

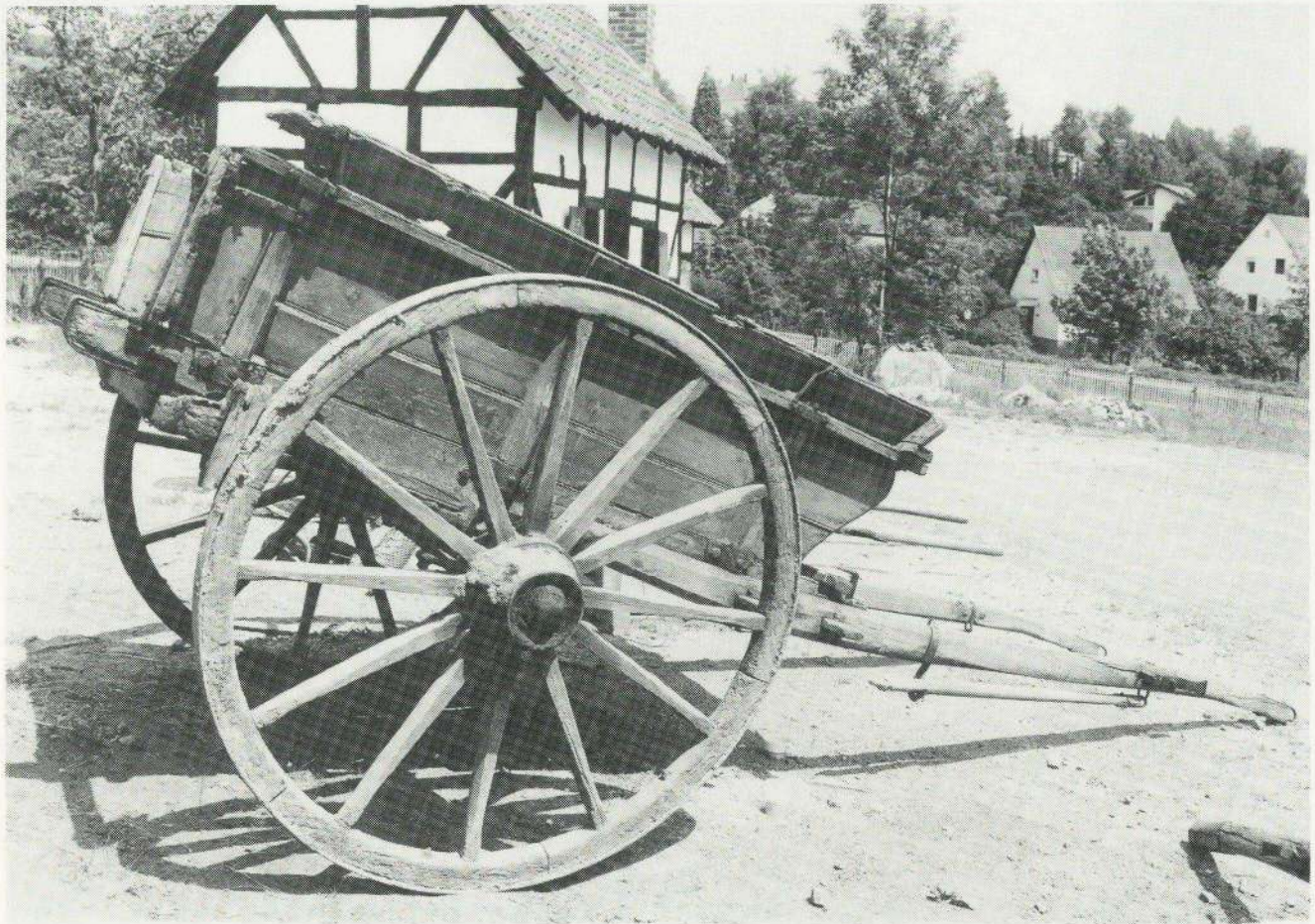
Ehemalige Stellmacherei Roth in Eikamp; Aufnahme um 1900

Zum Stellmacherhandwerk im Raum Bergisch Gladbach

Seit dem Sommer 1983 bieten sich dem Besucher im Freigelände des Museums zwei rar gewordene Beispiele ländlicher Stellmacherei, wie sie im Bergischen bis in die frühen fünfziger Jahre noch anzutreffen waren: eine originale „Schlagkarre“ und eine kleinere „Mistkarre“, beide aus bäuerlichem Besitz in Herkenrath-Volbach.

Diente die Schlagkarre mit ihren ca. 5 Metern Länge und den sie charakterisierenden geraden Langbäumen dem Einbringen der Heu- und Getreideernte, dem Fahren von Stroh, von Kannen und ähnlichem (sie kann als Leiter- oder wie im Museum als fest beplanktes Gefährt ausgebildet sein), so war die kippbare Mistkarre zum Transport von Hackfrucht, Dünger, Erde und dergleichen bestimmt. Meist von einem Pferd gezogen, waren die Karren bei weitem verbreiteter als der vierrädrige Wagen. Sie sind typisch für das Bergische Land, das zum Karrenkerngebiet zählte, d. h. zum Verbreitungsgebiet einachsiger, hölzerner Ackerfahrzeuge. Den beiden möglichen Varianten, der *Lang-* und *Kippkarre*, begegnet man fast ausschließlich unter den in unserem Raum üblichen Bezeichnungen „*Schlagkarre*“ und „*Mistkarre*“.

