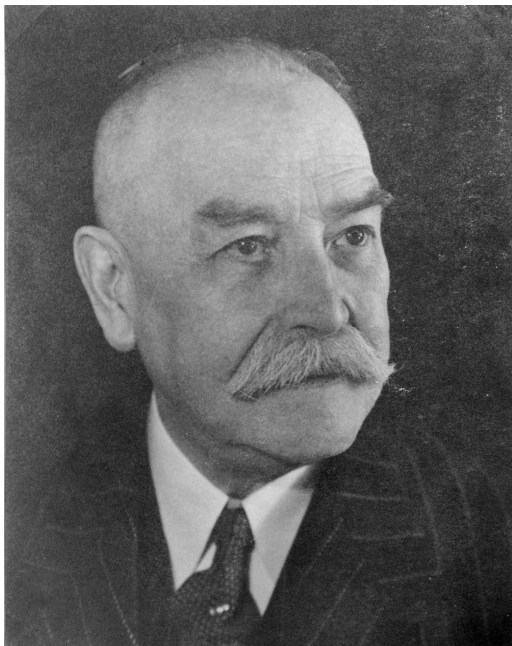


## Eine lange Geschichte - Kräwinklerbrücke

Kräwinklerbrücke, über keinen der Wupperorte ist so viel geschrieben oder berichtet worden, wie über Kräwinklerbrücke. Eigentlich ist man versucht, alle Geschichten darüber als Allgemeinbildung zu deklarieren. Doch halt, in dem Ort mit der vielleicht ältesten Wupperbrücke ist 1984 das letzte Gebäude abgebrochen worden. Vorher wohnten lediglich ein paar Bauarbeiter in den alten Fachwerkhäusern, die einst reichen Hammerbesitzern gehörten. Die Geschichte von Kräwinklerbrücke war eigentlich 15 Jahre davor zu Ende, als der größte Teil der Gebäude für die Wuppertalsperre abgebrochen wurde.

Die Leute, die sich Mitte der sechziger Jahre in der Kapelle Maria zur Mühlen trauen ließen und ihre Hochzeit im Hotel Sieper feierten, sind heute 60 Jahre älter. Es ist ein hartes Wort, aber die letzten Bewohner dieses Ortes sind bald ausgestorben. Schon Anfang der 1990er Jahre gab es große Probleme, ehemalige Bewohner ausfindig zu machen, um Informationen über ihren Heimatort zu bekommen. Die jüngeren Leute haben lediglich etwas über den Bootshafen Kräwinklerbrücke gehört, ein beliebtes Ausflugsziel an der Wuppertalsperre. Ältere Geschichten kennen lediglich ein, zwei Heimatforscher oder sie stehen in Büchern und Zeitungen, die kaum einer kennt. Nein, von Allgemeinbildung kann überhaupt keine Rede sein.



*Abb. 1: Jeder ernsthaft interessierte Heimatforscher oder Industriearchäologe, der etwas über die Wupperindustrie von Hammerstein bis Krebsöge sucht, kommt am Nachlaß von Julius Wilhelm Friedrich Lausberg (\* am 17.9.1872 in Kräwinklerbrücke, † am 1.9.1965 in Lennep) nicht vorbei. Familienkundliche Belege, Originalakten aus mehreren Jahrhunderten, Heimatgeschichten und vieles mehr findet man die dicken ledergebundenen Büchern. Mehrere Karten über diverse Wupperortschaften befinden sich in den Bänden. Teilweise sind es zwar nur Kopien von heute verschwundenen Originalen, aber als Informationsquelle spielt dieser Umstand überhaupt keine Rolle. Lausberg beschrieb nicht nur die Wupperindustrie, sondern erforschte auch die Geschichte der Römer in unserer Gegend.*

Nachdem Julius Lausberg starb, gelangten die gesamten Aufzeichnungen und Forschungsergebnisse in den Besitz seiner Tochter Marianne Felde. Bei ihr gelang es, einen großen Teil der Arbeit des Heimatforschers auszuwerten. Leider verstarb Marianne Felde im Februar 1993. Zum Glück vermachte sie einen großen Teil des Nachlasses ihres Vaters dem Remscheider Stadtarchiv, der Rest kam ins Hückeswagener Schloß. Wirklich der ganze Rest? Jemand, der beide Archive kennt und vorher bei Frau Felde in den kompletten Forschungsarbeiten stöbern durfte, wird feststellen, daß etwas fehlt.

Der Sinn und Zweck dieses Aufsatzes besteht erstens darin, die Arbeit von Julius Lausberg für die interessierte Öffentlichkeit aufzubereiten. Zum zweiten ist es sinnvoll, alle Informationen aus Büchern, Zeitschriften, Akten, Archiven sowie mündliche Erzählungen zu sammeln und niederzuschreiben, damit sie für die Nachwelt zentral an einer Stelle erhalten bleiben. Es ist unwahrscheinlich, daß dieser Aufsatz vollständig ist. Vielleicht gibt es noch mehr Informationen. Wer weiß? Aber man sollte auf jeden Fall einmal anfangen.

