mitten durch unsere Heimat führende „Alte Brüderstraße“ eine recht komplizierte Streckenführung aufwies, da sie zwei Haupttäler durchqueren mußte: das

Gemeindearbeiter in Hohkeppel (vor dem Bauernhof Müller in Kalkofen) um 1958



wechselndes Gefälle, ein namentlich für Pferdefuhrwerke sehr hinderliches Problem. Außerdem müssen die Furthen durch Sülz und Agger schon eine lästige Angelegenheit gewesen sein, ganz zu schweigen von hochwasserbedingten Unterbrechungen des gesamten Verkehrs. Das Prinzip: „Täler meiden - Höhen bevorzugen“ hat dennoch etwa tausend Jahre lang seine Gültigkeit bewahrt.

Der Wandel im 19. Jahrhundert

Bei der oben beschriebenen Situation ist es über lange Jahrhunderte geblieben. Die Erschließung der Täler für den Straßenverkehr ist im allgemeinen noch relativ jung. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts zwang das durch die beginnende Industrialisierung - vor allem im Oberbergischen - bedingte höhere Transportaufkommen dazu, neue und vor allem flachere Straßen zu errichten.

So entstanden also die ersten Talstraßen eher gezwungenermaßen, und die Täler wurden zu Verkehrsträgern. Dabei ging der Ausbau des Straßennetzes Hand in Hand mit dem Wachstum der Talorte, die dadurch einen enormen Aufschwung erfuhren. Die parallel dazu aufstrebende Industrie - häufig aus den in den Tälern gelegenen Mühlen- und Hammerwerken hervorgehend - sowie der seit Ende des 19. Jahrhunderts hinzukommende Bahnbau taten ein übriges. Auch die Eisenbahn benutzt wegen der leichteren Streckenführung bevorzugt die Täler.

Ein sehr anschauliches Beispiel für diese Entwicklung ist Untereschbach, das jahrhundertlang an der Alten Brüderstraße gelegen war, aber stets eine unbedeutende Einzelhofsiedlung blieb, da die Tallage keinen Siedlungsanreiz bot. Der Bau der Sülztastraße und der Aggerstraße, die sich zudem in Untereschbach kreuzen, sowie der Bergbau am Lüderich und die Eisenbahn haben dann - fast gleichzeitig - die Weiterentwicklung zu einem heute doch sehr zentral gelegenen, dynamischen Ort ausgelöst. Ähnlich ging die Entwicklung auch in anderen Talorten vonstatten.

Folgen der Verkehrsverlagerung

Während sich also das Verkehrsaufkommen in die Täler verlagerte, gerieten die alten Höhenstraßen allmählich ins Abseits, teilweise sogar in Vergessenheit. Besonders in Gegenden, wo sie durch dünner besiedelte Gebiete verliefen, sind sie in der Folgezeit fast verschwunden. So ist etwa die einst so bedeutende Nutscheid-Höhenstraße heute über weite Strecken nur noch ein Waldweg; auch die Alte Brüderstraße teilt dieses Schicksal, vor allem im Königsforst und im Raum Maria Linden-Federath-Heckberg. Allerdings zeugen noch heute ganze Serien von nebeneinander verlaufenden Hohlwegtrassen und Wagengeleisen von der einstigen Aktivität der Höhenwege.

Mit dem Ausbleiben des Verkehrs gerieten auch einige der alten Höhenorte sehr ins Abseits und konnten sich von diesem Rückschritt teilweise erst spät wieder erholen. Namentlich die Herbergs- und Gaststättenbetriebe entlang der alten Verkehrswege (beispielsweise das „Weiße Pferd“ in Hohkeppel) spürten den Strukturwandel sehr deutlich.

In dem besonders intensiv auf die Alte Brüderstraße ausgerichteten Ort Tütberg (zwischen Untereschbach und Forsbach) setzte Mitte des 19. Jahrhunderts sogar eine Entsiedelung ein, ein für die damalige Zeit ganz und gar ungewöhnlicher Vorgang; heute gibt es diesen Ort, der an Größe die damaligen Nachbarorte Forsbach und Untereschbach übertraf, nicht mehr. Auch eine Folge der Verkehrsentwicklung.

Ausblick

Die künftige Entwicklung der Verkehrsströme im Bergischen Land zeichnet sich bereits ab. In den Tälern ist nämlich inzwischen sehr viel Raum verbraucht worden, namentlich im Aggertal, das allmählich zu einer durchgehenden Industrie- und Gewerbe-Gasse wird. Neue Wohnsiedlungen suchen daher - verstärkt seit den 70er Jahren - wie-

der A 4 entstehen neue Gewerbegebiete, für die in den Tälern allein kein Platz mehr ist. Trotz alledem werden die alten Höhenstraßen, auf denen sich einst über viele Jahrhunderte der gesamte Verkehr unserer Heimat bewegte, nicht mehr ihre ehemalige Bedeutung wiedererlangen; sie sind ein Stück Geschichte geworden, obwohl sie eine so wichtige Rolle gespielt haben.

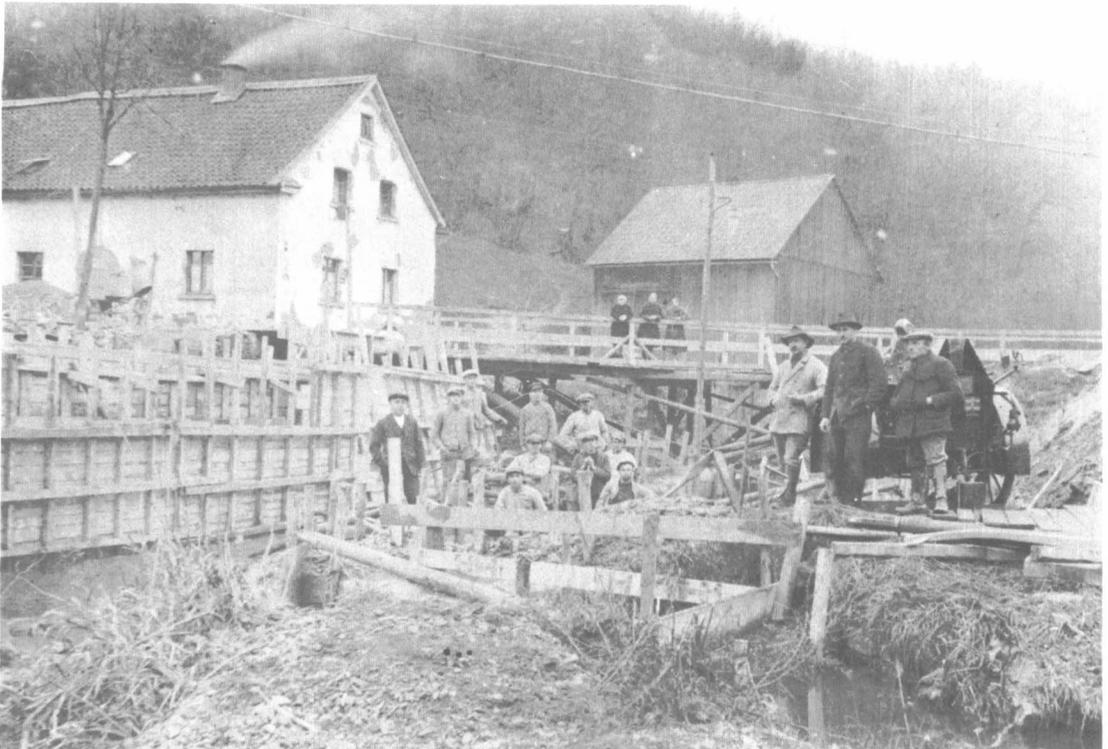
Zusammenfassung

Stichwortartig kann man die Entwicklung des Straßennetzes im südlichen Bergischen Land wie folgt zusammenfassen:

1) Seit dem Frühmittelalter erste Siedlungen auf den Höhenrücken,

- 2) Verbindung durch ein ebenfalls den Höhenrücken folgendes Wegenetz, das die Täler allenfalls punktuell berührt, um sie zu queren,
- 3) Bedeutungsgewinn der Täler im Laufe des 19. Jahrhunderts durch Industrialisierung, höheres Transportvolumen und Bahnbau,
- 4) Verlagerung des Verkehrs in die Täler und dadurch Bedeutungsrückgang der Höhenstraßen und -orte,
- 5) Mit dem Ausbau des Fernstraßennetzes in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts erneute Verlagerung eines großen Teiles des Verkehrs auf die Höhen und damit ein Entwicklungsimpuls für die bis dahin eher abseits liegenden Höhenorte.

Bau der Straßenbrücke bei Merlenbach im Sülzthal 1927



Aufstellung der „sämtlichen drey Fuß und darüber weiten Brücken“ - archivalische Nachrichten zum Brückenbau im Sülztal

Auf Veranlassung der „Verwaltung für Handel, Fabrication und Bauwesen“ vom 20. März 1837 sollten die „sämtlichen drey Fuß und darüber weiten Brücken“ zusammengestellt werden.

Am 14. April 1837 wurde diese Anordnung vom „königlichen Landrath Schuhmacher“ an die Gemeinde Lindlar mit der Bitte um baldige Erledigung weitergeleitet.

Das Ergebnis der Bearbeitung ist aus einer übersichtlichen Aufstellung vom 28. April 1837 in der Akte Nr. 572 des Gemeindecarchivs Lindlar ersichtlich. (Die folgenden kursiv gesetzten Satzteile sind wörtlich aus der Akte übernommen.)

Darin sind insgesamt 16 Brücken im Gebiet des *landrätlichen Kreises Wipperfürth* aufgeführt, jeweils mit genauer Spezifizierung der *Ortschaft, auf deren Grund und Boden die Brücke belegen (sic!)* sowie der *Bezeichnung der Landstraße, oder des Weges, auf welcher die Brücke vorhanden und des Gewässers, über welche sie führt.*

Folgende Ortschaften und Siedlungen sind aufgelistet:

Einmal die Gemeinde *Lindlar* selbst, *Oberbruchhagen, Hartegasse, Mittelbruchhagen* und *Untersülze*, sowie *Schätzmühle* und *Oberquabach*, die alle an der Sülz liegen.

Dann *Oberfeld, Dorf Engelskirchen* und *Strenghammer* am *Horperbach*, weiter *Vellingen, Keplermühle* und *Lennefermühle* am *Lenneferbach* und zum Abschluß *Billstein (sic!)* und *Hommerich*, nochmals am *Sülzfluß* gelegen.

Es folgen weitere Angaben, so z.B., durch welche Gemeinde die Brücke bislang unterhalten wurde und welche Größe die Brücke

hat. Von besonderem Interesse sind jedoch die Angaben zur Bauweise der einzelnen Brücken und Stege. Hieraus geht hervor, daß von den 16 genannten lediglich drei *massiv mit einer Wölbung* errichtet waren, die übrigen waren *von Holz erbaut mit Seiten-Geländer.*

In der Folgezeit häufen sich auch die Anfragen und Klagen der Anwohner bei der Bürgermeisterei Lindlar, daß gerade die hölzernen Stege durch Alter und Witterung baufällig und reparaturbedürftig sind. Häufig wird auch darauf hingewiesen, daß vor allem in der schlechten Jahreszeit und nach stärkeren Niederschlägen die Passage über die Flüsse und Bäche behindert oder gar unmöglich wird.

Dies wird auch durch ein Schreiben des Landrats vom 4. August 1845 bestätigt, in dem von der *Wiederherstellung der durch die jüngsten Wasserfluthen beschädigten Brücken* die Rede ist. Bei diesem Hochwasser im Frühjahr des Jahres 1845 war z.B. der Fußsteg über die Sülz bei Steinenbrück völlig zerstört worden, andere Brücken hatten Beschädigungen erlitten.

So nimmt es nicht wunder, daß die Anwohner bemüht waren, die einfacheren Stege durch massive Brücken zu ersetzen, die auch größerem Hochwasser standhalten konnten.

Dabei ist häufig die Bereitschaft zu erkennen, daß die Bürger finanzielle und auch praktische Unterstützung leisten wollten.

Die Brücke in Untersülze

Ein Beispiel ist die Brücke zu Untersülze, die in der o.g. Auflistung von 1837 noch als hölzerner Steg aufgeführt ist.

Dies ist auch der Grund, warum sich die Anwohner zu einem gemeinsamen Antrag, der wohl aus der Mitte des 19. Jahrhunderts stammt, zusammenfinden. (Gemeindearchiv Lindlar Akte Nr. 601)

Sie verpflichteten sich, einen Betrag von 95 Thaler baar sowie Spanndienste mit Pferd und Handarbeit im Wert von weiteren 36 Thalern 5 Silbergroschen zu leisten. Weiter stellen die direkten Anlieger die notwendigen Grundstücke zur Verfügung.

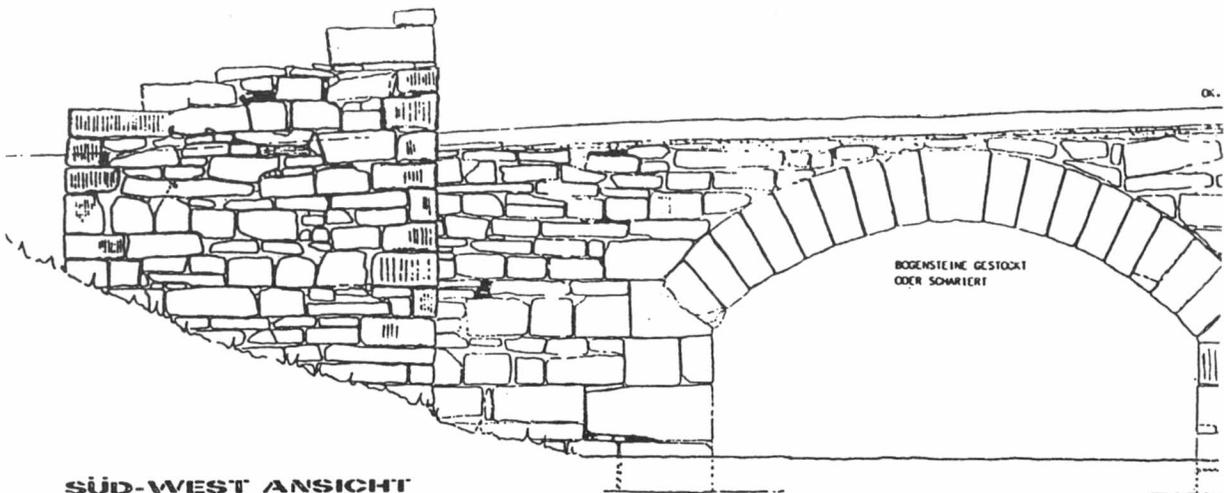
Das Ziel des Antrags war die Errichtung einer massiven Steinbrücke mit Unterstützung durch die Gemeinde Lindlar, die in der Folge dann auch zur Ausführung gekommen ist.

Heute ist diese zweibogige Bruchsteinbrücke, die für die damalige Zeit doch eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation darstellte, nur noch als einsturzgefährdetes Rudiment neben der neugebauten Sülztaalstraße erhalten.

Die Erhaltung des mittlerweile unter Denkmalschutz gestellten Objekts vor Ort ist aufgrund der fehlenden Nutzung schwierig, weshalb vor einiger Zeit bereits die Möglichkeit der Translozierung der gesamten Brücke an einen neuen Standort überprüft wurde.

Die beiden Bögen mit rund vier Metern Spannweite, der mächtige Mittelpfeiler mit einem Flutbrecher an der flußaufwärts gelegenen Seite sowie sämtliche Ecksteine sind zu Quadern behauen, die Oberflächen sind vom Steinmetzen mit dem Scharriereisen geglättet. Die übrigen Mauern sind aus Bruchsteinen errichtet.

Das Aufmaß und die Bauuntersuchung ergaben, daß nur wenige Stellen durch Ausbrüche beschädigt sind, so daß bei einer Übertragung nur geringe Ergänzungen vorzunehmen wären.



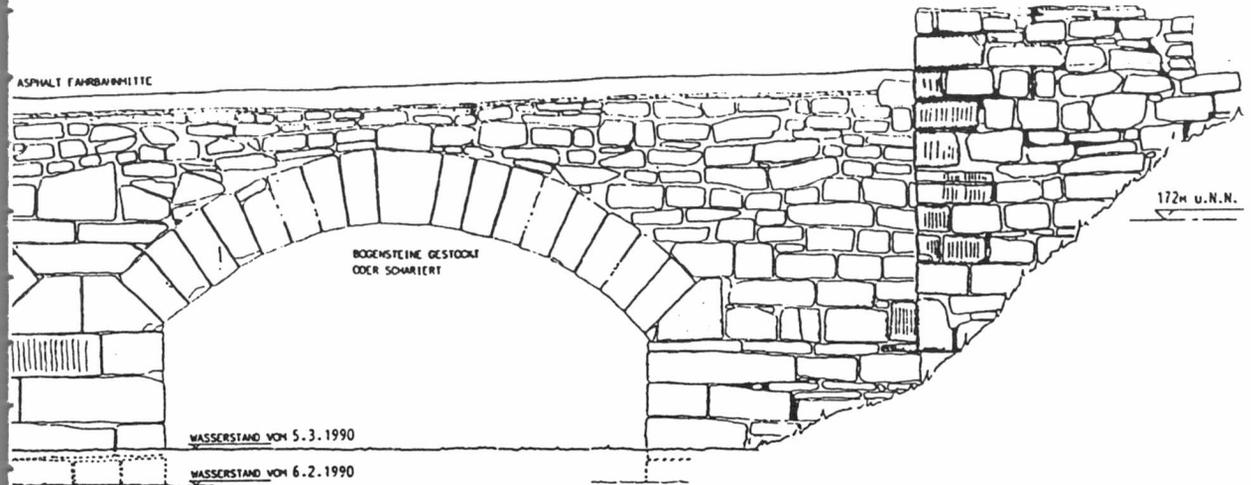
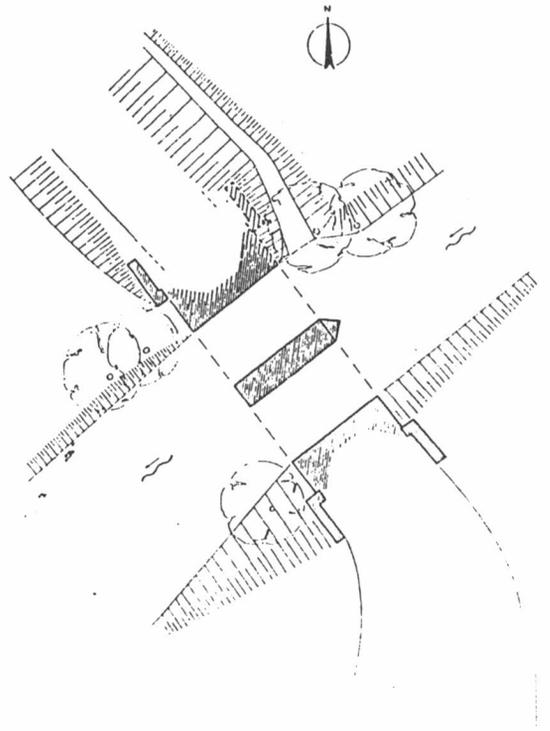
Als möglicher neuer Standort ist die geplante Parkplatzzufahrt des Bergischen Freilichtmuseums vorgesehen, wo der Lennefebach zu überqueren ist.

Dadurch kann die Brücke wieder ihrer ursprünglichen Funktion zugeführt werden, wodurch auch ihre Erhaltung - wenn auch an einem neuen Ort - gesichert wäre.

Baufaufnahme der Bruchsteinbrücke
in Untersülze,
Frühjahr 1990

Ansicht von Südwest
▼

Aufsicht ►



DIE ANGABE DER HÖHE ÜBER N.N. BEZIEHT SICH
AUF DEN LAGEPLAN VOM LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND,
RHEINISCHES STRASSENBAUAMT GUMMERSBACH, JANUAR 90.

Die Bachstraße, der ursprüngliche Westzugang zum Dorf Lindlar

Wer heute von Köln kommend, sich dem Ort Lindlar nähert und dem Lauf der Lennefe folgend auf breiter Straße den Ortskern erreicht, vermutet kaum, hier nicht auf alten Wegen zu wandern, sondern - gemessen an der Entstehungszeit des Ortes - einen erst „kürzlich“ gebahnten Straßenzug vorzufinden.

Tatsächlich aber erschloß sich in früheren Zeiten der Ort von Westen her über den Höhenweg von Kemmerich, vorbei an der Rochuskapelle und weiter zur Rheinstraße, so daß die sumpfige und unwegsame Lennefe vermieden wurde. Entlang der Pollerhofstraße kam man dann zur Bachstraße - heute eine ruhige Seitenstraße - damals aber die eigentliche Westerschließung und Hauptstraße.

Abgelöst in dieser Funktion wurde die Bachstraße jedoch nicht gleich durch die heutige Situation, sondern zunächst gegen Anfang des 19. Jahrhunderts durch die damals entstandene geradlinige Verlängerung der Pollerhofstraße, die, über den Kirchplatz hinaus zum östlichen Ortseingang, heute noch als „Hauptstraße“ bezeichnet wird.

Doch auch diese zwischenzeitliche Erschließung wurde zu einer beruhigten Zone. Längst hatte sich ja der Verkehrsstrom vom alten Höhenweg auf die 1894 erbaute Lennefetalstraße verlagert, in deren Fortführung heute die Dr.-Meinerzhagen-Straße von der Kölner Straße her den Hauptverkehr aufnimmt und die eigentliche Verkehrsader des Dorfes bildet.

Spuren der ursprünglichen Gegebenheiten und ihrer Veränderungen, die sich nicht nur dem Fachmann erschließen, sollen hier aufgezeigt werden.

Flurnamen

Begleitet wird die Bachstraße von alten, weit länger als die Urkartierung, an Hand derer sie hier aufgezeichnet sind, zurückreichenden Flurnamen (Abb.1). „In der Straße“ heißt es eingangs und erinnert daran, daß es im 18. Jahrhundert und erst recht noch früher in einem Ort wie Lindlar nicht viele Verkehrswege, die als Straße zu bezeichnen gewesen wären, gab. Genauer: es gab nur einen einzigen: die Straße eben, die Hauptstraße war.

Wohl noch weiter zurück weisen die Flurnamen beiderseits der Uferstraße. Aus den Schriften von Josef Kühlheim (vgl. auch E. Müller in der Festschrift des Lindlarer

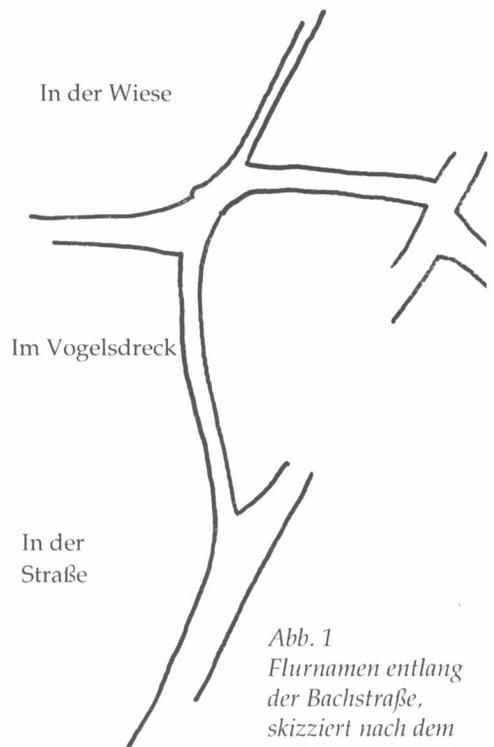


Abb. 1
Flurnamen entlang
der Bachstraße,
skizziert nach dem
Urkataster von 1831

Schützenvereins von 1990) wissen wir, daß gerade hier die bis ins 16. Jahrhundert zurückreichenden Schützenprozessionen aufmarschierten bzw. endeten. So heißt es „In der Wiese“ ohne weitere Kennzeichnung. Bezeichnet ist ja die eine Wiese, die jeder kennt: die Schützen- und Festwiese eben oder der Versammlungsplatz bei mancherlei anderen wichtigen Anlässen sicher auch. Noch deutlicher wird der Bezug zur Schützentradition in der Bezeichnung „Vogelsdreck“, weiß man doch, daß in alten Ortsnamen der Namens- teil „Vogel...“ (z.B. Vogelsberg, Vogelwiese, Vogelweide, Vogelssiefen etc.) in der Regel auf Schützenbrauchtum zurückgeht und den Schützenvogel oder Adler, der als Teil der Insignien den Aufmärschen vorangetragen wurde, bezeichnet. Der Wortteil „...dreck“ versteht sich dann als „...treck“ und spricht den Zug (=Treck), zu dem sich die Schützen formierten, direkt an.

Straßenführung

Die sich in den Flurnamen widerspiegelnde Hauptfunktion der Straße im 18. Jahrhundert und früher läßt sich ebenfalls „verkehrstechnisch“ nachvollziehen. Senkte sich der Weg, von der heutigen Rheinstraße kommend, am Pollerhof zunehmend in die Bachaue ab, empfahl es sich für Fuhrwerke u.ä. sicherlich, den Weg zur Ortsmitte auf halber Höhe des kleinen Hangs nördlich des Pollerhofs zu suchen. Entsprechend zeigt die Führung der Bachstraße im Urkataster, und klarer noch die Fluchtlinie der z.T. 50 bis 100 Jahre weiter zurückreichenden Bauten (Hinterhaus Nolden (1), Doppelhaus Homberg/Scida (2), Häuser Quabach (3) und Kelleter (4)) anders als heute einen leicht geschwungenen für den Hauptverkehrsstrom einfach zu verfolgenden Verlauf der Abzweigung (Abb.2).

Kreuzung Uferstraße und Dorfbach

In der Mitte der Bachstraße findet sich von alters her die Kreuzung mit der Uferstraße (im Abschnitt südlich der Bachstraße heute Otto-Lob-Straße). Die Uferstraße bildet für den von Westen kommenden Besucher damals wie heute die erste Möglichkeit zur Erreichung des Nordens mit den Steinbrüchen und dem Weg nach Wipperfürth (Die Eichenhofstraße existierte noch nicht!) Es erstaunen jedoch heute der Name Uferstraße und die Bezeichnung der sich an der Straße hinziehenden Fluren „Am Ufer“ und „Aufm Ufer“, da man unwillkürlich den begleitenden Wasserlauf sucht, dem diese Kennzeichnungen entsprechen würden.

Betrachten wir dazu aber einmal das Geländeprofil zwischen Uferstraße und Pollerhofstraße einerseits und Kamperstraße andererseits, so erschließen sich unverzüglich auch hier die ursprünglichen Gegebenheiten, wie sie in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts und früher bestanden: Bei rechtwinkliger Blickrichtung zur Kamperstraße erkennen

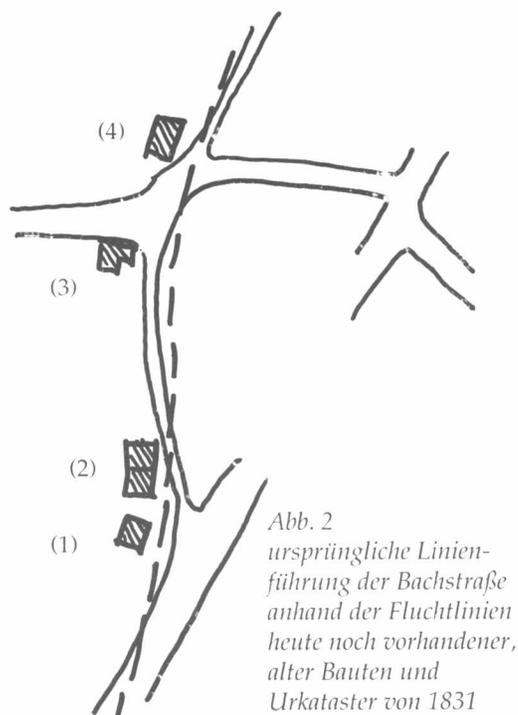
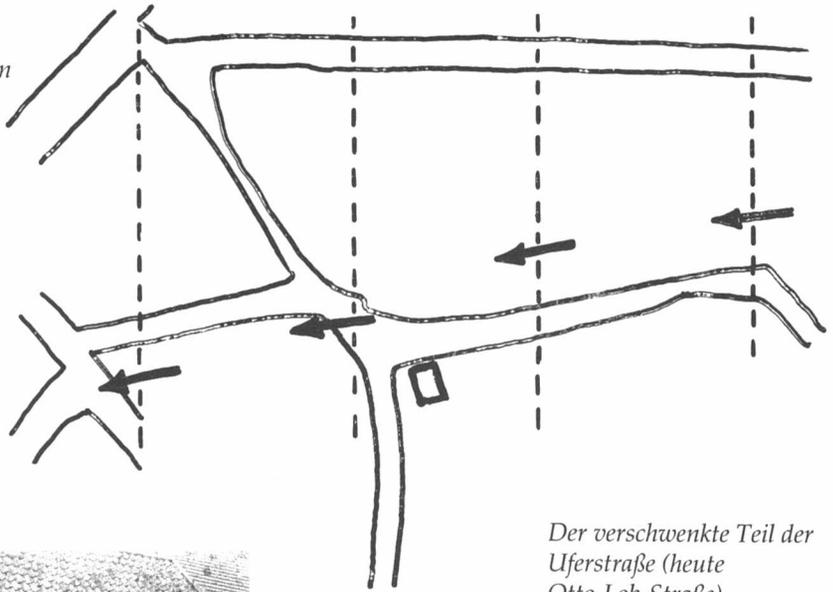


Abb. 2
ursprüngliche Linienführung der Bachstraße anhand der Fluchtlinien heute noch vorhandener, alter Bauten und Urkataster von 1831

Abb. 3. Im Vergleich zur Urkartierung: ursprünglicher Verlauf von Dorfbach und Uferstraße anhand des Bodenprofils. Pfeile kennzeichnen den tiefsten Punkt



Der verschwenkte Teil der Uferstraße (heute Otto-Lob-Straße) entspricht sicher nicht den Ursprüngen

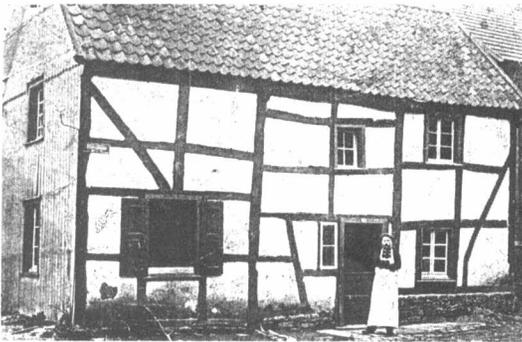


Abb. 4
Haus Quabach, Photo von 1910 zur Verfügung gestellt von K. Quabach. Trotz mancher An- und Umbauten ist ein Ständerbau in der Ausprägung um 1700 erkenntlich

wir - wie in Abbildung 3 dargestellt - noch heute deutlich die ursprüngliche Geländesohle (Bachbett), an der sich die Uferstraße, derart einst den Dorfbach begleitend, entlangzieht.

Bebauung

An der Kreuzung zu Uferstraße und Dorfbach findet sich mit dem Haus Quabach die wohl älteste Spur einer Bebauung des westlichen Ortszugangs, die heute noch nachweisbar ist. Zugleich dürfte dieses auf die Zeit um 1700 zurückgehende Haus damit das erste größere Gebäude gewesen sein, auf das man aus Köln kommend traf. Auch uns mag es heute einen kleinen Eindruck davon vermitteln, welches Ortsbild sich damals darbot (Abb. 4).

In einem Zeitschnitt etwa für den Bereich 1700 - 1750 ließe sich zusammenfassen:

- + Die Hauptfunktion der Bachstraße stellt sich dar im
 - Schwerpunkt öffentlichen Lebens (Abb. 1)
 - verkehrsgünstigen Verlauf (Abb. 2)
- + Im zentralen Teil der Kreuzung bestimmt noch die natürliche Kontur des Geländes die Gegebenheit von Uferstraße und Dorfbach (Abb. 3)
- + Die Bebauung beginnt erst, typisch ist das Haus Quabach (Abb. 4)

Höhepunkt der Entwicklung (ca. 1770 - 1820)

Wesentliche Weiterentwicklungen beginnen gegen Ende des 18. Jahrhunderts mit einer im Vergleich zu vorangegangenen Zeiten regen Bautätigkeit, und so erreicht die Bachstraße in den Jahren etwa zwischen 1770 und 1820 schon die heutige Bebauungsdichte. Versuchen wir, dies an der Kreuzung, dem Zentrum der Bachstraße nachzuvollziehen: Hier errichtet 1777 der Prokurator und spätere Bürgermeister Friedrichs, in dessen Zeit die denkwürdige Aktenvernichtung durch aufgebrachte Lindlarer Bürger in der Napoleonischen Ära fiel, sein Wohnhaus (heute Haus Kelleter). Um die gleiche Zeit entsteht das Hofhaus Uferstraße 2, heute Wohnhaus Gröger. Nach alten Photos re-



Abb. 5 Haus Gröger, nach alten Photos, um 1956

konstruiert, zeigt Abbildung 5) dieses Haus aus östlicher Sicht. Neben mancherlei Änderungen erkennt man klar das neue Konstruktionsprinzip: Mit einsetzendem „Bauboom“ löst der Stockwerksbau (Stichbalkenreihe!) die Ständerwandkonstruktion ab.

Insgesamt hat sich jetzt nordöstlich der Kreuzung das kleine Plätzchen gebildet, das - heute noch vorhanden - zu manch hübscher Skizze Anlaß geboten hat (Abb. 6)

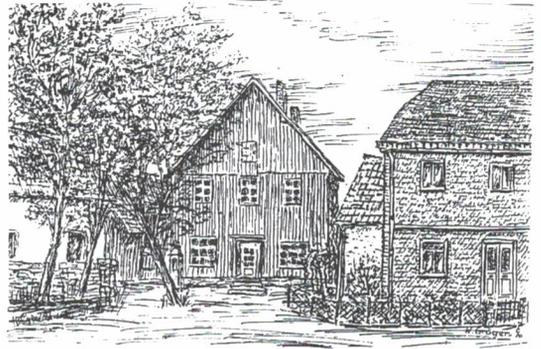


Abb. 6 Skizze des „Plätzchen“ um 1956, gefertigt von W. Gröger nach Vorlagen

Der Bebauung der Kreuzung mußte der Dorfbach ausweichen. In Abb. 7 ist die Karte des Landvermessers Lob von 1807 (Ausschnitt Dorfeingang), dem Urkataster überlagert: deutlich zu erkennen, wie der Bach jetzt die Kreuzung im Halbbogen umgeht. Man darf vermuten, daß das Bett zunächst noch im Oberlauf für einige Zeit den alten, die Uferstraße begleitenden Weg beibehielt, spätestens bis 1830 aber finden wir dann ebenfalls dort den heutigen Verlauf.

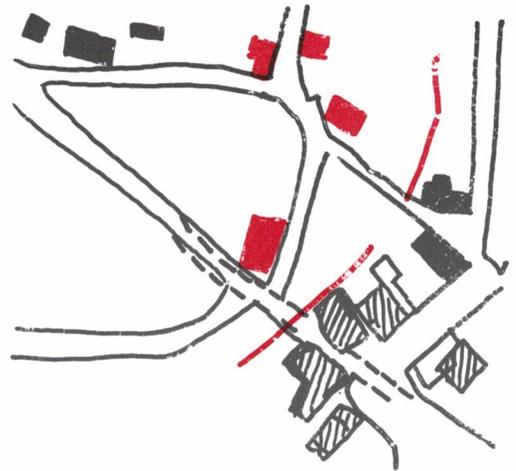


Abb. 7  Karte von 1807 in geeigneter Vergrößerung — Dorfbach nach gleicher Karte u. Urkataster  Bebauung bis 1830, Urkataster

Auch im Südbereich der Kreuzung ergeben sich schon in jener Zeit die heutigen Verhältnisse: Mit der Errichtung des Geburtshauses von Otto Lob (heute Haus Broich) kommt es zu der Verschwenkung der Uferstraße im unteren Bereich (Otto-Lob-Straße), wie die Abbildungen 3) und 7) zeigen.