Traditionell und über die Generationen überliefert waren nun nicht nur Gebrauch und Name, sondern ebenso Aufbau und Fertigungsweise dieser Karren. Die kleine Mistkarre des Museums mit den hohen 12-speichigen Rädern illustriert beispielhaft die funktionsgerechte und solide Verarbeitung. Zwei parallel gesetzte lange Vierkanthölzer, die *Braggen*, und quer eingezapfte *Scheite* bilden das sich manchmal leicht nach vorn verjüngende Karrenbett, auf dem die Bodenbretter ruhen und der Kastenaufsatz aufmontiert ist. Seitlich den Braggen sind die dem Körper des Zugtieres angepaßten, gebogenen *Scher-* oder *Karrenbäume* angesetzt. Sie sind beweglich über Drehbolzen angebracht, so daß sich hier das Kippmoment der Karre — zwischen Scherbäumen und Gestell — bildet. Die vorstehenden, in geschwungenem Profil abgearbeiteten Braggenenden lagern auf Scheitbrettern auf, die mit kleinen Holzdübeln durch die beiden Karrenbäume gezapft sind. Die Enden werden durch ein Verriegelungsholz gehalten. Dieser *Aufschlagbaum* mit gearbeitetem Griff bewegt sich auf den Bäumen seitlich innerhalb von Führungseisen und läßt sich durch einen durchgesteckten Eisenstift in seiner Position sichern. Wird dieser Stift herausgezogen und das Aufschlagholz entriegelt,



Mistkarre aus Herkenrath-Volbach, Bergisches Museum für Bergbau, Handwerk und Gewerbe (Dauerleihgabe); Foto: D. Kramm, 1983

sind die Braggenenden ihrer Halterung beraubt und das gesamte Karrengestell kippt um die Radachse nach hinten. Wird das Zugtier angezogen, rollt der Kasten nach vorne und läßt sich wieder befestigen.

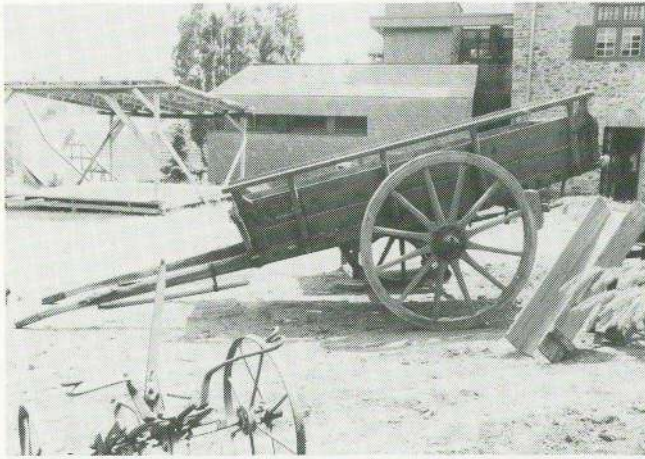
Die Braggen der Mistkarre dienen darüber hinaus als Träger des Kastenaufsatzes, wobei die Bebreterung seitlich von den *Rungen* oder *Stöcken* gehalten wird und an Stirn- und Rückseite von durchgezapften, senkrechten Brettchen, den *Stielen*. Die Seiten wie auch die Stirnwand lassen sich durch Aufsteckbretter erhöhen. Es sind die mit Steckseisen versehenen sog. *Hurdbretter*. Sie können aus den den Kasten rundum abschließenden Leisten herausgezogen werden.

Am Kasten werden sparsam schmückende Elemente eingebracht: Die Abschlußleisten sind leicht profiliert, die seitlichen Halterungen, die „Stöcke“, werden abgefast oder abgerundet. Die nach vorne vorragenden Seitenbretter erhalten als Wangen ein geschwungenes Profil, ebenso wie das aufgesteckte große Stirnbrett, die „Hurd“, die als gebogenes Holz mit dekorativ-symmetrisch ausgeschmiedetem Steckseisen als ausgesprochenes Schmuckbrett gestaltet sein kann.

Typisch sind ferner die drei „Stippen“ der Karre: Je einer an den Bäumen und einer am Kasten, die als Stützen beim Halten und Ein- und Ausspannen dienen. Durch Ösen beweglich, werden diese einfachen Holzstöcke beim Fahren seitlich hochgesteckt und durch Hakenbeschläge gehalten.

Diese Beschreibung von Gestell und Aufsatz einer bergischen Karre macht deutlich, daß es dem „Stellmacher“ nicht nur oblag, die verschiedensten Radkonstruktionen auszuführen, wenn dies auch zu seinen schwierigsten und anspruchsvollsten Aufgaben