## Eine Brücke gab dem Ort ihrem Namen<sup>1</sup>

Julius Lausberg forschte nach den Ursprüngen des Namens Kräwinkel und wurde fündig. Die Krähe ist ein Galgenvogel und weist auf einen Galgenplatz/ Gerichtsstätte hin. Da die Endung „Winkel“ bei Ortsnamen erst nach dem Jahr 1000 geläufig wurde, hält Lausberg selbst den Bauernhof für etwa 800 - 1000 Jahre alt. Der Galgen mit der Gerichtsstätte ist weg und um den Bauernhof Kräwinkel ist ein Ferienpark mit Wochendhäuschen und Wohnwagen entstanden. Vermutlich weiß keiner der Bewohner dieses Ferienparkes etwas über die Entstehung des Namens.

Der Heimatforscher fand im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf uralte Akten mit der Grenzbeschreibung der Freigrafschaft Volmarstein. Diese Akten waren zwar "nur" 450 Jahre alt, beinhalteten jedoch eine Abschrift älterer Urkunden aus dem Jahre 1399. Es ging damals - vor 600 Jahren - hauptsächlich um Jagd- und Fischereirechte, sowie um das Wege- bzw. Brückengeld über die Wupper bei Kräwinkel. Infolgedessen ist die Kräwinkler Brücke mindestens 600 Jahre alt. Es läßt sich allerdings nicht mehr feststellen, ob die Brücke aus Holz oder Stein, ein Steg oder eine Fahrbrücke war.

Der Dichter Jung-Stilling – er wohnte vor 200 Jahren in Dörpe bei Kräwinklerbrücke – stellte die Maße der Brücke fest :

Länge der Brücke über die Wupper ohne Außenfundamente      90  $\frac{3}{4}$  Fuß = 28,5 m  
Breite der Brücke ohne die mit Sandsteinplatten abgedeckten 9  $\frac{1}{6}$  Fuß = 2,90 m  
Brustwehren

Die Steinbrücke über die an dieser Stelle ca. 9 m breite Wupper besaß zuerst drei Bögen. 1843 wurde ein vierter Bogen über den Obergraben der Wasserkraftanlage gebaut. Gegen Treibeis sind vor die Steinpfeiler Brecher aus Eichenholz gesetzt. 1882 sind auf jeder Seite die Brustwehrmauern entfernt worden und an ihre Stelle 1,5 m breite Sandsteinplatten als Fußgängerweg mit eisernen Geländern getreten. So präsentiert sich die Kräwinkler Brücke noch heute – unter Wasser. Sie ist nämlich nicht für die Wuppertalsperre abgebrochen worden, sondern befindet sich immer noch auf dem Grund des Stausees.

Zu den direkten Nutznießern der Brücke und auch der Furt gehörten die Gebrüder Clarenbach und die aus dem Siegerland stammende Familie Flender. Sie besaßen auf der linken, Hückeswagener Wupperseite ihre Wasserkraftanlage mit den Hämmern und auf der Radevormwalder Seite lag ein Teil ihres landwirtschaftliche Besitzes. Sie trieben das Vieh nach rechts über die Brücke und holten die Feldfrüchte umgekehrt von der Rader Seite. Auch ging sämtliches Material zu und von den Hämmern darüber.



Abb. 2: 1870 ist das älteste Foto der Kräwinkler Brücke entstanden.



Abb. 3: Im Mai 1987 ist die Landschaft rings um die Brücke für die Wuppertalsperre ausgeräumt.

## Der Brückenprozeß<sup>2</sup>

Das Unheil kam im Winter 1783. Ein Eisgang mit darauffolgender Hochflut beschädigte die Brücke derart, daß sie kaum noch passierbar war. Wer bezahlte die Instandsetzung? Die Stadt Radevormwald oder das Amt Hückeswagen? Radevormwald gab sich gnädig und brachte 500 *Rthlr.* für die Reparatur auf. Alles in Ordnung, sollte man denken. Aber Städte, Grafen und heute Politiker sind grundsätzlich arm, das war schon immer so. Aus diesem einleuchtenden Grund wollte sich die Stadt ihre 500 *Rthlr.* über den Brückenzoll von den Benutzern zurückholen.

Schön und Gut, jedoch sollte das erhöhte Brückengeld eine dauernde Einnahmequelle bleiben. Am 26. September 1784 reichten die Gebrüder Clarenbach, sowie die Flenders ( im weiteren Verlauf der Geschichte die "*Commercianten*" genannt ) eine Petition bei der kurfürstlichen Regierung in Düsseldorf um die Befreiung vom Brückengeld ein. Wie oben schon angeführt, gehörte den Hammerbesitzern die Landwirtschaft auf der rechten Wupperseite und diese Landwirtschaft bildete ihre Nahrungsgrundlage. Am Weg nach Remlingrade, auch auf der Rader Seite, wohnte die Witwe von Wilhelm Clarenbach, Anna Catharina in ihrem kleinen Häuschen. Nun, Tante Anna war 67 Jahre alt und nicht mehr so gut zu Fuß, die mußte mit dem Wagen kommen. Jetzt sollte es Geld kosten? Viel mehr Geld, um Nahrung zu beschaffen und die Tante Anna zu holen?