Die zunehmende Bebauung dürfte dann mit einer weiteren Belebung Hand in Hand gegangen sein, noch zweigt die Bachstraße in leichtem verkehrsgerechten Bogen von der Pollerhofstraße ab. Gegen Ende des hier untersuchten Zeitraums - ohne Frage der Höhepunkt der Entwicklung - beginnt jedoch auch die Wandlung zur eher ruhigen Nebenstraße.

Weitere Veränderungen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts

Bestimmend für diese bislang letzte Phase der Entwicklung war eine Veränderung anderenorts: Im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts wird die Pollerhofstraße unter Verlagerung des ursprünglichen Friedhofs an der Kirche entlang als Hauptstraße an den Ostzugang des Dorfes angeschlossen und bestimmt den Hauptverkehrsstrom, eine Situa-



Abb. 8
Abzweig Pollerhof zur Bachstraße heute mit dem Vorderhaus Nolden und dem Haus Homberg/Scida

tion, die sich schon in der Karte von 1807 anzudeuten scheint (Vgl. Abb.7). Die Abzweigung der Bachstraße von der Pollerhofstraße kann nun die jetzige, stärker abgewinkelte Form erhalten, ein Bauplatz für das Vorderhaus Nolden ist frei. Ein Bild aus der heutigen Zeit (Abb. 8) zeigt die damalige Veränderung im Vergleich der Firstrichtungen der Häuser Nolden und Homberg/Scida.

Dennoch wird die Bachstraße nicht zu einem vergessenen Nebenweg. Dies wurde kürzlich deutlich, als bei Reparaturarbeiten am Fundament des Hauses Kelleter Sichtmauerwerk wieder ausgegraben wurde (Abb. 9), das auf einen Umbau an diesem Haus in der Mitte des vorigen Jahrhunderts zurückgeht.

Abb. 9 Werksteinarbeiten am Kellersockel des Hauses Kelleter, die 1990 wieder freigelegt worden sind.



Offensichtlich befand sich damals das Bodenniveau hier noch auf der Sohle des längst verlegten Dorfbaches, also 1,5 - 2 m tiefer als heute. Man hat sich also auch in der Bachstraße (durch Einebnung des Straßenniveaus mittels Aufschüttung im Bereich der Kreuzung, aber auch - weniger umfangreich - auf der Höhe des Hauses Homberg/Scida sowie Abtragungen im Zwischenbe-

reich) im Verlauf der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts um die bis heute gute Begeh- und Befahrbarkeit der Bachstraße bemüht.

Schließen wir also mit Abbildung 10, die den Zugängen in ihrer historischen Abfolge die heutige Ortskarte unterlegt:

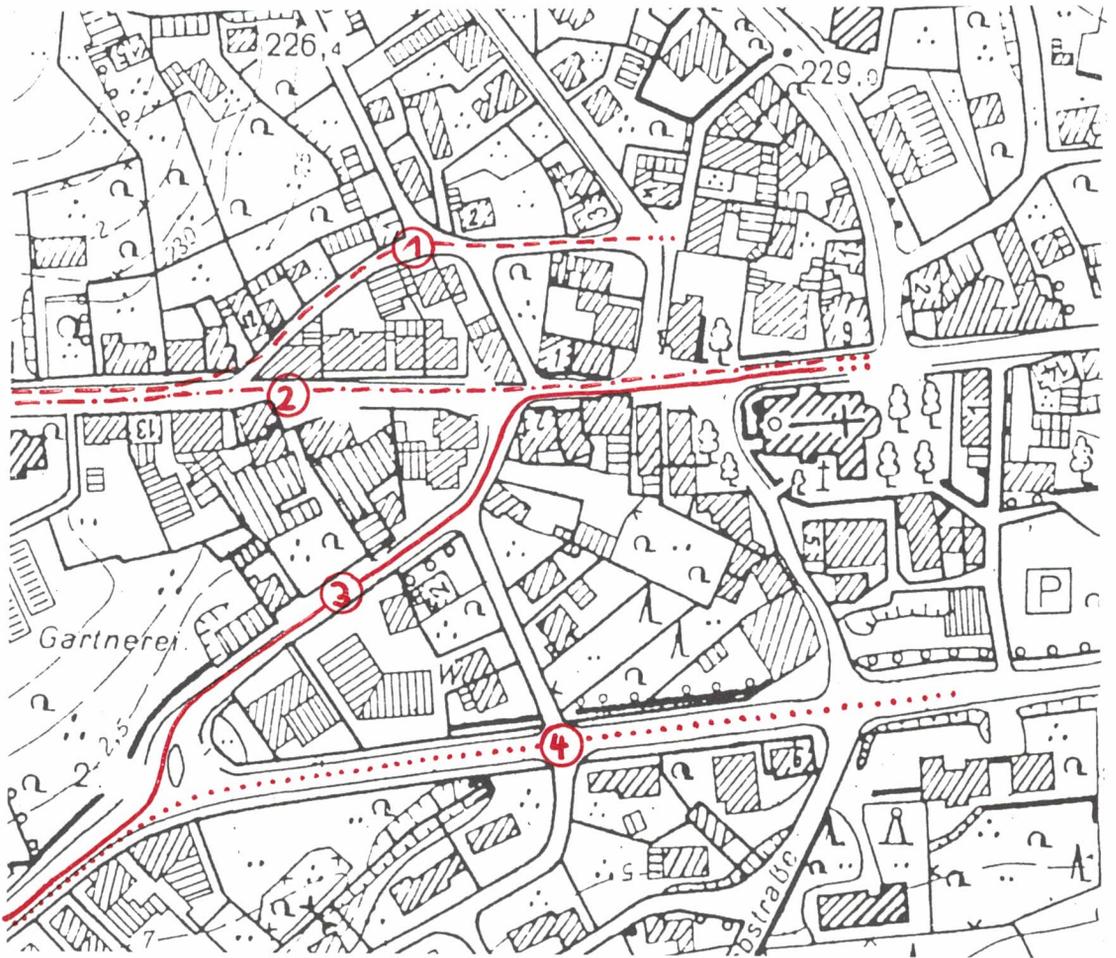


Abb. 10 Die verschiedenen Erschließungen Lindlars von Westen im Laufe der Geschichte, dargestellt in einer Karte aus heutiger Zeit

- 1 - - - - - Ursprüngliche Westerschließung über Pollerhof- und Bachstraße bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts
- 2 - · - · - · Erschließung nach dem Straßendurchstich von der Pollerhof - zur Hauptstraße unter Verlegung des ehemaligen Friedhofs zu Beginn des 19. Jahrhunderts
- 3 ——— Späterer Zugang von der Lennefstraße über die Kölner Straße zur Hauptstraße Ende des 19. Jahrhunderts
- 4 · · · · · Umgehung des Ortskern durch die Dr. Meinerzhagen Straße, die heutige Hauptverkehrsader

„Da es sich um einen echten Nothstand handelt...“

Beschwerdebriefe Lindlarer Bürger als Quelle für ehemalige Straßen- und Wegeverhältnisse

Mit Beginn der Industrialisierung zu Anfang des 19. Jahrhunderts und dem damit einhergehenden Ausbau des Handels mußten sich auch die Gemeindeväter der Gemeinde Lindlar verstärkt mit dem Ausbau des vorhandenen Wegenetzes und der Schaffung von neuen Verkehrsverbindungen auseinandersetzen, ein Unterfangen, das sich aufgrund der großen Anzahl der einzelnen Ortsteile und Weiler, die in extremer Streulage den Hauptort umgeben, sehr zeit- und kostenaufwendig gestaltete.

Da die Anlieger froh waren, endlich den ersehnten Anschluß an die Zentralgemeinde auf einem befestigten Weg oder sogar einer asphaltierten „Kunststraße“ zu erreichen, wurde der betreffende Grund und Boden bei Ausbau bzw. Neuanlage von Verbindungen der Gemeinde in der Regel umsonst zur Verfügung gestellt (s.a. S. 9).

„Zum Ausbau eines Weges erklären die Unterzeichnenden (alle Einwohner von Wüstenhof, Klespe und Frielinghausen, d.V.) sämtlichen zu dieser Straße nötigen Grund und Boden ohne Unterschied ob kultiviert oder nicht frei und kostenlos herzugeben.“

(GAL 583, 26.10.1924)

Straßen in unserem heutigen Sinne mit festem Untergrund, fester Decke und seitlichen Abzugsgräben waren bis zu Beginn der dreißiger Jahre auch im damaligen Lindlarer Gemeindegebiet eher die Ausnahme als die Regel.

Der Zustand der Straßen und vor allem der Feld- und Waldwege, die keine zentrale Funktion hatten bzw. die Weiler untereinander verbanden, war bis zu diesem Zeitpunkt oft noch derart miserabel, daß sich die Gemeindeverwaltung ständig mit einer Flut

*Nicht nur in Lindlar
ließen die Straßen
zu wünschen übrig:
Straßenbau
im Dhünntal*





Gepflastert war früher nur der Ortskern: „Et Matt“ an der Lindlarer Kirche mit Blick auf den „Durchstich“ von der Hauptstraße zur Pollerhofstraße (Foto um 1936)

von Eingaben und geharnischten Beschwerdebriefen aufgebracht Bürger konfrontiert sah, welche durch drastische Beschreibungen der „Uebelstände“ erreichen wollten, daß ... „diesen von der Gemeinde ... umgehend abgeholfen werde.“

Bemängelt werden so u.a. Straßen mit „bis zu 80 cm tief“ (GAL) eingefahrenen Spurrinnen, Schlamm, Morast, Verunreinigungen durch Tiere etc.

„19.11.1909

Gesuch der Bürger von Voßbruch zum besseren Ausbau des Weges von Lindlar nach Voßbruch

An den Herrn Bürgermeister!

Der Hauptweg der von Lindlar nach Voßbruch führt befindet sich jetzt in einem derart schlech-

ten Zustand, so daß er kaum noch zu passieren ist.

Wir Bürger von Voßbruch gehen mit Schrecken nach Lindlar.

Viele haben sich in langer Zeit daran gewöhnt und gehen über die Felder und fügen so der Landwirtschaft großen Schaden zu und setzen sich andererseits der großen Gefahr aus, daß sie wegen Übertretung der polizeilichen Gesetze bestraft werden.

Unterzeichnende möchten nun den geehrten Gemeinderat bitten, doch veranlassen zu wollen, daß der Weg baldigst ausgearbeitet wird.

Damit auch wir Bürger von Voßbruch wiederum mit trockenen Füßen zu unseren Wohnungen gelangen können.“ (GAL 583)

Um der Forderung nach sofortiger Abhilfe seitens der Gemeinde den größtmöglichen

Nachdruck zu verleihen, tragen die betreffenden Eingaben oft (wie in diesem Fall) die Unterschrift sämtlicher Familien eines Weilers bzw. innerörtlich der betreffenden Straße, in der der Mißstand zu beheben ist.

„Remshagen, den 25.1.1920

Im Interesse der Bürger fühlen sich die Unterzeichnenden (15 Unterschriften, d.V.) veranlaßt, folgenden Antrag an den Gemeinderat betreffs des Wegeausbaus von Lindlar nach Remshagen zu richten.

Da dieser Weg in den letzten Jahren kolossal in Anspruch genommen wurde, und auch schon längere Zeit der Ausbesserung dringend bedürftig war, so ist es endlich soweit gekommen, daß die Leute für den Schul- und Kirchenbesuch der Kinder keine Gewährung mehr leisten können.

Bei den heute recht schlechten Verhältnissen ist es wohl für jedermann bald nicht möglich, den Schuhverschleiß der Kinder zu erschwingen.

Andererseits ist aber auch den Frauen und vor allem den älteren Leuten der Kirchgang und sonstiger Verkehr zwischen dem Pfarrdorfe sehr erschwert u. sogar in vielen u. nöthigen Fällen gänzlich unmöglich.

Da doch faßt keiner mehr bei den heutigen Zuständen Sicherung gegen Fußnäße u. Kälte noch leisten kann ...“ (GAL 581)

Nasse Füße und Verspätungen beim Kirchgang gehörten jedoch noch zu den kleineren Übeln, mit denen die Benutzer der Wege und Straßen im Lindlarer Gemeindegebiet früher zu rechnen hatten.

Vor allem im Winter und bei Regenwetter passierte es regelmäßig, daß auf den unbefestigten, aufgeweichten Wegen der gesamte Frachtverkehr, der hauptsächlich aus den schwer mit Steinen beladenen Fuhrwerken der Lindlarer Grauwackeindustrie bestand, gänzlich zum Erliegen kam bzw. nur mit äußerster Kraftanstrengung von Menschen und Zugtieren zu bewältigen war.

„Der Weg (von Eichholz nach Lindlar, d.V.) ist in einem derart schlechten Zustand, daß derselbe kaum noch zu passieren, geschweige denn mit Fuhrwerk zu befahren ist.

Im Winter können die Fuhrwerke bei theurer Abnutzung der Geschirr- u. Verpflegung der Tiere im höchsten Falle die Hälfte der normalen Frachtgewichte unter schwerer Abquälung der Tiere noch nach Lindlar befördern.

Menschen und Tiere versinken im Schlamm, an einigen Stellen geht das Fuhrwerk bis an die Achse in der Erde, folgedessen kann das ja nicht so weiter gehen...“ (GAL 580, 23.9.1927)

Auch in den übrigen Jahreszeiten wurden die Wege durch die Transporte vor allem der Steinindustrie derartig stark strapaziert, daß die Gemeinde sich gezwungen sah, Gewichtsbeschränkungen für Fuhrwerke einzuführen, bestimmte, durch das zulässige Gesamtgewicht definierte Felgenbreiten vorzuschreiben und, um die Fahrbahn gleichmäßiger zu belasten, „einspuriges Fahren“ zu verbieten.

(10.1.1928, GAL 583)

Die Bewohner griffen oft zur Selbsthilfe, indem sie versuchten, die Löcher mit Holz, Erde oder Steinen wenigstens vorübergehend notdürftig zu flicken.

Die Besitzer der Steinbrüche im Lindlarer Gemeindegebiet wurden außerdem von der Gemeinde regelmäßig aufgefordert, sich finanziell bzw. durch die Stellung von kostenlosem Baumaterial an den anfallenden Reparaturen zu beteiligen.

Auch der Zustand der innerörtlichen Straßen bzw. das Verhalten einzelner Anlieger und Gewerbebetriebe, die nicht ihren Pflichten nachkamen und für die ordnungsgemäße Ableitung ihrer Abwässer sorgten, „stank“ den Bürgern im wahrsten Sinne des Wortes und ist in den an den Gemeinderat gerichteten Petitionen ebenfalls häufig Grund zu Beschwerde.

Die Gemeinde setzte Ortstermine an, um Streitigkeiten zwischen den Anwohnern zu schlichten, oder wandte sich bei offensichtlich begründeter Beschwerde ihrerseits in einem Schreiben an die Beschuldigten, um diese „zur Einhaltung der die Sachlage betreffenden gesetzlichen Regelungen“ (GAL 580) aufzufordern.

So verbänden sich etwa sämtliche Anwohner der Lindlarer Pfarrgasse gegen einen Nachbarn, dessen „Abortinhalte“ angeblich auf der Straße stehen.

Dieser nimmt den Vorwurf nicht unwidersprochen hin und wehrt sich vehement:

„...meine Abortgrube besteht aus einem gemauerten und cementierten Bassin OHNE Ausfluß. Der Abortinhalt wird vierteljährlich ausgeschöpft. Es ist deshalb ausgeschlossen, daß derselbe - wie Anwohner behauptet haben sollen - in die Pfarrgasse austritt.“

Auch die Bürger vieler Lindlarer Ortsteile klagten über mangelnde Entsorgung der Abwässer bzw. Probleme durch fehlende oder schadhafte Kanalisierung, bis Ende der 50er Jahre dieses Jahrhunderts von der Gemeinde mit dem Bau von zentralen Kläranlagen und geschlossenen Abwasserentsorgungssystemen begonnen werden konnte.

Im Jahr 1910 greifen so die verzweifelten Bewohner von Hartegasse in diesem Zusammenhang zur Feder und schicken ein „Gesuch an den geehrten Bürgermeister Peiffer zwecks Kanalisierung resp. Trockenlegung der sog. Gasse daselbst.“

Die Gasse, ein Gemeindeweg, welcher früher ausschließlich als Fuhrweg benutzt wurde, durchquert den Ort Hartegasse.

Acht an die Gasse aufstoßende Grundeigentümer sind bis heute noch gezwungen, einen Teil derselben (eine Strecke von 95 m) als Fuhrweg zu benutzen, außerdem ist es ein ständiger Fuß- und Fahrweg für ganz Hartegasse.

Die unmittelbar an der Gasse stehenden Häuser leiten ihr Abflußwasser in dieselbe, besonders die Obstverwertungsgenossenschaft verursacht durch ihr vieles Abflußwasser, daß dieselbe stets mit übelriechendem Morast und Schaum angesetzt ist, so daß sie niemals trocken und als Weg unpassierbar ist und trotz Stacheldraht die angrenzenden Grundstücke als solche benutzt werden.

Da die Mündung der Gasse in den Mühlengraben ausläuft und der Wasserspiegel desselben bis an die Wohnung von Homberg geht, kann das Wasser nicht abfließen.

Bei Hochwasser, wenn aus den umliegenden Gehöften eine Unmenge Wasser in der Gasse zusammenströmt, der Mühlengraben ca. 2 bis 3 M steigt, überflutet das Wasser naturgemäß die aufstossenden Häuser; sodaß die Kellerräume mit Wasser angefüllt und die Küchen überschwemmt werden.“

Die verzweifelten Einwohner, die ein solches „Hochwasser“ zudem mindestens zweimal jährlich über sich ergehen lassen mußten, schlugen zur „Abhilfe“ den „Einbau von Abflußrohren in einer Gefällstrecke“ vor. (GAL, 581)

Wege rund um Scheller - Erinnerungen eines Einwohners

Auch im Umkreis und auf dem Gelände, auf dem heute das Bergische Freilichtmuseum entsteht, existieren zahlreiche Wege und Straßen, alte und neue. Um mehr über die Geschichte dieser Wege zu erfahren, befragten wir den heute 88jährigen Willi Müller aus Lindlar-Scheller.

Der um die Jahrhundertwende nach Scheller führende Weg ist heute nur noch ein Trampelpfad. Wenn man von der Kölner Straße aus Richtung Lindlar rechts nach Scheller abbiegt, ist dieser Weg gleich links noch zu

erkennen. Um etwa 1902 entstand daneben ein Fuhrweg durch den Wald, im Verlauf entsprechend der heutigen Straße nach Scheller. Die Ausbesserungsarbeiten wurden von den Bewohnern der Ortschaft Scheller selbst ausgeführt. Man holte in den nahegelegenen Steinbrüchen Kippschrotten und füllte damit die Fahrspuren wieder auf. In der am Weg gelegenen sogenannten „Kiesgrube“ holte man dann das etwas feinere Steinmaterial für die Fahrbahndecke.

Etwa 1927-1928 baute die Gemeinde Lindlar

Willi Höller aus Lindlar-Oberschümmerich mit seinem Fuhrwerk vor der Kaiserhalle



die Straße aus. Der Weg wurde mit Grob- bzw. Handschlag befestigt und dann etwa 1957-1958 asphaltiert.

Probleme mit der Gemeinde hat es angeblich nie gegeben. Ausbau und Instandhaltung machten die Anlieger früher im Hand- und Spanndienst. *„Diese Leistungspflicht wurde oft zur harten Wege last, die in Gestalt der Wegefron bis ins 20. Jahrhundert hinein eine Rolle spielte.“* (Aus *„Oberbergische Heimat“* Nr. 3, März 1949)

Herr Müller mußte im Rahmen dieses Frondienstes kostenlos ein Pferd mit Karre stellen. Schlechter sah es aus mit dem Weg, der von Scheller nach Waldbruch führte. Der heute noch mit Traktor zu befahrende Weg war früher ein Hohlweg von etwa 150 cm Breite und 150 cm Höhe. Herr Müller erzählte uns, daß er oft wegen der Enge des Weges, die Zügel lose in der Hand, oben auf der Böschung ging, während Pferd und Karre unter ihm auf dem Hohlweg liefen. Daran mußte sich das Pferd aber erst gewöhnen. Im Anfang, die losen Zügel spürend, ging es oft durch, und Herr Müller blieb nichts anderes übrig als unter großer Gefahr „in die Tiefe zu springen“ und das Pferd wieder fest an die Kandarre zu nehmen.

Später wurde dieser Hohlweg dann vom Hand- und Spanndienst der Gemeinde ver-

füllt und mit einer Steindecke versehen. So ist der Weg heute Richtung Waldbruch noch erhalten. In ähnlichem Zustand ist ebenfalls der Weg nach Hommerich. Von gut ausgebauten Wegen kann man nicht sprechen, jedoch reichen sie aus, um von Traktoren befahren zu werden. Bleibt noch der Weg nach Kemmerich, den die Bewohner von Scheller benutzten, um sonntags die Messe in der Rochuskapelle in Kemmerich zu besuchen. Ende der fünfziger Jahre fuhr man dann mit dem Auto über die inzwischen asphaltierte Straße nach Lindlar in die Kirche.

Herr Müller sagte uns, daß die Gemeinde diese Asphaltstraße immer in Ordnung gehalten und auch den Abflußgraben neben der Straße laufend gesäubert habe.

Im Winter schaufelten die Gemeindearbeiter vor allem den Weg nach Waldbruch von Schnee frei, damit die Kinder in die Schule gehen konnten. Die übrigen Straßen versuchte man, so gut es ging, zu räumen. Mit einem selbst gebastelten pflugartigen Gestell, das man mit Steinen beschwerte und das von einem Pferd gezogen wurde, versuchte man, die schneeerwehten Wege notdürftig zu räumen. Seit den 60er Jahren übernimmt das Schneeräumen ein Gemeindefahrzeug.

Von Fußwegen und Schuhmachern

Als zweiter Band der MATERIALIEN-Reihe des Bergischen Freilichtmuseums erscheint in diesen Tagen der Titel „Schuhmacherei in Lindlar. Werdegang eines Schuhmachers und seines Betriebes im 20. Jahrhundert“. Neben dem Schreiner und dem Schneider zählte der Schuhmacher früher zu den auf dem Lande am häufigsten vertretenen Handwerkern, der die Grundversorgung der Bevölkerung sicherstellte und so einen wichtigen Platz in der dörflichen Gesellschaft einnahm. Im Laufe des 20. Jahrhunderts verlor er jedoch zunehmend an Bedeutung.

Grundlage der volkskundlichen Arbeit sind mehrere Interviews, die die Autorin Britta Schmitz 1987 mit Schuhmachermeister Herrmann Hoffstadt führte. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung des Schuhmacherhandwerks in Deutschland in unserem Jahrhundert erhält der Leser Einblick in Leben und Arbeiten in einer kleinen Schusterwerkstatt, wie sie für ländliche Regionen weithin typisch war. Um gegen die

Konkurrenz der Schuhindustrie bestehen zu können, beschränkte sich Schuhmacher Hoffstadt zunehmend aufs Reparieren, richtete aber nebenher einen kleinen Laden ein, in dem seine Frau Fabrikschuhe verkaufte. 1969 wurden Laden und Werkstatt geschlossen.

Im Anhang des Buches werden über die wissenschaftliche Untersuchung eines konkreten Betriebes hinaus Texte und Bilder vorgestellt, die mit Schuhen, Schuhmachern und der Fortbewegung „auf Schusters Rappen“ zu tun haben. Die lockere Form der Darstellung will zur weiteren Beschäftigung mit dem Thema anregen. Besonders im schulischen Bereich bietet es sich an, die Alltagserfahrungen der Schüler zu nutzen, um die historische Bedeutung des Schuhmacherhandwerks und seiner Erzeugnisse begreifbar zu machen.

Dennoch - ein Buch nicht nur für Lehrer, sondern für alle, die sich für dieses alte Handwerk interessieren.

MV

Die Lindlarer
Schuhmacher
„Pudel“ Offermann
im Kreis seiner
Kollegen



40 Jahre Museum Achse, Rad und Wagen

Das kultur- und technikhistorische Werksmuseum der Bergischen Achsenfabrik Fr. Kotz & Söhne

In Wiehl besteht seit nunmehr 40 Jahren eines der führenden Spezialmuseen zur Geschichte der von Tieren gezogenen Landfahrzeuge. Auf 1000 m² Ausstellungsfläche zeigt man die mehr als 5000jährige Entwicklung des Wagens. Beginnend mit bildlichen Darstellungen und Modellen frühgeschichtlicher und antiker Fahrzeuge, wird der Bogen bis zum Kutschenbau Anfang des 20. Jahrhunderts geschlagen.

aus einem Faltblatt zu einer Ausstellung des Museums „Achse, Rad und Wagen“

Reisen damals...

Die Kunst,
seine Reisen
wohl einzurichten



Traditionspflege in einem modernen Industriebetrieb.

Vor beinahe 100 Jahren erfolgte die Gründung der Bergischen Patentachsenfabrik GmbH (BPW) in Ohl bei Wiehl. Neben Schmierachsen produzierte man, wie schon der Firmennamen zum Ausdruck brachte, schmiedeeiserne Patentachsen, die im Kutschen- und Wagenbau damals üblich waren. Allerdings fiel die Firmengründung in eine Phase des Umbruchs. Seit der Jahrhundertwende wurde in den Städten immer deutlicher, daß der Motorwagen die Kutsche verdrängen würde. Aber auch im Nutzfahrzeugbereich machte der Bau von Lastkraftwagen große Fortschritte. Allerdings dauerte es noch bis in die 20er Jahre, ehe die Pferdekraft im Fuhrgewerbe ihre Bedeutung verlor. Aufgrund dieses Trends konnte selbst auf dem Land mit der Motorisierung und einem allmählichen Ende des Pferdewagens gerechnet werden.

Folglich konzentrierte die BPW ihre Produktion seit etwa 1910 auf Anhängerachsen. Diesem Sektor ist das Unternehmen mit großem Erfolg bis heute treu geblieben. Dennoch fühlt man sich seinen Ursprüngen auch heute verpflichtet.

Die Museumsgeschichte.

Bereits in den 30er Jahren begann die Firma BPW, wie auch andere Industrieunternehmen, ihre Produkte in einer ständigen Präsentation zu zeigen. Doch schon damals stand nicht nur die eigene Werbung im Vordergrund. Mittels historischer Fahrzeugminiaturen wurden die Anfänge des Achsen-

Rad- und Wagenbaus dokumentiert. Diesen eingeschlagenen Weg beschriftet auch das 1952 eingerichtete Werksmuseum „Achse, Rad und Wagen“. In den folgenden Jahren kam es zu einem konsequenten Museumsausbau. 1965 konnte dem Fachpublikum nicht nur ein erheblich erweitertes Museum vorgestellt werden, sondern auch das von dem international anerkannten Technikhistoriker Wilhelm Treue verfaßte Buch „Achse, Rad und Wagen“, das schnell zum Standardwerk für den wagenbautechnisch Interessierten wurde. Sechs Jahre später profitierte auch die Öffentlichkeit von diesem Spezialmuseum. Weitere Ausbauten zwischen 1974 und 1977 ergänzten das Museum um eine Wagenremise und eine nachempfundene Schmiede, die ebenso einige Werkzeuge des Stellmachers beherbergt. Schließlich folgte der komplette Umbau zur heutigen Form des Museums. Parallel mit der Wiedereröffnung konnte 1986 ein neues Fachbuch gleichen Titels vorgestellt werden, an dem namhafte europäische Wissenschaftler mitgewirkt haben. Mittlerweile ist das Werksmuseum mit seiner umfangreichen Bibliothek und seinem großen Archiv Zentrum der Kutschen- und Wagenforschung. Diesem Umstand Rechnung tragend, publiziert man seit 1991 eine eigene Fachzeitschrift, die sich an Ethnologen, Kunst- und Technikhistoriker wendet. Natürlich trägt auch sie den Namen des Museums „Achse, Rad und Wagen“.

Mehr als nur ein bloßes Werksmuseum.

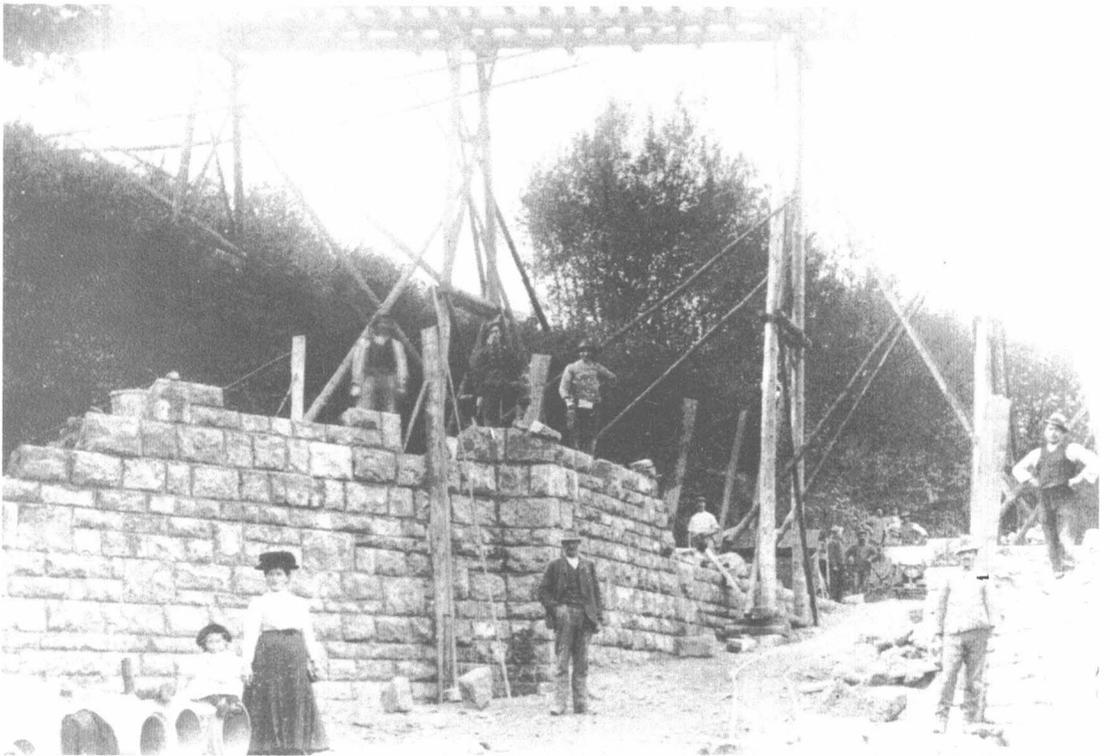
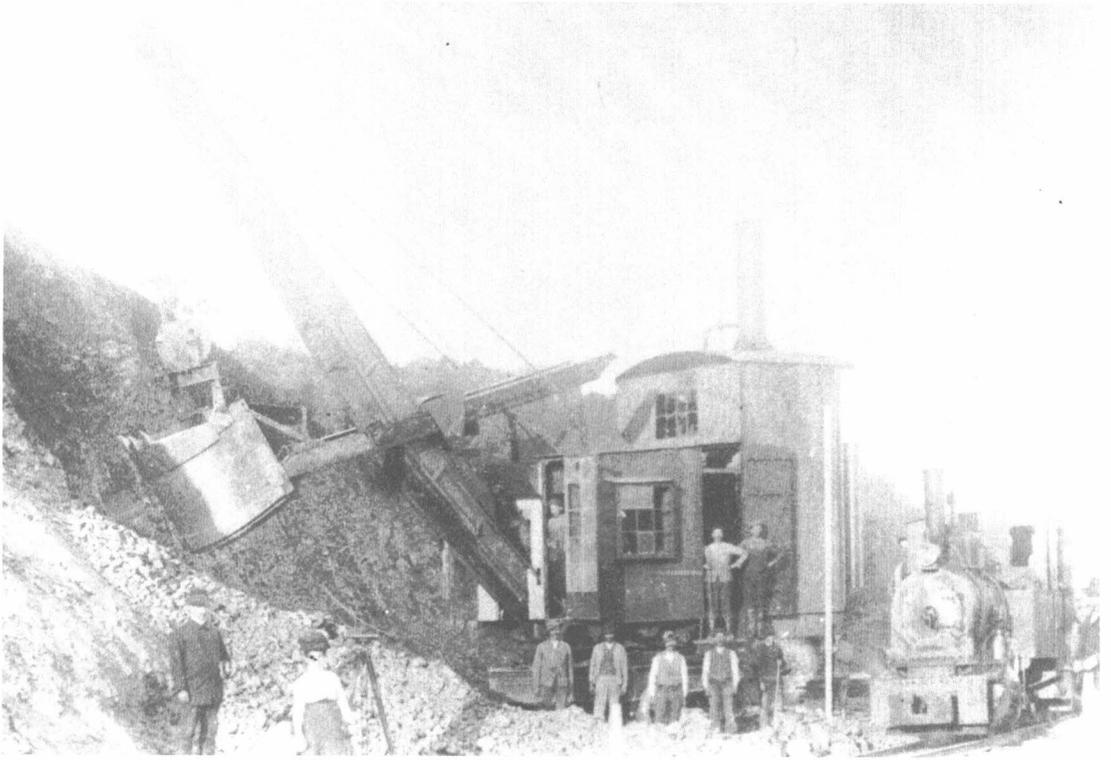
Abweichend von anderen Werksmuseen, beschränkt sich das Museum Achse, Rad und Wagen nicht allein auf die Darstellung der eigenen Firmengeschichte und ihrer Produkte. Vielmehr soll dem Besucher die Entwicklung des Wagens in den letzten 5000 Jahren vermittelt werden. Tonmodelle kleiner Streit-, Plan- und Kultwagen, Steinreliefs sowie Kopien von in Mooren gefundenen Achsen und Rädern zeigen die Anfänge des vorderasiatischen, ägyptischen und europä-

ischen Wagenbaus. Die verschiedenen Kulturen entwickelten ganz unterschiedliche ein- und zweiachsige, von Ochsen oder Pferden gezogene Wagen, die Handel, Verkehr, Militär und gesellschaftlicher Repräsentation dienten. Während des Mittelalters spielte der Wagen eher eine untergeordnete Rolle. So nimmt denn auch die Darstellung des Wagens in der Neuzeit den breitesten Raum ein. Neben mehreren Modellkutschen, die zum Teil für Demonstrationzwecke von Wagenbauern gefertigt wurden, werden zahlreiche druckgrafische Kutschenentwürfe gezeigt, die eine schier unerschöpfliche Typenvielfalt dokumentieren. Schließlich runden diverse Ackerwagen, Landkutschen und Stadtkutschen den Gang durch die Ausstellung ab. Zu den Herstellern dieser Kutschen gehören auch Lieferanten des österreichischen und niederländischen Herrscherhauses. Für den Technikhistoriker von besonderem Interesse mag ein kleiner, fast unscheinbarer Wagen sein, der eine Achsenkellenkung besitzt. In Europa findet man nur noch in den Niederlanden ein zweites derartiges Fahrzeug, das die Geschichte von Achse, Rad und Wagen derart explizit abrundet.

*Sie erreichen das Museum über die A4. Parkplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden, der Eintritt ist frei.
 Öffnungszeit: samstags von 14.30 bis 17.30 Uhr, wochentags und Sonntags für Gruppen nach Voranmeldung
 (Tel.: 02262 / 981440)*



*„Beginnend mit bildlichen Darstellungen und Modellen frühgeschichtlicher und antiker Fahrzeuge, wird der Bogen bis zum Kutschenbau Anfang des 20. Jahrhunderts geschlagen“ -
Blick in einen Ausstellungsraum des „Museums Achse, Rad und Wagen“ in Wiehl.*



Robert Wagner

Vor 80 Jahren kam die Eisenbahn

- Lindlarer Schüler auf den Spuren des Eisenbahnbaus im Sülztal -

Kaum ein Ereignis der letzten 100 Jahre hat sich so stark in das Bewußtsein der Menschen im Sülztal und in der Umgebung eingepreßt wie der Bau der Eisenbahnstrecke, deren letztes Teilstück von Immekeppel bis Lindlar fast genau vor 80 Jahren eröffnet worden ist. So ist die Literatur darüber fast lückenlos: zahlreiche Zeitungsartikel, Aufsätze und Kapitel beschäftigen sich mit diesem Stück Eisenbahngeschichte im Bergischen Land, das sich durch die Anbindung an das Eisenbahnnetz nicht unerheblich veränderte.