gehörte und sein Berufsstand in alten Darstellungen durch „Nabenbohrer“ repräsentiert wird. Etymologisch kommt das Wort „Stellmacher“ vom „*Gestellmacher*“, einem spezialisierten Handwerker, der nach mittelalterlicher Arbeitsteilung ursprünglich wohl geschieden war von den „*Rad(e)machern*“ und den Wagenbauern, den „*Wagnern*“. 1780 heißt es in einem deutschen Wörterbuch nicht mehr eindeutig, daß der Stellmacher „*im gemeinen Leben, besonders Niedersachsens, ein Nahme des Gestellmachers oder Wagners*“ sei, „*weil er die Gestelle zu den Wägen macht*“. Während „*Rademacher*“ dem hiesigen Sprachgebrauch fremd blieb, war es der „*Wagner*“, der im städtischen Bereich die Fertigung von Kutschwagen und Luxuskarossen übernahm. Hingegen fiel dem „gemeinen“, ländlichen Stellmacher nicht nur die Herstellung bäuerlicher Nutz- und Transportfahrzeuge zu, sondern auch die Fertigung und Wartung aller möglichen hölzernen Utensilien und Gerätschaften, die bei der Arbeit unentbehrlich waren — eine Differenzierung nach Auftragslage und Kundschaft in Stadt und Land, die offenbar weit zurückreicht. Denn mit dem Schmied, dem Müller, dem Schuster oder dem Leinenweber ist die Stellmacherei zweifellos eines der ältesten Dorfhandwerke überhaupt. Das Material, mit dem der Stellmacher (wie auch Zimmermann, Tischler, Küfer oder Drechsler) umzugehen hatte, war ausschließlich Holz. Alle Eisenteile wurden vom Schmied gefertigt, so daß Ackerfahrzeuge wie -geräte Produkte waren, die in der Regel arbeitsteilig vom Stellmacher und Dorfschmied hergestellt wurden. Stellmacherei und Schmiede („*Huf- und Wagenschmiederei*“) lagen deshalb meist in unmittelbarer Nachbarschaft (siehe das Informationsblatt über das ländliche Schmiedehandwerk).

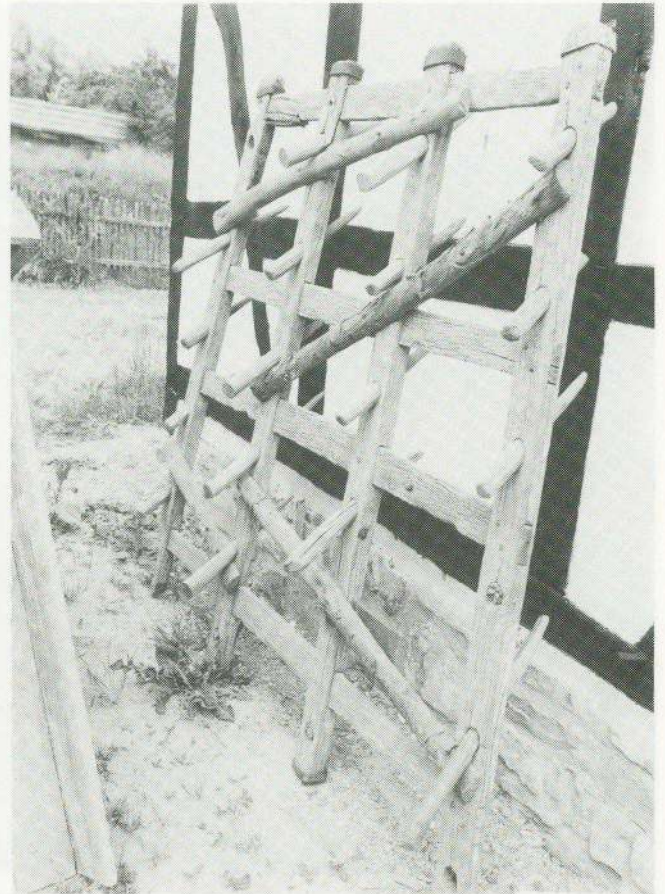


Schlagkarre aus Herkenrath-Volbach, Bergisches Museum (Dauerleihgabe); Foto: D. Kramm, 1983

Hölzerne Egge aus Herkenrath-Volbach, Bergisches Museum (Dauerleihgabe); Foto: D. Kramm, 1983

Um zu prüfen, wie die Situation des Stellmacherhandwerks sich im Hinterland Bergisch Gladbachs darstellte, führte das Amt für Rhein. Landeskunde Bonn 1981 eine Befragung durch. Durch diese Untersuchung wurden vorläufig u. a. folgende Werkstätten bekannt: *Eikamp* (ursprünglich Heuser, über Schwiegersöhne Teitscheidt, Roth vererbt, vor 1800 gegr.); in *Dürscheid-Steeg* und *Spitze* (Grün, 1. H. 19. Jh. und in Spitze ab 1905); in *Biesenbach* bei Forsten (Büscher, um 1800); in *Lungstraße* bei Burscheid (Roth, 1. H. 19. Jh.). Sie gehören zu den ältesten ermittelten Betrieben. Jüngere Werkstätten existierten in *Herrenstrunden* (Mäurer, vor 1900), in *Bechen* (Oberbörsch, seit 1898) und in *Biesfeld* (Braun, seit 1903; vorher in Weiden und Linde bei Lindlar).

Eine Fülle von bäuerlichen Klein- und Kleinstbetrieben stand als Stammkundschaft mit gleichbleibender Nachfrage zur Verfügung. Die relativ dichte Streuung der Werkstätten erklärt sich aus dem lokal eng begrenzten Arbeiten. Nähe und Erreichbarkeit waren gefragt. Zudem handelte es sich im 19. Jahrhundert um ganz auf Handarbeit basierende Einmann- oder Familienbetriebe. Meistens suchte der Stellmacher selbst, höchstens vom Sohn oder Gehilfen begleitet, zu Fuß die verstreuten Höfe auf. Mit gebündeltem Werkzeug zog er „von einem Buuren zum anderen“ und arbeitete zum Teil mit vom Bauern selbst gestellten Holzmaterialien oder mit wiederverwendbaren Einzelteilen im Taglohn. Darüber hinaus war aber der Standort der Werkstatt durchaus nicht zufällig. Verkehrsgünstig an Durchgangsstraßen, die im Bergischen häufig Höhenstraßen sind, lagen etwa die Stellmachereien in Eikamp und in Bechen (an der heutigen B 506 Köln—Wipperfürth) oder in Lungstraße (B 51 nach Wermelskirchen). Auch durchs Strundertal führte bekanntlich eine wichtige Fuhrstrecke. Hier kam man von Biesfeld über Dürscheid, Spitze und Herrenstrunden aus dem Kürtener Hinterland nach Mülheim. Ehemalige Schmieden fanden sich in den meisten Fällen tatsächlich in verblüffender Regelmäßigkeit ganz in der Nähe der Stellmachereien. In Herrenstrunden wie in Biesfeld teilten sich sogar Brüder ins Handwerk, der eine als Stellmacher, der andere als Schmied. In Biesenbach war man allerdings auf die 1 km entfernt gelegene traditionsreiche Schmiede Schätzmüller in Dellling angewiesen.



