

# **Die Geschichte der Aggertalstraße von 1830 bis 1939**

**Wie aus der Provinzialstraße Nr. 11 (der Köln – Olpener Straße)  
die Reichsstraße 55, die heutige Bundesstraße 55 wurde.**

## Vorwort

Einem unbekanntem Autoren, ein Mitarbeiter des Bauamtes (wohl dem damaligen Landesbauamt Köln) verdanken wir diese Zusammenstellung der Geschichte der B 55.

Recht ausführlich versuchte er die Entwicklung der Aggerstraße von Köln bis zur Provinzgrenze der Rheinprovinz (Kreis Gummersbach) 1939 darzustellen.

Das er dies nicht nur aus dem Auge des Straßenbauers tat, zeigt einerseits die ausführliche Schilderung der industriellen Entwicklungen im Umfeld der Straße, andererseits auch der Blickwinkel des nationalsozialistischen Bürgers dieser Zeit.

Unschwer kann man aber erkennen, das der Straßenbau schon vor über 100 Jahren mit auch heute bekannten Problemen zu kämpfen hatte. Besonders die Schilderungen über die Verkehrsbelastungen und die damit verbundenen, hohen Unfallzahlen passen auch in das heutige Straßenbild. Dem interessierten Leser wird geradezu ins Auge springen, dass immer wieder von den verstärkten Unfällen mit Radfahrern erzählt wird (Ob dies damals schon mit der heutzutage landläufigen disziplinelosen Verkehrsteilnahme der Pedalisten zu tun hatte?).

Zum Text selbst. Die Unterlagen wurde aus alten Kopien rekonstruiert. Hierbei wurde versucht, soweit möglich das Urformat beizubehalten. Dies bedeutet, Schrifttyp, Ausdrucksweise, Worttrennungen und Tippfehler wurden weitgehend übernommen. Da die Vorlagen allesamt eingescannt wurden ist es aber durchaus möglich, dass sich noch der ein oder andere Fehler zusätzlich eingeschlichen hat.

Warum wird sich der Leser fragen, hat man dies nicht verbessert!

Wir wollten das Dokument nicht verfälschen und vor allem auch die Schwierigkeiten in der damaligen Zeit, derartige Textwerke zu erstellen deutlich machen. Wie leicht hat man es doch heute mit einem PC derartige Wälzer beinahe Fehlerfrei zu produzieren. Die Schreibmaschine 1939 machte es einem nicht so einfach.

Vielleicht gelingt uns noch eine Fortsetzung der Geschichte der Bundesstraße 55. Von 1939 bis zu ihrer Liquiditierung in 2009.

Harald Schottner  
Drabenderhöhe 2005  
[info@schottner.net](mailto:info@schottner.net)

Abschrift!

Cöln, den 13<sup>ten</sup> Okt. 1877.

Nachdem auf Grund der Bestimmungen in § 22 des Gesetzes vom 3<sup>ten</sup> Juli 1875 die Verwaltung und Unterhaltung der Staatsstraßen nebst Pertinenzen auf die Provinzialständische Verwaltung übergegangen ist, sind in Folge Finanz- Ministerial - Erlasses vom 16<sup>ten</sup> September v.J. die Kataster- Controleure unseres Verwaltungsbezirks von uns angewiesen worden, die bisherigen Staatsstraßen mit den zugehörigen Grundstücken und Gebäuden als Eigenthum des Rheinischen Provinzialverbandes in den Grund- und Gebäudesteuerkatastern fortzuschreiben.

Zur Behebung von Zweifeln ersuchen wir Euer Hochwohlgeboren ergebenst, die betreffenden, ständischen Wegebau-Inspektoren, welche im Besitz von Straßenkatastern sein werden, gefälligst anweisen zu wollen, daß dieselben den Kataster-Controleuren Willmeroth hierselbst und Gößling in Bonn die erforderliche Auskunft über die Begrenzung und Eigenthumsverhältnisse der gedachten Straßen geben und eventuell auch die beteiligten Stadtbehörden dieserhalb verständigen, insoweit den Städten ein Miteigenthumsrecht zustehen sollte. Als Katasterbehörde haben wir nur die Fortschreibungen zu bewirken, wogegen die Eigenthümer der Grundstücke verpflichtet sind, den Nachweis ihres Eigenthums zu führen, ehe die Fortschreibung erfolgen kann.

Königliche Regierung  
Abteilung für direkte Steuern, Domänen und Aresten  
gez.: Wülfig.

An den Landes-Direktor der Rheinprovinz  
Herrn Freiherrn von Landsberg, Hochwohlgeboren in  
Düsseldorf, O.G. 2o11.