Es gab aber noch die Furt und die war kostenlos. Aber die Rader Beamten waren auch clever. Sie ließen durch einen Schlagbaum und Pfähle die Furt absperren und wollten sich die Passage bezahlen lassen. Julius Lausberg fand heraus, daß das Wegegeld durch die Furt im Sommer oder im Winter über das Eis der Wupper pro Pferd  $\frac{1}{2}$  *Stbr.* und pro Rad  $\frac{1}{4}$  *Stbr.* betragen sollte.

Wieder in Kräwinklerbrücke. Bei einer Lagebesprechung schlug Franz Caspar Clarenbach auf den Tisch und bemerkte lautstark: „*Schluß, aus, jetzt gehen wir vor Gericht.*“ Ein Problem, das Gericht entschied für Radevormwald gegen die "widrigen" Commercianten. Aber bei der nächsten Instanz, dem Düsseldorfer Oberappellationsgericht fiel das Urteil zwar nicht ganz zugunsten der Commercianten aus, aber die Richter hatten Verständnis für den Hunger und die Tante Anna. Nur gab es noch ein Problem. Das Appellationsgericht verbot den Fabrikanten die Benutzung der Furt für kommerzielle Zwecke, was bedeutete, daß die Produkte aus den Hämmern und die Materiallieferungen über die Brücke mußten. Private Passagen blieben kostenlos.

Das Haus direkt vor der Brücke gehörte den Clarenbachs. Dem Pächter dieses Hauses – wie oben schon gesagt, er hieß Christian Sieper<sup>3</sup> – drohten sie die Kündigung an, wenn er den Posten des Brückenwärters annehmen würde. Nur die Straße und die Brücke waren öffentlich, rechts und links gehörten alle Ländereien dem Clarenbach/Flender-Clan und der gab keinen Platz für das Wärterhäuschen her.

Die ganze Geschichte ging zehn Jahre lang hin und her. Nach einer Mammut Sitzung vom 5. September bis zum 30. Oktober 1793 legten die Richter des Oberappellationsgerichts fest, daß die Commercianten entweder für die Benutzung der Furt zahlen oder sich mit der Stadt Radevormwald über die Reparaturkosten an der Brücke einigen müssen. Drei Jahre lang stellte der Brückenwärter sogenannte Passagierbriefchen über die Fuhren aus, nach denen das Frachtaufkommen der Hämmer berechnet und damit der Anteil an den Reparaturkosten bestimmt wurde.

Außer einem dicken Aktenband<sup>4</sup> erinnert heute noch eine exakte, wunderbare Landkarte an den Brückenprozeß. Die Karte ist 1785 von dem Geometer Engelbert Haendeler gezeichnet worden und dreifach vorhanden. Eine liegt im Schloß/Archiv Hückeswagen und zwei sind im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf zu finden.

### Beschriftung der Prozeßkarte von 1785

**Situations Charte** der Kräwinklerbrücke nebst denen dabey liegenden Gebäuden und Ländereyen wie auch ab- und zugehenden Wegen. Zur Sache Vorstehern der Stadt und Bürgerschaft Rade vorm Walde wider Franz Casp. Clarenbach zu Engelsburg und Consorten. Aufgenommen und gezeichnet von Henrich Handeler, Jülich und Bergischer Landmesser. Anno 1785. Maßstab von 40 Ruthen Rheinisch.