Die Ausbildung der Stellmacher

Obwohl seit 1810 mit Einführung der Gewerbefreiheit in Preußen über die berufsständischen Wirren des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg in der Praxis tatsächlich zur Selbständigkeit kein Nachweis verbindlich-geregelter Ausbildung nötig war, ist davon auszugehen, daß die genannten Werkstätten, in ihrer Mehrzahl über Generationen vererbt, ursprünglich ordentliche Meisterbetriebe waren. Theodor Heuser (1806—1883), Eikamp, legte in Wipperfürth die Meisterprüfung ab und soll in seiner Werkstatt neben einem Gesellen auch Lehrlinge beschäftigt haben. Gerade in Eikamp wurden dann später jüngere Stellmachergenerationen ausgebildet wie Wilhelm Oberbörsch (1871—1957) aus Bechen und Josef Braun (geb. 1891) aus Biesfeld. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts legten Fritz Roth (1866—1940) und Peter Roth (1875—1961), Stellmachersöhne aus Lungstraße, ihre Gesellenprüfungen in Remscheid ab. Nur in einem Fall ist eine vierjährige Gesellenwanderschaft durch Deutschland bezeugt: Wilhelm Oberbörsch zog nach seiner Lehre in Eikamp quer durchs Land. Über Hunsrück, Bodensee, Passau und Braunschweig'sche Erzgruben kam er 1898 zurück nach Bechen, wo er sich in der Alten Schulstraße 12 selbständig machte.

1913 wurde Wilhelm Grün (1881—1962), Spitze, Stellmachermeister, 1924 Alois Büscher (1884—1966) aus Biesenbach. 1927 fertigte Adolf Grün (geb. 1910), Sohn des Wilhelm Grün, in Mülheim als Gesellensstück ein Schubkarrenrad und zeichnete dazu den Aufriß einer Schubkarre. 1943 schloß er vor dem Innungsmeister Heuser, Bensberg, als Meister mit einem Paar 3-zolliger Karrenräder ab. Am spätesten wurden die Gesellenprüfung von Josef Büscher (geb. 1927) im Jahr 1946 und die Meisterprüfung von Alois Oberbörsch (geb. 1917) 1948 dokumentiert. Beide waren Söhne oben genannter Stellmacher.



Ehemalige Stellmacherei Grün in Dürscheid-Steeg mit Sägebock im Vordergrund; Aufnahme vor 1905

Die Anschreibbücher

Erhaltene Rechnungsunterlagen und Anschreibbücher des vergangenen Jahrhunderts oder der Jahrhundertwende mit ihren vielfältigen Detailinformationen geben einen unmittelbaren Einblick in das Arbeiten der Werkstätten. Im Privatbesitz befinden sie sich heute noch für die ehemaligen Stellmachereien in Lungstraße, in Dürscheid/Steeg und in Eikamp — hier datiert das älteste Heft in den Juli des Jahres 1843. Wertvoll sind die technischen und berufsspezifischen Bezeichnungen der Arbeitsteile und Arbeitsvorgänge im heute ausgestorbenen Handwerk. Sie sind z.T. mundartlich geprägt und durch ihre freie Orthographie können sie heutigen Lesern durchaus Rätsel aufgeben. Was wäre z.B. ein „Rollkorf“, wie er 1844/1850 in Eikamp immer wieder eingetragen ist? („Zur Strond“ werden dem Tillmann Neuhäuser am 24. Juni 1844 „zwey Rollkörf ripierirt“ für 9 Thaler 9 Silberlinge).

In solchen Büchern ist die ganze Palette dessen, was ein Stellmacher zu leisten hatte, ausgebreitet:

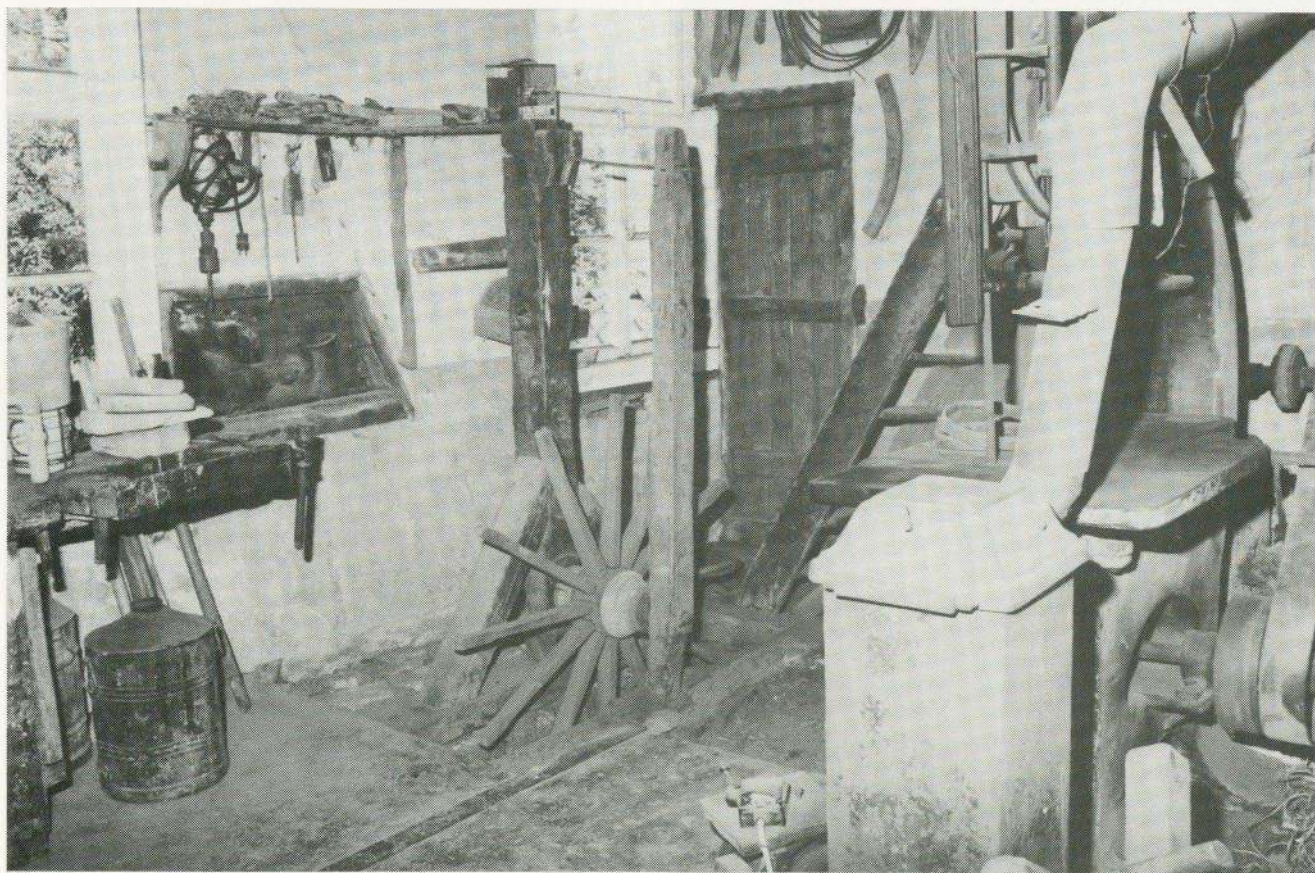
— an *Fahrzeugen* nicht nur „Schlagkarre“ und „Mistkarre“ (seltener die Ausdrücke „Leiterkarre“, Eikamp 1907 oder „Aufschlagkarre“, Lungstraße 1907), sondern auch die schwereren Varianten, die nach Funktionen geschieden als „Kalkkarre“, „Steinkarre“ oder „Kohlenkarre“ auftreten. Eine „Adelskarre“ mit „Ohmsfaß“ (Eikamp) war eine Jauchekarre mit geböchtchertem Faß. Um 1900 tauchen relativ spät *Wagentypen* auf, die besonders in Lungstraße ein gewisses Florieren des Unternehmens dokumentieren: von „Ackerwagen mit Ernteleitern“, „Leiterwagen“, „Jauchewagen“, „Milchwagen“, überdachten Fruchtwagen“ (als Planwagen mit Spriegeln aus Eschenholz auch in Bechen gefertigt), „Lieferwagen“ ist die Rede. Auch eine „Marianne“ (Krau), ein Wagen zum Transport von Baumstäm-



Meisterbrief des Stellmachers Wilhelm Grün aus Steeg, 1913



Ehemalige Stellmacherei Büscher in Biesenbach; Foto: Fischer, Amt für Rheinische Landeskunde, Bonn, 1981



Innenansicht der ehemaligen Stellmacherei Büscher in Biesenbach mit Radgrube; Foto: Fischer, 1981

men, ist erwähnt, ebenso wie ein „Trieur“, ein Landauer oder eine Gigg. In den Wintermonaten wurden Schlitten gefertigt oder repariert. — Daneben darf man nicht die Vielfalt handgeführter Fahrzeuge übersehen: Schubkarren („Schiebkar-

ren“) oder Ziehkarren (Deiskarre, „Trekkarre“), „Schürres-“ oder Bockkarren, Sackkarren usw., variabel je nach Größe und Aufsatz. — Die Bücher verraten im *Detail*, daß noch im 19. Jahrhundert auf dem Land hölzerne Achsen üb-



Ehemalige Stellmacherei Roth in Lungstraße; Aufnahme um 1900

lich waren. Sie wurden nicht nur in Eikamp, auch in Steeg durch Adolf Grün (1854—1946) und (nach mündlicher Information) im entfernten Immekeppel durch den „Äßer“ Johann Müller (1844—1924) gefertigt. In aller Regel wurden jedoch später geschmiedete Eisenachsen in ein vom Stellmacher gearbeitetes hölzernes „Achsfutter“ („Achslade“) gelegt und mit Eisenbändern umlegt. Dieser Vorgang sowie das Aufsetzen des Karrengestells auf das Fahrwerk, das „Aufkamen“, geschah beim Schmied. Dieser fertigte auch die Eisenteile, Gestänge und Kurbelführung des Bremsgeschirrs, zu dem der Stellmacher den hölzernen Bremsbalken mit den Bremsklötzen beisteuerte. Im Eikamper Anschreibbuch ist schon 1844 vom „Rembaum“, von „Rem(m)schu“ und „Remschwengel“ die Rede, Bezeichnungen, die nicht nur für das Bergische, sondern auch am Niederrhein üblich waren. Die in Lungstraße, wenn auch seltener, auftretenden „Mechanikblöcke“ oder das „Mechanickholz“ waren im rheinisch-bergischen Raum regional verbreitete Begriffe, die vom französischen „mécanique“ herrühren und Bremsgeschirrtteile meinten.