Trotz des Bekanntheitsgrads dieses Themas hielten es 15 Schülerinnen und Schüler der Hauptschule Lindlar nach wie vor für spannend, den Spuren der alten Eisenbahn nachzugehen:

- die alte Strecke entlang zu wandern,
- Zeitzeugen zu befragen,
- Aufsätze und Artikel zu wälzen,
- alte Schulchroniken zu befragen und schließlich mit einem eigenen Zeitungsartikel im April dieses Jahres um Mithilfe bei ihrem Projekt zu werben.

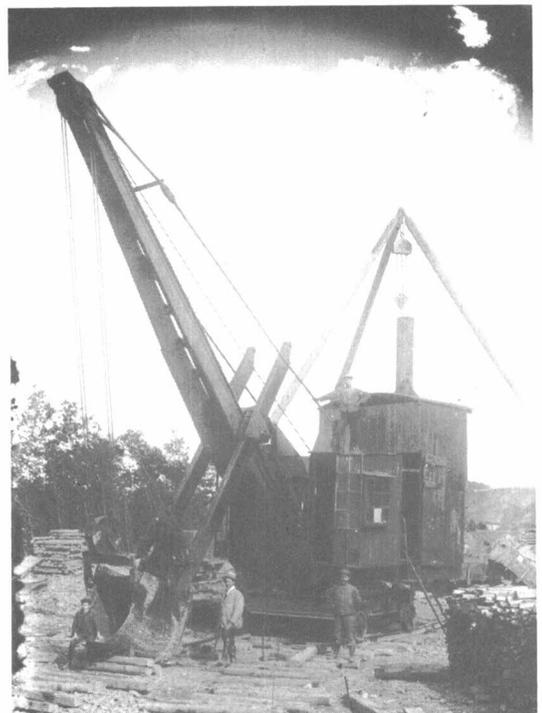
Die Ergebnisse können hier nur auszugsweise wiedergegeben werden:

- Eine Zeitleiste soll noch einmal einen Überblick über den Eisenbau bieten,
- die Linder Schulchronik einen Zeitzeugen zu Wort kommen lassen,
- das Porträt des Bahnhofsvorstehers Burgmer von Hommerich einen neuen Berufsstand zu Beginn dieses Jahrhunderts im Bergischen Land vorstellen,

- die Beschreibung der Wanderung entlang des Bahndamms von Lindlar nach Linde (und zurück über das Bergische Freilichtmuseum!) dem FREILICHTBLICK-Leser einen Freizeittip bieten und das Literaturverzeichnis zur Nachlese auffordern.

Auch wenn das Eisenbahnkapitel im Sülztal abgeschlossen zu sein scheint: die Region hat sich nicht zuletzt durch dieses Kapitel gewandelt.

Dampfbagger im Einsatz beim Bau der Eisenbahnstrecke Immekeppel-Lindlar 1911/12



S. 30

oben: Dampfbagger im Einsatz

unten: Bau eines Viaduktes

Eine Eisenbahn ins Bergische Land

- Zeitleiste des Eisenbahnbaus Immekeppel - Lindlar -

zur Erinnerung:

- 1835 1. Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth eröffnet
- 1853 Denkschrift: Überlegungen zum Eisenbahnbau im Bergischen Land mit Engelskirchen als Knotenpunkt.
- 1868 Eisenbahnstrecke (Köln-)Mülheim - Bergisch Gladbach eröffnet als Teil einer geplanten Eisenbahnverbindung Köln - Kassel
- 1870 Bau der Stichstrecke Bergisch Gladbach - Bensberg
- 1884 Inbetriebnahme der Aggertalbahn Siegburg - Dieringhausen
- 1888 Plan des Grafen Nesselrode (Schloß Ehreshoven), Kürten, Olpe, Lindlar, Klüppelberg und Hohkeppel an die Eisenbahn anzuschließen
- 1889 Kürten und Olpe (bei Kürten) streben Bahnstrecke von Bergisch-Gladbach nach Wipperfürth durch das Körtener Sülztal an
- 1889 Gründung des Lindlarer Eisenbahn-Komitees mit dem Ziel, den Bau der Strecke Immekeppel - Lindlar durch das Sülztal und weiter über Hartegasse - Frielingsdorf - Dohrgaul nach Wipperfürth zu erreichen
- 1893 Fertigstellung der Strecke Hoffnungsthal - Immekeppel
- 1897 Statt einer Weiterführung der Strecke Immekeppel - Lindlar - Wipperfürth Inbetriebnahme der Kleinbahn von Engelskirchen nach Marienheide durch das Leppetal (bis 1947 in Betrieb); Beantragung der Strecke Immekeppel - Lindlar durch den Lindlarer Bürgermeister
- 1900 Eisenbahnbau von Eisenbahnminister Thielen erneut abgelehnt.
- 1901 erneuter Antrag der Gemeinde Lindlar
- 1902 General Hermann von Budde aus Bensberg(!) wird Eisenbahnminister und setzt sich für den Eisenbahnbau durch das Sülztal ein.
- 1903 Ablehnung eines Zuschusses für die Strecke Kalk - Rösrath - Overath durch den Rat der Gemeinde Lindlar
- 1906 Genehmigung zum Bau der Strecke Immekeppel - Lindlar durch Eisenbahnminister Budde kurz vor dessen Tode; Gesamtkosten: 2.570.000 M (Gemeinde Kürten: 4.500 M; Gemeinde Olpe: 3.000 M; Gemeinde Hohkeppel: 5.550 M; Stadt Wipperfürth: 20.000 M; Kreis Mülheim: 20.000 M; Gemeinde Lindlar 65.000 M; Steinbruch: 40.000 M; Staat: 190.000 M)



- Febr. 1907** Vorbereitungen zum Eisenbahnbau: Planung der Bahnhöfe Obersteeg, Tüschchen (Hommerich), Linde, Lindlar
- Juni 1907** Antrag der Pfarre Süng, den Bahnhof ins Sülzthal zu verlegen, abgelehnt; Bahnhof Lindlar unterhalb der Straße Altenlinde geplant
- 1908** Rat beschließt, Bahnhofsstraßen in Linde und Lindlar zu bauen; Hartegasser protestieren gegen Lindlarer Bahnhof; Eisenbahndirektion faßt Weiterbau der Strecke über Hartegasse, Breun, Niedergaul nach Wipperfürth ins Auge
- 1909** „Bremsbahn“ vom Steinbruch am Brungerst zum Bahnhof Lindlar angelegt (s. Abbildung S. 35); Beginn der Bauarbeiten zwischen Immekeppel und Obersteeg durch Elsaß-Lothringische Eisenbaugesellschaft mit 30 ausländischen Arbeitern
- 1910** Unglücke und Todesfälle beim Bahnbau (drei ausländische Arbeiter tödlich verunglückt); Oberbau Immekeppel - Quabach fertiggestellt
- 1911** Die für den 1. Oktober geplante Teileröffnung Immekeppel - Hommerich verschoben
- Jan. 1912** Eröffnung der Strecke Immekeppel - Hommerich
- 16.12.1912** Einweihung der Eisenbahnstrecke Immekeppel - Lindlar
- 1914-1918** Fortführung der Strecke nach Wipperfürth wegen der Kriegereignisse aufgegeben
- 2.10.1963** Stilllegung des Personenverkehrs auf der Strecke Hoffnungsthal - Lindlar
- 22.5.1966** Stilllegung des Güterverkehrs

Die Schulchronik Linde über den Eisenbahnbau

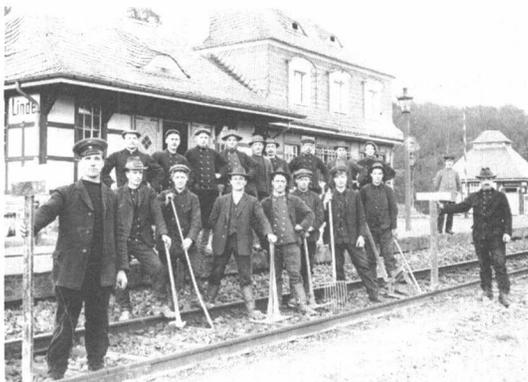
Nachdem der Bau der unteren, zehn Kilometer langen Teilstrecke der Sülztalbahn von Immekeppel bis oberhalb Schlürscheid zum großen Teil fertiggestellt war, wurde im Juni 1911 mit dem Bau der oberen Strecke begonnen, welche der Firma Spielmann in Vorwinkel übertragen worden war. Diese beschäftigte zeitweise mehrere hundert Arbeiter, Einheimische, Italiener, Tschechen, Kroaten und sogenannte Monarchen (verkommene Deutsche). Bei Bruch und Schwarzenbach wurden zwei Kantinen errichtet. Um den Bau zu fördern, arbeiteten zur Zeit drei große Bagger und zehn Lokomotiven zur Bewegung der Erdmassen. Besondere Schwierigkeiten macht der Bau südöstlich von Linde, wo die Bahn von der rechten Seite der Sülz durch das ziemlich breite Tal links von dem Fließchen geführt wird. Hier muß ein mächtiger Damm angeschüttet werden, 700 Meter lang, 56 Meter Fuß breit, 17 Meter hoch, und eine großartige Talbrücke errichtet werden mit vier gewölbten Öffnungen, 85 Meter lang, 18 Meter hoch, 4,50 Meter breit (Kostenpunkt 70.000,— DM) (Kronenbreite 4,50 Meter, 165.000 m³ Inhalt).

Mit dem Bau des Stationsgebäudes Linde (Bahnhof 4. Klasse) hat man im Winter 1911/12 begonnen (Veranschlagt zu 30.000 Mark). In Lindlar

wird ein Bahnhof 3. Klasse gebaut. Lindlar ist vorläufig Endstation; Dorthin kommen Lokomotivkohlen- und Wasserstation und die Bahnmeisterei.

Auf Antrag genehmigt die Eisenbahnbehörde die Änderung des Namens „Bahnhof Tüschchen“ in „Hommerich“. Am 02. Januar 1912 wurde die Teilstrecke Immekeppel/Hommerich als Nebenbahn mit den Bahnhöfen 4. Klasse Obersteeg und Hommerich für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr eröffnet. Die neuen Stationen wurden dem Betriebsamt 2 in Cöln-Deutz, dem Maschinenamt in Siegen und dem Verkehrsamt in Gummersbach zugeteilt. Einstweilen verkehren nur Personenzüge auf der Strecke. Die Bahn führt von Immekeppel durchs Sülztal zunächst rechts von der Sülz, meist nahe daran vorbei und geht bei Brothausen über die Chaussee Immekeppel/Lindlar. Bei Bilstein ist die erste Sülzüberführung. Hier ist eine große Brücke in Eisenkonstruktion mit einheitlichen, gewölbten Öffnungen gebaut. Nun durchfährt die Bahn einen der schönsten Teile des oberen Tales, geht links der Sülz an Burg Georghausen vorbei und kommt oberhalb des Bahnhofs Hommerich auf einer kleineren, gewölbten Brücke wieder über die Sülz. Das Gleis führt jetzt wieder rechts von der Sülz bis Linde, wo es zum

Eisenbahnstrecke vor dem Bahnhof in Linde



Das fertiggestellte Viadukt über das Sülztal (noch ohne Talstraße!)



dritten Mal über das Flüßchen geleitet wird und steigt nun allmählich aus dem Tal führend auf Lindlar zu.

Als Zeitpunkt der Betriebseröffnung der ganzen Strecke ist der 1. November 1912 festgesetzt.

Ende November 1912 war die Reststrecke der Sültalbahn (von Hommerich bis Lindlar) fertiggestellt. Am 9. Dezember fand die landespolizeiliche Abnahme statt. Zum letzten Mal wurden am 10. Dezember Pflastersteine aus dem Brungerst/Steinbrüchen bei Lindlar nach Bahnhof Engelskirchen gefahren. Bisher wurden täglich gegen 30 Pferde mit dem Transport von Pflastersteinen zwischen Lindlar/Engelskirchen beschäftigt. Jetzt wurden die ersten Waggons auf dem Bahnhof Lindlar eingeladen. Am 16. Dezember 1912 wurde die Strecke Hommerich/Lindlar als Nebenbahn mit dem Bahnhof 4. Klasse Linde und dem Bahnhof 3. Klasse Lindlar für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr eröffnet. Morgens 5.54 Uhr fuhr der erste planmäßige Zug von Lindlar ab. Zur Eröffnung der Bahn fand in Lindlar eine Festfeier statt. Am Vorabend des Festtages war ein großer Fackelzug mit Illumination. Böllerschüsse kün-

digten den Bürgern der Gemeinde an, daß Lindlar jetzt auch an das internationale Eisenbahnnetz angeschlossen war. Morgens 1/2 11 Uhr zogen die Vereine mit den Festteilnehmern zum Bahnhof, um den Festzug zu erwarten, der 11 Uhr dort einlief. Nach Begrüßung der Ehrengäste bewegte sich der Zug zum Festlokale (Hotel Spicher). Hier war Festessen und daran anschließend großer Festkommers.

Auch Linde wollte es sich nicht nehmen lassen, die Eröffnung der Eisenbahn ohne eine äußere Feier vorübergehen zu lassen. Der hiesige Musikverein, Mitglieder der anderen Vereine und viele Festteilnehmer zogen am Nachmittage nach Hommerich, um zum ersten Mal von dort nach Linde mit dem Dampfproß zu fahren. Vom Bahnhof Linde ging es dann in festlichem Zug unter den Klängen der Musikkapelle nach unserem, im Festschmuck prangenden Dörfchen. -

Täglich verkehren 5 Personen- und 2 Güterzüge auf der Strecke Lindlar - Cöln-Deutz. Die ersteren haben in Hoffnungsthal Anschluß an die Züge Overath - Cöln. Die Fahrt von Linde nach Cöln-Deutz dauert durchschnittlich stark 1 1/2 Stunde.

„Bremsberg“ Schrägaufzug zum Transport der Grauwacke aus den höher gelegenen Steinbrüchen zum Bahnhof



Der Lindlarer Bahnhof - Endstation der Strecke Köln - Lindlar.



„Im Herbst standen die Bauern Schlange . . .“

Ein Porträt des Bahnhofsvorstehers Wilhelm Burgmer, Hommerich



Bahnhofsvorsteher und Schützenkönig

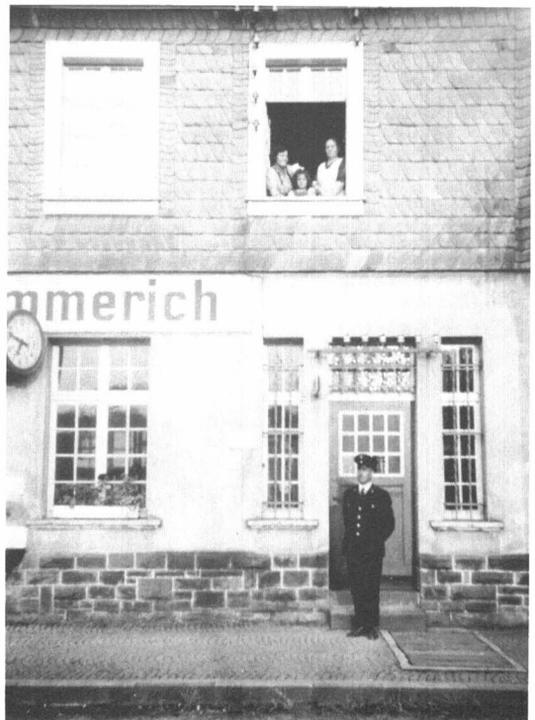
„Im Herbst, wenn die Waggons mit Saatkartoffeln ankamen, dann standen die Bauern hier am Bahnhof Schlange!“ Frau Maria Burgmer erinnert sich an die Zeit, in der ihr Mann Bahnhofsvorsteher des Bahnhofs Hommerich war, ein Berufsstand, der in der damaligen Zeit hoch geachtet war, ein Beruf mit vielen Funktionen: Er verkaufte die Fahrkarten für die Personenzüge, die endlich die rasche Anbindung an Köln und die ganze Welt gebracht hatten, er ließ die Güterwagen mit Saatkartoffeln, Dünger und Kohle rangieren, ja, er durfte als Beamter sogar Dokumente beglaubigen.

Dabei hatte sich Hommerich vor allem zu einem wichtigen Güterbahnhof entwickelt, lag es doch am Zusammenfluß der Kürtener und der Lindlarer Sülz verkehrsmäßig so günstig, daß auch das Gebiet der Gemeinde Kürten von hier aus versorgt wurde. Hauptkunden der Bahn waren die Betriebe in Hommerich selbst: die Molkerei (heutige Milchwerke Bergisches Land), der Baustoffhandel Quirrenbach, die Spar- und Darlehnskasse sowie später das Kunststoffwerk Schröder (heutige Firma Westform). Zudem gab es einen Holzplatz am Bahnhofsgelände,

auf dem im wesentlichen Grubenholz in verschiedenen Stärken für das Ruhrgebiet verladen wurde. Rangiert wurde auf drei Gleisen mit 6 Weichen. Die beiden Weichen des „Überholgleises“ konnten vom Stellwerk im Bahnhof gestellt werden, die anderen, die mit einem Schlüssel abgeschlossen werden mußten, waren vor Ort von Hand zu stellen. Oft wurden mehr als 10 Güterwagen morgens abgehängt und abends an den Güterzug nach Köln wieder angehängt.

Wilhelm Burgmer, ein angesehenes Sohn des Bergischen Landes, war 1899 in Offermannsheide oberhalb des Sülztales geboren

Wilhelm Burgmer vor dem Bahnhof, seine Familie in der Dienstwohnung



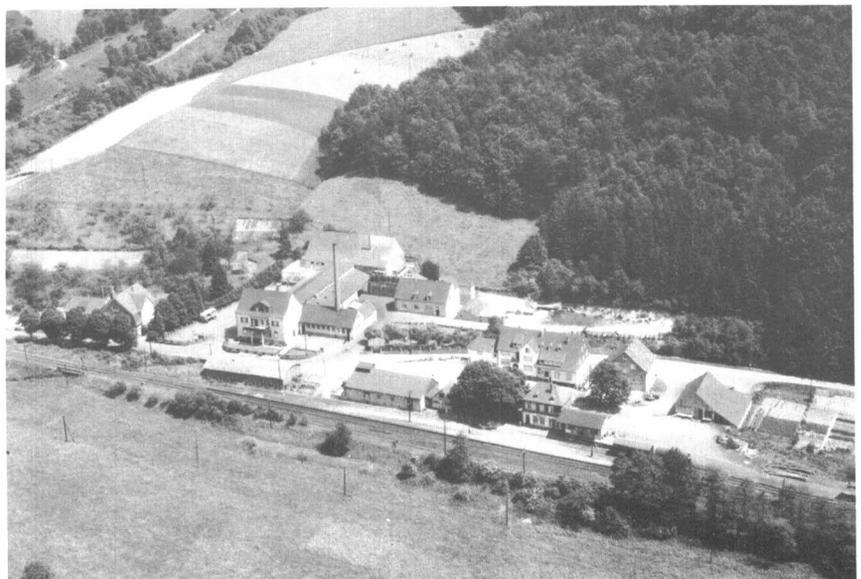


*Abfertigung
eines
Personenzugs im
Bahnhof
Hommerich 1912*

worden. Dort war der Vater Küster und Organist. Als Junge mit gut 10 Jahren erlebte er den Eisenbahnbau im Sülztal. Sein Wunsch stand fest: Er ging zur Bahn. Dort arbeitete er in verschiedenen Funktionen, bis er 1936 Bahnhofsvorsteher von Hommerich wurde und dort bald in die Dienstwohnung einzog. Seit Eröffnung der Strecke im Jahre 1911 hatte es drei Vorgänger gegeben: die Bahnhofs-

vorsteher Frackepohl, Höhr und Häger. Zwei Jahre nach Dienstantritt in Hommerich heiratete Wilhelm Burgmer die Haustochter der Gastwirtschaft Hilsmann, Maria Becher aus Overath, und wurde bald Vater von drei Söhnen und einer Tochter.

An den anstrengenden Arbeitstag ihres Mannes erinnert sich Frau Burgmer genau:



*Bahnhof
Hommerich
inmitten der ihn
umgebenden
Betriebe -
Umschlagplatz für
das Lindlarer und
Kürtener Sülztal
(1957)*

„Um 5.00 Uhr war Dienstbeginn, denn der erste Zug fuhr schon 5.01 nach Köln. Erst wenn der erste Güterzug aus Hoffnungsthal um 8.00 Uhr abgefertigt war, kam mein Mann zum Kaffee. Zwischendurch gab es neben dem Rangierbetrieb eine Menge schriftlicher Arbeiten. Von eins bis drei sollte Mittagspause sein, aber daran hielten sich die Bauern nicht; sie kamen, wann sie Lust hatten. Der letzte Zug von Hoffnungsthal kam zwar erst gegen Mitternacht, aber nach der letzten Kreuzung um viertel nach acht war Dienstschluss.“ Sohn Paul Burgmer kann sich noch an die Abfahrzeiten aller Züge nach Hoffnungsthal erinnern: „5.01, 6.02, 8.38, 12.08, 16.13 und 20.13. Jeder Personenzug hatte vier Wagen, morgens und abends gab es je einen Zug mit 8 Wagen für den Berufsverkehr.“ Betrieb war aber auch am Wochenende: In den Nachkriegsjahren kamen zunächst die Hamsterer in Scharen

mit dem Zug aus Köln, später die Ausflügler. „Und wenn in Lindlar Kirmes war oder Filme im Lindlarer Kino liefen,“ so erinnern sich Burgmers, „dann kamen die Leute in Scharen zum Bahnhof, um nach Lindlar zu fahren.“

Trotz aller Arbeit blieb Wilhelm Burgmer Zeit für die Schützenbruderschaft Offermannsheide, deren Vorsitzender er fast 30 Jahre lang war. Im Jahre der 1000-Jahr-Feier Hohkeppels 1958 wurde er sogar Schützenkönig. Mittlerweile halfen auch die Kinder auf dem Bahnhof und konnten den Vater ab und zu entlasten. Doch schon zu Ende der 50er Jahre hatte der Personenverkehr auf der Bahn stark nachgelassen, so daß ab 1960 bis zur endgültigen Stilllegung der Strecke 1966 nur noch der Güterverkehr abzuwickeln war. Wilhelm Burgmer beendete 1966 als vierter und letzter Bahnhofsvorsteher von Hommerich seinen Dienst.

Besitzzeugnis.

Dem Lokomotivführer *Wilhelm Lettmar*
in *Deutzerfeld*

sind in Anerkennung seiner seit *5* Jahren zufriedenstellenden Dienstführung auf Grund der Allerhöchst genehmigten Vorschriften über die Dienstkleidung der preussischen Staatseisenbahnbeamten

die *zwei* goldenen *Plattschnüre* als äußerlich erkennbare Auszeichnung verliehen worden, worüber dieses Besitzzeugnis ausgefertigt ist.

Düsseldorf, den *26*^{ten} *März* 19 *12*

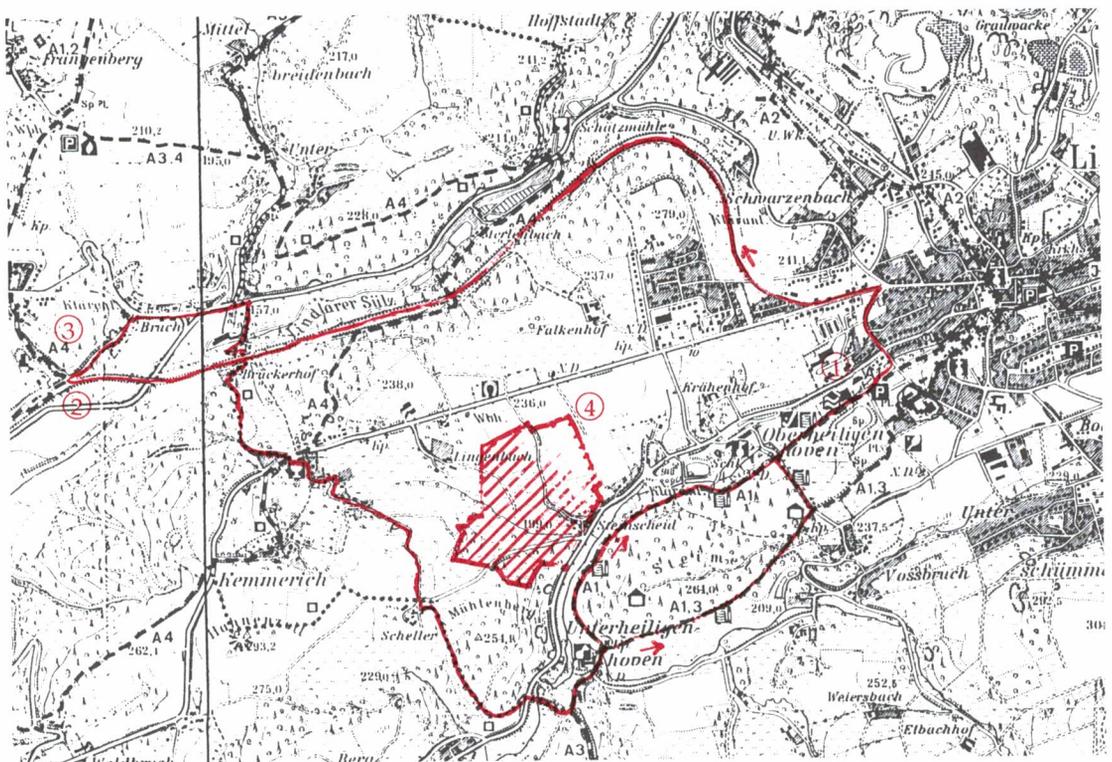
Der Vorstand des königlichen Eisenbahn *Werkstätten*amts.

„Besitzzeugnis“
Auszeichnung für einen
Eisenbahnbeamten aus dem
Jahre 1912

Wandertip: Auf den Spuren der Sülzalbahn

Eigentlich begann alles an einem kalten Februar-morgen, als 15 Schülerinnen und Schüler, vom Eisenbahnfieber gepackt, Spuren der alten Eisenbahn zwischen Linde und Lindlar suchten, zu Fuß, versteht sich. Diese schöne Wanderung von Lindlar ins Sülzetal sollte jedoch - so meinten die Schüler - kein Geheimtip bleiben, sondern zur Nachahmung empfohlen werden. So entstand die folgende Wegbeschreibung bis Linde. Und da Sie, liebe Leserin, lieber Leser, am Endpunkt der Wanderung am Linder Bahnhof kein Schulbus erwarten wird, möchten wir Sie auf einer anderen Route über Kemmerich, Scheller, Unterheiligenhoven nach Lindlar zurückführen. Der Rückweg führt, wie könnte es bei einem Wandertip im

FREILICHTBLICK anders sein, natürlich unmittelbar am Gelände des BERGISCHEN FREILICHTMUSEUMS vorbei, mit einem herrlichen Blick auf das Museumsgelände. Noch ein Hinweis: Die hier abgedruckte Karte ist stark verkleinert und einfarbig. Wer sicher gehen und vor allem richtig ankommen will, nehme eine einschlägige Wanderkarte mit auf die Wanderung. (Empfehlenswert: Lindlar im Naturpark Bergisches Land, Wanderkarte 1:25000, Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, Bonn 1982 oder: Naturpark Bergisches Land, Naturparkkarte 1:50000, Nordteil, Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, Bonn 1988)



- ① Ausgangspunkt am Freizeitpark Lindlar; ② Viadukt über das Sülzetal
 ③ Bahnhof Linde ④ Bergisches Freilichtmuseum Lindlar

Sie parken auf einem der zahlreichen Parkplätze zwischen Schloß Heiligenhoven und dem Schulzentrum am Wilhelm-Breidenbach-Weg, oder aber - ökologisch fortschrittlicher - Sie verlassen den Linienbus an der Haltestelle Kölner Straße. Folgen Sie der Schwarzenbachstraße von der Kreuzung Kölner Straße / Wilhelm-Breidenbach-Weg leicht ansteigend bis zur nächsten Kreuzung, wo sie links in die Rheinstraße einbiegen. Nach 200 Metern biegen Sie rechts in die Lindenallee ab und kommen zum Bürgerhaus Falkenhof (Flachbau auf der linken Seite). Von hier haben Sie bereits einen Blick auf die Trasse in der unter Ihnen liegenden Wiese, allerdings von hier kaum zu erkennen. Schauen Sie nach Nordosten zu den Steinbrüchen am Brungerst: sie waren der Grund für die stark ansteigende Trasse aus dem Sülztal zum Lindlarer Bahnhof unmittelbar unterhalb der Steinbrüche und der Straße Altenlinde. Der Panoramablick bleibt Ihnen noch ein Stück erhalten, wenn Sie jetzt in den Feldweg gegenüber dem oben erwähnten Bürgerhaus Falkenhof einbiegen.

Eisenbahnbrücke bei Schwarzenbach



Der Weg führt durch die Wiese ins Tal, wo Sie unmittelbar vor dem Schwarzenbachhof auf die erste gut erhaltene Eisenbahnbrücke stoßen. Gehen Sie jedoch nicht unter der Brücke her, sondern folgen Sie dem Weg, zunächst leicht ansteigend, am Bahndamm entlang.

Wenn Sie keine Angst haben, ab und zu dem Buschwerk auszuweichen, das sich seit den 60er Jahren auf dem verlassenen Bahndamm breit macht, dann können Sie von hier bis zum Bahnhof Linde dem alten Bahndamm folgen. Dabei werden Sie auf z.T. mächtige Brücken stoßen: zunächst auf einen Fußgängerüberweg am Ende der großen Kurve oberhalb von Schätzmühle - von hier haben Sie einen schönen Blick auf die Fischteiche im Sülztal. Nach einer guten halben Stunde kommen Sie aus dem Wald und erblicken auf der linken Seite den Brückenhof. Die Zufahrt aus dem Tal führt unter der Brücke her, die Sie auf dem Bahndamm überqueren - auf dem Rückweg werden Sie unter dieser Brücke hergehen. Wenige Meter weiter erreichen Sie das imposanteste Bauwerk der gesamten Sülztalbahn: das Viadukt, auf dem die Eisenbahn das Tal überquerte, noch bevor es eine Straße durch das Sülztal gab. Keine Angst: Die Brücke ist begehbar und bietet sogar einen schönen Ausblick sülzab wie sülzauf. Nach wenigen Metern stoßen Sie auf Gleise, die Ihnen die unmittelbare Nähe des Linder Bahnhofs verraten. Noch ein paar Minuten, und Sie stehen vor dem Linder Bahnhof, der Sie mit seinen Loks und Waggons in die Zeit der Eisenbahngeschichte zurückversetzt: Der heutige Besitzer des Bahnhofs erwarb 1972 das Bahnhofsgebäude mit dem Bahnareal ringsum, 5 km Strecke hinzu und auch die vierbogige Brücke, die Sie eben überschritten haben. Er hat seinen ungewöhnlichen Besitz mit Respekt vor der Geschichte der Eisenbahn restauriert und pflegt ihn mit Sorgfalt.

Haben Sie nun Loks, Waggons, Gleise und Handweichen ausgiebig bestaunt, machen Sie sich über Linde-Bruch - die Talstraße



Weg über das große Viadukt bei Linde

nach rechts abbiegen - auf den Rückweg. In Linde-Bruch entdecken Sie ein schönes Wegkreuz aus dem Jahre 1888, folgen wenige Meter der Sülztalstraße, die erst in den 20er Jahren, also einige Jahre nach dem Eisenbahnbau gebaut wurde. Sie verlassen das Sülztal auf dem Weg Richtung Brückerhof, der unmittelbar hinter der Bushaltestelle rechts einmündet. Auf diesem mit einem weißen Quadrat gekennzeichneten Weg kommen Sie zur Eisenbahnbrücke und ein wenig oberhalb durch den Brückerhof hindurch. Folgen Sie nun dem Wanderzeichen hinauf in den Wald, bald links haltend hinauf nach Kemmerich. Beim Überqueren der alten Höhenstraße wird der Blick frei auf die Kemmericher Kapelle, die - dem Hl. Rochus geweiht - in der Zeit der Pest eine besondere Rolle spielte. Sie folgen der Höhenstraße Richtung Lindlar und Kapelle jedoch nur wenige Meter, um dann rechts abzubiegen vor der Bushaltestelle auf eine kleine Straße, die ins Lingenbachtal hinabführt. In einer Linkskurve erkennen sie auf der rechten Seite den alten Löschteich von Kemmerich. Sie folgen dem Weg durch einen größeren landwirtschaftlichen Betrieb hindurch, bald links abbiegend auf einem Feldweg Richtung

Scheller. Nicht nur der ansteigende Weg sollte Sie zum Anhalten und Rastmachen animieren, sondern auch der schöne Blick nach links in das Museumsgeländes des Bergischen Freilichtmuseums: Deutlich erkennen Sie links vom Fichtenbestand am Karlsiefen das im Aufbau befindliche Freilichtmuseum mit seinen landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gärten und den ersten Häusern. Der Weg führt Sie nach Scheller, einem alten Weiler oberhalb des Lennefetals mit dem Bauhof des Bergischen Freilichtmuseums. Lassen Sie diesen Bauhof (und die Arbeit!) rechts liegen, folgen Sie dem asphaltierten Weg wenige Meter talwärts, um dann rechts abzubiegen und über einen Waldweg ins Tal zu gelangen. Unmittelbar neben einem Wochenendhaus stoßen Sie auf einen Feldweg, den Sie links hinuntergehen zur Lennefetalstraße, die Sie an einer gefährlichen Kurve erreichen: Verkehr ist auf dieser

Am Bahnhof Linde



Straße seit ihrer Errichtung im Jahre 1894, allerdings in letzter Zeit immer mehr und immer dichter. Nach dem Überqueren der Straße sehen Sie links die historische Mühle Unterheiligenhoven, überqueren den Lennefebach auf dem Sträßchen Richtung Segelflugplatz und Holzer Alm, biegen aber gleich links ab ins Voßbruchtal, das ursprünglich als Museumsgelände angedacht war. Bald erreichen Sie das Gut Unterheiligenhoven. Dort biegen Sie links ab und entdecken die Ruinen von Unterheiligenhoven, wenn Sie hinter dem Gebäude auf der Brücke stehen, auf der sie den Voßbrucher Bach überqueren. Versäumen Sie nicht, einen Blick in die Dreifaltigkeitskapelle zu werfen; hier wird in jedem Jahr unter großer Anteilnahme der Bevölkerung am Sonntag nach Pfingsten

(Dreifaltigkeitssonntag) eine Messe im Freien gelesen.