A = die Heckschule	<p>X = die steinerne Brücke über den Wupperfluß  a, b, Zwei Pfähle, welche von Commissions wegen eingeschlagen worden und den Ort bezeichnen, wo der Vorstand der Stadt Rade vorm Wald den Schlagbaum hat errichten wollen, um  c, d, damit die Durchfahrt c, d, neben der Brücke zu sperren  e, f, g, kleine Inseln in der Wupper  h, k, l, Steinklippen in der Wupper von m an der Ecke des Hondsberger Busches bis an den Mühlenberg ein Haus so an der Straße von Rade vorm Walde liegt, ist eine Entfernung von 50 Ruthen Rheinisch von n an der äußeren Spitze des Matthias Clarenbach Feld in einer Weite von 28 Ruthen Rheinisch liegt ein Hammerwerk am Wege auf Lennep, welches Wilhelm Clarenbach zugehört. Der linke Ufer des Wupperflusses ist Amts Hückeswagen und der rechte Ufer Kirchspiels Rade vorm Walde – folglich der Wupperfluß selbst die Gränztzcheidung.  Die Länge der Brücke über dem Wasser ohne die äußere Fundamente ist <math>90\frac{3}{4}</math> Fuß Rheinisch und Breit ohne die Brustwehren und Ausweichungen auf den Pfeilern <math>20(?)</math> Fuß Rheinisch. Sie hat drei Schwippbogen zween von 22 Fuß Rheinisch weit und <math>11\frac{3}{4}</math> Fuß hoch und einen von 24 Fuß weit, 10 Fuß hoch. Die kleinsten Breiten der Wupper unter der Brücken sind 26 – 30 Schuhe Rheinisch.  Wiwerpuhl — Wiwaria — Fischweiler und Fischkästen</p>
B = Melchior Clarenbach und Flenders Schuppen	
C = Melchior Clarenbachs Scheuer	
D = Flenders und Melchior Clarenbachs Hämmer	
E, F = Matthias Clarenbachs Hämmer	
G = Flenders und Wilhelm Clarenbachs Hammer	
H = Flenders Hammer	
I = Flenders und Melchior Clarenbachs Hämmer	
K, L = Kohlenschuppen	
M = Melchior Clarenbachs und Flenders ver(=ge)pachtetes Haus	
N = Scheune, welche Melchior, Matthias und Wilhelm Clarenbach und Flender gemeinschaftlich zugehört	
O = Ruinen eines abgebrannten Hauses, welche denen Melchior und Wilhelm Clarenbach und Flender zugehören	
P = Matthias Clarenbachs Haus	
Q = Flenders Haus	
R = Melchior Clarenbachs Haus	
S = Melchior und	
T = Wilhelm Clarenbachs verpachtetes Haus	
V = Melchior Clarenbachs und Flenders Hammer oder Amboßschmiede	
W = Wilhelm Clarenbachs neugebautes Wohnhaus	
Y = Notbrücke gegen Hochwasser	Z = alter Schlagbaum



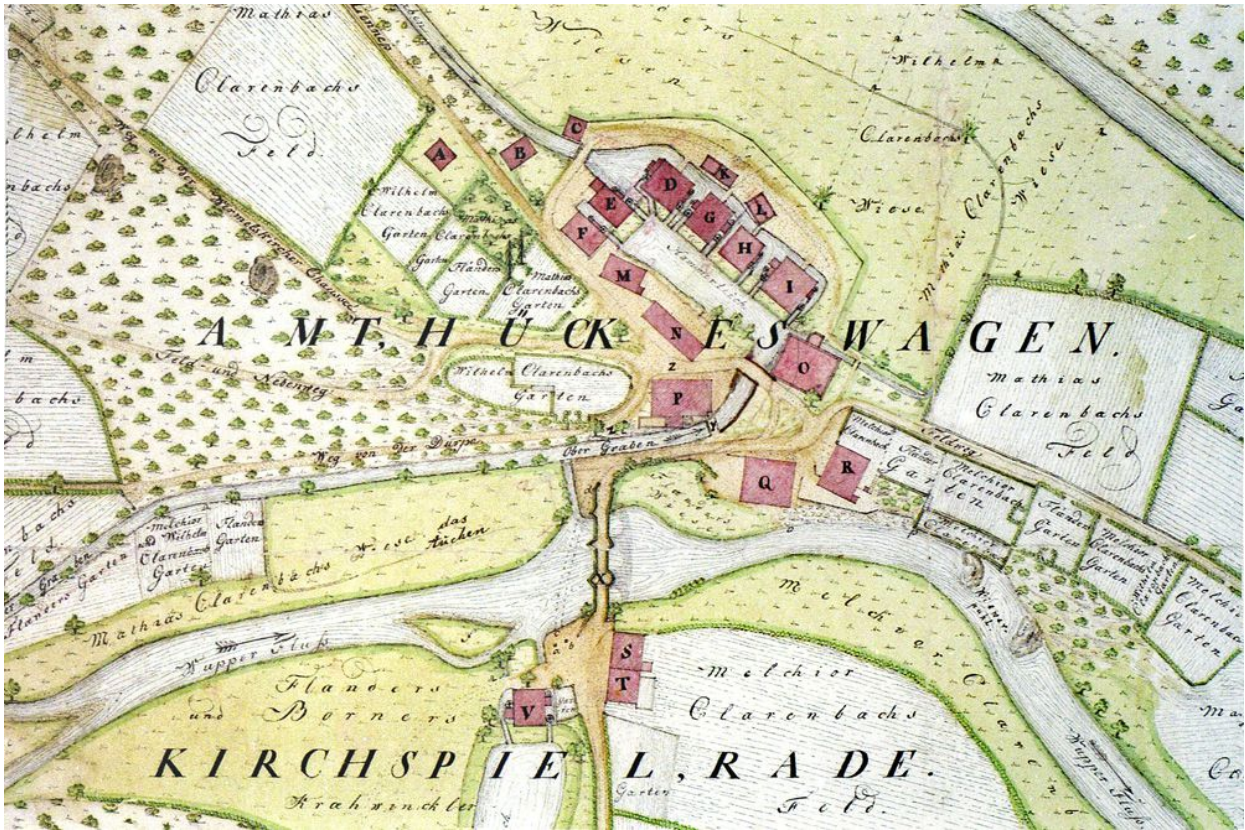


Abb. 4: Es handelt sich hier um einen Ausschnitt der Karte von 1785. Das neugebaute Wohnhaus „W“ von Wilhelm Clarenbach ist nicht mit darauf.