— *Räder* zu fertigen war natürlich eine der berufsspezifischen Aufgaben des Stellmachers. Der Arbeitsvorgang erforderte besondere Erfahrung und Geschicklichkeit. Speichen wurden auf Vorrat aus dem Holz ausgerissen und mußten ebenso wie die mit Schablonen ausgesägten Felgenstücke mindestens drei Jahre lagern. Die Felgenstärke, durch die Bohlenstärke bestimmt, wurde nach Zoll bemessen: 1-zollige Bohlen dienten als Holz für Scheite, 2-zollige wurden für die Felgen „leichter“ Wagenräder genommen, 3-zollige und stärkere für Karrenräder. Die Radnabe drechselte der Stellmacher gewöhnlich auf einer Drehbank.

Vor Eintreiben in die Nabe wurden die Speichen erhitzt („gekocht“). Dazu dienten meist die großen Vieh- und Futterkessel. „Gestickt“ wurden größere Räder in der in den Werkstattboden eingelassenen „Steckgrube“. Die Radnabe wurde mit Hilfe spezieller Bohrwerkzeuge (Löffel- und Nabenbohrer verschiedener Größe) von Hand gebohrt. Das konische Nabenloch wurde beim Schmied mit einer Eisenbüchse versehen. Das fertige Rad mitsamt seinem Felgenkranz wurde schließlich mit einem Eisenreifen beschlagen. Da dieser Prozeß in der Schmiede mit glühendem Metall vor sich ging, wurden die Felgenkanten zum Schutz des Holzes mit Lehm beschichtet und das Rad sofort nach dem Aufziehen des Reifens in ein bereitstehendes Wasserbad getaucht.

— Räder wie Karren wurden vom Stellmacher mit einem schützenden *Anstrich* aus Leinölfarbe versehen. Die typischen Farben waren anscheinend Grautöne für Vor- und Hauptanstrich des Aufbaus, häufiger aber auch Grün für die Räder.

— An *landwirtschaftlichem Gerät* stellte der Stellmacher Vorderpflüge, Eggen, Feldwalzen und Handgerät wie Karste, Hacken („Fürichshacke“ = Furchhacke), Hauen und Rechen („Herkelsbalken“) her, darüber hinaus auch Sensen und sehr häufig Dreschflegel („Flegelsköpf“). Das Ausfeilen der Eggen, das Arbeiten und Einsetzen neuer hölzerner Eggenzinken („Etepin“, Eikamp) war ein häufiger und regelmäßig auftretender Kundendienst am Bauern, im Herbst wie im Frühjahr. Für den Hof arbeitete er an Stall und Stallinventar, baute Futterkrippen, Tröge („Ferkeltrog“), Absperrungen („Schiebetür vor den Hühnerstall“).



Ehemalige Stellmacherei Roth in Eikamp; Foto: Fischer, 1981

Er konnte auch den „Kornschuppen“ ausbessern oder ein „Hundshaus“ zimmern. Wasserschwengel oder eine „Rinne für die Jauchepumpe“ wurden gefertigt, ebenso wie Heuböcke, Zaun- und Weidenpfähle für Wiese oder Baumhof. Genannt sind Melkstühle oder Milchgestelle, natürlich auch „Fruchtleitern“ und „Standleitern“.

- Er arbeitete *Gespannvorrichtungen* ebenso wie er
- „Stiele“ und „Hefte“ für diverses *Handwerkszeug* reparierte oder neu einsetzte und Sägen schärfte.
- Für den eigentlichen *Haushalt* fielen neben den „Besen-“ und „Schrubberstielen“ gelegentlich *Böttcher- und Schreinerarbeiten* an: Man reparierte etwa ein Faß, setzte einen neuen Boden in einen Eimer oder in eine Waschbütt, schnitt dem Butterfaß einen Deckel zu, reparierte einen Backtrog, fertigte ein „Spühlbrett“ oder einen „Wäscheschläger“, „verkeilte“ den „Fleischblock“ und hobelte ihn ab oder arbeitete ein „neues Gestell zum Fleischaufhängen“. Der Stellmacher reparierte auch Stühle, arbeitete Bänke, Borde, Wandbretter (speziell ein „Topfbrett“), auch einen „Kleiderkasten“ oder mal einen „Kleiderständer aus Kirschbaumholz“.
- Darüber hinaus, wenn auch seltener, wurde er eingesetzt, wenn es am Haus selbst zu arbeiten galt: Fenster, Türen, Fußleisten, „Regenleisten“ oder Dielen wurden von ihm gefertigt und angebracht. Es kam vor, daß der Eikamper Stellmacher in Hochscherf einen Giebel zu verkleiden hatte oder im Frühjahr des Jahres 1890 an „Kegelbahnen“ in Romaney arbeitete und im Mai ebendort einem Kunden „Tisch und Bänke in die Laube“ zimmerte. Nach dem Anschreibbuch von 1844 hatte der Geselle sogar „eine neue Brücke über die Scherf gemacht“.