-----  
Düsseldorf, den 23<sup>ten</sup> Oktober 1877

Abschrift vorstehenden Schreibens erhalten Eure Wohlgeboren zur Kenntnissnahme mit dem Auftrage, dem Kataster-Controleur Willmeroth daselbst die erforderliche Auskunft zu erteilen.

Der Landes-Direktor der Rheinprovinz  
Im Auftrage  
gez:.....

An  
den städtischen Wegebau-Inspektor  
Herrn Maaßen  
Wohlgeboren Cöln.

## Geschichte der heutigen Reichsstraße

Nr. 55 Köln - Olpe.

Köln, den 1. August 1939.

In einer dem Bauamt zur Verfügung gestellten Abhandlung ("Bergische Heimat" vom 29. Januar 1931) ist zu lesen: Eine der wichtigsten Straßen in dem Köln vorgelagerten rechtsrheinischen Raum konnte vor einiger Zeit auf ein hundertjähriges Bestehen zurückblicken. Es ist dies die heute mit Reichsstraße 55 bezeichnete Straße Köln-Olpe, deren Teilstrecke von Köln bis Engelskirchen im Jahre 1830 eröffnet wurde. Sie brachte, selbst kurz vor dem anbrechenden Zeitalter der Eisenbahnen entstanden, eine grundstürzende Änderung im gesamten Straßenwesen des Rhein.-Bergischen und Oberbergischen Gebietes und hat ihre große Bedeutung bis auf den heutigen Tag nicht nur behauptet, hat diese sogar im letzten Jahrzehnt durch die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs gewaltig gesteigert.

Die Köln - Olpener Straße, die von Deutz ausgehend, über Kalk - Höhenberg - Brück - Bensberg - Untereschbach - Heiligenhaus nach Overath ins Aggertal und dann über Engelskirchen weiter aufwärts führt, war die erste moderne Landstraße, die in preußischer Zeit eine Bresche in den großen, wenig erschlossenen oberbergischen Bezirk zwischen der Berliner und der Frankfurter Straße schlug.

Die großen Täler in dem Raum zwischen der Berliner und der Frankfurterstraße, die der Agger, Sült, Strunde und Dhün waren ohne fahrbare Straßen. Erst der preußischen Regierung blieb es vorbehalten, sie aufzuschließen. Sie leitete eine erneute Straßenbauperiode großen Stils ein und griff zunächst der von Kurfürst Karl Theodor nicht durchgeführten Plan von 1776 wieder auf, änderte ihn aber wesentlich um. Köln und Berg waren ja nun unter einer Herrschaft vereint, und künftig sollte auch im rechtsrheinischen Straßennetz die Stellung Kölns als Rheinlands Metropole zum Ausdruck kommen, Im Jahre 1830 wurde die Köln - Olpener Straße dem Verkehr übergeben, so wie sie jetzt noch über Heiligenhaus nach Overath ins Aggertal hinabsteigt."

Nachdem hier die Straße in groben Zügen beschrieben wurde, soll auf die nähere Geschichte und Bedeutung der Straße

auch im Zusammenhang mit ihrer Umgebung näher eingegangen werden.

Die ersten Kunststraßen wurden in der Zeit der französischen Fremdherrschaft im Rheinland angelegt. So begann man um 1807 von Hückeswagen aus eine Straße nach Süden zu bauen, die bis Siegen geplant war. Nachdem nun Preußen die Ländchen Windeck, Homburg und Schwarzenberg 1815 in Besitz genommen hatte, wurde obige Straße Hückeswagen - Niederseßmar bis 1820 fertiggestellt.

Ihr folgte in den Jahren 1823-1834 die Straße Köln -

Olpe. Die Einweihung einer Teilstrecke erfolgte wie bereits eingangs beschrieben im Jahre 1830. Zeugnis hiervon gibt die Aggerbrücke in Derschlag km 57,4. Bei ihrer Erneuerung im Jahre 1934 wurde in der Bogenmitte ein Naturschein mit der Jahreszahl 1830 eingemauert.

Die Straße wurde bei ihrem Bau zunächst über die Berge geführt. Doch die später aufkommende Industrie zogen sie von den Bergen ins Tal hinab, um sich ihrer zur Verfrachtung der Güter zu bedienen. Eine diesen Ausführungen beige-fügte Handzeichnung über die "Aggerstraße", wie sie damals und auch heute noch genannt wird, aus dem Jahre 1860 gibt über die Lage der Straße zu ihrer Umgebung Auskunft.

Der preußische Staat, der die Staatsstraßen, auch genannt "Bezirksstraßen" von den Regierungsbezirken verwalten ließ, nahm sich zwar sehr des Straßenbaues an, doch fehlte es ihm an dem nötigen Geld. Die Unterhaltung der Wege lag damals entweder in den Händen der Gemeinde oder der Kreise. In den Akten steht über diese Zeit nichts Bemerkenswertes geschrieben, lediglich in den Akten B 36/11, daß im Jahre 1861 die Abgrenzung und Vermessung der "Staatsstraße" in den Bürgermeistereien Bensberg und Overath erfolgte.