Sollten Sie an dieser Stelle vom Wandern erschöpft sein, biegen Sie links ab und erreichen über einen breiten Weg nach gut 10 Minuten Schloß Heiligenhoven und bald darauf Ihr Auto - oder die Bushaltestelle. Wenn Sie den Ausblick auf das Voßbruchtal genießen, gleichzeitig den Jugendkreuzweg studieren und schließlich einen Blick in die zum Schloß gehörige Johanneskapelle werfen wollen, dann folgen Sie dem kleineren Weg rechts von der Dreifaltigkeitskapelle leicht ansteigend. Unmittelbar hinter der Johanneskapelle stößt dieser Weg auf eine Allee, der Sie nach links Richtung Schloß folgen.

erarbeitet von Schülerinnen und Schülern der Klassen 7 der Hauptschule Lindlar im Schuljahr 1991/92 II:

Markus Arndt, Andreas Becker, Michael Blumberg, Birsen Durus, Adriane Herbrich, Nadine Kunkel, Bianca Kurth, Frank Muri, Nicole Neider, Carmen Neifert, Monika Piralic, Melanie Renk, Ricky Samland, Jennifer Sprenger, Gerhard Tessmer

Literaturverzeichnis zum Eisenbahnbau im Sülztal

Rheinisch Bergischer Kalender, Bergisch Gladbach 1986:

Hans Kraus, Der Kreis Wipperfürth und die Eisenbahn
(S. 159-163)

Rheinisch Bergischer Kalender 1963:
August Haasbach, Der Bahnbau im Sülztal
(S. 147-148)

Rheinisch Bergischer Kalender, Bergisch Gladbach 1952:

Josef Külheim, Entwicklung der Eisenbahn im Oberbergischem (S. 65-71)

Gerhard Peterhänsel,
Schriftenreihe des Geschichtsvereins
Rösrath u. Umgebung e.V.
Band 15 Zug um Zug
Rösrath 1986

Gerhard Müller,
Lindlar - eine Bergische Gemeinde erzählt
Lindlar 1976

Thomas Gerst,
Da schleicht Erinnerung heimlich sich zu dir
Lindlar 1990 (S. 222-226)

Geschichte macht Schule,
Lindlar 1990

Schulchronik der Schule in Linde,
(S. 100-116)

Bergische Landeszeitung: 7. 6. 1952;
22. 5. 1950; 13. 12. 1952



*Andreas und Ricky „vermessen“
die Räder einer Lok*

Eisenbahnfreunde Flügelrad Oberberg e.V.



*Hermann Haeck begrüßt den
Förderverein in Dieringhausen*

Am 27. Juni 1992 besichtigte der Verein der Freunde und Förderer des BERGISCHEN FREILICHTMUSEUMS das Eisenbahnmuseum in Dieringhausen. Sachkundig führte Hermann Haeck durch die umfangreiche Sammlung von Lokomotiven und Waggons, die in mühevoller Kleinarbeit von den Mitgliedern der „EISENBAHNFREUNDE FLÜGELRAD OBERBERG E.V.“ bereits renoviert worden sind oder noch bearbeitet werden müssen. Die Erfrischung in der Cafeteria ließ die Schweißperlen vergessen, die bereits beim Zuschauen aufgetreten waren.

Die Besucher vor der Drehscheibe und dem Lokschuppen



1895 Post Lindlar - Immekeppel über die neu errichtete Lennestraße, von Immekeppel mit dem Zug über Hoffnungsthal, Bensberg, Bergisch-Gladbach nach Köln
(Gesamtfahrzeit: etwa 3 Stunden)

1912 Eisenbahn Lindlar Köln
(Gesamtfahrzeit: etwa 1 1/2 Stunden)

Mit wachsender Bedeutung des Straßenverkehrs in den 20er Jahren wuchs auch das

Omnibusnetz und brachte den Lindlarern weitere Möglichkeiten, bequem und schnell in die Nachbargemeinden zu reisen. Die Eisenbahn verlor sogar immer mehr an Bedeutung, auch wenn sie während des Kriegs und in den Nachkriegsjahren noch einmal stark frequentiert wurde. Ab 1966 sind Busse als einzige Form des öffentlichen Personennahverkehrs für Lindlar und Umgebung übrig geblieben.

WA

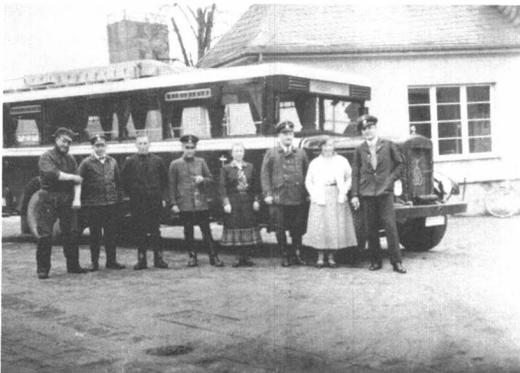
*Abfahrt der Kutsche vor der Scheeler Mühle
(um 1920)*

*Der Omnibus nach Köln vor dem
Postamt Lindlar . . .*



*Omnibus vor dem alten Lindlarer Rathaus
(um 1930)*

*Im Anhänger eines Wupper-Sieg-Busses
(1938)*



Vom Fahren und Tanken - Die ersten Autos im Ortsbild -

Nur wenige Fotos aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zeigen bereits Autos auf Lindlarer Straßen. Erst Mitte der 20er Jahre tauchen neben zahlreichen Aufnahmen von Kutschen und sonstigen Pferdewagen, die ersten Autos im Ortsbild auf. „Versorgt“ wurden diese Automobile von einer Reihe von Tankstellen, die sich allmählich - teilweise aus Verkaufsstellen für Petroleum - entwickelten:

Busch in Frielingsdorf Motanusstraße
Gastwirtschaft

„Zur Schweiz“
vor dem heutigen
Geschäft „Ahlmann“
Gastwirtschaft Tepper
Gastwirtschaft Jägerhof
Gastwirtschaft
Laudenberg
Gastwirtschaft
Rappenhöhner
Müller H. und J.
Heibach

Pollerhofstraße

Hauptstraße
Hauptstraße
Hauptstraße

Schätzmühle

Frische Luft
Kamper Straße
Kreuzung
Sülztalstraße

(Für die Informationen danken wir Willi Metten)

WA

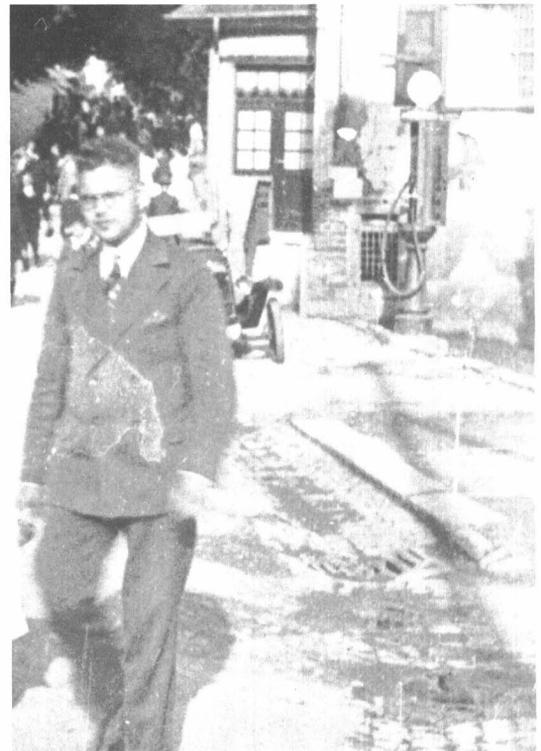
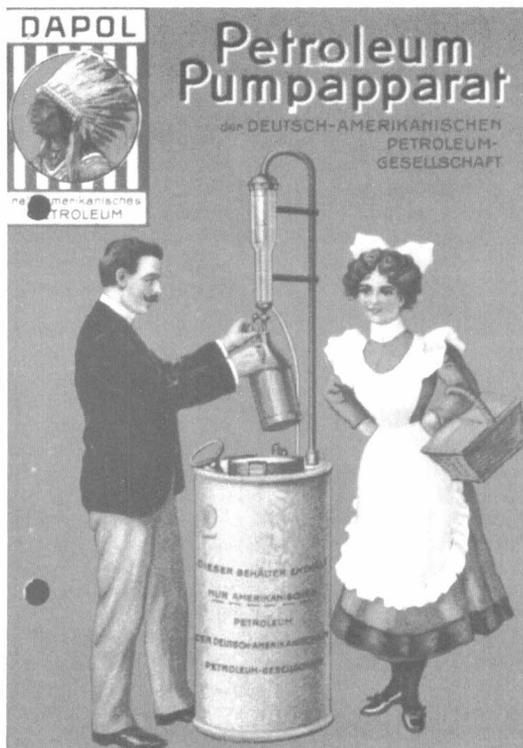
S. 47: oben Festlicher Umzug in der Eichenhofstraße in Lindlar 1925

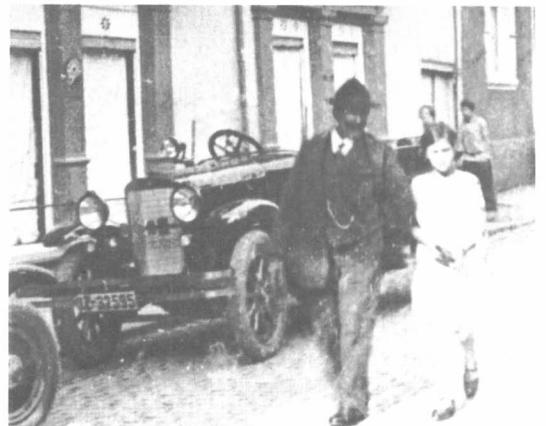
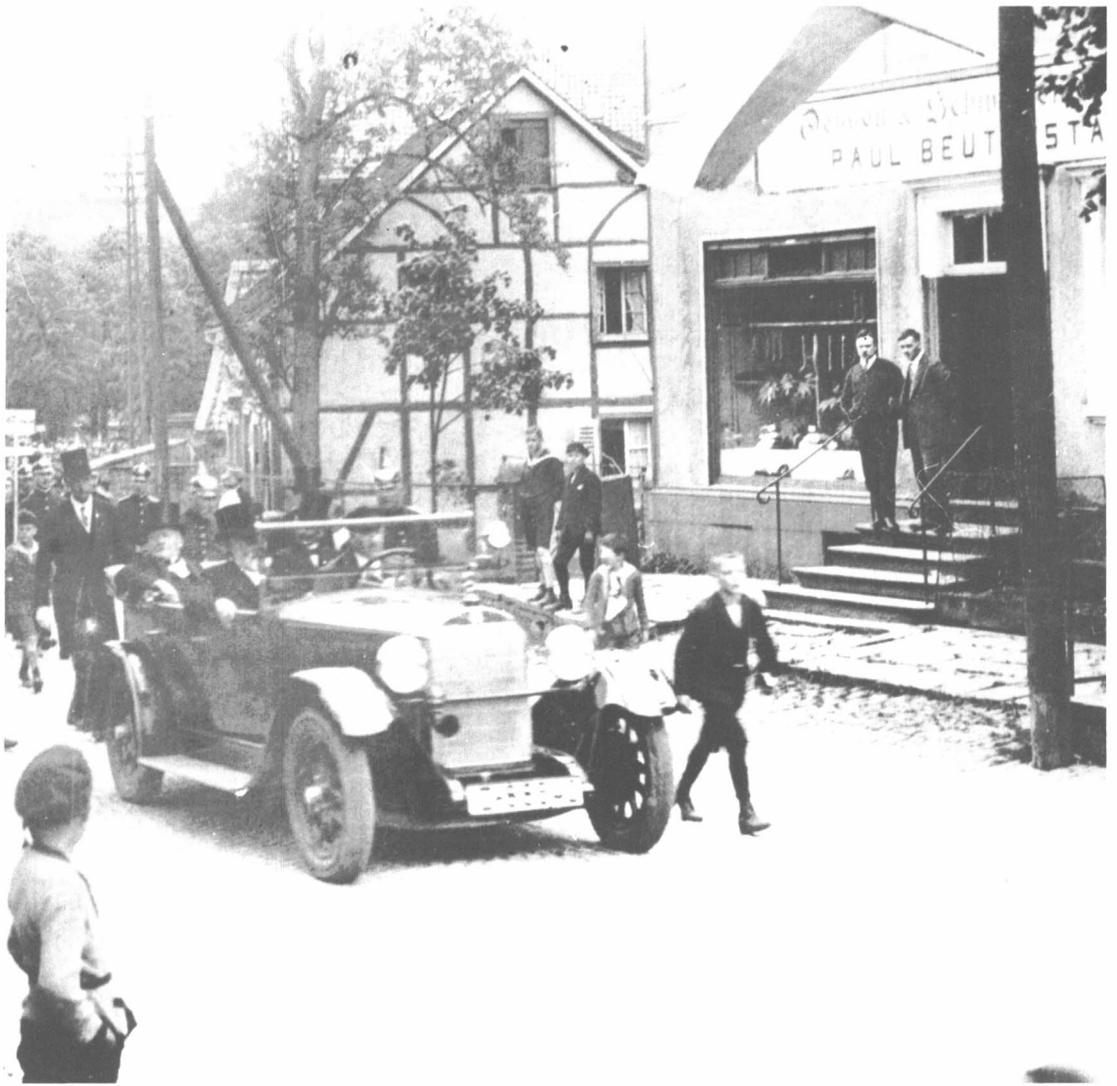
unten links: Die erste Kraftdroschke 1899 in Berlin

unten rechts: Parkende Autos im Lindlarer Straßenbild 1925

„Petroleum-Pumpapparat“ der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, gegründet 1890, eine der ersten Mineralölgeschäften in Deutschland

Auto und Zapfsäule in der Pollerhofstraße um 1930





Bugatti, Citroen, Daimler, Ford & Co.

Automobilbau in Köln von den Anfängen bis in die 1930er Jahre

Beginnen muß die Geschichte der Motorisierung - nicht nur in Köln - mit Nikolaus August Otto und seinem hier im Jahre 1876 erfundenen bzw. geschaffenen Viertaktmotor. Und was könnte den genius loci (ein Modell steht ja auch vor der FH in Deutz) besser veranschaulichen! Zwar fertigte die in der Folge von Otto und Eugen Langen gegründete Firma, die spätere Gasmotorenfabrik Deutz - Kern der heutigen KHD-Werke - nur Standmotoren, doch bereits Otto bewegte die Idee einer Kraftmaschine zur Fortbewegung von Gefährten auf Straßen. Leider verließ Gottlieb Daimler, technischer Direktor in Ottos Firma, diese 1882 und entwickelte in Cannstadt seinen automobiltauglichen Antriebsmotor.

Die Kölner Erfindung, Ottos Viertaktmotor, bleibt dennoch die Grundlage für das, was die Welt auf Räder und in Bewegung setzte. (Auch ein weiterer früherer Mitarbeiter Ottos in Köln, der Leiter des Zeichenbüros, Wilhelm Maybach, der mit Daimler nach Cannstadt ging, erwuchs ja später zu einer legendären Gestalt der Automobilgeschichte.)

Eine weitere Galeonsfigur der deutschen Autoentwicklung, August Horch zog dagegen 1899, nach seiner Trennung von Karl Benz in Mannheim, nach Köln und gründete in der Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld einen Fabrikationsbetrieb. In einem ehemaligen Pferdestall arbeitete Horch mit einem von Benz mitgebrachten Motorenbauer und 6 weiteren Arbeitern an einem eigenen Motor - einem erschütterungsfreien Zweizylinder, und dieser bereits mit Leichtmetallteilen! Zu Horchs Motoren mit nur 5 PS kamen viersitzige Karosserien, die von der Kölner Firma UTERMÖHLE hergestellt wurden, eine Firma, die später zu einem

führenden Karosseriewerk erwuchs. Dieser frühe Kölner Horch wurde aber nur in etwa 10 Exemplaren gebaut und verkauft. Seine Herstellung erwies sich letztlich als zu teuer, die Technik als zu kompliziert. Ein daraufhin von Horch entwickeltes zweites, schlichteres Modell ging nie in Produktion, da finanzielle Schwierigkeiten und zu enge Raumverhältnisse der Fabrikation 1902 ein Ende bereiteten. Horchs Betrieb wurde aufgekauft und nach Reichenbach im Vogtland verlegt.

Bereits ein Jahr vor Horch hatte die zu diesem Zeitpunkt schon jahrzehntealte Akkumulatorenfabrik Gottfried Hagen in Kalk damit begonnen, erste Kölner Elektroautos herzustellen. Zwischen 1898 und 1909 baute Gottfried Hagen ca. 1.500 „Urbanus“ genannte Elektromobile. Kein Name hatte bezeichnender sein können, ‚urbanen‘ Charakter besaßen diese Fahrzeuge tatsächlich - denn sie waren auf größere Städte mit Elektrizitätswerken angewiesen und in ihrer Reichweite folglich äußerst beschränkt! Daher mußten sie letztlich auch ohne großen, wirklich durchschlagenden Erfolg bleiben! Zudem war der Elektroantrieb sehr teuer und wurde bei sinkenden Benzinpreisen immer unrentabler.

Spezial-Fahrzeuge bot seit dem gleichen Jahr auch das Elektromobil-Werk Heinrich Scheele in Melaten an, etwa Paketwagen für die Reichspost, Krankenwagen - denn Elektrowagen fuhren besser abgedefert als benzinetriebene - und nicht zuletzt auch Feuerwehrfahrzeuge. Durch diese frühzeitige Spezialisierung konnte Scheele seine Fabrikation wohl bis 1930 halten, ehe auch er in den Schwierigkeiten der Weltwirtschaftskrise aufgeben mußte.

DAS MUSEUM BRAUCHT FREUNDE

Das Bergische Freilichtmuseum Lindlar erfährt seit nunmehr vier Jahren Unterstützung durch einen Förderverein. Bei der langwierigen Planungsphase war es zunächst schwer, Ansatzpunkte zur Förderung des Museums zu finden. Zur Zeit eröffnen sich jedoch eine Reihe von Perspektiven, den Aufbau des Museums unterstützend zu begleiten. Ein Beispiel ist die Zeitschrift „FREILICHTBLICK“, die wir künftig unseren Mitgliedern zwei- bis dreimal im Jahr kostenlos zuschicken.

Der Förderverein bietet seinen Mitgliedern darüber hinaus eine Reihe von Vergünstigungen an. Zu erwähnen wäre bereits jetzt

- das abwechslungsreiche Jahresprogramm, das in diesem Jahr sogar über die Grenzen des Bergischen Landes hinausragt,
- Einladungen zu den Sonderveranstaltungen des Museums (Ausstellungseröffnungen, Jahresfeste ...)
- Kostenlose Beratung bei der Datierung und Klassifizierung privater volkskundlicher Gegenstände
- Vorzugspreise auf Veröffentlichungen des Freilichtmuseums
- Spendenbescheinigungen zur Vorlage beim Finanzamt

Damit Sie sich auch noch einmal über das „Kleingedruckte“ eingehend informieren können, finden Sie auf den folgenden Seiten die Satzung des „Vereins der Freunde und Förderer des Bergischen Freilichtmuseums Lindlar“. Sollten Sie sich auch davon nicht haben abschrecken lassen, würden wir uns freuen, Sie als Mitglied unseres Fördervereins zu begrüßen. Füllen Sie einfach das Aufnahmeformular aus und senden Sie es an unseren Schriftführer:

Werner Hütt, Rathaus Lindlar, Borromäusstraße 1, 5253 Lindlar. Dann freuen Sie sich auf die nächste Ausgabe des „Freilichtblicks“, die zu Ihnen ins Haus kommt...

Sollten Sie sich jedoch nicht zur Mitgliedschaft im Förderverein entschließen wollen, aber dem Verein dennoch eine Spende zukommen lassen, so nennen wir Ihnen gerne unser **Spendenkonto:**

Kto.-Nr. 0323 000 130 (BLZ 370 502 99)

Lindlar, im Mai 1992

Der Vorstand

Satzung des Vereins der Freunde und Förderer des Bergischen Freilichtmuseums Satzung

§ 1

Name und Sitz des Vereins

Der Verein führt den Namen: „**Freunde und Förderer des Bergischen Freilichtmuseums**“.

Der Verein hat seinen Sitz in Lindlar und ist im Vereinsregister des Amtsgerichtes Wipperfürth unter der Nr. 438 eingetragen.

§ 2

Wesen und Zweck des Vereins

1. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der Gemeinnützigkeitsverordnung vom 24. Dezember 1953, in dem er ideell und materiell die kulturellen und wissenschaftlichen Aufgaben des Bergischen Freilichtmuseums Lindlar und seiner Außenstellen fördert.

2. Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

§ 3

Rechnungsjahr

Das Rechnungsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 4

Verwendung der Mitgliedsbeiträge, Spenden und Zuwendungen

1. Mitgliedsbeiträge, Spenden, Stiftungen und andere Zuwendungen des Vereins dürfen nur für die Erreichung der satzungsgemäßen Ziele des Vereins ver-

wendet werden. Die Mitglieder erhalten weder finanzielle Vergünstigungen noch andere Zuwendungen aus Mitteln des Vereins. Bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins werden weder gezahlte Beiträge zurückerstattet noch haben sie irgendeinen Anspruch auf das Vereinsvermögen.

2. Alle Inhaber von Vereinsämtern sind ehrenamtlich tätig. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.
3. Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins fällt das gesamte Vereinsvermögen an das Bergische Freilichtmuseum, welches diese Mittel jedoch nur im Sinne des § 2 dieser Satzung verwenden darf.

§ 5

Erwerb der Mitgliedschaft

1. Dem Verein gehören die nachstehend unterzeichneten Mitglieder an.
2. Ordentliche Mitglieder können weitere natürliche oder juristische Personen werden.
3. Voraussetzung für den Erwerb der Mitgliedschaft ist ein schriftlicher Antrag an den Vorstand des Vereins.
4. Über die Aufnahme in den Verein entscheidet der Vorstand.
5. Die Mitgliedschaft ist weder übertragbar noch erblich.
6. Bei Ablehnung eines Aufnahmeantrages ist der Verein nicht verpflichtet, dem Antragsteller die Gründe der Ablehnung bekanntzugeben.

§ 6

Pflichten der Mitglieder

1. Die Mitglieder verpflichten sich, für die Ziele und den Zweck des Vereins einzutreten.
2. Die Mitglieder des Vereins zahlen Mitgliedsbeiträge, die von der Mitgliederversammlung zu beschließen sind.

§ 7

Mitgliedsbeiträge

Die Höhe der Mitgliedsbeiträge bestimmt die Mitgliederversammlung. Der Vorstand kann auf Antrag einzelnen Mitgliedern den Jahresbeitrag stunden, ermäßigen oder erlassen. Rückstände können nach einer

schriftlichen Mahnung auf Kosten des oder der Säumigen eingezogen werden.

§ 8

Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft endet mit dem Tod oder der Aufhebung (bei juristischen Personen) des Mitgliedes, durch Austritt oder durch Ausschluß aus dem Verein.
2. Der freiwillige Austritt ist zum Ende des jeweiligen Geschäftsjahres möglich. Er erfordert eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorstand vor Beginn des letzten Quartals.
3. Ein Mitglied kann durch Vorstandsbeschluß von der Mitgliederliste gestrichen werden, wenn es
 - a) mit den Beitragszahlungen im Rückstand ist oder
 - b) gegen die Vereinsinteressen verstößt.

Vor der Beschlußfassung zum Ausschluß ist dem Mitglied unter Setzung einer angemessenen Frist Gelegenheit zu geben, sich persönlich vor dem Vorstand zu rechtfertigen. Danach hat das ausgeschlossene Mitglied die Möglichkeit, binnen eines Monats nach Zustellung des Vorstandsbeschlusses über seinen Ausschluß eine Entscheidung durch die Mitgliederversammlung zu beantragen. Diese entscheidet endgültig.

Der Ausschluß ist dem Mitglied mitzuteilen.

§ 9

Organe des Vereins

Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand.

§ 10

Die Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung findet mindestens einmal jährlich statt. Sie wird vom Vorsitzenden oder dem stellvertretenden Vorsitzenden des Vereins unter Einhaltung einer Frist von zwei Wochen schriftlich einberufen. Dabei ist die vom Vorstand festgesetzte Tagesordnung mitzuteilen.
2. Außerdem muß eine Mitgliederversammlung einberufen werden, wenn
 - a) der Vorstand dies für erforderlich hält, oder
 - b) ein Drittel der Mitglieder dies unter Angabe des Zwecks und der Gründe vom Vorstand verlangt.
3. Jedes ordentliche Mitglied hat das Recht, an der Mitgliederversammlung teilzunehmen, Anträge zu stellen und das Stimmrecht auszuüben.

§ 11

Die Zuständigkeit der Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung ist zuständig für

1. die Wahl des Vorstandes
2. die Wahl der Rechnungsprüfer
3. die Satzungsänderungen
4. die Fassung grundsätzlicher Beschlüsse zur Vereinsfähigkeit
5. die Entgegennahme der Geschäfts-, Kassen- und Kassenprüfungsberichte
6. die Entlastung des Vorstandes
7. die Auflösung des Vereins
8. die Ernennung von Ehrenmitgliedern
9. die Festsetzung der Mitgliedsbeiträge.

Die Mitgliederversammlung kann den Vorstand auch vor Ablauf der Amtsdauer mit 2/3-Mehrheit der anwesenden Mitglieder abwählen, wenn diese 2/3-Mehrheit mindestens mehr als die Hälfte der Vereinsmitglieder umfaßt.

§ 12

Leitung der Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung wird vom Vorsitzenden oder bei dessen Verhinderung vom 1. stellvertretenden Vorsitzenden geleitet.
2. Die Mitgliederversammlung ist beschlußfähig, wenn sie ordnungsgemäß einberufen worden ist.

3. Die Mitgliederversammlung kann eine Ergänzung der vom Vorstand festgesetzten Tagesordnung beschließen. Grundsätzlich entscheidet die Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen. Stimmenthaltungen bleiben außer Betracht. Für die Änderung der Satzung ist eine Mehrheit von 2/3, zur Auflösung des Vereins eine Mehrheit von 3/4 der abgegebenen gültigen Stimmen der anwesenden Mitglieder erforderlich. Die Art der Abstimmung wird von der Mitgliederversammlung festgelegt.

4. Über die Mitgliederversammlung ist vom Schriftführer des Vereins ein Protokoll anzufertigen, das vom Leiter der Mitgliederversammlung und dem Protokollführer zu unterschreiben ist.

§ 13

Der Vorstand

1. Der Vorstand wird, mit Ausnahme des Vorsitzenden des Beirates, von der Mitgliederversammlung gewählt.
2. Der Vorstand im Sinne des § 26 Abs. 1 BGB besteht aus dem Vorsitzenden, dem 1. stellvertretenden Vorsitzenden, dem 2. stellvertretenden Vorsitzenden, dem Schatzmeister und dem Geschäftsführer (zugleich Schriftführer).
3. Der Vorstand wird auf die Dauer von zwei Jahren gewählt. Wiederwahl ist zulässig.

AUFNAHMEANTRAG

Ich beantrage hiermit meine Aufnahme in den „Verein der Freunde und Förderer des Bergischen Freilichtmuseums“. Satzungsgemäß verpflichte ich mich, für die Ziele und Zwecke des Vereins einzutreten. Mit der mir vorliegenden Satzung erkläre ich mich einverstanden.

Name: _____ Vorname: _____

Titel: _____ geb. am: _____

PLZ/Wohnort: _____

Straße/Haus-Nr.: _____ Telefon: _____

(Ort u. Datum)

(Unterschrift)

Bitte zurücksenden an: Förderverein Bergisches Freilichtmuseum,
Herrn Werner Hütt, Borromäusstraße 1, 5253 Lindlar 1

4. Der erweiterte Vorstand besteht aus dem Vorstand gemäß § 26 Abs. 1 BGB sowie bis zu drei Beisitzern und dem Vorsitzenden des Beirates.
5. Der Museumsdirektor des Bergischen Freilichtmuseums nimmt mit beratender Stimme an den Sitzungen des Vorstandes teil.
6. Der Verein wird gerichtlich und außergerichtlich durch den Vorsitzenden oder den 1. stellvertretenden Vorsitzenden und jeweils ein weiteres Mitglied des Vorstandes im Sinne des § 26 Abs. 2 BGB vertreten.

§ 14

Der Beirat

1. Der Beirat berät und unterstützt den Vorstand.
2. Die Zahl der Mitglieder des Beirates wird auf Vorschlag des Vorstandes von der Mitgliederversammlung bestimmt.
3. Der Beirat wird von der Mitgliederversammlung auf die Dauer von zwei Jahren gewählt. Wiederwahl ist zulässig.
4. Der Beirat bestimmt aus seinen Mitgliedern einen Vorsitzenden, welcher Mitglied des erweiterten Vorstandes ist.
5. Scheidet ein Beiratsmitglied vor Ablauf der Amtsdauer aus, so ist der Beirat berechtigt, für die ver-

bleibende Amtszeit eine Ergänzung aus dem Kreis der Vereinsmitglieder vorzunehmen.

6. Der Beirat kann sich eine Geschäftsordnung geben.

§ 15

Rechnungsprüfung

Die Kassen- und Rechnungsprüfung erfolgt durch zwei nicht dem Vorstand angehörenden Personen. Sie werden zusammen mit dem Vorstand durch die Mitgliederversammlung gewählt.

MITGLIEDSBEITRÄGE 1991

Mindestbeiträge pro Jahr:

Einzelmitglieder	40,— DM
Schüler, Auszubildende, Studenten	20,— DM
Mitglieder, deren Ehegatte (oder Kinder ebenfalls Mitglied sind)	30,— DM
Juristische Personen (Firmen, Behörden, Organisationen)	100,— DM

EINZUGSERMÄCHTIGUNG

Hiermit ermächtige ich den Schatzmeister des Vereins der „Freunde und Förderer des Bergischen Freilichtmuseums“ für die Dauer meiner Mitgliedschaft jährlich

DM _____

von meinem Konto-Nr. _____ (BLZ _____)

bei der Bank/Sparkasse _____

einziehen. Diese Ermächtigung gilt bis auf Widerruf.

(Ort u. Datum)

(Unterschrift)

Weitere Elektromobile, für deren Produktionsversuche Köln geradezu ein Zentrum war, fertigte von 1899 bis 1905 die zuletzt an der Poststraße beheimatete „Allgemeine Betriebsaktiengesellschaft für Motorfahrzeuge“. Ihre Modelle fuhren in Köln größtenteils als Taxen oder Kleinbusse (etwa einzelner Hotels); über die Anfertigung von Einzelstücken hinaus und hin zur Serienproduktion gelangte man aber auch bei diesem Betrieb nicht.

Eine in Köln nicht ganz vergessene Automarke stellt dagegen PRIMUS dar. Und diese Firma - als Kölner Motorwagenfabrik 1897 in Sülz gegründet - ist tatsächlich die älteste Autoschmiede der Stadt. Über 20 Jahre wurden von dieser Firma Automobile hergestellt, doch gelang es auch ihr nicht, zu größerer Bedeutung aufzusteigen. Mehrmals wirkten Finanzschwierigkeiten und Besitzerwechsel äußerst hemmend, wurden günstige Entwicklungen geradezu abrupt gestoppt. Ab 1903 nannte das Unternehmen sich Motorfahrzeugfabrik 'Köln', Uren, Kottbus & Co, Köln-Sülz. Eine Gruppe neuer Financiers gab der Firma 1910 dann den Namen PRIAMUS (mit dem Markenzeichen PAG).

Am Anfang der Fabrikation stand ein sehr leichter Wagen mit Einzylinder-Viertaktmotor und einer Leistung von 6-8 PS. Konstruiert war das Gefährt von dem Ingenieur Uren, später zeitweise auch Besitzer der Firma. Leichte Wagen wie dieses Modell von Uren nannte man zu damaliger Zeit Voiturette. Vom Publikum wurde Urens Voiturette offensichtlich angenommen; die Fabrikation jedenfalls erweiterte man in den folgenden Jahren erheblich, bis 1905 kamen noch Zwei- und Vierzylindermodelle hinzu, mit bis zu 30 PS. Leichte Vierzylinder mit bis zu 60 km/h Spitzengeschwindigkeit blieben in der Folge die Spezialität des Werkes, auch wenn 1906 gar ein Luxuswagen mit 7,4 l Zylinderinhalt auf den Markt gebracht wurde. Da die Vierzylinder durchaus Anklang fanden, mußte bald erneut erweitert werden. Die dann eingeleitete kostspielige Erhöhung der Produktionskapazität fiel jedoch unglücklicherweise zusammen mit einer Verkaufskrise der deutschen Automobilindustrie in den Jahren 1907/08. So blieb ein Konkurs unvermeidbar. Nach der Wiederaufnahme der Fertigung unter neuer Finanzregie blieb man wie zuvor bei dem insgesamt doch erfolgreichen Konzept leichter Vierzylinder. Da das Geschäft auch nach

Auto-Werbung
der Cito-Werke
Köln-Klettenberg
um 1908



2 Cyl. o 10 HP., 4 Sitzplätze, Cardan., Magnetzündung, Geschwindigkeit 50 km, vorzüglicher Bergsteiger M. 6000



4 Cyl. Cardan., Doppelzündung
10 16 HP. M. 10 000
15 24 HP. .. 13.000

Cito

Vorzügl. Tourenwagen.

Einfache Handhabung.

Geräuschloser Lauf.

Grösste Betriebssicherheit.

Hochelegante Ausstattung.

Offene u. geschlossene Carosserien.

Cito-Fahrrad- **Werke**

Act.-Ges., Köln-Klettenberg.

Ausstellung Leipzig: Stand Nr. 157,
P. Arth. Rowald.

dem Krieg gut anließ, errichtete man neue größere Fertigungsanlagen in Zollstock. Doch kaum waren die Gebäude bezogen geriet die Firma erneut in Finanzschwierigkeiten.

Das Düsseldorfer Karosseriewerk C. W. MÖLLENKAMP übernahm daraufhin die PRIAMUS-Werke. In deren neuerrichteten Produktionsanlagen stellten sie fortan unter dem Firmennamen MÖLKAMP seit 1923 anspruchsvolle Luxuslimousinen, darunter auch Sechszylinder, her. 1924 schloß man einen Vertrag, der es ermöglichte, das Programm durch Lizenzbau des italienischen CEIRANO - unter der Marke MÖLKAMP-CEIRANO - zu erweitern. Doch selbst mit diesen Angeboten gelang es nicht, sich dauernd auf dem Markt zu behaupten: 1926 mußte die Produktion in einer allgemeinen Krisensituation des deutschen Automobilbaus ebenfalls eingestellt werden. In diesem Jahr rollte geradezu eine Konkurswelle durch die Branche, da aufgrund von Modernisierungen vielerorts Überkapazitäten geschaffen worden waren. Auch trug äußerst reserviertes Käuferverhalten zu dieser Entwicklung bei. Im Rückblick läßt sich generell sagen, daß um die Mitte der 20er Jahre die Zeit der mehr handwerklich ausgerichteten Auto-Fabriken sich dem Ende zuneigte - in Köln wie auch anderswo!

Daher konnten zu dieser Zeit auch zwei weitere Kölner Kleinunternehmen sich nicht behaupten und mußten bereits nach wenigen Jahren wieder aufgeben. Unter dem schönen Firmennamen AMOR-Kleinwagenbau, angesiedelt übrigens am Friesenplatz, wurden lediglich 1924/25 ein paar Wagen hergestellt.

Und auch die Dellbrücker Automobilfabrik Paul Rollmann mußte nach nur dreijähriger Existenz 1926 wieder schließen. Ja, selbst der Einstieg der alten und bedeutenden Elektrofirma HELIOS in Ehrenfeld, mitangeregt durch Fords Erfolge in Amerika mit Einheitswagen vom Fließband, scheiterte. Nach nur zwei Jahren gab auch HELIOS den Kleinwagenbau wieder auf.

Ein interessanter Entwicklungszweig der Automobilgeschichte ist sicherlich die Verquickung mit der ebenfalls recht jungen - Fahrradindustrie. Maßgebliche Impulse hierzu kamen aus Frankreich.