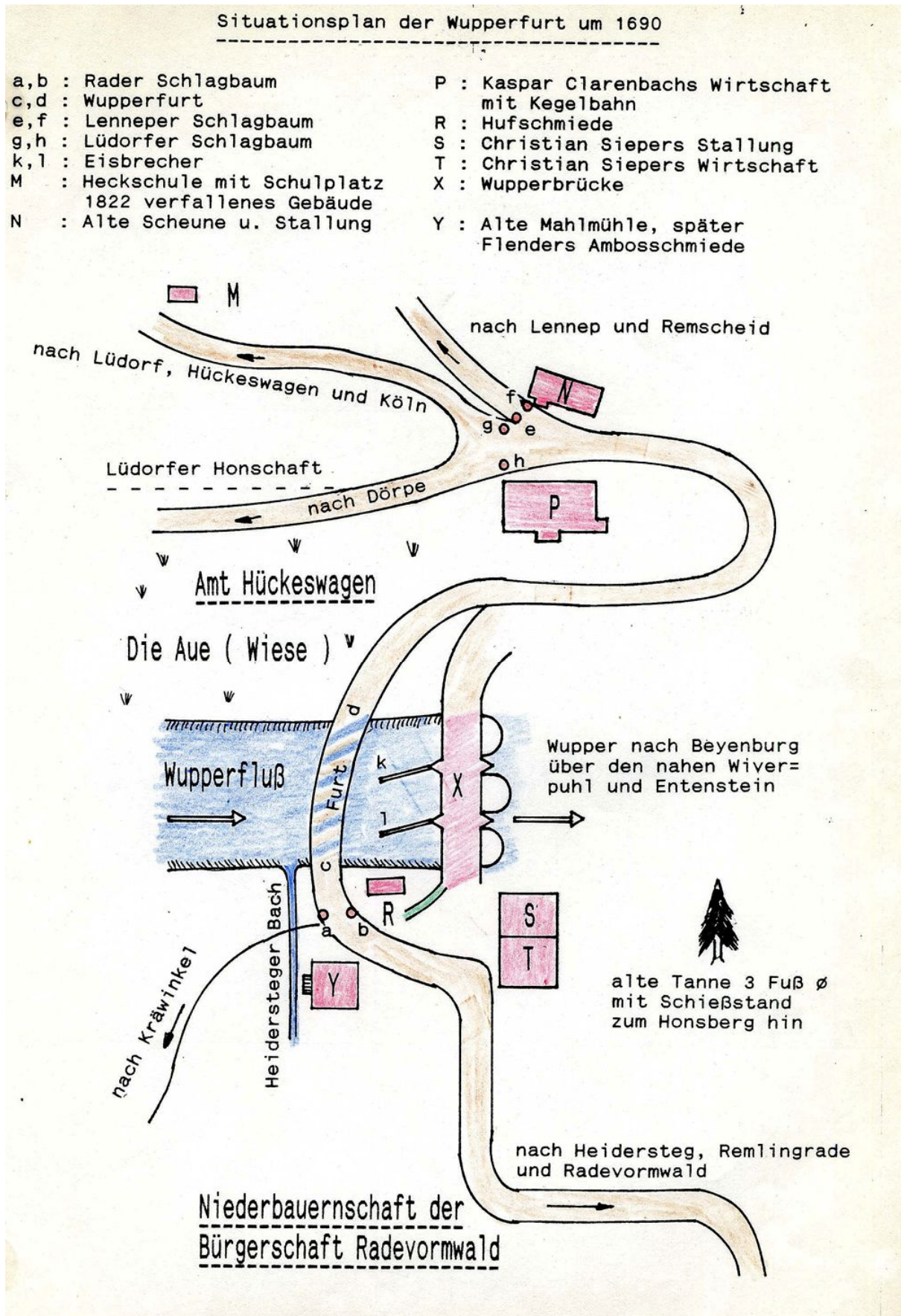


Abb. 5: Julius Lausberg zeichnete diesen Plan in eins seiner dicken in Leder gebundenen Bücher ein

## Brückengeld und ein totes Pferd

Dicht neben der Brücke schob der Heidersteger Bach jede Menge Geröll in die Wupper, so daß an dieser seichten Stelle ein natürlicher Übergang entstand. Der Weg durch die Furt war früher kostenlos und führte direkt neben der Brücke auf den Obergrabendammbau der Wasserkraftanlage. Die Auffahrt zum Dammbau war recht steil. So steil, daß besonders bei höherem Wasserstand und schweren Lasten die Pferdekarren an einer 15 m langen Kette durch die Wupper gezogen wurden.