- Allgemein fiel auch die Herstellung von *Kinderspielzeug* wie Kinderschlitten, Skier, Stelzen, Kinderschubkarren und *Kinderwagen* an.
- Wesentlich ist das Arbeiten für *Mühlenbetriebe*. Hier wurden die Kammräder gewartet. Lungstraße lieferte 1895 für die Hierzenbergermühle „eine Partie Wasserradkeile“.

Mechanisierungen

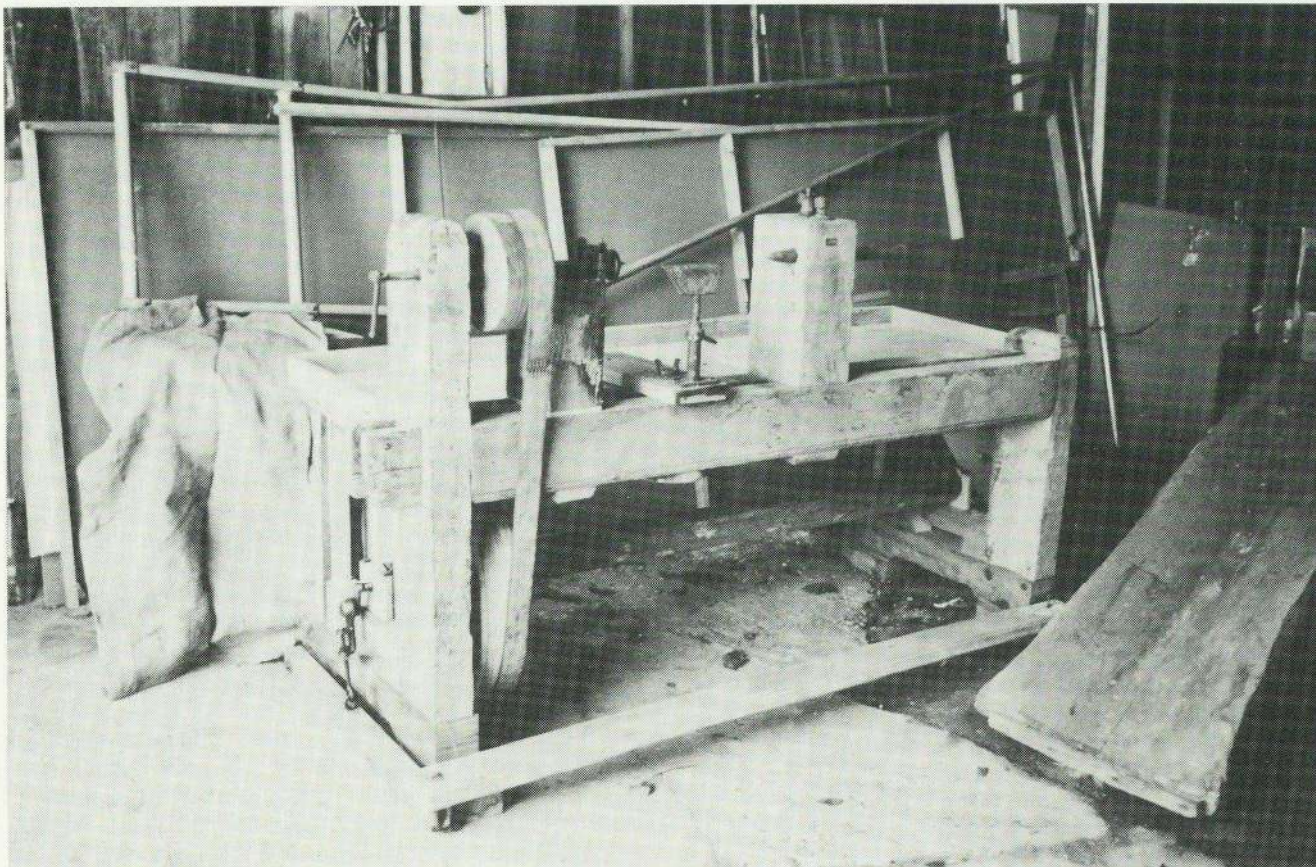
Mechanisierungsprozesse in den Werkstätten kamen anscheinend erst mit unserem Jahrhundert in Gang. Die Herrenstrunderer Stellmacherei stellt insofern eine Ausnahme dar, als sie unmittelbar am Strunderbach gelegen, seine Wasserkraft ausnutzen konnte. Hier soll vor 1900 ein unterschlächtiges Wasserrad über Transmissionen Drechselbank, Hobelmaschine sowie Band- und Kreissäge angetrieben haben. Um 1910 wurde anstelle des Wasserrades ein Benzolmotor installiert. Ab 1911 lief die Werkstatt über elektrischen Strom. Der frühe technische Fortschritt erklärt sich wohl aus der Arbeit für die Strunderer Mühlenindustrie und das starke Fuhraufkommen im Tal. — Sonst setzten die Mechanisierungen später ein: um 1920 ersetzte bei Th. Bosbach in der Liesenberger Mühle eine Turbine das alte Mühlrad und betrieb Band- und Kreissäge. In Biesenbach wurde 1928 modernisiert: für „teures“ Geld sei damals Drehbank, Hobelbank, Band- und Kreissäge sowie eine Bohrmaschine angeschafft worden. Hier wie in Eikamp ist die heute stillgelegte Werkstatt mit ihrem Inventar noch erhalten. In Eikamp und in Spitze wurde erst mit der Umwandlung in Schreinerbetriebe mechanisiert, d. h. nach 1935. Diese Fälle spiegeln deutlich die wirtschaftlich eingeschränkten Möglichkeiten eines Stellmachers auf dem Land. Auf Grund der geringen Kaufkraft der bäuerlichen Kundschaft und durch die regionale Beschränkung waren die Absatzmöglichkeiten durchaus limitiert, und eine Umstellung auf serielle Produktion lohnte sich hier kaum. Wohl „spezialisierte“ man sich in Hunderterstückzahlen etwa auf die Fertigung von Holzrechen, Axtstielen aus Weißbuche sowie auf Scheunen- und Stallinventar (Braun, Biesfeld). Man lieferte in Bechen dem Bruder, der Sattler war, die Hamen zu oder weitete das eigentliche Stellmachergewerbe auf Böttcherarbeiten aus und lieferte Fässer (Steeg), Butterkirnen, Holzwaschmaschinen (Bechen).