10 Jahre nach Gottfried Daimlers ersten schnelleren Verbrennungsmotoren griff Graf Albert de Dion diese Idee auf und entwickelte mit seinem Mitarbeiter George Bouton einen kleinen Motor mit höherer Drehzahl (1.500-1.800 U/min) und nur geringer PS-Zahl ($1\frac{1}{2}$ - $3\frac{1}{4}$ PS). Diese Motoren erwiesen sich als recht robust und bestens geeignet für Motorräder und Dreiradfahrzeuge (den sogenannten Cyclonetten!) aber auch leichten vierrädrigen Wagen. Die ersten Fahrzeuge von de Dion erschienen 1895/96. Im Deutschen Reich nahmen bald die Aachener Stahlwerke, einer der größten Hersteller von Fahrradbestandteilen, die Herstellung ähnlicher Motoren in ihr Programm auf. Diese Fafnir-Motoren wurden im Deutschen Reich schnell ein Begriff; sie galten als absolutes Qualitätserzeugnis und nahmen bald eine Monopolstellung ein. Kurz vor dem 1. Weltkrieg nahm Fafnir übrigens auch die Produktion eigener Automobile, deren Standard als sehr fortschrittlich galt, auf. Doch zurück zu den Kleinmotoren! Mit diesen erweiterten einige in der Massenproduktion bereits recht erfahrene Fahrradproduzenten ihr Angebot, beispielsweise Opel in Rüsselsheim und Adler in Frankfurt.

In Köln griffen die 1896 in Köln-Klettenberg gegründeten Cito-Fahrradwerke diese neue Möglichkeit einer Produkterweiterung ebenfalls auf. Der Bezug von 6 PS-Zweizylinder-Motoren von Fafnir befreite ja von den Schwierigkeiten, Sorgen und Risiken einer eigenen Motorenkonstruktion und -herstellung. Und beim Bau geeigneter Fahrgestelle konnte bereits auf genügend eigene Erfahrung und Erfolge zurückgegriffen werden. Seit Beginn des Jahrhunderts war die Produktion auf Motorräder ausgedehnt worden und 1904 entwickelte man folgerichtig in Klettenberg auch den ersten Kleinwagen,



Die Erfahrungen des letzten Jahrzehnts

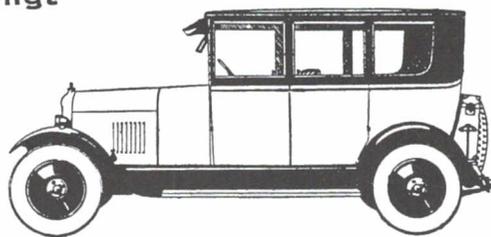
auf dem Gebiete des Kraftwagenbaues

vereinigt

in seiner
praktischen Konstruktion

und
gediegenen Ausstattung

der
6/25-PS-CITROËN



CITROËN - AUTOMOBIL - A.-G., Köln-Poll.

Auf der Ausstellung: Stand 178.

„Citomobil“ genannt. Dieses Gefährt galt zu seiner Zeit geradezu als sportlicher Dreisitzer, ein Kuriosum, wobei neben zwei Vordersitzen ein einzelner - abnehmbarer(!)-Hintersitz existierte. Und die Höchstgeschwindigkeit des offenen Wagens lag immerhin bei 50 km/h! Vom Publikum wurde er mit viel Beifall aufgenommen und über drei Jahre lang in Serie gebaut und erfolgreich verkauft.

Dieser gute Branchenstart ermutigte zur baldigen Produktionserweiterung: bereits 1906 präsentierte man gleich vier neue Wagen, neben zwei Zweizylindern nun auch Vierzylinder mit den bewährten Fafnir-Motoren und einer Leistung bis zu 20 PS! Als „vorzügliche Tourenwagen“, regelrechte „Bergsteiger“ (ideal für das Bergische Land!) mit „hocheleganter Ausstattung“, „geräuschlosem Lauf“, „größter Betriebssicherheit“ und „einfacher Handhabung“ wurden sie dem interessierten Publikum empfohlen! 1910 mußte ihre Produktion allerdings schon wieder eingestellt werden, da die Abteilung für den Gesamtbetrieb nicht mehr rentabel war. Mit bis zu 13.000 Reichsmark waren die Cito-Wagen letztln auch recht teuer geworden. Von der ursprünglichen Idee, Kleinwagen für den ‚kleinen Mann‘ zu bauen, hatte man sich eigentlich viel zu weit entfernt. Und für Luxuswagen gab es andere, bessere Fabrikanten.

An der potentiellen Käuferschicht sozusagen vorbeizuproduzieren, dies traf sicherlich nicht zu für das zweite Kölner Fahrrad-Unternehmen, das sich im Automobilbau engagierte. Die bereits 1888 gegründeten Köln-Lindenthaler Metallwerke hatten um 1905 ebenfalls die Motorradproduktion aufgenommen und waren - sicherlich mit Seitenblick auf die Cito-Werke 1908 auch in den Kleinwagenbau eingestiegen. Ihr Modell, unbekümmert und sich an den guten Ruf eines Vorgängers hängend „Allright-Mobil“ genannt, wies nur eine Länge von 2 Metern und ein Gewicht von 200 kg auf, geradezu ein Floh, sozusagen ein Mini unter anderen zeitgenössischen Modellen. Und mit einer Spitzengeschwindigkeit von 30-35 km/h blieb dieses Gefährt tatsächlich auf dem recht einfachen Niveau einer Cyclonette oder ‚Cyclecar‘, wie man diese Wagen auch nannte, stehen. Zwar brachte ALLRIGHT 1910 einen verbesserten Typ ihres Zweisitzers mit 7 PS und 55 km/h Höchstgeschwindigkeit heraus, der optisch auch schon eher einem Automobil glich, doch mußte auch hier die Produktion kurz vor dem 1. Weltkrieg eingestellt werden. Den doch notwendigen Anforderungen einer ansprechenden äußeren Gestaltung war nicht in genügendem Maße Rechnung getragen worden, um ausreichend Käufer anzuziehen.

Wenige Jahre nach der Jahrhundertwende, so um 1905/06 hatte die deutsche Automobilindustrie ganz allgemein einen bemer-

kenswerten Aufschwung genommen, herbeigeführt durch eine regelrechte Popularisierung des Automobils und - nicht zu vergessen - des Automobilsports. Verschiedene Autorennen, etwa die Gordon-Bennett-Rennen im Taunus oder die Herkomerfahrten (ihre Nachfolger waren die Prinz-Heinrich-Fahrten) hatten das Interesse breiter Bevölkerungsschichten geweckt. Ein Beispiel aus Köln nur wenige Jahre darauf: 1909 veranstaltete man eine Ballon-Fuchsjagd, bei der ein Fuchs-Ballon' auch mit Automobilen verfolgt und gejagt wurde. Auch fanden Automobilausstellungen in diesen Jahren bereits größten Zulauf; 1905 etwa kamen in Berlin 40.000 Besucher täglich in die dortige Autoschau! Das Publikumsinteresse wuchs in diesen Jahren enorm!! Und das da ein durchaus aufnahmefähiger Markt entstanden war, zeigt ein kleiner Blick in die Statistik: 1906 produzierte man im Deutschen Reich nur wenig mehr als 5.000 Wagen, und insgesamt existierten 1907 gar nur gut 10.000 Automobile!

So ist es nicht verwunderlich, daß auch große Firmen wie die bekannten Motorenwerke Deutz Gefallen an der Idee einer eigenen Autoproduktion fanden. Hinzu kamen in diesem Fall Geschäftsverquickungen in der Person Gustav Langens, eines Sohnes des Otto-Kompagnons Eugen Langen. Dieser war auch Teilhaber der bereits erwähnten Kutschen- und Karosseriefabrik UTERMÖHLE am Friesenplatz. Kapitalmangel bei UTERMÖHLE ließ jedoch ein erstes Automobilprojekt der beiden Firmen in einem - heute würde man wohl sagen: joint venture - nicht über das Planungsstadium hinausgehen. Im Laufe dieser Vorgespräche ergab sich allerdings ein Kontakt zur Straßburger Autoschmiede Mathis und dem dort arbeitenden jungen Konstrukteur Ettore Bugatti. Bugatti und Gustav Langen kannten sich beide zudem seit der gemeinsamen Teilnahme an mehreren Autorennen; Langen fuhr außerdem privat einen von Bugatti im Elsaß gebauten Wagen.

Die Finanzlage des Deutzer Werkes war mehr als zufriedenstellend, der Betrieb nochmals rationalisiert und modernisiert, sodaß allein schon zur vollen Ausnutzung der Leistungsfähigkeit durchaus ein neuer Fabrikationszweig eingerichtet werden konnte. Und zum Aufbau desselben gewann man 1907 Bugatti, den man trotz seiner Jugend - er zählte gerade 26 Jahre - als Genie auf dem Gebiet des Automobilbaus erkannte. Dabei ist zur kurzen Charakterisierung hervorzuheben, daß Bugatti keineswegs der Typ eines Reißbrettkonstruktors war, sondern eher eines Mechanikers, der meistens eigenhändig an der Werkbank entwickelte. Von der Motorenfabrik Deutz erhielt er einen beachtlich dotierten Arbeitsvertrag: 1.000 Mark monatliches Gehalt, 100.000 Mark Honorar und 500 Mark Lizenzgebühr für jeden fertiggestellten Wagen. (Zum Vergleich: ein Chauffeur verdiente zu der Zeit etwa 100 Mark im Monat!)

Bugatti entwarf für Deutz Motoren in der Stärke bis 60 PS und Höchstgeschwindigkeiten von 110 Km/h, für die damalige Zeit eine unerhörte Geschwindigkeit; den Kühler zierte ein Markenzeichen DEUTZ, das in Form und Farbe - weiße Großbuchstaben in einem roten Oval - bereits das spätere Markenzeichen der Bugattiwagen vorwegnahm.

Die Karosserien für die DEUTZ-Fahrgestelle lieferte die Firma UTERMÖHLE, die auch den Vertrieb der Automobile übernahm. Diese absoluten Luxuslimousinen konnten dann zu Preisen bis zu 24.000 Mark erstanden werden. (Zum Vergleich: das damalige Jahresgehalt des Kölner Bürgermeisters betrug 27.000 Mark!) Dafür gab es allerdings etwa Fensterrahmen aus poliertem Mahagoniholz, feinste Ledersitze, Teppich, Seidengardinen. An Extras konnten etwa Gepäckträger aus Messing oder eine Werkzeugkiste, ebenfalls aus Mahagoni, montiert werden. Wagen einer solchen Klasse kann man eigentlich nur mit Rolls Royce vergleichen!

Doch so schön diese Automobile auch waren, ihr Absatz - das erscheint auch völlig verständlich - blieb von Anfang an gering. Sie waren einfach am Markt vorbeikonstruiert worden, bzw war die Aufnahmefähigkeit eines solchen doch sehr begrenzten Marktes völlig überschätzt worden. Kaum jemand konnte sich ein solches Auto leisten; in Köln fuhren etwa der Verleger Alfred Neven DuMont oder der Bankier von Deichmann Deutz-Wagen. Ferner waren die Straßen für diese hohen Geschwindigkeiten noch weitgehend ungeeignet, und warf die Benzinversorgung - ca. 40 l auf 100 km - große Probleme auf.

Die hohen Produktionskosten, der geringe Absatz und auch Differenzen mit Bugatti ließen nach wenigen Jahren Änderungen bei Deutz unvermeidlich werden. Ende 1909 schied Bugatti, noch mit einer einmaligen Abfindung von 20.000 Mark versehen, bei Deutz aus. Dem allgemeinen Trend der Zeit folgend suchte man noch in der Konstruktion eines Kleinwagens das Publikumsinteresse zu gewinnen, doch wurden auch hier die geschäftlichen Erwartungen bei weitem nicht erfüllt. Bemühungen, mit anderen erfolgreicheren Unternehmen im Kleinwagen-geschäft zu kooperieren - die bereits erwähnte Aachener Marke FAFNIR gehörte

PRIAMUS AUTOMOBILWERK

GES. M. B. H.

SPECIALITÄT: LEICHTE VIERZYLINDER.

TELEGR. ADR.: PRIAMUS.

FERNSPR. A. 4519.

BAHNSTATION: KÖLN-EIFELTOR.

GIRO-CONTO:
RHEINISCH-WESTFÄLISCHE
DISCONTO-GESELLSCHAFT
KÖLN A.G.



Köln (Süden), den 18. Januar 1915.-

Z E U G N I S .

Wir bescheinigen hiermit, dass Jac. Düsterwald aus Cöln in der Zeit vom 1/3. 1912 bis 1/10. 1914 bei uns als Lehrling und nachher bis zum 18/1. 1915 als Schlosser beschäftigt gewesen ist.

Seine Tätigkeit erstreckte sich auf die Abteilungen Motorenbau und Bremsstation, in welchen er zu unserer grössten Zufriedenheit gearbeitet hat.- Auch hat er in letzter Zeit Arbeiten im Accord selbstständig ausgeführt.- Sein Austritt erfolgte auf eigenen Wunsch.-

Er war Mitglied der Allgemeinen Ortskrankenkasse Cöln.-

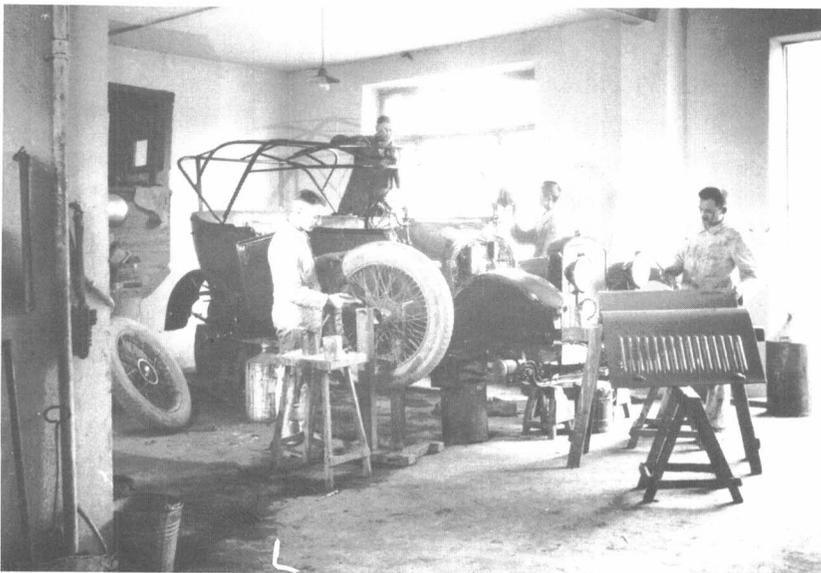
Priamus Automobilwerk
Gesellschaft
J. Düsterwald

dazu - scheiterten ebenfalls. Daraufhin sank die positive Einstellung zum Automobilbau im Vorstand zusehends. Sicherlich mitgenährt wurde dieser Stimmungswechsel durch den Bericht zweier Firmentechner über ihre Inspektion der US-Autoproduktion, die - so ihre Meinung - „dem deutschen Automobilbau eine Lebensfähigkeit gegenüber der kommenden amerikanischen Überschwemmung“ generell absprach! 1912 stellte Deutz daher die eigene Produktion ein, recht leise und unauffällig übrigens, damit der Ruf des Unternehmens nicht angekratzt wurde. Keines der Deutz-Modelle hat offenbar die Zeitläufte überlebt!

Wenig bekannt ist auch die erste wirklich bedeutendere Autoproduktion in Köln: die des französischen Herstellers CITROEN! André Citroen produzierte 1919 sein erstes Auto und dies gleich am 1. Automobil-Fließband Europas, zu dem er sich von der Produktion bei Ford in Amerika hatte anregen lassen. Dieser Wagen war bereits in Serie mit elektrischem Anlasser, Lichtenanlage und weiteren Besonderheiten ausgestattet. Schon vor seiner ersten öffentlichen Präsentation lagen 16.000 Festbestellungen für dieses Modell vor. Auch

die weiteren von ihm auf den Markt gebrachten Fahrzeuge wiesen stets aufsehenerregende technische Neuerungen vor, 1925 etwa ein Wagen mit Ganzstahlkarosserie und Vierradbremsen, 1926 der erste Wagen mit Servobremsen. Sein überaus großer geschäftlicher Erfolg - 1927 liefen bei CITROEN in Paris bereits täglich 450 Wagen vom Band - ließ ihn seine unternehmerischen Aktivitäten auch nach Deutschland ausdehnen. Die deutsche Schutz-zollpolitik erleichterte in diesem Fall einen folgenschweren Entschluß; denn der Import vollständiger ausländischer Klein- und Mittelwagen war extrem hoch besteuert, wohingegen auf Autoeinzelteile nur ein sehr geringer Zoll erhoben wurde. Zudem hatte der fast völlige Nachbau eines Citroen-Modells durch OPEL in Rüsselsheim Citroens Ärger erregt. (Der Opel „Laubfrosch“ war ein schlichter Nachbau des 5CV „Zitrone“!)

1926 erwarb CITROEN daher die Gebäude der alten Waggonfabrik Rheinwerk in Köln-Poll. Innerhalb eines Jahres wurden die Anlagen in eine moderne Montagewerkstätte umgewandelt, und bereits im Februar 1927 verließ der erste in Poll hergestellte Citroen die Halle. Bis zu 500 Mitarbeiter, zumeist



*Wagenbauerei
Herder, Lackiererei,
Bielstein.
Aufnahmedatum
unbekannt.
(Oberbergischer Kreis,
Heimatbildarchiv,
Nr. 483)*

aus Köln oder dem näheren bergischen Umland, zählte das Werk; die Montagestraße war für ein Produktionsvolumen von 60 Wagen und mehr pro Tag ausgelegt. Einen großen Teil der Aufbauten ließ man dabei in Kölner Karosseriewerken fertigen, wie man auch danach trachtete, den Anteil deutschen Materials und deutscher Teilprodukte generell zu steigern. (Die Cabrio-Aufbauten beispielsweise stammten von den Firmen Deutsch und Papler.) Andere deutsche Zulieferer waren etwa Bosch, Continental, Fichtel & Sachs, Siemens.

Von Anbeginn an lief das Geschäft erfolgreich, wenngleich eine volle Auslastung der Produktionskapazitäten auch im entferntesten nicht erreicht werden konnte. Ca. 7-10 Wagen wird man tatsächlich pro Tag produziert haben. Eingefahren wurden diese Automobile übrigens von den Werksangehörigen nach Feierabend im Bergischen Land und im Siebengebirge ohne zusätzliche Bezahlung wohlgermerkt!

Wegen ihres günstigen Preises und ihrer Robustheit waren diese Citroen-Wagen besonders bei Taxi-Unternehmen beliebt!

Zwei Jahre später liefen bei Citroen auch die ersten Sechszylinder vom Montageband, die Typen C4 und C6.

Die Hauptverwaltung verlegte man 1930 allerdings nach Berlin, wo von Citroen ‚Unter den Linden‘ bereits die luxuriösesten Verkaufsräume der Stadt eingerichtet worden waren.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten gingen die bis dahin stets sich verbessernden und insgesamt recht zufriedensstellenden Geschäftserfolge im Deutschen Reich stark zurück. Einfuhrkontrollen und Devisenbewirtschaftung sorgten für immer neue unüberwindliche Hindernisse und brachten die Produktion in Poll schließlich 1935 gänzlich zum Erliegen. Bis dahin waren hier allerdings über 18.000 Citroen-Au-

tomobile gebaut worden, zuletzt auch der legendäre, 1934 in Frankreich vorgestellte „Traction avant“. Gegen den Wirtschaftskampf: „Deutsche, kauft deutsche Kraftfahrzeuge“ waren auch Citroens wiederholte Hinweise auf den beträchtlichen Teil deutschen Materials und deutscher Arbeit an diesen Fahrzeugen letztlich wirkungslos.

Nach dem Krieg wurde die Produktion von CITROEN in Poll nicht wieder aufgenommen.

Die hohen Zölle auf ausländische Automobile und deren Ersatzteile, die die Reichsregierung in den 20er Jahren erhob, schwerten auch den Start der deutschen FORD-Handelsniederlassung. Das in Amerika äußerst preisgünstige Ford-T-Modell („Tin-Lizzie“) war für deutsche Käufer kaum erschwinglich, bzw. in der Preis-Leistungs-Relation nur wenig interessant. Und zu dieser Zeit war schon jedes 2. Auto auf der Welt ein Ford!

Hierzu ein kurzer Rückblick auf die Vorgesichte der Kölner Fordwerke:

Nach privaten Bastelarbeiten in den Jahren vor der Jahrhundertwende, die zu einem „Quadricycle“ genannten Gefährt führten und kurzer Ingenieurstätigkeit gründete Henry Ford mit einer Gruppe von Kaufleuten 1903 die ‚Ford Motor Company‘. Von Anfang an war es Fords Vorhaben, ein schlichtes, aber eben sehr zuverlässiges Automobil für jedermann herzustellen. Alsbald suchte er auch die handwerkliche Fertigung von Einzelstücken durch Montage von Standard-Teilen zu ersetzen. Die Produktion ließ er dabei auf immer weniger Modelle begrenzen. Hiermit stand er jedoch gegen den allgemeinen Publikumswunsch, denn die potentiellen Käufer schauten gerade auch bei Automobilen auf Individualität. Doch zähes Festhalten an seiner Idee brachte schließlich den Durchbruch, begünstigt nicht zuletzt durch immer neue Preissenkungen infolge weiterer Standardisierungen. Und sicher

spielte auch die leichtere Reparaturfähigkeit seiner Wagen da eine Rolle. (Bekannt ist ja auch sein oft kolportiertes Bonmot: „Jeder Kunde kann seinen Wagen beliebig anstreichen lassen, wenn der Wagen nur schwarz ist“!)

Die Geschäfte entwickelten sich für Ford bald glänzend; kurz vor dem 1. Weltkrieg errichtete er bereits Montagefabriken in Irland und England, auch für das Deutsche Reich soll es hierzu bereits Pläne gegeben haben, deren Realisierung aber durch den Kriegsausbruch verhindert wurden. In den folgenden Jahren entwickelte Ford sein Fließbandsystem weiter, dessen Anregung er bei einem Besuch der Schlachthöfe von Chicago bekommen hatte; in der Produktion verwand wurde es seit Oktober 1913.

Auf einer Transatlantikpassage im Herbst 1925 lernten sich der berühmte ‚Seeteufel‘ Felix Graf Luckner und Ford kennen und Luckner machte ihn auf die Lücke in der deutschen Zollgesetzgebung aufmerksam, die später ja auch Andre Citroen nutzen sollte. Diese „Milchkannen-Position“ genannte Gesetzesregelung erlaubte die zollgünstige Einfuhr von „Milchkannen und anderen Gegenständen aus geformtem Blech“, Automobilteile etwa!

Ford handelte flugs; Gebäude im Berliner Westhafen wurden angemietet und im April 1926 liefen bereits die ersten im Deutschen Reich montierten T-Modelle, „Runabout“ genannt, vom Band. Ihr Preis belief sich auf etwa 3.500 Mark, und das war ein durchaus attraktives Angebot. Die Folge war, daß, während es mit der deutschen Automobilindustrie weiter abwärts ging, Ford gewaltige Erfolge feierte! In dieser Zeit wirtschaftlicher Hochblüte des deutschen Tochterunternehmens kam aus Amerika das ‚Aus‘ für das T-Modell - dort war es mittlerweile, da seit fast 20 Jahren im Bau und allzusehr veraltet, ohne weitere Nachfrage. (Übrigens wurden von dem T-Modell über 15 Millionen Exemplare gebaut, wobei der Wagen eine durchschnittliche Lebensdauer von 8 Jahren hat-

te!) So mußte 1927 auch in Berlin die Produktion trotz blühender Verkaufssituation eingestellt werden, da man es bei Ford schlicht versäumt hatte, rechtzeitig ein attraktives Nachfolgemodell zu entwickeln. Erst im Sommer 1928 nahm man die Produktion mit der Montage des neuen A-Modells wieder auf.

Nach einer enormen Aufstockung des Betriebskapitals durch Beteiligung der IG Farben bei Ford-Deutschland suchte man daraufhin zur Erweiterung der Produktionsmöglichkeiten einen neuen Standort. Aus Sicht der Werks-Oberen unbedingt zu beachten war dabei Henry Fords Ansicht, eine Fabrik müsse immer am billigsten Transportweg angesiedelt sein: an einem Fluß! Bald fiel daher die Wahl auf Köln, doch Oberbürgermeister Adenauer - der übrigens selbst nie Auto fuhr - hielt von der Idee zunächst gar nichts. Die vielen Pleiten Kölner Autofabrikanten standen ihm wohl zu sehr vor Augen. Er sagte Henry Ford zunächst ab. Erst der zur Vermittlung von Ford eingeschaltete Graf Luckner vermochte im Sommer Adenauer umzustimmen und nicht nur dessen Placet sondern auch Steuervergünstigungen für einige Jahre zu erwirken. Dafür siedelte Ford auch die Hauptverwaltung von Berlin nach Köln um. Die Grundsteinlegung des neuen Werkes in Niehl fand am 2. Oktober 1930 in Anwesenheit von Ford und Adenauer statt. Mit modernsten amerikanischen Fertigungsmethoden und -maschinen wurden die Anlagen innerhalb einer Rekordbauzeit von nur 6 Monaten fertiggestellt, wobei die Baukosten der Kaimauer die des eigentlichen Fabrikgebäudes bei weitem überstiegen. Bereits am 1. April 1931 konnte Adenauer die Eröffnungsrede halten, und am 4. Mai rollte der erste in Köln montierte Ford (ein LKW) vom Band. Die zunächst beschäftigten 600 Arbeiter erhielten dabei einen Spitzenmindestlohn von 2 Mark pro Stunde gegenüber 80 Pfennigen in der übrigen deutschen Industrie und dies bei einer auf 40 Stunden herabgesetzten Fünf-Tage-Woche. Man kann sich die Attraktivität die-

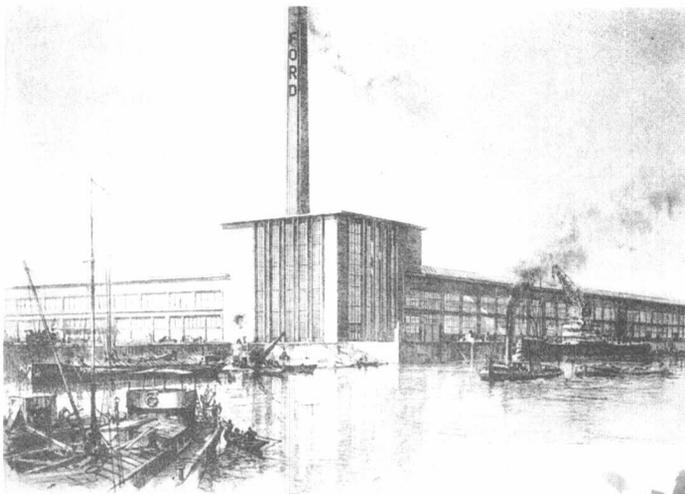
ses Angebotes in der Zeit der Weltwirtschaftskrise vorstellen. Die Bandgeschwindigkeit lag in Köln zudem erheblich niedriger als in Detroit.

„Die kölschen Jungs arbeiten sicherlich gut, aber sie haben vorläufig noch ihr eigenes Tempo“, bemerkte man zu diesem Thema. In den folgenden Jahren mußte sich auch Ford wie Citroen heftig Bemühen, das begehrte Prädikat Deutsches Erzeugnis zu erlangen, was tatsächlich glückte, denn die Restriktionen wurden immer stärker.

Bedingt durch die Wirtschaftskrise fand sich kaum noch Kundschaft für große Limousinen; die Produktion sank 1932 daher auf ein Viertel des Standes von 1928. Wollte man

überhaupt auf dem Markt bleiben, so mußten kleine, volkstümliche Modelle geschaffen werden. Neben anderen Typen wie „Rheinland“ (1933/34) oder „Eifel“ (1935-39) produzierte man daher zwischen 1933 und 1936 auch den Typ „Köln“, ein - so die zeitgenössische Werbung - „Wagen für jedermann!“ Mit nur 2.250 Mark war dieses in über 11.000 Exemplaren gebaute Modell zugleich der preiswerteste Wagen, der je von Ford in Köln gebaut wurde. Der 21 PS-Vierzylinder-Motor ließ eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 90 km/h zu, bei einem Spritverbrauch von nur 7 Litern.

Diese ‚Köln‘-Ansicht bot sich sicherlich auch häufiger auf den Straßen der Städte und Gemeinden des Bergischen Landes.



*Ford-Werke in Köln-Niehl,
Juni 1931*

*Grundsteinlegung durch
Henry Ford I.
am 2. Oktober 1930*



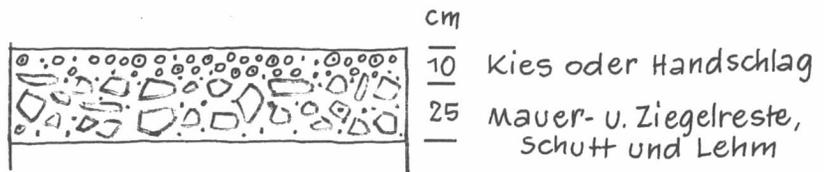
Von der Erdstraße zur Autobahn

Vom Gütertransport auf dem eigenen Rücken, in der Schubkarre oder im Handwagen über die Zeit der von Pferden gezogenen Wagen als Beförderungsmittel für die gewerbliche Wirtschaft bis zum heutigen Transport mit Lastkraftwagen sind viele Jahre vergangen, Jahre, in denen Straßen und Wege für die Bevölkerung immer eine große Rolle spielten.

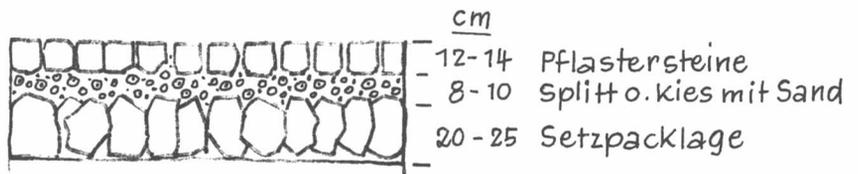
Es fing damit an, daß man für den Unterbau Mauer- und Dachziegelbruch, Reste von Na-

tur- und Kunststeinen, Schutt sowie Sand, Lehm oder Schlacke verwandte. Es handelte sich also um ein Gemisch verschiedenartiger Baustoffe mit unterschiedlichen Festigkeiten und Größenabmessungen. Diese sogenannten Erdstraßen waren sehr witterungsempfindlich. Bei trockenem Wetter sehr staubig, nahm dann im Winter und im Frühjahr, wenn nach Frostperioden die Decke auftaute, die Standfestigkeit ab. Solche Wege neigten außerdem zu Wellenbildungen, und eine dauernde Unterhaltung war notwendig und

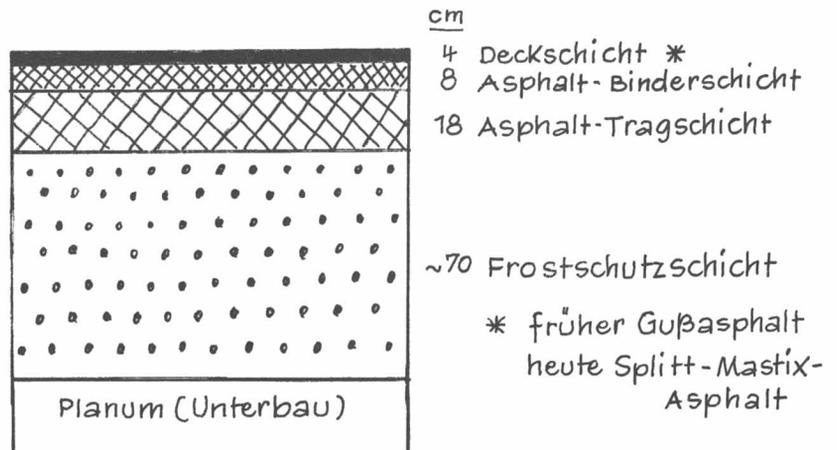
Aufbau einer Erdstraße



Aufbau einer Pflastersteinstraße



Aufbau einer Autobahn



erforderte von Zeit zu Zeit eine Ergänzung der Substanz.

Später wurde dann für den Unterbau Packlage und Handschlag verwandt, zumal in Gebieten wie Lindlar, wo diese Natursteine aus heimischen Steinbrüchen billig zur Verfügung standen. Der danach verstärkte Ausbau des Straßen- und Wegenetzes kam schließlich der gesamten Oberbergischen Steinindustrie zu Gute. Schon im 19. Jahrhundert benötigten die Provinzial-, Kreis- und Gemeindeverwaltungen zum verstärkten Ausbau der Verkehrswege große Mengen an Pflastersteinen.

In den 20er Jahren unseres Jahrhunderts wurden dann zunächst unter Anlehnung an ausländische Erfahrungen die zahlreichen Verfahren im Teer- und Asphaltstraßenbau entwickelt und zu den bedeutendsten Bauweisen im Straßenbau herausgestellt. Eines der meist angewandten Verfahren für mittelschwere Straßendecken war vor dem 2. Weltkrieg Streumakadam. Fahrbahnen wurden aus gewalzten Schotterlagen durch Einwalzen von Teersplitt und eine mit der Spritzmaschine aufgebraachte Oberfläche hergestellt. Sie verdanken ihre Entstehung zumeist dem Wunsch, so billig wie möglich „Kunststraßen“ zu bauen.

Die Oberbergische Steinindustrie hat sich dann nach dem 2. Weltkrieg auf diese Entwicklung eingestellt. Mit der steigenden Anzahl von Autos und Lastkraftwagen, die sich zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel zwischen Stadt und Land bis in die kleinsten

Ortschaften hinein entwickelten, wurde der industrielle Abbau von Straßenbaumaterial verstärkt und weiter entwickelt.

Die Schotter- und Splittbetriebe wurden modernisiert und sind heute, zusammen mit Asphalt-Mischwerken, in Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis die Garantie für einen guten Straßenbau in unserer Region.

Damit sind wir nun weit weg von buckligen Straßen, Schlaglöchern und tiefen Fahrspuren. Wir würden sie unserem Auto auch nicht mehr zumuten wollen. Nur wer noch öfters zu Fuß durch unsere schöne bergische Heimat marschiert, entdeckt noch alte Wald- und Wiesenwege, manchmal ein wenig staubig und manchmal auch ein wenig matschig. Was soll's, sie führen ohnehin nur in den Wald oder auf eine grüne Wiese. Die anderen Ziele erreichen wir meistens auf sauberen, asphaltierten Straßen, wenn auch inzwischen nicht immer so bequem und schnell wie man es sich wünschen würde, aber immer noch schneller und bequemer, als unsere Vorfahren es zu träumen wagten.

Ob es mit dem Straßenbau so weitergehen wird, hängt weitgehend von der Verkehrsentwicklung ab. Vielleicht wäre es sinnvoller, das vorhandene Straßennetz auszubauen bzw. zu verbessern, als immer neue Brechen in unsere schöne Landschaft zu schlagen. Schade um jeden Baum, der noch gefällt werden müßte, schade aber auch um unsere Wald- und Wiesenwege, die dann nicht mehr auf eine grüne Wiese führen, sondern unter Umständen am Damm einer Autostraße enden würden.

Straßenentwurf im Wandel der Zeiten, Rück- und Ausblick

Straßen sind als Werk von Menschenhand neben den Siedlungen und religiösen Bauwerken wesentlicher Bestandteil jeder historischen Kulturlandschaft [1]. Die Entwicklung der Straße ist eng verzahnt mit der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung der Völker. Sie war Voraussetzung für jede menschliche Zivilisation und darüber hinaus Motor für die Ausbreitung der Kulturen und des Güteraustauschs [2].

Angesichts dieser kulturhistorischen Bedeutung der Straße ist ein Beitrag zu einer Museumsschrift zum Thema Straßenplanung und seiner historischen Entwicklung nahe liegend. Dies gilt im Hinblick auf die mit einer Straße verbundenen ökologischen Auswirkungen erst recht für die Zeitschrift des Bergischen Freilichtmuseums für Ökologie und bäuerlich-handwerkliche Kultur.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts unterschieden sich die Straßen nur unwesentlich von dem der vorangegangenen Jahrhunderte. Erst mit der Erfindung des Ottomotors und der Konstruktion der ersten Kraftfahrzeuge setzte um 1900 ein starker Wandel im Straßenbau und im Straßenentwurf ein. Dies ist auch der Zeitpunkt, an dem dieser Beitrag mit der Darstellung der Entwicklung der Straße und des Straßenentwurfes beginnt.