Ein neues Zeitalter für den Straßenbau brach an, als die Rheinprovinz im Jahre 1877 die meisten Durchgangsstraßen - die Staatsstraßen - übernahmen. Hierüber berichtet eine in den Akten B.N. 36 enthaltene und in Abschrift beigelegte Verfügung des Landes-Direktors der Rheinprovinz an den "ständischen Wegebau-Inspektor Maaßen" in Cöln in Ausführung der Bestimmungen § 22 des Gesetzes vom 8.7.1875.

Als Provinzialstraße erhielt die Straße Köln - Olpe die Nr. 11. Sehr interessant kann man in den Akten B 36/11 lesen, daß schon im Jahre 1882 Straßenbauverwaltung und An-

*Wie Lageplan nicht von  
: 20.6.40 - auf Verfügung  
gestellt mit 79b Nr. 4531/60  
Ma.*

lieger häufig geteilter Meinung über Besitzverhältnisse waren. So schrieb ein Geometer Rander aus Bensberg für seinen Klienten Euler wie folgt:

Bensberg, den 3. März 1882.

Herrn

Prov. Wegebau-Inspektor

Maaßen, Wohlgeboren

C ö l n.

Im verflossenen Jahre hatte ich Er. Wohlgeboren gebeten, mir durch den Herrn Wegeaufseher Mehr, hierselbst, die Karte der Cöln - Olpenerstraße von Station Nr. 13,3 bis 13,5 zu überlassen, um hiernach die Grenze genannter Straße gegen das Eigentum des Herrn I.I.Euler zu bestimmen. Wie Er. Wohlgeboren bekannt, ist dies auch geschehen resp. klargestellt worden, daß an dieser Stelle die Grenze der Straße, durch das Abschlammen derselben, bedeutend in das Terrain des p. Eulen verlegt worden ist, wovon Er. Wohlgeboren auch seiner Zeit durch Herrn Mehn benachrichtigt worden sind.

Als Herr Euler sich nun in letzter Woche, wieder in den Besitz seines Eigenthums setzen, und die Böschungen, soweit dieselben seine Eigenthumsgrenze überschreiten, abtragen lassen wollte, ist derselbe durch Herrn Mehn hieran gestört worden, unter der Angabe, zuvor müsse die Concession hierzu, nachgesucht werden.

Da nun die Straße durch Grenzsteine fest begrenzt ist, so daß an ein Zunahetreten nicht gedacht werden kann, so bitte ich Er. Wohlgeboren, im Auftrag des p.Euler, ohne Beibringung von Plänen, das Abtragen der Böschungen gestatten zu wollen.

Hochachtungsvoll

gez. Ernst Rander

Geometer. "

weiter berichten die Akten B 36 :

Im März 1885 wird der "Ständischen Wegebau-Inspektion Cöln und Mülheim a. Rhein" von den königlichen Katasterämtern auf Anfrage mitgeteilt, daß die Provinzialstraße Köln - Olpe im Kataster eingetragen ist. Im Juni 1909 wird vom Landeshauptmann angeordnet, daß die Provinzialstraße Köln - Olpe aufgemessen wird und von ihr Handrisspläne anzufertigen sind. (Ausführungsbestimmungen siehe Akte B 36 von 1877 - 19.... 11. Mai 1909). Der Auftrag hierzu wurde erteilt an den ver-

eidigten Landmesser A. Klees in Illingen (Trier). Im Jahre 1910 wird dem Landeshauptmann berichtet, daß die Handrißpläne fertig sind.

Nach dem Verzeichnis Provinzialstraßen vom 1. April 1925 erstreckte sich die Straße Nr. 11 innerhalb des Bauamtsbezirks Köln von km 0,0 bis km 44,375, wobei die damaligen Kreise Köln St., Mülheim Rh., Land, Wipperfürth und Gummersbach berührt wurden. Dann wurden 8,974 km an die Stadt Köln abgetreten, so daß unter Berücksichtigung von 0,176 durch die Eisenbahn zu unterhaltender Planübergänge 35,225 km in Unterhaltung der Provinz waren.

Als im Jahre 1932 die Kreise in der Rheinprovinz umgestellt wurden, wurden die Kreise Köln Land, Rhein. Bergischer Kreis in Berg.-Gladbach und Oberbergischer Kreis in Gummersbach gebildet, durch deren Gebiet die Straße Köln - Olpe verläuft.