Dabei saß der Fuhrmann entweder auf dem Karrenbaum oder sogar auf dem Pferd. Die Kette wurde an einer eisernen Öse, die an der Spitze an jedem Karrenbaum vorhanden war, befestigt. An der anderen Wupperseite auf dem Trockenem, wurden die Vorspannpferde an der Kette befestigt und zogen daran die Karre durch den Fluß. Damit jeder diese Kette aus den vielen ein Fuß langen und starken Rundeisen gebogenen Gliedern verwenden konnte, lag sie einfach in der Wupper.

Abb. 6: Die Kette aus 1 1/2 cm starkem Rundeisen sah wie folgt aus:



Abb. 7: Der Karrenbaum mit angeschuhter Öse für den Vorspann:



Als der vierte Brückenbogen über den Obergraben entstand, fiel die linksseitige Anschüttung auf die Brücke ganz weg. Die Straße führte jetzt nicht mehr um Clarenbachs Wirtschaft herum, sondern direkt den Berg nach Lüdorf hinauf. Das Ufer neben der Brücke geriet noch steiler und die Furt wurde unpassierbar.

Nach 1815 übernahm der preußische Staat die Kräwinkler Brücke mit alle Rechten und Pflichten. Julius Lausberg schreibt, daß die Zufahrtsstraßen 1843 – 1846 von der Provinzialstraßenverwaltung zu Chausseen ausgebaut worden sind. Das Baujahr der Straße auf die Dörperhöhe und weiter über Lüdorf, Engelsburg auf die B 51 ist in anderen Quellen<sup>5</sup> mit 1835 angegeben. Die Reste der alten Straße nach Remlingrade, Honsberg und Radevormwald sind heute noch als Rinnen über der Wuppertalsperre im Wald unterhalb von Honsberg zu sehen.

Wer über genug Geld verfügte oder seinen Pferden keine nassen Füße zumuten wollte, konnte die kostenpflichtige Brücke benutzen. Ein Schlagbaum auf der Radevormwalder Seite und zwei auf der Lennepener Seite riegelten den Weg über die Wupper ab. Der Pächter der Sperren auf der Lennepener Seite hieß schon 1690 Caspar Clarenbach. In seiner Gastwirtschaft erhob er Wege- und Brückengeld für die Scheffen der Lüdorfer Honschaft. Auf der rechten Seite kassierte Christian Sieper das Geld für die Bürger- und Bauernschaft der Stadt Radevormwald ein.

In Lausbergs Hinterlassenenschaft befindet sich der Abschrift der Gebührenordnung, nach der die Benutzer der Kräwinkler Wupperbrücke Geld bezahlen mußten. Festgelegt wurde der Tarif damals von Georg Wilhelm von Viebahn - seines Zeichen geheimer Oberfinanz-Rath in Berlin. Die Düsseldorfer Regierung veröffentlichte im September 1846 den Brückengeldtarif. Vermutlich hing ein Exemplar der Gebührenordnung in der Gaststätte Sieper direkt neben der Brücke und der Heimatforscher schrieb es dort ab. Damit sich jeder ausrechnen kann, ob es damals oder heute billiger ist, durch die Gegend zu reisen, ist die Preistafel hier abgedruckt.

# Tarif

zur Erhebung des Brückengeldes für die Benutzung der über die Wupper führenden Krähwinkler-Brücke in der Gemeinde Lüdorf, Bürgermeisterei Hückeswagen, Kreis Lennep von der linken Wupperseite aus.

## --- An Brückengeld wird entrichtet ---

<b>A. vom Fuhrwerk, einschließlich der Schlitten :</b>	<b>Sgr.</b>	<b>Pfg.</b>
I. vom beladenen - d.h. von solchem, worauf sich außer dessen Zubehör und außer dem Futter für höchstens drei Tage, an anderen Gegen ändern mehr als zwei Centner, oder außer dem Fuhrmann noch eine Person oder mehrere Personen befinden, von jedem Zugthier	-----	6
II. vom unbeladenen, von jedem Zugthier	-----	4
<b>B. von unangespannten Thieren :</b>	<b>Sgr.</b>	<b>Pfg.</b>
I. von jeden Pferde, Maulthiere oder Maulesel, mit oder ohne Reiter oder Last	-----	4
II. von jedem Stück Rindvieh oder Esel	-----	3
III. von je fünf Fohlen, Kälbern, Schafen, Lämmern, Schweinen, Ziegen (weniger als fünf der vorstehend zu III gedachten Thiere sind frei)	-----	2