Die Geschichte der Straße und des Straßenentwurfes verlief ab 1900 allzu menschlich, teilweise verharrend, teilweise hektisch und überstürzt. Weitsichtige Festlegungen von Entwurfsparametern, die bis heute gelten, wechselten mit Fehlentscheidungen, die schon bald korrigiert werden mußten, ab. Dabei erinnert das Wechselspiel der planerischen Impulse an den Verlauf einer Sinuskurve. Teilgebiete des Straßenentwurfes entwickelten sich oft zeitlich nebeneinander,

teilweise der allgemeinen Tendenz vorausgehend, teilweise der Zeit nachhinkend. Dabei ist ein Zwang zur Anpassung an verschiedene, meist gesellschaftliche, Randbedingungen sehr oft unverkennbar.

Nach DURTH [3] sind chronologisch drei große Zeitabschnitte zu erkennen, in denen die Straße und somit die Straßenplanung unterschiedlichen Anpassungszwängen unterlag:

1900-1928: Anpassung an die Abmessungen und die Fahrgeometrie des Fuhrwerks

Beherrscht wird diese Zeit anfangs noch von den Fragestellungen, die sich mit der Staubbindung, dem eigentlichen Straßenbau und der Unterhaltung beschäftigen. Erst gegen Mitte dieses Zeitabschnittes rückten Entwurfsfestlegungen in den Vordergrund. Mindeststrahlen (vgl. Abb. 1) und die Auflösung des Querschnittes mit unterschiedlicher Nutzung, Oberfläche und Neigung sind Inhalt des 1921 erschienenen Buches „Der Landstraßenbau“ von LIEBMANN [5]. Angesichts wachsendem Kraftfahrzeugbestand, 1914 zählte man im Deutschen Reich immerhin schon 55000 Kfz und 9000 Lkw, gewann die Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit an Bedeutung. Zitat aus LIEBMANN: „Der Praktiker wird unter Umständen einer wirtschaftlich ungünstigeren Linie den Vorzug geben, wenn sie größere Betriebsicherheit gewährleistet“. Gestalterisch beeinflusst war der Entwurf der Stadtstraßen durch den Städtebau: ausgehend von den Gründerzeitstraßen als Ausläufer klassizistischer Leitvorstellung, bald stark geprägt durch die Forderungen der Architekten, z.B. SITTE und SCHULTZENAUMBURG nach mehr organischen Formen. Obwohl die Architekten sich erst ab

1925 maßgeblich mit dem Kfz auseinanderzusetzen, finden wir schon bei SÍTTE [6] die Fahrlinien in der Platzgestaltung. Im Jahre 1926 - inzwischen war trotz Weltwirtschaftskrise die Kfz-Zulassung auf 1 Million gestiegen - kündigten sich mit der Gründung der „HAFRABA e.V (Hamburg-Frankfurt-Basel)“ und dem vorgelegten Forschungsergebnis der STUFA (Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau), in der erstmals Reibungsversuche Grundlage für Entwurfsgrundlagen waren, neue Entwicklungen für den Straßenentwurf an.

1928-1968: Anpassung an die Dynamik des Kraftfahrzeugs und der prognostizierten Verkehrsmenge

Diese Periode wird eingeleitet durch den Baubeginn der ersten Kraftfahrzeugstraße Köln-Bonn im Jahre 1927, die heutige Autobahn A555. Die Zeit ist geprägt durch eine Vereinheitlichung der Länderrichtlinien durch die STUFA und ab 1937 durch die

Forschungsgesellschaft (FG, heute FGSV). Die größte Bedeutung erhält diese Periode jedoch durch den Autobahnbau. Für sie wurden detaillierte Regelwerke aufgestellt. Die Dynamik des Kfz führte dazu, daß ÖRLEY die Klothoide als Übergangsbogen zwischen Gerade und Kreisbogen einführte. Galt die Gerade als Entwurfs-element Anfang der Zwanziger Jahre noch als Ideal, so wurde dieses Trassierungselement schon bald in Frage gestellt. Der Altmeister des Straßenentwurfs (LORENZ) stellt zu der Diskussion der Trassierungselemente fest [8]: „Ist man einmal entschlossen, flüssig zu trassieren aus Gründen der Kosten, der Fahrdynamik, der Fahrpsychologie, der Aesthetik und der Eingliederung in das Gelände, so genügen die beiden alten Trassierungselemente Gerade und Kreisbogen nicht mehr“. Ganzheitlich bemerkt schon 1936 SEIFERT [9] ergänzend hinzu: „Die beste und schönste Straße schafft der, der von der Landschaft sich die Linie führen und von ihr jede Krümmung vorschreiben läßt“. Mit der Einführung der neu definierten Ent-

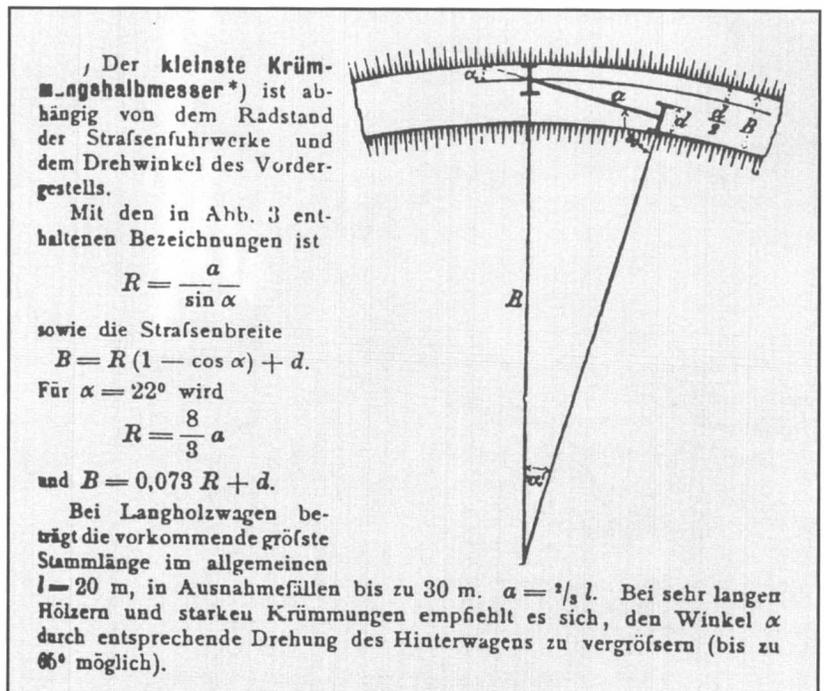


Abb. 1
Der kleinste
Krümmungshalbmesser
in den preußischen
Bestimmungen

wurfsgeschwindigkeit, die die frühere Ausbaugeschwindigkeit ersetzt, werden mit der 1959 eingeführten Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, II. Teil: Linienführung, Abschnitt 1: „Elemente der Linienführung“ die Richtlinien der 30 Jahre verlassen. Verfeinerung der Grenzwerttrassierung in Lageplan, Höhenplan und Querschnitt und die Berücksichtigung der Sichtweiten erhalten größere Bedeutung. Anstelle der Festlegungen des Straßenquerschnittes nach Straßenklassifizierung tritt in dieser Phase, ausgelöst durch amerikanische Forschungsversuche, die leistungsmäßige Querschnittsdimensionierung. Mit der ab 1966 beginnenden Überarbeitung der Querschnittsrichtlinie, die von den Baulastträgern aber nicht eingeführt wurde, geriet der Straßenbau und damit der Straßentwurf in den gesellschaftlichen Umbruch der Nachkriegszeit, gekennzeichnet durch die Studentenunruhen 1968.

ab 1988: Anpassung an psychophysischen Bedingungen des Menschen und die ökologischen der Natur

Nach der Zeit der Beseitigung der unmittelbaren Kriegsschäden und der Anpassung der Straßen an gestiegenen Verkehr und erhöhte Geschwindigkeiten fand der Bau von Umgehungstraßen und neuen Autobahnen zunächst noch einhellige Unterstützung der Bevölkerung. Die Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Stadt und Land führten zu einer Reihe von Spezialrichtlinien, z. B. für den ÖPNV, den Radverkehr, den ruhenden Verkehr und viele andere. Die Zunahme der Pendlerströme ließ bald die Trennung im Richtliniensystem zwischen Stadt- und Landstraßen zweifelhaft erscheinen. Wesentliches Ziel der Zusammenfassung von Stadt- und Landstraßenrichtlinien war, angesichts rapide gestiegener Unfallzahlen,

Beispiel für einen ganzheitlichen Entwurf: Ortsdurchfahrt im Zuge der L 136 Overath/Steinenbrück (vorhanden/geplant).



eine bessere Berücksichtigung der Sicherheit als Entwurfskriterium. Sichere Querschnitte und Knotenpunkte und eine dem menschlichen Verhalten angepaßte Trassierung gaben dieser Entwicklung Bestätigung. Im Jahre 1973 wurde die bisher praktizierte Grenzwerttrassierung durch die Relationstrassierung ersetzt, nach der Radiensprünge nur begrenzt zulässig sind. Weiteres Kennzeichen dieser Phase ist die Einführung der „Räumlichen Linienführung“, die neben der sicheren Führung des Autofahrers auch die Einpassung der Straße in die Landschaft aufgreift. Die für den Bereich bebauter Umwelt 1987 eingeführten „Empfehlungen für die Straßenraumgestaltung -ESG“ sprechen neben ökologischen auch stadtgestalterische, soziale und viele weitere Belange vertieft an. Die sich mit dieser Empfehlung verbindende Einsicht, daß Straßengestaltung innerhalb bebauter Gebiete nicht mehr als reine Verkehrsaufgabe des Ingenieurs zu verstehen ist, führt zu einem ernüchternden Umdenkungsprozeß im Straßenentwurf, der durch wachsenden Widerstand breiter Bevölkerungskreise gefördert wird. Auf diesem Hintergrund beschlossen Bundesbauminister und die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen in einer paritätisch besetzten Arbeitsgruppe ein neues

Regelwerk zu erarbeiten, das verkehrliche und städtebauliche Belange ausgewogen im Sinne eines ganzheitlichen Straßenraumentwurfes tragen sollte. Neben der Verkehrssicherheit traten beim Straßenraumentwurf innerhalb bebauter Gebiete nunmehr die Belange der Wohnumfeldverbesserung und die Aspekte einer städtebaulichen und gestalterischen Integration (vgl. Abb. 2 als Beispiel aus dem bergischen Raum) von Straßen als gleichrangige Zielsetzungen [1]. Nach der „Einführung der Empfehlungen für Erschließungsstraßen EAE“ im Jahre 1985 wird zur Zeit die entsprechende Empfehlung für Hauptverkehrsstraßen („Empfehlungen zur Anlage von Hauptverkehrsstraßen -EAHV“ erwartet.

Angesichts dieser sehr wechselvollen Geschichte des Straßenentwurfs, die im Hinblick auf die Öffnung der Grenzen im Osten, den Beitritt der fünf östlichen Bundesländer und der bevorstehenden Liberalisierung des Binnenmarktes noch nicht abgeschlossen sein dürfte, ist beruhigend zu wissen, daß auch für die Zukunft nach KAYSER gilt [10]: „Straßen machen den Weg frei in die Zukunft, damit auch dieser Raum leben kann, im Einklang mit der Natur, aufbauend auf große Geschichte.“

Quellennachweis:

- | | |
|--|---|
| <p>[1] SPIEGELHAUER: „Denkmal Straße“, Köln 1984, unveröffentlichtes Arbeitspapier</p> <p>[2] WENSKY/HAWLITZECK: „150 Jahre Stadtkern- und Stadtentwicklung am Beispiel der Städte Euskirchen und Bad Münstereifel“, Köln 1991, aus: „Straßen in kulturhistorisch geprägter Landschaft“, Veröffentlichung der FGSV als Tagungsband zur Landschaftstagung 1991</p> <p>[3] DURTH: Zur Geschichte des Straßenentwurfes“, Bonn 1988, aus „88 Jahre Straßenverkehrstechnik in Deutschland“, Herausgeber: Kühn/Schönborn, Verlag: Kirschbaum Bonn</p> <p>[4] Akademischer Verein Hütte: Hütte des Ingenieurs Taschenbuch, Berlin 1908</p> <p>[5] LIEBMANN: „Der Landstraßenbau“, Berlin 1921, Sammlung Göschen</p> | <p>[6] SITTE: „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, 1989</p> <p>[7] FUNCKE: „Straßen und Brücken in Nordrhein-Westfalen“, 1958, Herausgeber im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr NW, Verlag Adolf Widmann, München</p> <p>[8] LORENZ: „Trassierung und landschaftliche Eingliederung von Straßen und Autobahnen“, Königswinter 1959, Unveröffentlichter Beitrag</p> <p>[9] SEIFERT: „Die Schlingelung?“, Die Straße. Jg. 1936, S. 582</p> <p>[10] KAYSER: „Entwicklung des Straßennetzes aus historischer Sicht“, Köln 1991, aus: Straßen in kulturhistorisch geprägter Landschaft“, Veröffentlichung der FGSV als Tagungsband zur Landschaftstagung 1991</p> |
|--|---|

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Busse und Bahnen sichern unsere Mobilität und entlasten die Umwelt

Die Verkehrsunternehmen und Netzformen im öffentlichen Personennahverkehr sind in ihrer Grundstruktur zu Zeiten entstanden, in denen das Verkehrsgeschehen und damit der Verkehrsbedarf weitgehend lokalen Charakter hatte. Wirtschaftswachstum, steigende Motorisierung, eine veränderte Siedlungsstruktur und mehr Freizeit haben das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten der Bürger nachhaltig verändert. Hierauf galt es für den öffentlichen Personennahverkehr auch in dieser Region zu reagieren. Über den Zwischenschritt - Gründung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaften VBL und VRS - gelang es 1986 nach über 10jähriger Vorbereitungszeit, den Verkehrsverbund Rhein-Sieg zu gründen. Der Zusammenschluß der Verkehrsunternehmen in diesem Raum sollte und soll dazu beitragen, die öffentlichen Verkehrsleistungen zu verbessern und die Position des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem Individualverkehr zu stärken. Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg sind zur Zeit 7 kommunale Verkehrsunternehmen, 2 Bundesunternehmen und 2 private Busunternehmen zusammengeschlossen. Sie stehen mit ihrem Angebot für rund 3 Mio. Menschen auf einer Fläche von 3.900 qkm zur Verfügung. Nahezu die Hälfte dieser Menschen wohnt in den Städten Köln, Bonn und Leverkusen. Diese Zentren sind es auch, die mit ihrem hohen Arbeitsplatz- und Freizeitangebot besonders den Menschen aus dem Umland ein hohes Maß an Mobilität abfordern. Allein aus dem Rheinisch-Bergischen-Kreis und Oberbergischen Kreis pendeln täglich rund 40.000 Berufstätige in diese Zentren. Im Freizeit- und Einkaufsverkehr wird diese Zahl noch bei weitem übertroffen. Rund 80 bis 90 % dieser Fahrten - je nach Relation - werden heute noch mit dem

PKW durchgeführt. Immer mehr Straßen, besonders in den Ballungsräumen, sind verstopft; die Staus werden immer länger und die Prognosen bis zum Jahr 2000 lassen keine Besserung erwarten.

Mehr Busse und Bahnen für bessere Mobilität

Bessere Verkehrs- und Umweltbedingungen bei Erhalt der Mobilität unserer Bürger können nur erreicht werden, wenn die umweltfreundlichen und energiesparsamen Verkehrsmittel Bus und Bahn zu einer für den Bürger akzeptablen Alternative ausgebaut werden. Dazu bedarf es verkehrs- und finanzpolitischer Weichenstellungen zugunsten des ÖPNV durch Städte und Gemeinden, durch Land und Bund. Die Einstellung der Bürger zum ÖPNV hat sich positiv verändert. Untersuchungen zeigen, daß bei qualitativem und quantitativem Ausbau des Angebotes mit noch größeren Nachfragesteigerungen zu rechnen ist, als sie in den letzten 5 Jahren bereits erzielt wurden. In diesem Zeitraum gelang bereits eine Verbesserung der Fahrgastzahlen von rund 310 Mio. Fahrten auf rd. 340 Mio. Fahrten pro Jahr. Der Fahrgastanstieg beruht vor allem auf den Angebotsverbesserungen, die der VRS und seine Partnerunternehmen in den vergangenen Jahren vorgenommen haben. Hierzu zählt unter anderem die Inbetriebnahme von 2 neuen S-Bahn-Strecken sowie die Vertaktung auf vielen Schienen und Buslinien.

Gesicherte Mobilität im Umland

Ohne öffentliche Verkehrsmittel sind viele Menschen im Umland in ihrer Mobilität eingeschränkt. Dies sind vor allem ältere Menschen, Jugendliche, Hausfrauen oder Personen, die keinen Führerschein oder PKW besitzen. Für die Umlandbewohner, die kein Auto zur Verfügung haben, ist der VRS be-

strebt, eine ausreichende Mobilität mit Bus und Bahn auch künftig sicherzustellen. In Anbetracht der wachsenden Wirtschafts- und Verkehrsverflechtungen zwischen dem Umland und den Ballungszentren plant der VRS den qualitativen Ausbau des schienen- gebundenen Nahverkehrssystems in der Region, um in punkto Schnelligkeit und Be- quemlichkeit mit dem Auto konkurrieren zu können. Die Orte, die nicht unmittelbar durch Schienenverbindungen an die Kern- städte angeschlossen sind, werden durch Regionalbuslinien und Park and Ride-Ein- richtungen an die Verkehrsknotenpunkte

angebunden. Um schon vom Umland her den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu steuern, wird im Gebiet des VRS eine Ausweitung des Park and Ride-Angebotes von derzeit 9.300 auf über 23.000 Stellplätze angestrebt. Mit diesen Maßnahmen wird auch für Pendler aus dem Bergischen der Anreiz zum Umsteigen auf Bus und Bahn weiter steigen.

Verbundfahren bringt Vorteile

Durch den Zusammenschluß zum VRS war es möglich, das Verkehrsnetz in seiner Qua-



lität zügig auszubauen. Neben den Vorteilen durch die Verbesserungen im Fahrtenangebot zahlen sich auch die tariflichen Vorteile des Verkehrsverbundes aus. Unterschiedliche Verkehrsmittel mit einem Fahrschein, umsteigen von Bus auf Straßenbahn oder Bundesbahn ohne neuen Fahrschein - alles ohne Verbund nicht möglich.

Differenziert nach Fahrtzwecken hat der VRS Tarifangebote entwickelt, die in der Handhabung praktisch und gleichzeitig sehr preisgünstig sind. So z. B. das Abonnement: Für Dauerkunden der optimale Fahrschein, preisgünstiger als die Monatskarte und mit vielen zusätzlichen Vorteilen ausgestattet. Die Familientageskarte (künftig Minigruppenkarte) als Freizeitkarte für bis zu 4 Personen (ab 01.01.1993 5 Personen) läßt mit ihrem Superpreis jeden Gedanken an Autofahren vergessen.

Eintrittskarte = Fahrausweis

Mit diesem Hinweis sind inzwischen die Eintrittskarten vieler Konzert-, Kultur- und Sportveranstaltungen im Verbundraum

Rhein-Sieg gekennzeichnet. Für diese Veranstaltungen gilt die Eintrittskarte als Fahrschein für Hin- und Rückfahrt zur jeweiligen Veranstaltung. Hierzu gehören unter anderem die Philharmonie in Köln, die Beethovenhalle in Bonn, das Forum in Leverkusen aber auch die KölnMesse, der 1. FC Köln und der Kölner Eishockey-Club.

Für viele, das haben Untersuchungen ergeben, ist aber gerade der Tarif bzw. die Zonengliederung schwer verständlich bzw. erklärungsbedürftig. Deshalb stehen bei der Fortschreibung des VRS-Tarifsystemes zwei Ziele im Vordergrund: Das Tarifsystem muß weiter vereinfacht und das vorhandene Tarifsortiment muß gestrafft werden. Denn wenn auch jemand nur gelegentlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, darf der Weg zum richtigen Fahrausweis keine Hürde mehr sein.

Auskünfte über den Verkehrsverbund erhält man bei den beteiligten Partnerunternehmen des Verkehrsverbundes und beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg selbst unter der Rufnummer 0221/208080.



„Museum mit
Busanschluß“
Haltestelle
Steinscheid



Bohnen, Stroh und Halali

Bilder von den Tagen der offenen Tore am 12./13. September 1992



Pünktlich zum Fest konnte der Kohlenmeiler geöffnet werden



In Steinscheid trafen alte und neue Verkehrsmittel aufeinander

Samstagvormittag - die Ruhe vor dem großen Ansturm





Historische Technik - auch der Lanzbulldog des Museums dampfte nach Kräften



Prominenz: (v.l.n.r.) Dr. Dieter Pesch, Leiter des Rheinischen Freilichtmuseums Kommern, und Ehefrau, Landesdirektor Dr. Dieter Fuchs, Dr. Ernst Zinn, Vorsitzender des Fördervereins, Museumsdirektor Dipl.-Ing. Hans Haas, Dr. Gert Schönfeld, Kultur- und Umweldezernent des LVR, Dezernatsleiter Hans-Jürgen von Osterhausen.

Die jungen Besucher verfolgen gespannt, wie ein Steinwerkzeug entsteht



„Beratungsgespräch“ im Öko-Laden im Keller des Bandweberhauses aus Wuppertal-Ronsdorf. Schülerinnen der Hauptschule Lindlar verkauften Obst und Gemüse aus den Museumsgärten - frisch, aber auch eingelegt und zu Marmelade und Sirup verarbeitet.



Schmied ...



... und Hufschmied bei der Arbeit



Dreschen mit Dreschkasten und Dampflokmobile



Halali - die Bläsergruppe des Hegerings Lindlar



Neueste Untersuchungen im Weiler Steinscheid

Wie bereits im letzten FREILICHTBLICK (Heft 3, 1992) angekündigt, wurden die archäologischen Ausgrabungen auf dem Gelände des ehemaligen Weilers Steinscheid um drei weitere Grabungsbereiche (Komplex II, III und IV) erweitert.

Dabei handelt es sich um die Untersuchung einer in der Urkarte von 1831 eingetragenen Parzelle (Komplex II), um Suchschnitte am Haus Peters (Komplex III) und um eine Flä-

in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts nach einem Brand wieder aufgebaut und um 2 m nach Süden erweitert.

Zur Erfassung der Grundrißerweiterung und der Baugrube wurden vor der Restaurierung der Außenwände durch das Freilichtmuseum jeweils an drei Hausseiten Suchschnitte angelegt.

Von besonderem Interesse ist eine Pflasterung aus stark abgerundeten Steinplatten vor der Ostfassade des Hauses. Da diese

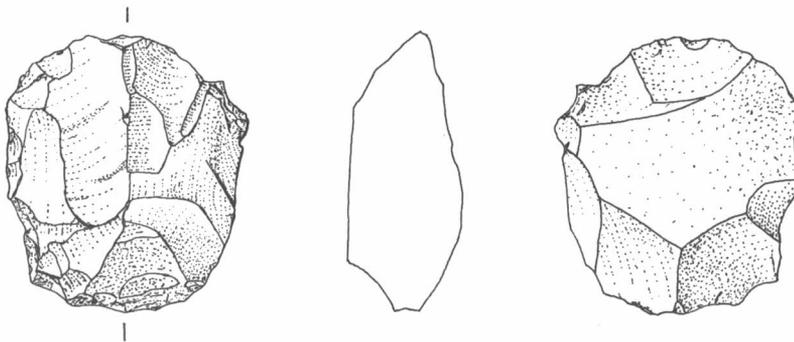


Abb. 1
Mesolithischer Kern
aus Quarzit.
M. 1 : 1
(Zeichnung:
Thomas)

chenuntersuchung im Areal des Hofes Knauf/Kemmerich (Komplex IV).

Komplex II

Es wurden vier Suchschnitte von 10 - 17 m Länge und 1 m Breite angelegt, bei denen keine Befunde festgestellt werden konnten.

Als besonderer Fund ist ein kleiner Kern aus ortsfremdem feinkörnigem Quarzit zu nennen (Abb. 1), der in die Mittelsteinzeit (Mesolithikum ca. 8000 v.Ch.) datiert.

Komplex III

Der einzige noch heute existierende Hof des Weilers Steinscheid, der Hof Peters, wurde

etwa 15 cm unterhalb des heutigen Mauerwerks verläuft, kann von einer älteren Bauphase gesprochen werden.

Komplex IV

Der Hof Kempf/Kemmerich ist 1879 durch einen Brand vollständig zerstört und anschließend nicht wieder aufgebaut worden. Im Gegensatz zum Haus I (Komplex I; siehe FREILICHTBLICK, Heft 3, 1992) haben sich die Grundmauern zum Teil bis in einer Höhe von ca. 50 cm erhalten. Bisher wurde die Südhälfte des Hauses, in der sich ein Erdkeller und mehrere Räume befanden,

freigelegt. Anhand der Funde wird deutlich, daß die Dachdeckung aus Hohlpfannen bestand und die Außenwände, zumindest partiell, verschiefert waren. Objekte aus dem Hausinventar sind sehr zahlreich vorhanden. Besonders erwähnens-

wert sind Keramikfunde aus Siegburger Manufakturen (Abb. 2), Fragmente von Vorratsgefäßen (Westerwälder Ware), Schüsseln (Irdenware Niederrhein), Tonpfeifen (Abb. 3) und Glasflaschen. Aber auch Textilreste und verkohlte Bohnen sind erhalten.

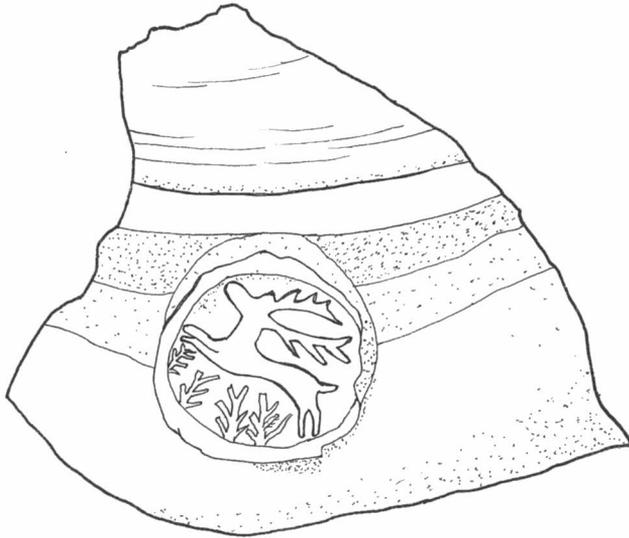


Abb. 2 Fragment eines Scheuers
(Siegburger Ware, 15./16. Jh.).

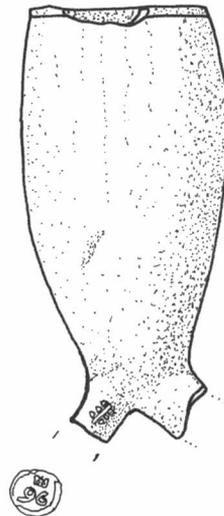
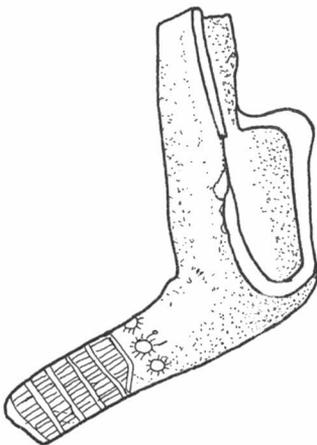


Abb. 3 Tonpfeifen.
M. 1 : 1
(Zeichnung:
Thomas/Serban)

Umweltschutz um 1900 - Gab es den schon?

Rund 70 Teilnehmer fanden sich am 9. und 10. Oktober 1992 zum „Zweiten ökologischen Kolloquium“ des Bergischen Freilichtmuseums für Ökologie und bäuerlich-handwerkliche Kultur in Lindlar zusammen.

Die erfreulich zahlreiche Teilnahme aus der ganzen Bundesrepublik und sogar aus dem benachbarten Österreich spiegelt einerseits die Attraktivität der Vorträge und andererseits die Aktualität des Themas wider. Die Teilnehmer kamen vor allem aus Freilichtmuseen, aber auch aus Agrar- und Industriemuseen, aus geographischen und botanischen Instituten sowie volkskundlichen Seminaren der Universitäten Freiburg, Bonn und Münster.

Das „Erste ökologische Kolloquium“ vor fünf Jahren befaßte sich mit den ökologischen Grundlagen, die für die Museumsplanung wichtig waren. Unter dem Titel „Mensch und Umwelt“ wurde nun die Frage gestellt: Sind Ökologie und Umweltschutz ein Thema volkskundlicher Forschung und Präsentation? Auf Initiative von Dr. Jan Carstensen, dem stellvertretenden Direktor des Bergischen Freilichtmuseums, wurden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus Universitäten und Museen nach Lindlar geladen. Das Kolloquium richtete sich zunächst an Lehrende und Studierende der Volkskunde und volkskundliche Mitarbeiter von Museen. Die Teilnahme von Kollegen aus anderen Fächern der Natur- und Geisteswissenschaften stellten bei der Diskussion eine willkommene Bereicherung dar. Nach einer Führung durch das Museumsgelände ging es zur Schreinerei Kambium im Industriegebiet Lindlars, deren Firmenkonzept auf eine umweltverträgliche Produktionsweise abgestellt ist.

Der Schwerpunkt bei den Vorträgen lag am ersten Tag vor allem bei den Universitäten. Zunächst referierte Prof. Dr. Silke Göttlich

vom Volkskundlichen Institut der Universität Freiburg über „Natur, Dörfer und Häuser - Veränderungen um 1900 aus dem Blick der Heimatschutzbewegung“. Sie ging der Frage nach, inwieweit Gedanken, die wir heute unter dem Begriff „Umweltschutz“ zusammenfassen, in der damaligen Diskussion eine Rolle spielten. Anschließend sprach Dr. Michael Simon vom Volkskundlichen Seminar der Universität Münster über „Schulgärten - Wirkung und Nutzen einst und jetzt“. Er stellte dar, wie unsere schulische Erziehung seit dem 19. Jahrhundert unsere Einstellungen zu Natur und Umwelt maßgeblich mitbestimmt hat und welchen Einfluß diese wiederum auf den Schulunterricht hatten. Dr. Berthold Heizmann vom Amt für Rheinische Landeskunde in Bonn mußte allerdings konstatieren, daß Umwelt in volkskundlichen Filmdokumentationen bislang noch kaum zu finden sind. Einige Ausschnitte aus volkskundlichen Filmen machten dies deutlich.

Am zweiten Tag ging es dann mehr um die Möglichkeiten und Perspektiven der Freilichtmuseen. Dr. Kurt Dröge, ehemals stellvertretender Direktor am Westfälischen Freilichtmuseum Detmold, machte auf die Unvereinbarkeit von Museumsarbeit und Landwirtschaft aufmerksam. Zur ganzheitliche Darstellungsweise in Freilichtmuseen gehören nicht nur die Gebäude, sondern auch ihr Umfeld, die Kulturlandschaft um sie herum, Wald und Wiesen, Äcker und Weiden, Hofplätze und Hausgärten sowie Tiere. Welche Gegensätze sich hier zwischen den Erwartungen der Besucher auf der einen und den Erfordernissen der Landwirtschaft im Museum auf der anderen Seite ergeben können, machten einige Beispiele klar.

Die Möglichkeiten der Freilichtmuseen am Beispiel des Bergischen Freilichtmuseums wurden von Dr. Jan Carstensen referiert. Er

schilderte, daß unter dem für Museen neuartigen Schwerpunkt „Ökologie“ die Wechselbeziehungen zwischen der Bevölkerung und der sie umgebenden Kulturlandschaft vor allem des 19. und 20. Jahrhunderts verstanden wird. Dabei sollten sich die musealen Vermittlungsziele allerdings an den Problemen der Gegenwart orientieren und Anregungen zu veränderten Verhaltensweisen in Sachen Umwelt geben.

Dr. Sabine Schachtner vom Rheinischen Industriemuseum aus Bergisch Gladbach ging der Umweltbelastung durch die Papierindustrie nach und führte Ideen zur musealen Präsentation dieser Thematik aus. Auch hier spielte der Blick auf die Gegenwart eine wichtige Rolle.

Unter dem Titel „Leben im natürlichen Kreislauf“ bot Vera Deißner M.A. aus Mainz Einblicke in kontrolliert wirtschaftende Bio-Höfe in der Pfalz und in die Lebens- und Wirtschaftsweise von Bio-Bauern und -Bäuerinnen.

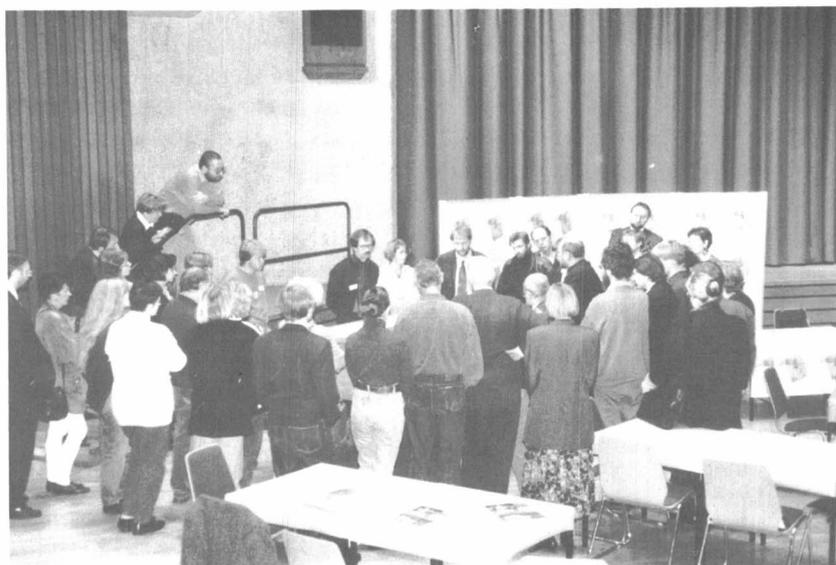
Schließlich erläuterte Dr. Heidi Schrutka-Rechtenstamm vom Volkskundlichen Seminar in Bonn, welchen Beitrag die Kulturwissenschaften beim Aufbau des Nationalparks „Kalkalpen“ am Nordrand der Ostalpen in

Oberösterreich und in der Steiermark leisten können.

Zusammenfassend griff Diskussionsleiter Dr. Peter Oberem aus Bonn den von Dr. Carstensen verwendeten Begriff der „ökologischen Kontextbetrachtung“ auf. Nachdem sich die Volkskunde zunächst vor allem für die Sachkultur interessiert hatte, wurden seit den siebziger Jahren soziale und ökonomische Zusammenhänge in den Blick genommen. Dr. Oberem gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Tagung des Bergischen Freilichtmuseums Anstoß dazu geben möge, nun den Aspekt „Ökologie“ verstärkt in volkskundliche Arbeit, in das Durchdenken und Erforschen volkskundlicher Fragestellungen miteinzubeziehen. Gefordert seien hier neben den Universitäten gerade auch die Museen, die sich zukünftig noch mehr ökologischen Fragestellungen zuwenden müßten.

Es ist vorgesehen, sämtliche Vorträge und die Diskussion in einem Sammelband zusammenzufassen und zu Beginn des kommenden Jahres in Buchform herauszugeben.

CA, MV



*Museumsdirektor
Hans Haas erläutert
das Museumsmodell
im Kulturzentrum
Lindlar*

Steiererwagen mit Braunfäulebefall

Gedanken zur Restaurierung einer Kutsche

Herkunft des Objektes

Am 01.08.1992 übernahm das Bergische Freilichtmuseum eine Kutsche von der Familie Hamm aus Lindlar. Nach Aussage von Frau und Herrn Hamm stammt die Kutsche aus dem Familienbesitz von Frau Hamm geborene Delling.