Nachdem die Straße im Jahre 1930/31 zu einer Fernverkehrsstraße, noch immer im Eigentum der Provinz erklärt wurde, ging sie nach dem Anbruch einer neuen Zeit für Deutschland (Nationalsozialistischer Umbruch 1933) durch das "Gesetz zur einstweiligen Neuregelung des Straßenwesens" vom 26.3. 1934 in den Besitz des Deutschen Reiches über. Als „Reichsstraße“ erhielt die Straße Köln - Olpe die Nr. 55. Am 1.4. 1935 ordnete der Generalinspektor des deutschen Straßenwesens, Dr. Todt, an, daß die Reichsstraßen von den Provinzialverbänden zu verwalten sind. Die Neuordnung des Straßenwesens brachte auch eine Neueinteilung der Bauamtsbezirke innerhalb der Rheinprovinz mit sich. Im September 1938 wurde die Reichsstraße 55, die bis dahin im Bereich des Bauamts Siegburg lag, bis zur Grenze der Provinz Westfalen, also bis km 66,637 dem Landesbauamt Köln zugeteilt. Von dieser Strecke sind 15,593 km Ortsdurchfahrten, sodaß von der Provinz 51,044 km zu verwalten sind. Z.Z. liegt die Strecke im Bezirk folgender Straßenbaumeister:

Von km 8,974 bis km 18,680 Hubertus, Bergisch-Gladbach,  
km 18,680 bis km 44,400 Heikaus Köln III,  
km 44,400 bis km 66,637 (Provinzialgrenze) Regel, Gummersbach  
wobei, wie schon erwähnt km 0,0 - 8.924 von der Stadt Köln betreut wird.

Nachdem nun die Entwicklung der Straße in der Verwaltung dargestellt worden ist, dürften die von ihr berührten Ortschaften und ihre Umgebung von größtem Interesse sein. Hat

Hat man Köln hinter sich gelassen und Lustheide (Ausflugsort) sowie den Frankenforst mit seiner Villenkolonie durchfahren, sehen wir vor uns auf dem Berge die reizende Stadt Bensberg mit über 6000 Einwohnern. Was Fremde in goldenen Frühlings- und Sommertagen nach Bensberg lockt, ist vor allem die Pracht und Schönheit der reich sich entfaltenden, herrlichen Natur. Doch hat die Landschaft noch andere, stillere und tiefere Anziehungskräfte, die die Phantasie und den historischen Sinn eines Empfänglichen anregen und reizen. Zwei Schlösser, das eine mächtig und imposant das andere weniger umfangreich, aber älter und ehrwürdiger mahnen an eine ferne Vergangenheit. Das letztere, die Alte Burg genannt, dessen nördlicher Turmbau als ältester Teil noch aus dem 12. Jahrhundert stammt, war ehemals eine Landesburg der Grafen von Berg. Nach dem Erlöschen des alten Herzogshauses weilte der neue Landesherr, Herzog Philipp Wilhelm, aus dem Haus Pfalz - Neuburg (1653-1690), der Vater des Kurfürsten Johann Wilhelm, häufig in der Bensberger Burg. Nach Errichtung des neuen Schlosses wurde das alte zu Dienstwohnungen mehrerer Schloßbeamten eingerichtet. Der großzügige Plan zu dem "Neuen Schlosse" in Bensberg mag den Kurfürsten "Jan Wellen" wohl schon kurz vor der Jahrhundertwende bewegt haben. Seinen Architekten, Graf Matteo d'Alberti aus Venedig, der ein Schüler der großen Franzosen Leveau und Hardomin-Mansart war, sandte er im Jahre 1700 nach Köln zur Vorbereitung des Baues. Etwa 1705 scheint das Schloß noch im Rohbau begriffen gewesen zu sein. Als Datum der Vollendung nennt eine Inschrift an der Ostseite des Bauwerks das Jahr 1710. Freilich ganz fertig ist der Bau nie geworden. Die prunkvolle Innenausstattung blieb nach dem frühzeitigen Tode Johann Wilhelms unvollendet. Die imposanten Ausmaße des Schlosses sind auf dem beiliegenden Bild zu erkennen. Im Jahre 1840 wurde das „Neue Schloß“ umgebaut und zu einer Kadettenanstalt eingerichtet; als solche bestand sie bis 1918, um von 1934 ab als nationalsozialistische Erziehungsanstalt der N.S.D.A.P zu dienen.

Zu erwähnen ist noch die Industrie in der Nähe von Bensberg - Blei- und Zinkbergwerke.

Als nächster größerer Ort ist Overath zu nennen, das etwas Industrie hat, in der Hauptsache jedoch Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr ist. Als bemerkenswert ist noch hervorzuheben, daß die Agger in Overath die Reichsstraße 55, deren treuer Begleiter sie von Derschlag ab war, verläßt, um nach



Süden abzubiegen und in die Sieg zu münden.