Industriell hergestellte Fertigteile wurden anscheinend erst um die Jahrhundertwende bezogen: nach 1900 etwa „Bügelfelgen“ in Spitze für leichtere Wagenräder. Später kamen vorgefertigte, gummibezogene Räder hinzu.

Wandlungen im Handwerk

Die Verdienstspannen im Handwerk waren sehr gering. Ein Stellmacher galt offensichtlich in der Regel als mehr oder minder „armer“ Mann, der allerdings zur Sicherung seiner Existenz auf dem Lande nebenher ohne Mühe Landwirtschaft betreiben konnte. Im Zahlungsverkehr mit den Bauern war der Austausch von Naturalien (Hafer, Weizen, Rübsam, Kartoffeln, Butter, Speck, Stroh, Bohnen, Fleisch, Bratwurst usw.) sowie von Holz und Ersatzteilen (Naben, Eichenfelgen, Bretter und Bohlen) an der Tagesordnung.

Im Falle der Stellmacherei Roth, Lungstraße, sah man eine ergänzende Erwerbsquelle im dort heimischen Obstanbau. Neben der Werkstatt florierte schon im 19. Jahrhundert eine ihr angegliederte



Fußbetriebene Drehselbank aus der Eikamper Stellmacherei Roth, um 1850; Bergisches Museum; Foto: Fischer, 1981

Krautpresse (vgl. Informationsblatt über Krautkochen). Der Bruder Peter Roth in Eikamp intensivierte nach 1905 nach ähnlichem Muster speziell die Obstkultur, erweiterte unter diesem Gesichtspunkt auch den Grundbesitz und war als Erzeuger auf dem Gladbacher Wochenmarkt präsent.

Daß sich Brüder wie in Herrenstrunden und in Biesfeld die Aufgaben als Schmied und Stellmacher teilten, hatte ohne Zweifel wirtschaftlich stabilisierende Gründe, vergleichbar mit der Konzentration einer Stellmacherfamilie zur „Holzfirma Johann Müller Söhne KG“ in Immekeppel, wo Stellmacherwerkstätte, Bauzimmerei, Sägewerk und Holzhandel eine lukrative Fusion eingegangen waren.

Der Niedergang des Stellmacherhandwerks war dennoch in unserem Jahrhundert nicht aufzuhalten. Die Nachfrage innerhalb der Landwirtschaft wandelte sich, nachdem seit 1900 zunehmend Gerät aus Metall hier heimisch wurde. Zudem setzten sich nach 1930 allgemein Gummibereifung und der Einsatz von Traktoren durch. Die Präsenz der Wagen- und Waggonindustrie in Deutz und Mülheim mit ihren seriellen, massenhaften Herstellungsverfahren war erdrückend geworden. Dem Stellmacher ging die wichtige unmittelbare Auftragsarbeit verloren. Er sah sich aus dem Produktionsprozeß genommen und auf reine Reparaturarbeiten verwiesen. Viele zogen hier die relativ späte Konsequenz und lösten ihre Werkstätte endgültig auf. — Sie wanderten als Holzverarbeitende Handwerker in die Betriebsschreinereien der Gladbacher Papiermühlenindustrie ab (Oberbörsch, Bechen; Mäurer, Herrenstrunden), sie halfen in Bauunternehmungen aus, wurden Zimmerleute oder Schreiner und funktionierten die väterlichen Stellmacherwerkstätten entsprechend um (Eikamp, Spitze).

Das späte „Erwachen“ ergab sich aus der Tatsache, daß niemand vor dem 2. Weltkrieg die atemberaubende Entwicklung in der Technik und speziell auf dem Automobilsektor vorhersehen konnte oder wollte. Gab es unmittelbar nach 1945 noch trügerisches Luftholen fürs heimische Handwerk, so war der Umbruch nach 1951 mit dem wirtschaftlich-industriellen Wiederaufschwung radikal und endgültig.

Hanne Führer

Herausgeber: Förderverein
des Bergischen Museums
für Bergbau, Handwerk und
Gewerbe e.V.
in Zusammenarbeit mit dem
Kulturamt der Stadt Bergisch
Gladbach

Redaktion: Wolfgang Vomm

Druck: Druckerei Gräfrath
Schloßstraße 58
5060 Bergisch Gladbach 1
1. Auflage 1984 / 3000

Die Herausgabe dieses Informationsblattes wurde
ermöglicht durch die



Kreissparkasse Köln

14 Zweigstellen in Bergisch Gladbach