Es ist nicht bekannt, wie lange die Kutsche benutzt wurde. Zuletzt diente sie als Dekorationsobjekt im Garten der Familie. Bis zur Übernahme durch das Bergische Freilichtmuseum stand sie einige Jahre in einer Remise in Linde.

Technische Daten

Maße:	Gesamthöhe:	1490 mm
	Länge:	2000 mm
	Achsmaß vorne :	1280 mm
	Achsmaß hinten:	1330 mm
	Achsabstand:	1070 mm
Materialien:	Holzbauteile - Eschenholz Metallbauteile - Eisenguß, Stahl	
Konstruktion:	Klotzbremsen - Lenkkranz - Blattfedern - Patentachsen	
Standort:	Im Depot des Bergischen Freilichtmuseums in Lindlar unter der Inventarnummer 92-549.	

Eingruppierung des Objekts

Mit Hilfe des Museums „Achse, Rad und Wagen“ in Wiehl (vgl. S. 27) konnte eine Typenbestimmung der Kutsche vorgenommen

werden. Es handelt sich bei unserem Objekt um einen sogenannten Selbstfahrer mit der Typenbezeichnung „Steiererwagen“ oder „Chaise“. Als Merkmal für diese Bezeichnung gelten die Rückenlehne mit den gedrechselten Sprossen und der enge Achsabstand sowie die Tatsache, daß es sich bei dem Gefährt um ein Fahrzeug handelt, welches von einem der beiden Fahrgäste gelenkt wird.

Datierung

Die Entstehungszeit des Objekts konnte aufgrund der Typenbestimmung und der technischen Daten zeitlich eingegrenzt werden und wird zu Beginn des 20sten Jahrhunderts angenommen.

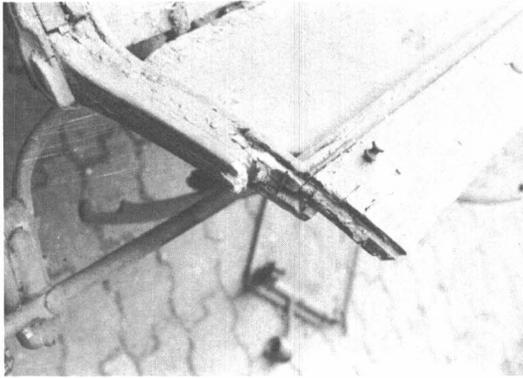
Bei der Auseinandersetzung mit dem Objekt als solchem ergab sich eine erste Einschätzung der Bedeutung der Kutsche für unser Museum. Nun stellt sich uns die Frage nach den späteren Verwendungsmöglichkeiten im Museum. Um der Antwort ein Stück näher zu kommen, muß neben der angesprochenen Bedeutung des Objekts auch der Erhaltungszustand der Kutsche untersucht und beurteilt werden. Denn nur aus beiden Faktoren läßt sich das Verwendungskonzept und später das daraus resultierende Restaurierkonzept entwickeln.

Erhaltungszustand des Objekts

Nach einer ersten augenscheinlichen Untersuchung fiel sofort der schlechte Erhaltungszustand der Holzsubstanz ins Auge. Viele der statisch beanspruchten Holzbauteile sind besonders an ihren Randbereichen - und dort hauptsächlich an den Kontaktbe-

reichen, die sie mit den Eisenbauteilen der Kutsche haben - vermutlich von einer Braunfäule stark geschädigt.

Diese wird nach ihrer Verfärbung, die sie am befallenen Holz hervorruft, bezeichnet. Sie bewirkt, daß das geschädigte Holz würfelbruchartig aufreißt. Bei einem fortgeschrittenem Schadensstadium ist die Vermulmung soweit fortgeschritten, daß sich die Holzsubstanz zwischen den Fingern zerreiben läßt. Zu den Braunfäuleerregern gehören die gefährlichsten Zerstörer des verbauten Holzes, der echte Hausschwamm und der weiße Porenschwamm.



▲
*Würfelbruchschaden.
Das Holz reißt längs und
quer auf*

*„Steiererwagen“
oder „Chaise“* ▶



Im Gegensatz zu den Schäden an der Holzsubstanz erscheint der Erhaltungszustand der Metallbauteile des Fahrgestells relativ gut. Trotzdem sind gerade zwischen den einzelnen Blättern der Blattfedern regelrechte Rostherde zu bemerken, so daß sich die einzelnen Blätter mittlerweile voneinander abheben. Die Farbanstriche auf den Holzaufbauten und dem Fahrgestell sind erneuert. Verschiedene Bauteile wie Laternen und die Sitzbank sind abhanden gekommen.

Verwendungsvorschlag

Nach der Einschätzung des Objekts und der Beurteilung des Erhaltungszustandes kann man sich nun Gedanken über eine Verwendungsmöglichkeit im Museum machen.

Da es sich bei unserer Kutsche wohl um ein seltenes, in seiner Gestalt noch weitgehend unverändertes Objekt handelt, schlage ich vor, sie in Anbetracht der Schäden ausschließlich noch als Anschauungsobjekt zu nutzen - zumal ein Einsatz des Objekts als Fahrzeug aus statischen Gründen einen umfangreichen Austausch an Holzbauteilen zur Folge hätte. Auch müßte aus verkehrsrechtlichen Gründen gravierend in die Konstruktion des Fahrgestells eingegriffen werden.

DAS PORTRÄT

Lehmbau, Fachwerk und alte Akten - Wie sich ein Bauforscher die Finger schmutzig macht ...

Jan Carstensen im Gespräch mit Dieter Wenig, Bauhistoriker des Bergischen Freilichtmuseums

CARSTENSEN: Wenn ich Sie so beobachte, wie Sie durch alte Häuser steigen, haben Sie immer einen kleinen Alukoffer dabei. Ich frage einmal, was enthält eigentlich dieser Koffer, mit anderen Worten, was erforscht ein Bauhistoriker und welche Hilfsmittel braucht er dazu?

WENIG: Mit dem Köfferchen hat es lediglich die Bewandnis, daß sich darin meine Fotoausrüstung und Meßwerkzeug verbirgt, um vor Ort die aktuellen Zustände bei der Demontage und dem Wiederaufbau der Museumsgebäude dokumentieren zu können. Zur genauen Erforschung der Gebäude sind aber nicht nur weitere technische Hilfsmittel, sondern auch viel Schreibtischarbeit notwendig.

CARSTENSEN: Schreibtischarbeit? Ich stelle mir einen Bauforscher - gerade im unerforschten Bergischen Land - mit wetterfester Kleidung in Scheunen, alten Speichern, auf Dachstühlen, in Kellern usw. vor.

WENIG: Das ist zwar durchaus der spannendste Teil meiner Tätigkeit, doch leider gibt ein altes Gebäude die Geheimnisse seiner Baugeschichte und seiner Bewohner nicht nur durch Untersuchung vor Ort preis. Dazu müssen die einzelnen Hinweise ausgewertet und zu einem Gesamtergebnis zusammengefügt werden. Oft können auch Archivalien noch wesentliche Anhaltspunkte liefern.

CARSTENSEN: Können Sie mal ein anschauliches Beispiel für einen solchen spannenden Aktenfund geben?



Dokumentation der Baumaßnahmen am Bandweberhaus Ronsdorf

WENIG: Es existieren im Gemeindearchiv Lindlar Feuerversicherungsunterlagen des 19. Jahrhunderts, die ganz detaillierte Nachrichten zum Aussehen der Gebäude geben. So konnte z. B. nachgewiesen werden, daß es zur damaligen Zeit noch eine ganze Reihe strohgedeckter Häuser gab, seien sie aus Fachwerk oder aus Bruchstein errichtet. Durch solche Hinweise wurde uns die Entscheidung, für den Speicher aus Unterfeld eine Strohdeckung zu rekonstruieren, erleichtert und wissenschaftlich untermauert.

CARSTENSEN: Was ist es, was Sie hier an der Arbeit im Bergischen Freilichtmuseum besonders reizt?

WENIG: Zum einen die Möglichkeit, direkt am Aufbau eines Museums von Beginn an mitzuwirken und so auch eigene Ideen und Vorstellungen einbringen zu können. Zum anderen aber auch die Tatsache, daß - obwohl das Museum noch nicht eröffnet hat - bereits ein großes Interesse in der Bevölkerung vorhanden ist, das bei den Führungen und insbesondere bei Seminaren, die wir u.a. mit Studenten der Fachhochschule Köln durchführen, immer wieder spürbar wird.

CARSTENSEN: Eine Frage zum Schluß, welche Aufgaben warten morgen im Museum auf Sie?

WENIG: Im Augenblick wird die Bandweberei aus Ronsdorf fertiggestellt, wobei jetzt die Verschieferung unmittelbar ansteht. Hier sind Entscheidungen zu treffen z.B. über die Wiederverwendung der alten Schieferplatten, die Ergänzung durch passendes Neumaterial usw. Daneben bin ich aber auch an den Ausschreibungen für die in Frage kommenden Firmen und der Beantragung der notwendigen Haushaltsmittel beteiligt.

CARSTENSEN: Vielen Dank für diesen kleinen Einblick in die Tätigkeiten eines Bauhistorikers.

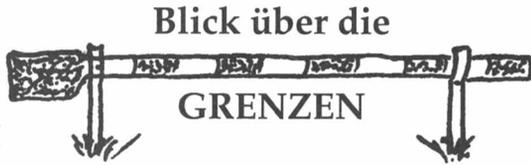
VEREIN DER FREUNDE UND FÖRDERER DES BERGISCHEN FREILICHTMUSEUMS LINDLAR E.V.

Jahresprogramm 1993

März	Vortragsabend im Ratssaal der Gemeinde Lindlar
April	Besuch im Schloß Homburg und Abendessen in der Schloßküche
Mai	Zweitägige Exkursion: Int. Bauausstellung, Emscher Park - Hüttenwerk Duisburg-Meidrich und Zeche Zollverein in Essen-Katernberg
Juni	Naturkundliche Wanderung in Lindlar
August	Museumspädagogische Woche (letzte Augustwoche) und abschließendes Sommerfest
Oktober	Kulturhistorische Wanderung zu den Lindlarer Steinbrüchen und zur Klauser Kapelle, der vielleicht ältesten Gebetsstätte in Lindlar
November	Jahreshauptversammlung in Schloß Georghausen

Wichtige Hinweise:

- Änderungen zum Jahresprogramm sind vorbehalten.
- Die Mitglieder des Fördervereins erhalten zu jeder Veranstaltung - wie auch zu Veranstaltungen des Museums - eine gesonderte Einladung.
- Gäste sind zu allen Veranstaltungen willkommen.



Reinhold Müller

Vlaamse Openluchtmuseum in Bokrijk und Het Nederlands Openlucht-Museum in Arnheim

Am 23./24. 05. veranstaltete der Förderverein des Bergischen Freilichtmuseums zum 2. Mal eine Exkursion, um Freilichtmuseen zu besuchen. Sie führte uns diesmal zunächst zum „Vlaamse Openluchtmuseum“ in Bokrijk in Belgien. Das 90 ha große Freilichtmuseum erzählt vom einstigen Leben im flämischen Teil Belgiens auf dem Land und in der Stadt. Außer der Bewahrung alter Architekturformen geht es darum, die frühere Le-

Altstadthäuser in Bokrijk



*Nederlands Openluchtmuseum
Arnheim*
geöffnet: 01.04. - 25.10.
Mo - Fr 9.30 - 17.00 Uhr
Sa, So, Feiertag
10.00 - 17.00 Uhr

*Vlaamse Openluchtmuseum
Bokrijk bei Genk*
geöffnet:
01.04. - 30.09. täglich 9.00 - 18.00 Uhr
1. - 31.10. 9.00 - 17.00 Uhr

bensumgebung der Menschen und ihr Leben selbst zu zeigen.

Alte Windmühlen, Taubenschläge, die nur wohlhabenderen Bauern vorbehalten waren, kleine Landarbeiterwohnungen, die Dorfschule im Fachwerkstil, die Schöffenbank auf dem Dorfplatz und die Schandsäule vor der Dorfkirche aus dem 11. und 12. Jahrhundert, an der Verurteilte an Sonn- und Markttagen festgekettet und mit einem Schild um den Hals dem Spott der Vorübergehenden ausgesetzt wurden, blieben mir u.a. in Erinnerung. Nicht passend schienen mir allerdings die Altstadthäuser - die meisten aus Antwerpen - mitten im Waldgelände des Museums. Sie sind teilweise original und als Ganzes nach Bokrijk versetzt worden, andere sind vollständige Rekonstruktionen. - Wie ein Industriemuseum als Zeuge der vergangenen Arbeits- und Wohnbedingungen nach Engelskirchen gehört, ein Papiermuseum nach Bergisch Gladbach und ein Bergisches Freilichtmuseum für Ökologie und bäuer-

lich-handwerkliche Kultur nach Lindlar, wären die Altstadt Häuser meines Erachtens in der Stadt ihrer Herkunft sinnvoller angesiedelt gewesen.

Nach einer Weiterfahrt maasabwärts und der Übernachtung im Hotel Boscord führen wir zur Besichtigung des „Rigmuseums voor Volkskunde - Het Nederlands Openlucht-Museum“ nach Arnheim.

Hier fanden wir ebenfalls vieles, das uns in vergangene Zeit, in alte Bauernhöfe reicher und armer Bauern, in eine Küche, auf eine Tenne, ein kleines Dorf zurückführte, in der das Leben von Handwerkern, Bauern, Knechten und Mägden nicht so bequem war wie das Leben heute. Wir besichtigten in dem Museum ebenso eine Werkstatt für landwirtschaftliche Maschinen, die erst vor ca. 15 Jahren ihren Betrieb aufgab und schon museumsreif war, wie auch eine dampfgetriebene Molkerei, die nach ihrer Stilllegung im vergangenen Jahr auf dem Museums Gelände wieder aufgebaut wurde und weiterhin Käse und Butter produziert. Interessant an diesem Museum war, daß die Vergan-

genheit fast bis in unsere Zeit reichte, Natur- und Denkmalsgeschütztes mit viel Liebe und Engagement planvoll nach und nach zusammengesetzt wurde. Der Aufbau eines Museums von der Planung bis zur Verwirklichung der Ideen braucht eben seine Zeit, viel Zeit. Erwähnenswert ist noch, das die Arnheimer es geschafft haben, das Museum, als es geschlossen werden sollte, in die eigene Hand zu nehmen, ein eigenes Finanzierungs-konzept zu entwickeln und das Freilichtmuseum mit Leben und „spielendem Lernen“ zu füllen. So haben sie ihr Museum für die Zukunft gerettet. - Freilichtmuseen selbst sind eben auch Spiegel ihrer Zeit.

Nach einem schmackhaften Pfannkuchen im Gasthof „De Hanekamp“ führen wir nach Lindlar um die Erfahrung reicher zurück, wie verschiedenartig Freilichtmuseen aufgebaut wurden und werden.

Auf die nächste Museumsfahrt des Fördervereins des Bergischen Freilichtmuseums freue ich mich, zumal „fachliche Kommentierung nebenbei“ die Entwicklung des Lindlarer Freilichtmuseums erahnen lassen.



*Im Openlucht-
museum
in Arnheim*

Ein altes Kriegerdenkmal in neuer Umgebung, Lindlar - Eichenhofstraße

„Zur Erinnerung an die glorreichen Kriege von 1864, 1866 und 1870/71 von den Eingesessenen der Bürgermeisterei Lindlar 1877 errichtet.“

... So steht es geschrieben auf dem Sockel des Krieger-Ehrenmals vor dem Neubau der Kreissparkasse in der Eichenhofstraße. Doch welcher der heutigen „Eingesessenen“ Lindlars weiß noch um die „glorreichen“ Kriege, die letztlich zur Gründung des Deutschen Reiches am 18. Januar 1871 und im Nachgang zur Errichtung des Ehrenmals in Lindlar führten?

Mancher ältere Mensch bekommt zwar heute noch glänzende Augen, wenn er Schlachtnamen wie „Königgrätz“ oder „Düppeler Schanze“ hört, doch weniger deshalb, weil er noch um die tatsächlichen geschichtlichen Zusammenhänge wüßte, sondern eher, weil er sich an seinen lange vergangenen und vergessenen Schulunterricht und damit an seine Jugendzeit erinnert fühlt.

Zunächst ist festzustellen, daß es sich - mit Ausnahme des Krieges 1870/71 - nicht um deutsche, sondern um preußische Kriege handelte. Gerade die Kriege von 1864 und 1866 waren vom 1862 durch Wilhelm I. ernannten preußischen Ministerpräsidenten Otto Fürst von Bismarck förmlich vom Zaun gebrochen worden, um Preußens Vorherrschaft im sogenannten „Deutschen Bund“ zu erzielen.

Deutschland, d. h. nach damaligem Verständnis nahezu alle deutschsprachigen Gebiete Europas, war zu jener Zeit in zahlreiche selbständige Einzelstaaten zerfallen (Vielstaaterei). Der „Deutsche Bund“ war daher ein Zusammenschluß von 35 deutschen Fürstentümern und vier freien Städten unter der Vorherrschaft Österreichs, welches nach dem Zerfall des Alten Deutschen Reiches (Reichdeputationshauptschluß 1806) die deutsche Kaiserkrone erhalten hatte. Gegründet worden war der Deutsche Bund

beim Wiener Kongreß im Jahr 1815, bei dem nach Zerfall des Alten Reiches und nach den napoleonischen Kriegen Europa neu geordnet wurde.

Schon bald regte sich gegen den Deutschen Bund, der als Schutzbund Handelsfreiheit und gegenseitige, auch militärische Unterstützung seiner Mitgliedsstaaten gewährleisten sollte und damit den Einzelmitgliedern teils erhebliche Einschränkungen ihrer Souveränität auferlegte, der Unmut der hiervon betroffenen Mitgliedstaaten.

Beständiger Zankapfel war dabei die Tatsache, daß neben dem altwürdigen, starken Österreich das Ende des 18. Jh. entstandene Königtum in Preußen ebenfalls Macht- und Führungsansprüche, zumindest für den Nordteil des Bundesgebietes beanspruchte. Schon bald nach 1815, verstärkt aber nach den revolutionären Geschehnissen von 1848, trachtete Preußen daher danach, aus dem Mächtegefüge des Deutschen Bundes auszuscheren, zumindest aber die Vorherrschaft zu erlangen.

Bei dem Krieg 1864 wurden durch Preußen an der Seite Österreichs die Herzogtümer Schleswig und Holstein (in etwa identisch mit dem heutigen Bundesland Schleswig-Holstein) von Dänemark zurückgefordert und von Preußen einverleibt. Damit war jedoch ein weiterer Streitpunkt zwischen den Rivalen um die Vorherrschaft im Deutschen Bund, Österreich und Preußen, entstanden, da selbstverständlich auch Österreich Gebietsansprüche in Schleswig/Holstein erhob. Bei Verhandlungen in Gastein wurde Österreich 1865 zumindest das Herzogtum Holstein zugesprochen. Diese halbherzige Lösung stellte jedoch keine der Parteien zufrieden. Worum es wirklich ging, das war nicht die Teilung Schleswig-Holsteins, son-

dem die Teilung Deutschlands zwischen Österreich und Preußen.

Im Jahre 1866 kam es daher zu einem Entscheidungskrieg. Bei der abschliessenden Schlacht bei Königgrätz obsiegte Preußen über Österreich, obwohl die allgemeine Einschätzung dahinging, daß Preußen der schwächere Kriegsgegner war. In dieser Fehleinschätzung befand sich auch der westliche Nachbar des Deutschen Bundes, Frankreich, welches sich als lachender Dritter bei dem Streit zwischen Österrich und Preußen bereits als Gewinner sah, der bei der Neuordnung des durch den Krieg zerfallenden Deutschen Bundes in einen Nord- und einen Südteil Gebietsansprüche im Rheinland anmelden wollte. Durch den preußischen Sieg zerplatzten die französischen Hoffnungen wie eine Seifenblase, und Frankreich fühlte sich um den Erfolg seiner Politik betrogen. In einer Welle von aufschäumendem Nationalhaß, der durch die Politik geschürt wur-

de, um von der eigenen Erfolglosigkeit abzulenken, wurde „Rache für Sadowa“ (die Tschechische Bezeichnung von Königgrätz) geschworen.

Preußen und Österreich hingegen hatten auf Betreiben Bismarcks sehr schnell wieder Frieden geschlossen, der für Österreich ohne Reparationszahlungen und ohne Gebietsabtretungen sehr leicht vollzogen wurde. Hierdurch fühlte sich Frankreich erneut düpiert, so daß diese Vorgänge - um die Vormachtstellung in Mitteleuropa endlich zu klären - in einer Kriegserklärung Frankreichs an Deutschland im Jahr 1870 gipfelten. Erstmals in der Preußischen und möglicherweise auch erstmalig in der Europäischen Geschichte kämpften nicht Staaten um abstrakte Gebietsansprüche, sondern Völker gegeneinander. In einer bis dahin unvorstellbaren Heftigkeit wurde eine erbitterte Materialschlacht und ein gegenseitiges, vieltau-

Restaurierung des Ehrenmals vor dem Neubau der Kreissparkasse 1986



Das Denkmal 1992



sendfaches Abschlachten von Menschen in Gang gesetzt. Bei den abschließenden Schlachten vor Metz und Verdun in Lothringen wurde Frankreich vernichtend geschlagen.

Preußen beziehungsweise Deutschland hatte damit vor der Weltöffentlichkeit endgültig seine Vormachtstellung in Europa bewiesen. Auch der Streit mit Österreich um den Vorrang im Deutschen Bund war damit beendet worden.

Mit der Proklamation des Deutschen Kaiserreiches und der Erhebung des preußischen Königs Wilhelm I. zum Deutschen Kaiser am 18. Januar 1871 im Spiegelsaal von Schloß Versailles bei Paris existierte nun endlich ein einiges, großes Deutschland, wie es seit 1848 - damals allerdings unter liberalen und demokratischen und damit gänzlich anderen Vorzeichen - von vielen politischen Vertretern gefordert worden war. Durch die als schmäh-

lich empfundene Niederlage Frankreichs entstand die heute unbegreifliche „Erbfeindschaft“ zwischen Frankreich und Deutschland, die sogar noch eine Generation später zu den noch schrecklicheren Kriegsereignissen des I. Weltkrieges führte, dessen Spätfolgen und weiterhin geschürter Nationalhaß noch auslösend für den II. Weltkrieg waren.

Auf einer Welle nationaler Begeisterung entstanden überall im neuen Kaiserreich Gedenkmale für die „glorreichen“ Kriege, die entscheidend für die Reichsgründung gewesen waren. Hierzu zählt auch das Lindlarer Gedenkmal in der Eichenhofstraße, welches 1877 errichtet und am 21. Oktober 1878 eingeweiht wurde.

Die Ratsprotokolle, Zeitungsberichte und sonstige Quellen der damaligen Zeit geben folgende Auskünfte:



I. Jahrgang.

6. Oktober 1906.

Nr. 5.

Nachdruck der Original-Artikel ist nur mit Erlaubnis und Quellen-Angabe gestattet.

Lindlar. Im Jahre 1877 wurde in Lindlar mit der Errichtung des Kriegerdenkmals im Eichenhof zur Erinnerung an die glorreichen Kriege von 1864, 1866 und 1870—71 begonnen. Es waren in der Schlacht von Königgrätz aus hiesiger Gemeinde gefallen: Carl Wilhelm Wasserfuhr und Wilhelm Dffermann. Schwer verwundet wurden Friedrich Wilhelm Gronewald (gestorben am 31. Juli 1866) und Josef Hubert Wendel (gestorben am 16. Juli 1866). Im deutsch-französischen Krieg fiel Johann Wilh. Schwierten am 23. September 1870 und starben an Verwundungen Gottfried Hagen, Franz Heinrich Weyer und Hubert Selbach. Das Denkmal wurde entworfen von Aug. Ebersbach und ausgeführt von Hugo Brochhagen. Am 27. Oktober 1878 wurde es unter großer Feierlichkeit enthüllt und bildet seitdem eine Zierde unseres Ortes.

* * *

Nach längeren Diskussionen über einen geeigneten Standort, bei denen der Platz in der Eichenhofstraße zunächst ausgeschlossen worden war, weil der Ort mit, wie es hieß, „prächtigen“ Apfelbäumen bestanden war, hatte sich die Standortfrage tatsächlich „über Nacht“ dadurch entschieden, daß ein unbekannter, aber wohlmeinender Bürger die Bäume in der Nacht nach der entscheidenden Ratsitzung einfach abgesägt hatte. Damit war der Standort vor dem heute nicht mehr existenten alten Volksschulgebäude gesichert.

Im Herbst 1877 konnte mit der Errichtung des Gedenkmals begonnen werden. Für den künstlerischen Entwurf wurde der Lindlarer Steinhauermeister August Ellersbach gewonnen, die handwerkliche Ausführung wurde in die Hände des Lindlarer Steinhauermeisters Hugo Brochhagen, genannt „Mandus“, gelegt, der sich bereits einige Jahre zuvor bei der Anfertigung der Reinoldusstatue in der Lindlarer Pfarrkirche hervorgetan hatte. Noch vor dem Winter 1877 war das aus Lindlarer Grauwacke errichtete Denkmal fertiggestellt.

Stilistisch ist das Denkmal der gründerzeitlichen Stilströmung der Neorenaissance zuzurechnen, die nach der Reichsgründung als der angemessene, an die ruhmreiche humanistische deutsche Vergangenheit erinnernden Staatsstil empfunden wurde.

Auf einem quadratischen Steinsockel über drei Stufen erhebt sich ein vierkantiger Obelisk. Auf der Spitze des Obeliskens befindet sich die Darstellung eines fliegenden Reichsadlers aus einer Zinklegierung. An der Vorderseite des Sockels ist eine Agraffe angebracht mit Kriegssymbolen (Kanonen, Kanonenkugeln, Fahnen, Lanzen, Bajonette), gekrönt von einer Kaiserkrone und zusätzlich verziert mit einer Sattel- bzw. Pulvertasche, auf der sich das Monogramm Wilhelms I. befindet. Diese Darstellung wird gekrönt von einem steinernen Abbild des Eisernen Kreuzes. Auf dem Obeliskens befindet sich auf der vorderen Flanke ein Bildnis des

1876 - ein Jahr in seiner Zeit

Die Zeit zwischen 1871 und 1890 wurde geprägt von der Politik eines Mannes Otto v. Bismarck - und den von ihr ausgehenden Veränderungen im Leben der Menschen:

- *der nationale Zusammenschluß wurde - wenn auch anders als 1848 erwünscht, geschaffen. Aus dem Staatenbund war ein Bundesstaat geworden; ein einheitliches Deutsches Reich mit starker Regierungsgewalt war entstanden.*
- *liberale Forderungen des Bürgertums im Bezug auf Freizügigkeit im Wirtschaftsleben sowie die Gewerbefreiheit wurden erfüllt. Münzwesen, Maße und Gewichte wurden vereinheitlicht, das Postwesen ausgebaut.*
- *für ein einheitliches Rechtswesen im ganzen Reichsgebiet wurde das Handels- und Strafgesetzbuch des Norddeutschen Bundes übernommen.*
- *in der Sozialpolitik wurden entscheidende Grundlagen für die Entwicklung eines modernen Sozialstaates gelegt, wenngleich nicht so sehr der Sozialgedanke als vielmehr die Aussöhnung der Arbeiter mit der bestehenden Staatsform und die Harmonisierung der Interessen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern die eigentlichen Antriebe waren.*
- *der Einfluß der großen Kirchen auf das öffentliche und gesellschaftliche Leben wurde zugunsten staatlicher Behörden zurückgedrängt, z.B. in der Eheschließung und der Schulaufsicht. Die Zusammenarbeit zwischen Staat und Kirche wurde neu geregelt, der Kulturkampf beendet.*

Das Jahr 1876 war eingebettet in eine Zeit, in der in Deutschland die Einheit geschaffen, das Verhältnis von Kirche und Staat neu geregelt wurde und die Europa durch außenpolitische Aktivitäten Bismarcks eine lange Zeit des Friedens brachte.

BE

ersten Deutschen Kaisers aus Porzellan oder Stuckmasse in Form eines Medaillons, umgeben von einem Lorbeerkranz. Zwei zusätzliche Inschrifttafeln aus Eisenguß, die an die Gefallenen des Krieges von 1914/18 erinnerten, sind heute leider verloren.

Das Kriegerehrenmal ist ein bedeutsames Zeugnis der Lindlarer Steinhauerkunst. Aufgrund seiner geschichtlichen und stilistischen Bedeutung wurde es 1988 als Denkmal im Sinne des nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetzes in die Denkmalliste eingetragen.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Kreissparkasse in der Eichenhofstraße mußte das Denkmal im Jahr 1986 abgebaut werden, um es vor den umfangreichen Bauarbeiten zu schützen. Es erscheint heute unbegreiflich, daß zeitweise sogar eine Diskussion darüber geführt wurde, das Ehrenmal nicht wieder aufzurichten, da man hierin einen sichtbaren Beweis deutscher Kriegstreiberei und gar nicht allzu „glorreicher“ deutscher Geschichte sah. Leider wurde bei dieser Diskussion der Rückblick auf die tatsächlichen Ereignisse vor der Reichsgründung 1871 getrübt und durch die zwei Weltkriege und die unselige deutsche Politik in der ersten Hälfte des 20. Jh. überschattet.

Umso verdienstvoller ist daher das Bemühen des Eigentümers des Denkmals, der Kreissparkasse, beim Neubau des Kassengebäudes auf den Standort des Ehrenmals größte Rücksicht zu nehmen. Darüberhinaus wurde das Denkmal von 1986 bis 1988 unter fachlicher Beteiligung des Landeskonservators und mit finanzieller Unterstützung der Gemeinde Lindlar fachgerecht und aufwendig restauriert. Es wurde 1988 am alten Standort auf einem neuen Fundament, eingebunden in eine ansprechende gärtnerische Anlage, wiedererrichtet.

Bei der Restaurierung wurde der inzwischen stark verwitterte und verrostete Reichadler auf der Spitze des Obeliskens durch einen neuen Abguß ersetzt, der in den Werkstätten des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege in Bonn hergestellt wurde. Eine alte Überlieferung, die behauptete, daß der Adler einst in Richtung

Berlin, also gen Osten „fliegend“, montiert war, konnte dabei ins Reich der Fabel verbannt werden. Die Befestigungen auf dem Obeliskens stammten eindeutig und ursprünglich aus dem Jahr 1877. Die bekannte Flugrichtung des Adlers, selbstbewußt in Richtung Westen, nämlich gegen Frankreich, ist darüberhinaus aus der damaligen Feindschaft ideologisch nachzuvollziehen.

Beim Abbau des Denkmals 1986 wurde im Sockel durch Zufall eine Bleikapsel gefunden, in der neben einer Stiftungsurkunde über die Errichtung des Denkmals mehrere regionale, nationale und Berliner Tageszeitungen aus dem Oktober 1878 eingeschlossen waren. Interessanterweise decken diese Zeitungen das gesamte politische Spektrum von ultrakonservativ bis liberal mit leicht „linkem“ Einschlag ab. Außerdem befand sich in der Kapsel ein „frischer“ Totenzettel und eine statistische Auswertung über die Bürgermeisterei Lindlar im Jahr 1878. Als wichtige originale Zeitzeugnisse wurden diese Unterlagen vom Kulturamt der Gemeinde archiviert und unter denkenswerter Mithilfe eines Lindlarer Bürgers entziffert sowie von der Fa. Zanders in Bergisch Gladbach in einem aufwendigen Verfahren konserviert. Gleichzeitig wurden durch das Rheinische Amt für Denkmalpflege säurefreie Fotokopien in hervorragender Qualität hergestellt, die bei der Wiedererrichtung des Denkmals im Jahre 1988 wieder in den Denkmalsockel eingelegt wurden. Die konservierten Originale befinden sich seitdem im Gemeindearchiv.

Das Ehrenmal in der Eichenhofstraße in Lindlar hat im Laufe seiner nun 115-jährigen Geschichte manchen Sturm überlebt. Es hat sich vom Gedenkstein für die „glorreichen preußischen Kriege“ der Jahre 1864, 1866 und 1870/71 inzwischen zu einem Mahnmal für die Gefallenen und Toten auch aller späteren Kriege „gemausert“. Es ist zu hoffen, daß es sich in diesem Sinn auch im Bewußtsein der Lindlarer Bevölkerung einprägt und späteren Generationen von deutscher Größe, aber auch von deutschem Wahn kündigt.

Vom „Volksblatt“ zur „Bergischen Landeszeitung“: Ein Gang durch 62 Jahre bergischer Pressegeschichte (1890 - 1952)

Mittels kaum eines anderen Mediums läßt sich die Geschichte einer Region unmittelbar nachvollziehen als der lokalen Presse. Eine dementsprechend reichhaltige Fundgrube für den an regionalkundlichen Themen Interessierten bietet das Zeitungsarchiv des Bergisch Gladbacher Heider Verlages. In chronologischer Folge eingebunden, findet sich hier fast das gesamte Zeitungsmaterial, das zwischen den Jahren 1890 und 1952 in diesem Verlagshaus erschienen ist. Der folgende Aufsatz soll einen kurzen Einblick in die entwicklungsgeschichtlichen Hintergründe des dort vorhandenen Materials gewähren und einen Beitrag zur Erhellung dieses Aspekts unserer Regionalgeschichte leisten.

Am 4. Oktober 1890 erschien die erste Ausgabe des „Volksblattes für Bergisch Gladbach und Umgegend“. Der Verlagsgründer; Johann Heider (1856 - 1941), hatte im Betrieb des „Boten an der Wupper“ in seiner Geburtsstadt Opladen die Buchdruckerkunst erlernt und war durch seine langjährige Tätigkeit als technischer Leiter des Verlagshauses Engelbert Holterdorf im westfälischen Oelde („Die Glocke“) bestens mit dem vielseitigen Innen- und Außenleben eines Zeitungsverlages vertraut. Im Laufe seiner Beschäftigung bei der weit über die Grenzen Westfalens bekannten „Oelder Glocke“ hatte er den Entschluß gefaßt, sich über kurz oder lang an einem geeigneten Ort selbständig zu machen. Als er im August des Jahres 1889 zum erstenmal die damals 33 Jahre junge Stadt Bergisch Gladbach besuchte, da waren es neben den unzähligen Kleinhandelsunternehmen, den vielfältigen Handwerks- und Gewerbebetrieben und der traditionellen klein- und mittelbäuerlichen Landwirtschaft vor allem die hohen Trockensilos und die

eindrucksvollen Werksanlagen der expandierenden Gladbacher Papierindustrie und die südlich und nördlich der Stadt und im Strundertal gelegenen Eisen-, Erz-, Woll- und Steinindustriebetriebe, die ihn davon überzeugten, daß hier ein solides Fundament für die geplante Unternehmensgründung vorhanden war.

Und schon am 19. August 1889 war es dann soweit: Im Haus des Schiffarztes Dr. Claudius Kolter fand er genügend Platz für seine Familie und die Einrichtung einer Druckerei. Bereits ein Jahr später war Johann Heider als Druckereibesitzer nicht nur technischer und kaufmännischer Leiter, Meister, Gehilfe und Lehrling, Setzer, Korrektor, Metteur, Drucker und Expedient, sondern auch Redakteur. Denn auch mit der redaktionellen Betreuung einer Zeitung hatte er sich bei der „Oelder Glocke“ vertraut gemacht. Die Aufgabe des Chefredakteurs war ihm für die Dauer einer halbjährigen Gefängnisstrafe des Verlagsleiters Holterdorf im Zuge des Kulturkampfes übertragen worden.