Ehreshoven ist noch zu nennen wegen seines Schlosses, das den Herren von Nesselrode gehört. In den Reigen der landschaftlich schönen Orte mit starkem Fremdenverkehr ist noch Engelskirchen mit Schloß Alsbach aufzunehmen. Jedoch hat sich auch hier im Laufe der Zeiten eine ganz bedeutende Industrie, von der später noch die Rede sein wird, niedergelassen. Hiermit sind wir am Ende des Rhein.-Bergischen Bezirks angelangt und gelangen in den Bezirk des Oberbergischen Kreises, über dessen Geschichte kurz folgendes zu sagen ist

Nach der Vertreibung der Franzosen aus dem Rheinland im Anfang des 19. Jahrhunderts wurden die Herrschaften "Gimborn - Neustadt" und Homburg auf den Wiener Kongressen Preußen einverleibt. Die Herrschaft Gimborn - Neustadt bildete zunächst einen eigenen landrätlichen Kreis, dem endgültig im Jahre 1825 der Kreis Homburg angegliedert wurde. Als Kreishauptstadt wurde das aufstrebende Gummersbach bestimmt. Im Jahre 1932 wurde im Rahmen einer Verwaltungsreform der Oberbergische Kreis mit dem Sitz des Landrats in Gummersbach gebildet,

Der Oberbergische Kreis weist eine recht beachtliche und bedeutende Industrie auf: So sehen wir in Runderoth ein großes Hammerwerk, Papier- und Holzverarbeitungsindustrie, in Osberghausen die Textilfabrik Baldus, in Dieringhausen - Knotenpunkt der Bahn Köln - Olpe und Köln - Hagen - ebenfalls Textilfabrikation, in Vollmershausen und Friedrichsthal Spinnereien, welche letztere von Baldus im Jahre 1866 gegründet wurde, in Niederseßmar eine Portlandzementfabrik, in Derschlag, wo die Agger die früheren Kreise Waldbröl, und Gummersbach trennt, die Spinnerei Bubenzer aus dem Jahre 1866. Schließlich ist die "Veste" Bergneustadt mit etwa 4000 Einwohnern zu erwähnen, die bereits im Jahre 1301 Stadtrechte erhielt. Die Textilfabrik von Leopold Krawinkel, die 1806 gegründet wurde, ist wohl eine der ältesten dieser Art. Die Bauamtsgrenze auf der Reichsstraße verläuft zwischen Wiedenest und Wegeringhausen, das an der Einmündung in die Straße Hagen - Siegen liegt.

In diesem Zusammenhang, verlohnt es sich, einiges über die Bahnen, die auf oder neben der Straße liegen, zu bringen.

Im Jahre 1883 scheint man der Frage über den Bau der Eisenbahnlinie Siegburg - Runderoth näher getreten zu sein. Denn in einem in den Akten B 23/55 befindlichen Vertrag vom März 1883, abgeschlossen zwischen der "Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld" und dem "Landesdirektor der Rheinprovinz" Herrn Klein

Kleinist festgelegt, daß die Eisenbahn die Provinzialstraßen Mülheim - Altenkirchen, Zeith, Beuel - Overath und Köln-Olpe zur Anlage einer normalspurigen Secundärbahn von Troisdorf nach Runderoth mitbenutzen darf. Die Bahn wurde bis Runderoth im Jahre 1884 eröffnet und im Jahre 1887 bis Derschlag, 1896 bis Bergneustadt und 1903 bis Olpe durchgeführt. Nachdem auf dem größten Teil der Strecke Runderoth - Derschlag die Straßenbankette benutzt wurden, ging man in den Jahren 1907-1920 daran, die Strecke abseits der Straße zu verlegen. Die Straße von km 54,0 - 56,5 trägt noch den alten Bahnkörper, der heute der Elektrischen Kleinbahn Gummersbach - Dümmlinghausen dient. Im Jahre 1893 erst wurde die Eisenbahnstrecke Brügge - Dieringhausen in Betrieb genommen. Hiermit wurde der Anschluß des Oberbergischen Landes über Hagen in das Herz des rhein.-westfälischen Industriegebietes hergestellt. Im Anschluß bisher fehlte noch die Metropole des Rheinlands Köln. Erst das Jahr 1910 brachte die Eröffnung der Reichsbahnstrecke Köln-Deutz-Overath, sodaß nunmehr eine durchgehende Linie Köln - Oberbergischen Land - Sieger Land und Hagen besteht, und ein Umweg über Siegburg - Troisdorf nicht mehr zu machen ist, um etwa von Bergneustadt nach Köln zu gelangen. Die älteste Kleinbahn im Bereich der Reichsstraße 55 ist die Schmalspurbahn durch das Leppetäl, die in Jahre 1895-1897 gebaut von Marienheide nach Engelskirchen führt. Sie kam vor allem der Steinindustrie zugute, die hier seit Jahren blüht. 1915 endlich begann man mit dem Bau der regelspurigen, elektrischen Bahn von Gummersbach über Derschlag, Dümmlinghausen bis zur Aggertalsperre.