## ---- Befreiungen ----

### Brückengeld wird nicht erhoben:

- 1) Von Pferden mit Maulthieren, welchen den Hofhaltungen Königl. Hauses oder den Königl. Gestüten angehören,
- 2) Von Armeefuhrwerken und von Fuhrwerken und Thieren, welche Militair auf dem Marsche bei sich führt, welche von Offizieren oder in deren Kategorie stehenden Militair-Beamten im Dienst und in Dienst-Uniform geritten werden; im gleichen von dem unangespannten etatmäßigen Dienstpferde der Offiziere, wenn dieselben zu dienstlichen Zwecken die Offiziere begleiten, oder besonders geführt werden jedoch in letzteren Falle nur, sofern die Führer sich durch die von der Regierung ausgestellte Marschrouten, oder die von der Oberen Militairbehörde erteilte Order ausweisen
- 3) Von Armeefuhrwerken und Thieren, deren mit Freikarten versehene öffentliche Beamte auf Dienstreisen innerhalb ihrer Gefechtsbezirke, oder Pfarrer bei Amtsverrichtung innerhalb ihrer Parochie sich bedienen;
- 4) Von ordinären Posten, einschließlic der Schnell- Kariol- und Reitposten nebst Beiwagen, im gleichen von öffentlichen Couriren Estafetten und von allen von Postbeförderung leer zurück kehrenden Wagen und Pferde;
- 5) Von Fuhrwerken und Thieren, mittels derer Transporte für unmittelbare Rechnung des Staates geschehen, auf Vorzeigung von Freipässen, Vorspannfuhren auf der Hin- und Rückreise, wenn sie sich als solche durch Bescheinigung der Ortsbehörde imgleichen von Lieferungs-fuhren, ebenfalls auf der Hin- und Rückreise, wenn sie sich als solche durch den Fuhrbefehl ausweisen;
- 6) Von Feuerlöschungs-, Kreis- und Gemeinde-Hülfs-fuhren; von Armen- und Arretanten-Fuhren.
- 7) a. von allen Fuhren mit thierischem Dünger (Stalldünger, Mist )  
b. von Wirtschaftsvieh und Bestallungs- und Erndte-Fuhren (einschließlic der Fuhren mit Asche, Kalk und Gyps u.f.w. zur Düngung) Behufs Bewirtschaftung von Grundstücken innerhalb der Waldgemarkung und Gemeinde.
- 9) Von Fuhrwerken, die Chaussee-Materialien anfahren, sofern nicht durch den Minister der Finanzen und des Handels Ausnahmen angeordnet werden.
- 8) Von Kirchen- und Leichen-Fuhren innerhalb der Parochie.
- 9) Von Fuhrwerken, die Chaussee-Materialien anfahren, sofern nicht durch den Minister der Finanzen und des Handels Ausnahmen angeordnet werden.



Auch der Übergang im Sommer durch die Wupper oder im Winter über das Eis kostete Brückengeld. Wie lange danach noch für die Passage der Kräwinkler Brücke Geld erhoben wurde, läßt sich nicht mehr feststellen. Es waren jedoch weiterhin immer wieder Reparaturen nötig und es gab auch Unfälle. Hervorgerufen durch die Anschüttung am vierten Brückenbogen spülte das herabfließende Straßenwasser von der Dörperhöhe 1867 die Brustwehrmauer weg.

Zehn Jahre später gab es Tote. Zum Glück kamen keine Menschen um, sondern "nur" ein Postpferd. Es wird ein wohl ausrangierter Militärgaul gewesen sein, der aus Altergründen nur noch neben der Postkutsche her laufen durfte. Die Fahrgäste auf der Kutsche waren eine Musikkapelle, zwar nicht mehr ganz nüchtern, dafür aber laut und lustig. Auf der Brücke hörte das Pferd den Tusch der Kapelle, sprang vor Freude oder vor Schreck hoch über die Brustwehrmauer in die Wupper und brach sich das Genick.

Julius Lausberg erinnert sich in seiner Chronik über die Brücke: *"Im Laufe der langen Jahre ist sie in ihrem Bruchsteinbau oft verwittert gewesen. Lange Zöpfe des Krautes mit dem Namen Frauenhaar, wuchsen dann teilweise aus den breiten Steinfugen heraus, bis solche von der Provinzialstraßenverwaltung neu ausgefugt wurden. Wenn schweres Fuhrwerk und dann und wann einmal eine Straßenwalze die Brücke befuhr, so zitterte sie vor Altersschwäche unter der Last".*

Der Pferdefuhrwerksverkehr bedeutete keine große Belastung für die Brücke. Jedoch der Autoverkehr, insbesondere das Gewicht der Lastkraftwagen setzte dem alten Bauwerk stark zu. 1898 wurde die Brücke verbreitert. Jedoch stand sechs Jahre später eine neue Überholung an. Für 1937 und 1951 sind weitere Reparaturen vermeldet. Bei der letzteren von 1951 spritzten die Bauarbeiter Beton in die Fugen der Brückenbögen. Eine Belastung von 12 to sollte das Bauwerk danach aushalten<sup>6</sup>.



Abb. 8.