Zu den Gründen, die ihn zu der Herausgabe einer eigenen Zeitung in Bergisch Gladbach bewogen hatten und zu deren inhaltlicher Gestaltung, schrieb Johann Heider in der ersten Nummer des „Volksblattes“: *„Wir haben uns zu diesem Unternehmen entschlossen, nachdem wir aus vielfach an uns ergangenen Aufforderungen die Überzeugung gewonnen, daß ein gutes, billiges Volksblatt für unsere aufblühende Stadt ein wirkliches Bedürfnis ist... Das Volksblatt bringt in jeder Nummer eine politische Rundschau, in welcher dem Leser in einfacher volkstümlicher Sprache alles Wissenswerte aus der Politik mitgeteilt werden soll. Dem lokalen Teil wird ganz besondere Sorgfalt gewidmet wer-*

Abonnements-Preis
50 Pfennig vierteljährlich.
Erscheint vorläufig wöchentlich einmal
(Samstags).

Druck und Verlag von Joh. Heider
in Berg-Gladbach.

Volksblatt

Insertions-Preis
pro 4gehaltene Zeitspalte oder deren Raum
10 Pfennig.

Restamen 30 Pfennig.

Verantwortlicher Redakteur Joh. Heider
in Berg-Gladbach.

für Berg-Gladbach und Umgegend.

Nr. 1.

B.-Gladbach, Samstag den 4. Oktober 1890.

1. Jahrg.

den, ebenso soll es an vermischten, gemeinnützigen Nachrichten, Anekdoten nicht fehlen. (Über interessante Vorkommnisse in Stadt und Land wolle man uns gütigst kurze, wahrheitsgetreue Mitteilungen zugehen lassen). Das Volksblatt erscheint vorläufig wöchentlich einmal. Hoffentlich wird es so viele Abonnenten finden, daß es bald öfters vorsprechen werden kann.“

Dieser Aufruf an die Leserschaft trug schon bald Früchte. Gefestigt durch ein florierendes Annoncengeschäft und eine kontinuierlich wachsende Lesergemeinde erschien die Zeitung bereits ab dem 13.12.1890 zweimal, und ab 1895, nachdem im Jahre zuvor mit der Errichtung eines eigenen Verlagshauses begonnen worden war, dreimal wöchentlich.

Die Auflage des „Volksblattes“ betrug damals etwa 5000 Stück. Gut die Hälfte seines vierreisigen Umfangs war für lokale Nach-

richten aus Bergisch Gladbach und den benachbarten Ämtern wie Marialinden, Lindlar, Wermelskirchen, Mülheim, Much etc. reserviert. Ein für die damalige Zeit ebenso wichtiger Bestandteil war der täglich auf der ersten Seite (!) abgedruckte Fortsetzungsroman, der bei den Lesern besonderen Anklang fand. Mit der wachsenden Bevölkerungszahl erhöhte sich auch die Auflage der Zeitung. 1906 sorgten die etwa 15000 Stadtbewohner und die Bürger der angrenzenden Gemeinden für die stattliche Abonnentenzahl von 8000 und ein entsprechend lukratives Anzeigengeschäft. Am 1.10.1900, fast dem 16. Jahrestag seines ersten Erscheinens, wurde das auf diese Weise gefestigte „Volksblatt“ unter dem neuen Titel „Bergisch Gladbacher Volkszeitung“ schließlich zur Tageszeitung und zum amtlichen Kreisblatt des Landkreises Mülheim am Rhein. Dabei wurde sie mit der ebenfalls im Hause Heider erscheinenden Merheim-Dellbrücker

Nr. 114

Montag, den 1. Oktober 1906.

17. Jahrg.

Ercheint täglich mit Ausnahme der Sonn- u. Feiertage.

Abonnementspreis mit wöchentlich steigender Illustrierter Sonntagsbeilage RM. 1.50 monatlich an den Postamtstellen abgeholt, und 2 RM. durch die Posten und Kreispostämter ins Haus gebracht. (Einspaltige Anz. 5 Pf.)

Berg-Gladbacher

Vertragen werden bis spätestens Morgens 8 Uhr erbeten; gelehrt am Tage vorher. — **Insertionspreis** für die viertelzeilige Zeitspalte oder deren Raum 10 Pf. Restamen 30 Pf. Schlußzeile nach Vereinbarung.

Telephon Nr. 275.

Volks--Zeitung

Neben-Ausgabe: Merheim-Dellbrücker Zeitung.

Rheinisch-Bergische Zeitung

Anzeigenpreis: der einpaltige Millimeterraum 15 Pfg.
Reklamen 60 Pfg. Offertengebühr 30 Pfg. Stadtkaufsgel-
bühr 50 Pfg. Für Aufnahme von Anzeigen an bestimmten
Tagen und Plätzen keine Gewähr. Erscheint werktäglich.

Seidert'sche Zeitung
Lageszeitung für das Bergische Land
Haupt-Druckerei Dr. Rudolf Grielingdorf.

Bezugspreis monatlich 2.20 Mk. Einzelne Nr. 10 Pfg.
Rotationsdruck u. Verlag Job. Seidert, Bergisch Gladbach,
Telefon 275. Vereinigt mit 'Verl. Dombenbüchel und Haake',
Bensberg. Telefon 4. Postverlagsort Bergisch Gladbach.

Bereinigt aus: Bergisch Gladbacher Volkszeitung und Bensberger Volkszeitung, Overather Echo und Lindlarer Echo.

Donnerstag, 2. Januar 1930

Ämtliches Kreisblatt des Landkreises Mülheim a. Rh.

Nr. 1 / 41. Jahrg.

Zeitung vereinigt. Verlag und Redaktion hatten ihren Entschluß, zu dieser neuen Erscheinungsform überzugehen, vier Wochen zuvor folgendermaßen begründet: „*Wer den Geist der Zeit versteht, wird sich dem Eindruck nicht verschließen können, daß das Lesebedürfnis mit jedem Tage wächst und zwar mit einer solchen Kraft sich geltend macht, daß jeder, der für das Wohl des Volkes besorgt ist, daran denken kann und muß, diesen Geist in die rechten Bahnen zu lenken und das nun einmal herrschende Lesebedürfnis durch gute katholische Blätter zu befriedigen. Die Presse ist eine Macht und die Hauptaufgabe in dem Kampfe für die christliche Weltanschauung in der heutigen Zeit fällt den Lokalblättern zu... Immer wichtiger werden die Fragen des kommunalen Lebens, die eingehender Besprechung bedürfen. Bergisch Gladbach, welches ebenso wie die ganze Umgebung fast ausschließlich katholisch ist, muß eine seiner Bedeutung und seinem Charakter entsprechende Zeitung besitzen.*“ An der politischen Grundhal-

tung des Blattes sollte sich im Zuge der Neugestaltung jedoch nichts ändern: „Auch in Zukunft bleibt unser Programm dasselbe, für das wir schon 10 Jahre lang treu und, wie wir uns schmeicheln dürfen, nicht ohne Erfolg gekämpft haben: Das Programm des Zentrums. Stehend auf dem Standpunkte der ausgleichenden Gerechtigkeit werden wir vor allem das Interesse des kleinen Mannes vertreten, des Geschäftsmannes, des Handwerkers, des Arbeiters, des Bauern.“

Wirtschaftlich gefestigt, überlebte die „Bergisch Gladbacher Volkszeitung“ den in die Blüte der Stadt hereinbrechenden Ersten Weltkrieg, die darauffolgenden Wirren der Weimarer Republik und die Schwierigkeiten der Inflation. In diesen Jahren übernahm Josef Odenthal, der schon um die Jahrhundertwende im Hause Heider das Schriftsetzerhandwerk erlernt hatte und ein enger Freund des unvergessenen Heimatforschers

Bergische Landeszeitung

Anzeigenpreise: Freiliste Nr. 1 vom 1. Oktober 1928.
Erscheint werktäglich. — Postverlagsort
Bergisch Gladbach. — Bei Nichterscheinen infolge
höherer Gewalt sind Ersatzansprüche an Heraus-
geber oder Verlag ausgeschlossen.

Heidersche



Zeitung

Bezugspreis DM 2,80 einschl. Botenlohn u. Beför-
derungsgelühr. Postbezug DM 2,80 zuzügl. Zustell-
gelühr. — Verlagsanschrift: Bergisch Gladbach,
Hauptstraße 208. Fernruf 25 81 und 25 82. Nach Ge-
schäftsschluss: Betrieb 25 83; Privat 25 84.

Dr. Ferdinand Schmitz war, mehr und mehr die verantwortliche Leitung des Druckereibetriebes und schaffte so als unerschütterliches Rückgrat des Unternehmens die Voraussetzung dafür, daß Johann Heider sich auch in Krisenzeiten mit ganzer Kraft der verlegerisch-kaufmännischen Arbeit, insbesondere der redaktionellen Betreuung seiner Zeitung widmen konnte.

Einige Jahre nach Kriegsende kam dann mit Franz Heider (1897-1977), dem dritten Sohn Johann Heiders, ein Mann an die Spitze des Unternehmens, dessen besondere Liebe der Förderung des Heimatschrifttums galt. Unter seiner Führung wurde der Verlag weiter ausgebaut. So erschien 1920 der erste „Bergische Kalender“, ein Jahrbuch mit Aufsätzen zu heimatkundlichen Themen, das noch heute unter dem Titel „Rheinisch-Bergischer Kalender“ bei Heider erscheint.

Inzwischen hatte Johann Heider nach 34jähriger Redaktionsleitung die Federführung der „Bergisch Gladbacher Volkszeitung“ an Dr. Rudolf Frielingsdorf abgegeben. Auch unter seiner Leitung wurde dem Lokalteil weiterhin besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Es entstand die Rubrik „Aus unserer Heimat“, und ab dem 9.2.1924 erschien in monatlicher Folge der „Gute Abend“, ein „Samstagsgruß der Bergisch Gladbacher Volkszeitung und Bensberger Zeitung zur Belehrung und erhebenden Unterhaltung“. Diese monatliche Beilage erhielt ab 1929 den Titel „Ruhmreiche Berge“.

Massiv wurde nun auch eine umfassende maschinelle Modernisierung des Betriebes vorangetrieben und so dem Ausbau der hauseigenen Zeitung Vorschub geleistet. Die Kapazitätsverdoppelung ermöglichte die Eingliederung einer Reihe von benachbarten Zeitungen, und am 2.1.1930 erschien die erste Nummer der als „Heidersche Zeitung“ untertitelten „Rheinisch-Bergischen Zeitung“, einer Vereinigung aus „Bergisch Gladbacher Volkszeitung“, „Bensberger Volkszeitung“, „Overather Echo“ und „Lindlarer Echo“. Zwei Jahre später, mit der

Vereinigung der Kreise Mülheim und Wipperfürth zum Rheinisch-Bergischen Kreis, stieß die „Wipperfürther Volkszeitung“ zu diesem Verbund hinzu, und am 31.12.1932 wurde die „Heidersche Zeitung“ auch zum amtlichen Kreisblatt des Rheinisch-Bergischen Kreises.

Abwechslungsreich gestaltet wurde die neue Zeitung besonders durch die täglich wechselnden Sonderrubriken: montags „Unseren Frauen und Mädchen“ und „Sport in der Heimat“, dienstags „Im Bergischen Bauernhof“, mittwochs „Aus der Welt des Arbeiters“, donnerstags „Der Mittelstand“, freitags das Feuilleton „Aus unserer Erzählermappe“ und samstags nochmals „Sport in der Heimat“.

Mit der nationalsozialistischen Machtübernahme begann auch für diese Zeitung die gefährlichste Periode ihrer Geschichte: Bereits im März 1933 wurde das Druck- und Verlagshaus an der oberen Hauptstraße durch die SA besetzt. In der Folgezeit sah sich die Firmenleitung ständigen Bespitzelungen ausgeliefert, und die Angst vor der Schließung durch das diktatorische System gehörte zum Alltag. Die „Rheinisch-Bergische Zeitung“ unterlag von nun an der Zensur durch die örtlichen Parteistellen. Daß Verlag und Redaktion dennoch weiterhin an der politischen Grundhaltung der seit Juli 1933 aufgelösten Zentrumsparterie festhielten, läßt sich an der Präsentation bestimmter Nachrichten erkennen: So nahm beispielsweise die am 22.6.1934 im Lokalteil erscheinene Mitteilung, daß der Reichskanzler Hitler in Begleitung seines Stellvertreters Rudolf Hess und Robert Ley die Arbeitsdienstlager des zu Lindlar gehörenden Heiligenhoven besuchen werde, einen, gemessen an der Wichtigkeit des Ereignisses, äußerst geringen Raum ein. (vgl. FREILICHTBLICK Heft 3, Juni 1992, S. 57ff., Die Red.) Ebenso unauffällig wurde am 25.6.1934 die Nachricht, der Besuch Hitlers sei entgegen der Ankündigung „vorerst zurückgeschoben“ worden, mit nur wenigen Sätzen abgehandelt.

Bald schon wurde die Redaktionsleiterstelle durch die NSDAP mit dem linientreuen Redakteur Dr. Friedrich Ritter zwangsbesetzt. Während des Zweiten Weltkriegs verringerte sich der Umfang der „Rheinisch-Bergischen Zeitung“ im Zuge der Sparausgaben auf vier Seiten pro Ausgabe. Dennoch beanspruchte der Lokalteil über die Hälfte des zur Verfügung stehenden Raumes.

Bis Anfang April 1945, also einen Monat vor der bedingungslosen Kapitulation des Dritten

Reiches, konnte das Erscheinen der „Rheinisch-Bergischen Zeitung“ im Heider Verlag aufrechterhalten werden. Nach Kriegsende trat dann die von den Alliierten zur politischen Überwachung eingeführte Lizenzierungspflicht in Kraft und verhinderte ihre weitere Herausgabe. Nach Gründung der Bundesrepublik und der Wiedereinführung der Pressefreiheit wurde die „Heidersche Zeitung“ 1949 als „Bergische Landeszeitung“ wieder ins Leben gerufen. Unter diesem Titel ging sie 1952 an den Kölner Heinen Verlag über.

Ein Gang durch Lindlars historischen Ortskern

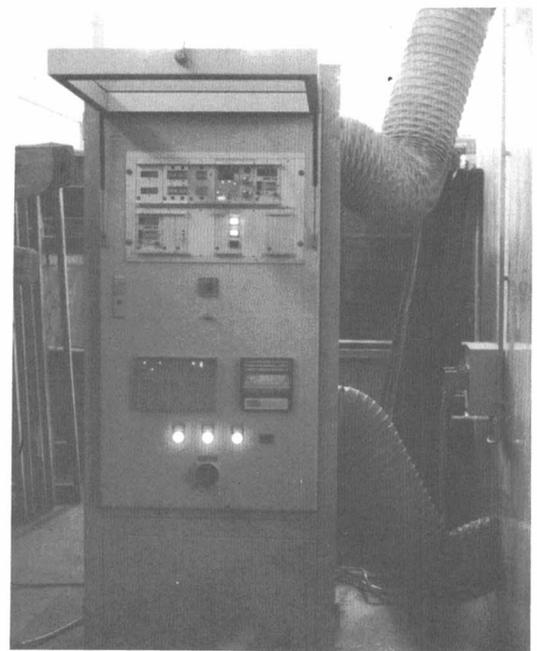
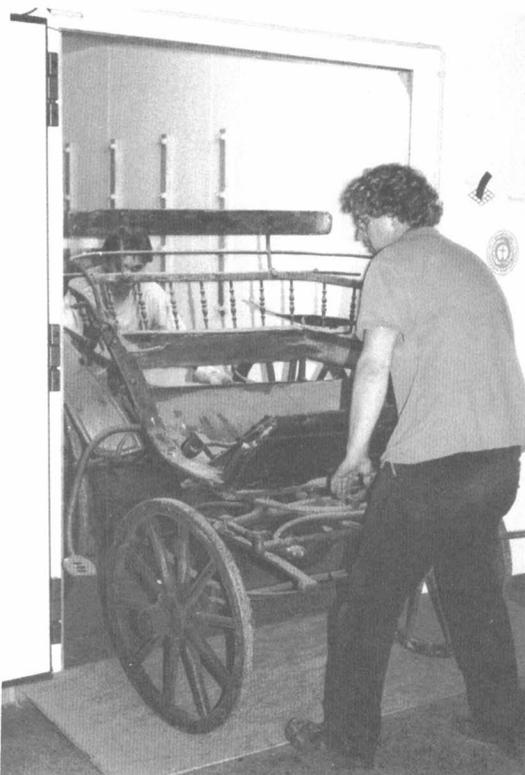
Eigentlich sollte die Herbstwanderung zu den Steinbrüchen führen, aber aus der Not eine Tugend machend, führte Dr. Josef Gronewald Mitglieder und Gäste des Fördervereins Bergisches Freilichtmuseum durch Straßen und Gassen des Lindlarer Ortskerns. Vom Gebäude des ehemaligen Amtsgericht in der Pollerhofstraße bis zur alten Schmiede, vom Ort der ehemaligen Kaiserhalle bis zum neuen Brunnen auf dem Marktplatz reichte die Wanderung durch mehrere Jahrhunderte Ortsgeschichte.

*Dr. Ernst Zinn,
Vorsitzender des Fördervereins
(links), Dr. Josef Gronewald (Mitte)
und Gäste*



Rückblick

- Mai
- 02.05.92 Besuch des Bergischen Geschichtsvereins Wermelskirchen und des Sauerländischen Gebirgsvereins im Bergischen Freilichtmuseum
 - 04.05.92 Kulturausschuß des Oberbergischen Kreises besucht Bergisches Freilichtmuseum
 - 14.05.92 Vertreter des Hauptzollamtes Deutz und der Bundesmonopolverwaltung Frankfurt besichtigen das Museum. Ergebnis: Das Museum darf die aus Gummersbach-Nochen übernommene Kornbrennerei Birk wieder betreiben und „Schnaps brennen“.
 - 16.05.92 Bürgerverein Linde besichtigt Bergisches Freilichtmuseum
 - 23./24.05.92 Exkursion des Fördervereins zu den Freilichtmuseen in Bokrijk (Belgien) und Arnheim (Niederlande), (siehe S. 78 f.).
 - 27.05.92 Arbeitskreis für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz der SPD-Fraktion des Landtages und Staatssekretär Dr. Bentrup besuchen Bergisches Freilichtmuseum
- Juni
- 10.06.92 Die Restaurierungswerkstatt erhält für zwei Monate eine neuentwickelte Anlage zur giftfreien Bekämpfung von Holzschädlingen („Thermokammer“)
 - 11.06.92 Arbeitskreis „Finanzen“ der CDU-Fraktion des LVR besucht Bergisches Freilichtmuseum

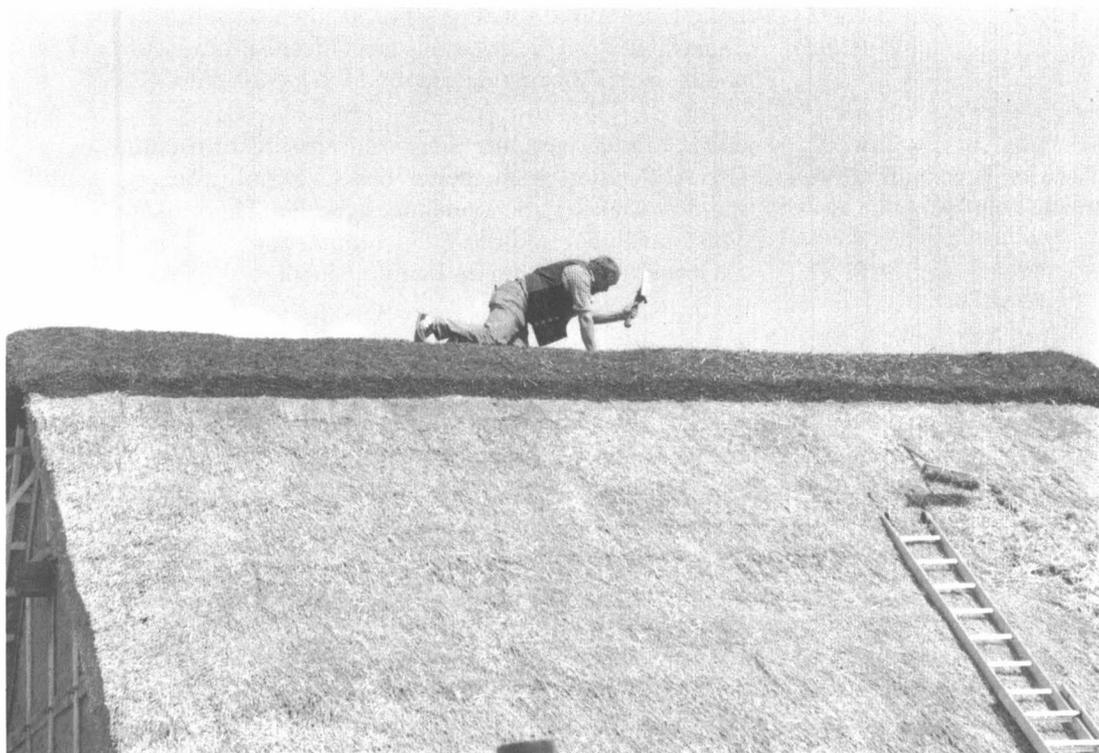


*Die Thermokammer
im Einsatz*

- 22.-25.06.92 Lehmbauseminar im Bergischen Freilichtmuseum
 27.06.92 Tagesfahrt des Fördervereins zum Eisenbahnmuseum in Dieringhausen, Führung: Hermann Haeck (siehe S. 43)
- Juli
- 05.07.92 F.D.P. Lindlar besichtigt Bergisches Freilichtmuseum
 10.07.92 Die Außendienststellenleiter des LVR-Kulturdezernats und Landrat Dr. Gert Schönfeld besichtigen Thermokammer im Museumsdepot und das Freilichtmuseum
 11.07.92 Feuerwehrgroßübung im Bauhof Scheller
 Bergischer Geschichtsverein - Abteilung Rhein-Berg - besichtigt Bergisches Freilichtmuseum
 13.07.92 Schreiner-Azubi Frank Jansen wird nach bestandener Gesellenprüfung vom Museum als Geselle übernommen
 16.07.92 Landesdirektor Dr. Fuchs im Bergischen Freilichtmuseum
 Das Museum beteiligt sich mit einem Beitrag zum Thema „Kondome“ an der Pressekonferenz des LVR
- August
- 1992 Renaturierung des Karlsiefens begonnen
 Bau einer Furt durch den Karlsiefen
 Restaurierung des Fachwerks und der Ausfachung an Hof Peters
- 09.-30.8.92 „Anna Skatulska: Gemälde“. Vernissage einer Ausstellung im Ratssaal Alte Schule der Gemeinde Lindlar (in Kooperation mit dem Bergischen Freilichtmuseum)
- 29.08.92 Aufbau eines Holzkohlemeilers im Museumsgelände



*Anlegen einer Furt
 durch den Karlsiefen*



Strohdachdeckung am Gebäude in Unterfeld - Fertigstellung des Dachfirstes

September	01.09.92	Gärtnermeister Manfred Steffens tritt seinen Dienst an
	04.09.92	Der Meiler wird angezündet
	07.-10.09.92	Bruchsteingebäude aus Lindlar-Unterfeld erhält Strohddeckung
	11.09.92	Landräte Dr. Rolf Hahn und Hans-Leo Kausemann besuchen Bergisches Freilichtmuseum (siehe S. 4)
	12./13.09.92	„Tage der offenen Tore“ und Sommerfest mit ca. 12000 Besuchern (s. S. 67ff)
	20.09.92	Die Mitarbeiter des Stadtkonservators Köln besuchen Bergisches Freilichtmuseum
Oktober	08./09.10.92	II. ökologisches Kolloquium des Bergischen Freilichtmuseums „Mensch und Umwelt - ein Thema volkskundlicher Forschung und Präsentation?“ mit 70 Teilnehmern aus ganz Deutschland
	10.10.92	Geschichtliche Wanderung des Fördervereins durch Lindlar, Leitung: Dr. Josef Gronewald
	13.10.92	Studienreise der „Arbeitsgemeinschaft der Freilichtmuseen Baden-Württemberg“ (Museumsleiter und -mitarbeiter) ins Bergische Freilichtmuseum

MV

Bei Tante Clara in den
..... Geheimnisse aus Bergischen Küchen.....



geguckt zu

Tante Claras Festtagsbraten stammte meist vom Kanin. Diese schmackhaften Tiere fütterte sie den Sommer und Herbst über mit "Saumilch" (Löwenzahn) und anderem Grünzeug. Ende des Jahres hatten die Stallhasen dann das richtige Gesicht, um als Festbraten im Topf von Tante Clara zu landen.....



Kaninchenbraten

für 6 Personen



- Ein Kaninchen von 2-3 kg ohne Kopf und Eingeweide —
- Schmalz o. ä. zum Anbraten (es geht auch Kaninfett)
- 50 g fetter Speck in dünne Scheiben geschnitten —
- 3-4 große Zwiebeln kleingeschnitten in Würfeln —
- 3 Eßlöffel Mehl • 3 Eßlöffel Apfelerant ("Peffer") • 1 El. Senf
- Salz und Pfeffer — ggf. 2-3 gewürfelte große Möhren —
- für die Marinade:
- je 1/4 l Essig, Rotwein, Wasser • Nelken, Pfefferkörner (1/2-1 l)
- 2-3 Lorbeerblätter • eine grob zerkleinerte große Zwiebel —

Tante Clara schlachtete ihre Hasen selber. Kopf und Eingeweide nahm sie für Suppen und andere Gerichte. Die Felle gerbte sie selbst und machte z. B. einen "Kuff" daraus. — Zunächst kochte sie die Marinade auf und schütete sie noch heiß über das Kaninchenfleisch, das grob zerkleinert, eng geschichtet in einem Steintopf gelegt worden war. 3 Tage marinierte das Fleisch an einem kühlen Ort.

Am Festtagsmorgen kam das Kanin aus der Brühe, wurde abgetrocknet, gesalzen, das Schmalz und der Speck im großen Bräter ausgelassen und die Feteteile rundum scharf angebraten. Nachdem die Teile aus dem Topf genommen waren, stellte sie eine Fehlschortze her, die mit einem Teil der Marinade angegossen und mit dem Apfelerant ("Peffer") und dem Senf verfeinert wurde. Sie gab das Fleisch zurück in den Topf, stellte Zwiebeln und ggf. Möhren darüber und ließ alles, mit geschlossenem Deckel 1 1/2-2 Stunden bei ganz kleinem Tüte weichschmoren. Je nach Bedarf mußte Brühe nachgegossen werden. Zum Schluß des Schmorzeit wurde die Soße endgültig abgeschmeckt und ggf. durch Einlocken eingedickt. Tante Clara reichte dazu immer kleine "grüne" Kartoffelblöße und Apfelmus.

Aus Pottkücher



Unsere Autoren

Für eine so junge Zeitschrift wie den FREILICHTBLICK ist es besonders erfreulich, daß sich so viele „externe“ Autoren gefunden haben, die diese Ausgabe mitgestalteten. Die Redaktion ist diesen „freien Mitarbeitern“ besonders dankbar und möchte sie der Leserschaft kurz vorstellen:

Karl Matthias Berg, 32, geboren in Köln studierte an der Fachhochschule Holzminden und absolvierte, nachdem er bereits beruflich tätig war, ein Aufbaustudium Denkmalpflege in Bamberg. Heute ist Matthias Berg bei der Gemeindeverwaltung Lindlar tätig, und zwar sowohl als Sachbearbeiter der unteren Denkmalbehörde als auch in der Zuständigkeit für Hochbau und Bauunterhaltung. (S. 80)

LBD Dipl. Ing. Wilhelm Eckart, 44, geboren in Hünfeld bei Fulda, ist von Beruf Bauingenieur und beschäftigte sich während seines Studiums an der Technischen Hochschule Karlsruhe besonders mit Brückenbau. Seit 1975 ist Wilhelm Eckart beim Landschaftsverband Rheinland tätig, zunächst als persönlicher Referent, dann als Planungsgruppenleiter und derzeit als Gruppenleiter im Referat 53, zuständig u.a. für allgemeine Planung und Lärmschutz. (S. 60)

Christoph Heider, 30, geboren in Bensberg, studierte romanische Philologie und Soziologie an den Universitäten Köln und Sevilla. Zur Zeit ist Christoph Heider Referent für internationale Angelegenheiten der Fachhochschule Wiesbaden. Als Sohn des Hauses Heider in Bergisch Gladbach, in dem die Volkszeitung gedruckt und verlegt wurde, hat Christoph Heider eine besondere Beziehung zu der von ihm beschriebenen Zeitungsgeschichte. (S. 85)

Wolfgang Hufschlag, 44, geboren in Kall in der Eifel, absolvierte die Fachhochschule des Bundes, bevor er in die Dienste des Verkehrsunternehmens eintrat. Heute ist Wolfgang Hufschlag Pressesprecher des Verkehrsverbunds Rhein - Sieg (VRS). (S. 64)

Prof. Dr. rer. nat. Hansjosef Kelleter, 48, geboren in Lindlar, studierte in Bonn und Köln Wirtschaftswissenschaften und Physik und war längere Zeit in der Kernforschungsanlage Jülich tätig. Derzeit ist Dr. Kelleter Professor für Physik und Energietechnik an der Fachhochschule in Köln. Als Sohn einer alteingesessenen und angesehenen Lindlarer Familie - der Großvater war Bürgermeister in Lindlar, die Mutter Lehrerin - hat Dr. Kelleter einen besonderen Bezug zu seinem Heimatort. (S. 14)

Thomas Köppen, 31, geboren in Berlin, studierte an der Technischen Universität Berlin Technikgeschichte. Eine Anstellung fand Thomas Köppen als wissenschaftlicher Mitarbeiter des Museums Achse, Rad und Wagen der Firma Kotz & Söhne in Wiehl. Das Bergische Land findet Thomas Köppen sehr reizvoll, obwohl es für ihn den glatten Gegensatz zum platten Land rund um Berlin darstelle. (S. 27)

Dr. Herbert Nicke, 40, geboren in Bensberg, aufgewachsen in Untereschbach, studierte Geographie und Geschichte an der Universität Köln. Heute ist Dr. Nicke als Studienrat am Gymnasium in Wiehl tätig. Dr. Nicke fühlt sich seiner Heimat besonders verbunden und veröffentlichte bereits mehrere geomorphologische Aufsätze über das Bergische Land. (S. 64)

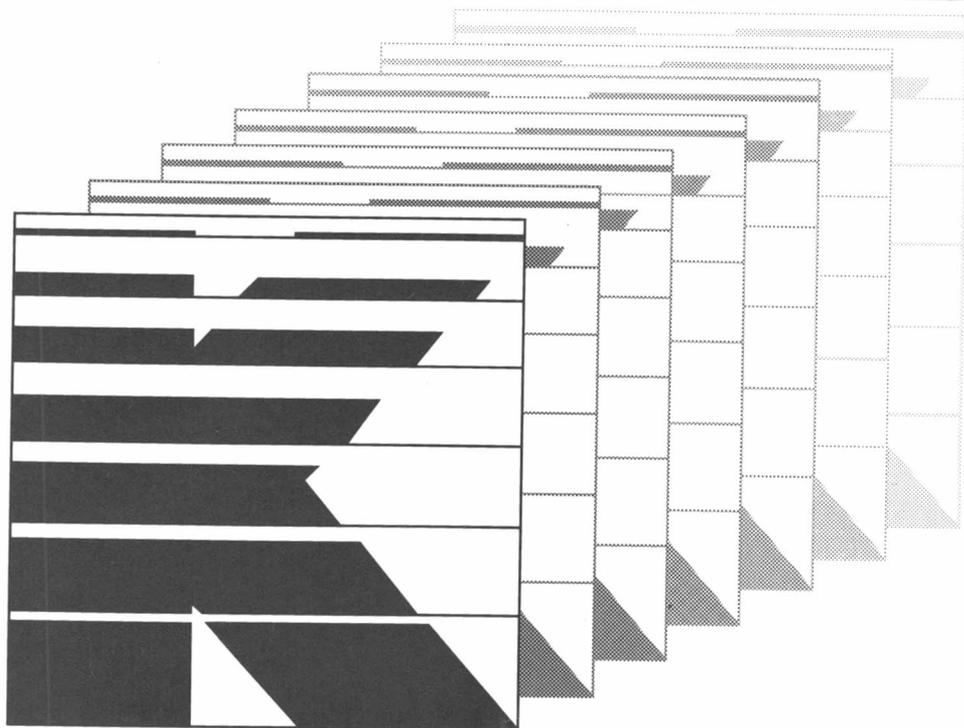
”Entlastet
die Umwelt,
entlastet
die Kasse:
Die 9-Uhr-
Umweltkarte
ist wirklich
klasse.”

”Kein
Geld ver-
schenken:
An die
9-Uhr-
Umwelt-
karte
denken!”

”Für den Einkauf, für
die Freizeit, für den
Geschäftstermin. Für
alle, die bequemer
fahren und entspann-
ter ankommen wollen:
Die 9-Uhr-Umweltkarte.
Das ist die Monats-
karte mit den vielen
Vorteilen. Erkundigen
Sie sich – es lohnt
sich für Sie!”
Verkehrsverbund 
Rhein-Sieg

”Wer nicht
vor 9 Uhr
fahren
muß, der
spart ganz
schön bei
Bahn &
Bus.”

”Ob
Business
oder ob
privat: Mit
der 9-Uhr-
Umwelt-
karte wird
gespart.”



Das Signet der Kulturstiftungen der Kreissparkasse Köln

Wir kümmern uns um mehr

Die Kreissparkasse Köln und ihre Kulturstiftungen

Natürlich sind wir in erster Linie für die Wünsche unserer Kunden da. Aufgaben, denen wir uns mit aller Kraft und großem Erfolg widmen. Doch auch der Kulturförderung in unserer Region haben wir uns mit ganzem Herzen verschrieben.

Bei edlen Vorsätzen möchten wir es deshalb auch nicht bewenden lassen: 1983 und 1984 gründeten wir drei Kulturstiftungen mit einem Kapital von insgesamt 22 Millionen Mark. Sie alle kümmern sich um die Kulturarbeit im Geschäftsgebiet der Kreissparkasse Köln. Knapp acht Millionen Mark haben die Kulturstiftungen bisher aufgewendet um

Traditionen zu bewahren. Musik, Literatur, darstellende Kunst sowie Heimatkunde und Denkmalschutz fördern wir im Kölner Umland. In Köln beschäftigen wir uns natürlich auch intensiv mit Heimatkunde und Heimatpflege. So unterstützt unser Haus seit Jahren das Hännischen-Theater, den Zoo und das Kölnische Stadtmuseum.

Uns macht die Arbeit viel Spaß. Doch viel wichtiger: Auf diese Weise können wir bei jung und alt das Interesse für die Kultur wecken und mit vielseitigen Angeboten aufwarten. Unser Engagement gilt nicht nur für Heute. Auch in Zukunft können Sie auf uns zählen.



Kreissparkasse Köln

Tradition und Zukunft



Ihr Freizeitziel.

Lindlar

im Naturpark
Bergisches Land

Familienfreundlicher Ferienort (30 km von Köln) mit Freizeitpark, 200 km Wanderwege, Grillhütten, Hallenbad mit Wasserrutsche, Abenteuerspielplatz, Jugendherberge, Planwagenfahrten, gemütliche Restaurants und preiswerte Unterkünfte.

„Ferien auf dem Bauernhof“, sowie Urlaub im Schloß möglich.

Verkehrsamt Lindlar · Postfach 1120 · 5253 Lindlar · Telefon 02266/9667

BERGISCHES FREILICHTMUSEUM
für Ökologische und bäuerlich-handwerkliche Kultur

Anschrift
Pollerhofstraße 19-21, 5253 Lindlar 1, Telefon 02266/3314

**VEREIN DER FREUNDE UND FÖRDERER DES BERGISCHEN
FREILICHTMUSEUMS LINDLAR**

Anschrift Borromäusstraße 1, 5253 Lindlar 1

Vorstand: Dr. Ernst Zinn, Vorsitzender
Robert Wagner, 1. stellv. Vorsitzender
Franz Rudolf Menne, 2. stellv. Vorsitzender
Udo Huss, Schatzmeister

Werner Hütt, Schriftführer
Barbara Precht, Beisitzer
Erhard Nagel, Beisitzer
Konrad Heimes, Beisitzer

Gefördert von der Kreissparkasse Köln