Die Reichsstraße 55 liegt im Bergischen Land, so steht in einem Kostenanschlag geschrieben, und zeigt die im Hügel-land typische Linienführung mit engen Kurven und starken Steigungen. Verkehrstechnisch zerfällt die Straße in 3 Teile: 1.) Von Köln bis Niederseßmar (km 9,786 - 53,2) liegt neben dem Fernverkehr der starke Industrieverkehr von Köln bis Gummersbach, im 2.) Fernverkehr und schwächerer Industrieverkehr zwischen Gummersbach und Bergneustadt, im 3. Teil endlich herrscht hauptsächlich Fernverkehr. Der starke Fern- und Fremdenverkehr verbunden mit der an der Straße gelegenen Industrie drücken ihr den Stempel auf. Die Spuren der ältesten Erzbergwerksbetriebe reichen weit zurück. So hat man in alten Grubenstraßen des Bergwerks "Bliesenbach", das bei Loope liegt, Scherben von Tongefäßen römischen Ursprungs ge-

funden. Der Bergbau auf Eisenerze war umfangreicher und der mit ihm verbundenen Nebenbetriebe für das Wirtschaftsleben wichtiger als der Blei- und Zinkberkbau. Eisenerze finden sich zwar in geringen Mengen im Oberbergischen Kreise fast überall abbauwürdige Lagen sind aber nur an wenigen Stellen anzutreffen. Wir finden die Grube "Castor" in Ehreshoven, die Grube "Lüderich" bei Eschbach, die Grube "Weiß" in Deichbach, Die kleinste Gruppe liegt auf der rechten Aggerseite in der Gegend von Wallefeld nach Remerscheid. Das größere Vorkommen auf der rechten Aggerseite beginnt bei Kaltenbach und zieht sich über Forst, Oberbantenberg und Bomig bei Pergenroth und Mohepütz. Neben Eisenmengen finden wir noch andere Mineralien wie Blei, Zink, sogar reines Kupfer in größeren Mengen. Dauernde wirtschaftliche Bedeutung haben davon allerdings nur die Lager um Bensberg, Overath und Ehreshoven erwerben können. Die großen rheinischen Blei- und Zinkerzeuger, wie die Aktiengesellschaft für Bergbau, Blei- und Zinkfabrikation zu Stolberg und in Westfalen, die Rheinisch-Nassauische Bergwerke- und Hütten - Aktiengesellschaft, die Gesellschaften Berzelius und Altenberg haben hier verhältnismäßig umfangreichen Bergbesitz. Eisenerzeugende Unternehmen, die auf über 200 Erzgruben im Gebiet unserer Straße fußen, sind allmählich stillgelegt oder eingegangen. Von den einst zahlreichen Stahl- und Hamm -erwerken gibt es nur noch wenige. Diese Betriebe müssen Kohle und Eisen sowie andere Rohstoffe von auswärts beziehen und daher hohe Frachtkosten zahlen. Infolgedessen können sie Massenerzeugnisse geringerer Güte nicht mehr billig genug herstellen. Sie haben sich auf hochwertige Halbzeuge umgestellt, um sich gegen Werke halten zu können, die näher an den Hütten- und Bergwerken liegen. Dadurch ist der Frachtanteil am Wert des Erzeugnisses vermindert worden. So finden wir noch je ein Stahlwerk im Aggertal, und zwar in Ränderoth, und im Wiehltal (in Bielstein) sowie zwei weitere im Leppetal. Außer Spezialstählen werden in Ränderoth (Dörrenberg) und Bielstein auch Werkzeuge für den Bergbau und die Steinindustrie hergestellt. Die Nachfolger der alten Hammerwerke haben sich noch zu Achsenfabriken entwickelt, einen guten Ruf genießt die Firma Steinmüller in Gummersbach, die in Fachkreisen das "klassische Werk des Kesselbaues" genannt wird. Neben den vielen Eisenverarbeitende Werken finden wir eine stark entwickelte Textilindustrie: Als erste Bahnbrecher dieses Zweiges sind zu nennen: Leopold Krawinkel in Bergneu-