*Nur noch 2,5 Tonnen sind möglich*

Anfang der 1960er Jahre „schrieb“ das Bauwerk erneut Schlagzeilen. Das Flickwerk der vergangenen Jahre machte sich wieder bemerkbar. Nur noch Fahrzeuge bis 2,5 to durften die Brücke mit höchstens 30 km/h befahren. Bei den Reparaturen zeigten sich noch schlimmere Schäden, so daß Fußgänger auch nicht mehr die Brücke betreten durften. Eine Notbrücke entstand auf dem Grundstück des Hotels Sieper.

Am 30. Juli 1960 berichtete die Bergische Morgenpost, daß nur noch die Betonplattform auf den Brückenbögen fest erden müßte und nach den Asphalt-

Arbeiten an der Fahrbahn die Brücke wieder benutzt werden könne.

Bei der gesamten Überholung hat sich aber noch etwas anderes gezeigt. Bekanntlich hat die Wehrmacht gegen Ende des 2. Weltkrieges, um den Feind aufzuhalten, viele Brücken gesprengt. Auch in der Kräwinkler Brücke befanden sich 1960 noch Sprengladungen, die zum Glück nicht hochgegangen sind. Danach sind die Ladungen vergessen worden – bis 1960.

Die Brücke selber, existiert sie noch? Diese Frage wurde weiter oben zwar schon einmal beantwortet, aber doppelt genäht hält besser und zum zweitenmal – die Kräwinkler

Wupperbrücke existiert noch. Als 1984 die Bagger des Wupperverbandes mit der Beseitigung sämtlicher Gebäude im zukünftigen Talsperrengebiet fertig waren, blieb ein Bauwerk übrig – die alte Kräwinkler Brücke. Heute ist sie nicht nur von den Wupperfluten bedeckt, sondern die abgelagerten Schlammmassen werden auch verhindern, daß die Brücke bei leerer Talsperre vollständig zu sehen ist.

Wenn doch die alte Brücke überflutet ist, wie kommt man dann heute in Kräwinklerbrücke über die Wupper(talsperre)? Aus der Provinzialstraße Radevormwald, Kräwinklerbrücke, Dörperhöhe, Bergisch-Born ist inzwischen die Landstraße 412 geworden. Sie führt seit 1968 über eine neue 270 m lange Betonbrücke, welche in einer Höhe von 30 Metern das Tal der Wupper überspannt.

Die Vorarbeiten begannen allerdings schon 1965, als auf der Radevormwalder Seite die Trasse für die L 412 entstand. Der eigentliche Brückenbau fing im August 1966 an. Das Wetter spielte mit, schon im Mai 1967 konnten die Bauarbeiter den letzten Pfeiler fertig stellen. Die Bergische Morgenpost vom 26. August 1967 schrieb über das Ende der Baustelle „Bald tritt im Tal der Wupper wieder Ruhe ein, die Arbeiten am Viadukt gehen zu Ende“ Zu diesem Zeitpunkt mußte nur noch der Anschluß auf der Hückeswagener (heute Remscheider) Seite fertiggestellt werden.



*Abb. 9. In der zweiten Jahreshälfte 1967 war die neue Kräwinkler Brücke fertig.*



*Abb. 10: Nur der Straßenanschluß dauerte noch etwas länger.*

Außer dem Autoverkehr gibt es dort allerdings noch eine Freizeitnutzung - das Brückenspringen. Es ist zwar verboten, trotzdem sieht man im Sommer bei warmen Wetter immer wieder Wagemutige, die sich damit vergnügen, von der Brücke in die volle Wuppertalsperre zu springen.

Niederfeldbach, den 28. Oktober 2000

Dateiname : KRÄWINKLERBRÜCKE, Einleitung und Brückengeschichte.doc

Aufsatz von Peter Dominick

© Peter Dominick

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1, 2: Stadtarchiv Remscheid → StARS Lausbergnachlaß

Abb. 3, 6, 7: Peter Dominick

Abb. 8: Bergische Morgenpost, Ausgabe Radevormwald

Abb. 9, 10: Wupperverband

Textquellen und Anmerkungen:

---

<sup>1</sup> Ein großer Teil der Geschichte über die Brücke entstammt den Forschungen von Julius Lausberg

<sup>2</sup> Die gesamte Geschichte über den Brückenprozeß entstammt dem Buch " Die Geschichte der Familie Flender" von W. Weyer, Bocholt 1961,

<sup>3</sup> Nimmt Julius Lausberg an. Nach Akten im Stadtarchiv Radevormwald sind die Siepers erst seit 1846 als Pächter aktiv

<sup>4</sup> Es ist sicher aufschlußreich, die Gerichtsakten zu lesen = HStAD Jülich-Berg Ober-Appellationsgericht Band XX, Nr. 1, Band 1. und 2. ( Clarenbach gegen die Stadt Radevormwald )

<sup>5</sup> "Verkehrswege und mittelalterlicher Straßenbau", Wilhelm Engels, Remscheid 1935

<sup>6</sup> Bergische Morgenpost, Ausgabe Radevormwald. Mehrere Artikel von 1960