stadt und sein Sohn Moritz, die der Textilindustrie die Wege wiesen.(1806). die erste Wollspinnerei wurde 1815 auf dem Kloster bei Derschlag errichtet. Die bessere Verdienstmöglichkeit veranlaßte viele Eisenhütten- und hämmerbesitzer ihre Betriebe in Spinnereien oder Wirkereien umzuwandeln, weil sie sonst immer mehr zurückgingen. Dabei kam ihnen ihre vorhandene Wasserkraft zustatten. Als Beispiel solcher Umstellungen sei nur genannt: der Hammer zu Osberghausen, der die Spinnerei C.A. Baldus aufnahm. Sonst finden wir noch in Engelskirchen Textilindustrie, Hammerwerke, Weberei und Bohrerfabrik, in Derschlag Textilfabriken, im Bröltal und im oberen Aggertal Papiererzeugend- und verarbeitung. Im Jahre 1825 wurden im Oberbergischen 30 Spinnereien und Webereien sowie 12 Kunst-Wollfabriken gezählt,

Einen weiteren Raum im Wirtschaftsleben an der Aggerstraße und im weiteren Gebiet nimmt die Steinindustrie ein. Nachdem im Jahre 1877, wie bereits erwähnt, durch die Bahnstrecke Lennep - Wipperfürth der Anschluß an das niederbergische Eisenbahnnetz hergestellt war, konnte das Oberbergische seine Grauwacke in die Fremde liefern. Die bergische und speziell die oberbergische Grauwacke verdankt es dem wirtschaftlichen Aufschwung des Reichs nach dem siegreichen Krieg von 1870/71 und den Eisenbahnen, daß sie nicht nur für den örtlichen Bedarf gewonnen wird, sondern daß ihre Brüche infolge der Lieferung nach auswärts ständig betrieben werden können. So sehen wir Steinbrüche im Wippertal, an der Leppe, im Wiehltal, bei Dieringhausen, Osberghausen, im Tale der Klosteragger und der Talbecke.

In den letzten Jahren vor dem Weltkriege verdienten 2000 Arbeiter ihr Brot in den Brüchen, Anfang 1933 nur noch 400. Das großzügige Arbeitsbeschaffungsprogramm der Regierung Adolf Hitlers hat eine wesentliche Belebung der Industrie bewirkt. Über 1000 Gefolgschaftsmitglieder sind 1936 wieder beschäftigt heute im Zeichen der wirtschaftlichen Wiedererstehung des Deutschen Reiches wird die Zahl von 1913 bereits überschritten haben.

Wenn in diesem Abschnitt von der vielfältigen Industrie, die sich im "Anschlußgebiet" der Olpener Straße niedergelassen hat, die Rede war, dann ist es auch nicht unwichtig, die Stichstraßen, auf denen der Verkehr der Reichstraße zugeführt wird, aufzuzählen. In Bensberg wird die Reichsstraße von der Landstraße I.O. Nr. 288 Rösrath - Haan gekreuzt, wä-

hrend hier die L.I.O. Nr. 289 Bensberg -Burg - Remscheid abzweigt, in Untereschbach kreuzt die L.I.O. Nr. 285 Donrath - Wipperfürth. In Overath zweigen die Straßen Beuel - Overath und Overath - Much - Ruppichterorth ab. In Engelskirchen münden die L.I.O, Nr. 300 Engelskirchen - Lindlar und Nr. 301 Engelskirchen - Marienheide mit starkem Verkehr infolge der an ihnen gelegenen Steinbrüche, sowie die Reichsstraße Nr. 56, die sogen. Zeithstraße ein. Bei km 44,4 (Wiehlmünden) und bei Dieringhausen bringen die L. I.O. Nr. 336 Wiehlmünden - Denklingen und Nr. 321 Drabenderhöhe - Dieringhausen den umfangreichen Verkehr aus Waldbröl und dem Wiehltal heran. Zu erwähnen blieben noch die L.I.O. Nr. 303 Niedersehsmar - Ohl, die Gummersbach's nächste Verbindung mit unserer Straße darstellt, die L.I. O. Nr. 323, Derschlag - Meinerzhagen, die den Verkehr zu der reizvollen Gegend der Aggertalsperre vermittelt und endlich die Reichsstraße 256 Auchel - Müllerheide, die eine Verbindung mit dem Siegerland darstellt.

Wenn bisher die Entstehungsgeschichte der Straße, ihre Bedeutung, und ihr Verhältnis zu ihrem engeren und weiteren Gebiet behandelt wurde, dann ist es gewiß nicht minder wichtig zu erfahren , wie ist es zu dem heutigen Zustand der Straße gekommen, kurzum,welche Baumaßnahmen haben das "Gesicht" der Straße in den letzten Jahrzehnten gewandelt. Im folgenden werden die einzelnen Baumaßnahmen der Reihe nach aufgezählt:

1 9 2 7 .  
=====

1) Von km 10,0 -.km 12,329 wurde für 160 000 RM Kleinpflaster auf vorhandene Chaussierung verlegt.

2) Wie aus einer in den Akten B 36 enthaltenen Meldung des Bezirks Engelskirchen vom 1.11.27 hervorgeht,wurden im Laufe des Jahres asphaltiert:

von km	25,900	bis	31,020	=	5,120
" "	31,595	"	32,505	=	0,910
" "	32,558	"	33.750	=	1,192
" "	33,850	"	36,720	=	2,870
" "	38,100	"	40,806	=	2,706
" "	40,834	"	41,400	=	<u>0,566</u>
					13,364 km
					=====

1 9 2 8 / 2 9 .

1) km 8,974 bis km 12,340 Anlage erhöhten Fuß- und Radwegs für etwa 104 000 RM.

2) Neubau der Sülzbrücke bei Altenbrück km 19,0/19,1 für 78 000 RM.

3) Kleinpflasterherstellung auf einer Chaussierung in Wiehlmünden km 43,6 bis km 44,375 für 47 000 RM.

4) Dieselbe Maßnahme in der Ortslage Untereschbach und Steinenbrück km 18,76 bis km 20,125 für 125 000 RM.

5) Neubau der Aggerbrücke in Ränderoth km 41,990 bis km 42,080

Die Ausführung in Eisenbeton erfolgte durch die Firma Kloth A.G. in Köln mit einem Kostenaufwand von annähernd 100 000 RM.

Der Provinzialkonservator Wildemann lehnte gemäß Schreiben vom 18. September 1926, des in den Akten B 20/11 zu finden ist, eine gewölbte Konstruktion (s.beil. Zeichnung) mit folgender Begründung ab: "Da wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit und der unter Umständen im November schon zu erwartenden Hochwassergefahr eine Verbauung des Aggerbettes mit Lehrbogenkonstruktionen von dem zuständigen Kulturverband nicht mehr gebilligt werden kann, soll auf eine bogenförmige Ausbildung der Überbrückungen, die an sich ästhetischer hätte gelöst werden können, verzichtet werden. Die Ausführung wird infolgedessen nach der Konstruktion zweier Gerber'scher Kragträger so vorgenommen werden, daß der mittlere Brückenteil an den beiden seitlichen aufgehängend getragen wird.

Die Brückenlinie selbst soll nicht die weichen Bögen gegen die Strompfeiler, sondern straffe Geraden erhalten, weil die flauen Bogenlinien einen Kompromiß darstellen, der doch der Bogenform nicht nahe kommt, gleichzeitig aber der technischen Einschaltung Schwierigkeiten bereitet."

Dieser Beschreibung sind 3 Pläne beigelegt.

Im Jahre 1930 wurde nur 1 Baumaßnahme durchgeführt und zwar die Herstellung eines Radweges von km 9,0 bis km 12,3 durch die Westdeutsche Wegebau Ges.m.b.H., Düsseldorf, für 16000 RM.

im Jahre 1931 wurde unsere Straße in km 31,626 bis km 31,666 (Ehreshoven) von dem Kreiskommunalverband Gummersbach mit einem Bauwerk über einen Werkgraben, der vom Kreiselek-

trizitätswerk Gummersbach in Derschlag zur Verbindung des Stausees I und. II angelegt wurde, überführt.

Der Gestaltungsvertrag, der abgeschlossen zwischen dem Provinzialverband und dem Kommunalverband, in den Akten B 20/11 (Ehreshoven) zu finden ist, lautet wie folgt:

Vertrag:

zwischen dem Vorstand des Landesbauamts Köln, Provinzialbauamt Schreck zu Köln-Lindenthal, handelnd unter Vorbehalt der Genehmigung des Landeshauptmanns der Rheinprovinz zu Düsseldorf als Vertreter des Provinzialverbandes der Rheinprovinz einerseits und dem Kreiskommunalverbund Gummersbach, im Verträge kurz "Kreis" genannt, vertreten durch den Vorsitzenden des Kreisausschusses Landrat Haamann zu Gummersbach und 2 Kreisausschußmitgliedern andererseits wird folgender Vertrag abgeschlossen:

§ 1

Der Kreis erhält die Erlaubnis zum Bau einer Brücke im Zuge der Provinzialstraße Köln - Olpe von km 31,626 bis km 31,666 über den Untergraben gemäß dem diesem Vertrag angehefteten Lageplan, der Ausführungszeichnung, der stat. Berechnung, der Beschreibung des Bauwerks und der Geländerzeichnung.

§ 2

Die Brücke geht nach Fertigstellung und Abnahme durch den Vorstand des Landesbauamts in das Eigentum und in die Unterhaltung des Provinzialverbandes der Rheinprovinz über.

§ 3

Die Unterhaltung der Uferböschungen, des Untergrabens, des Uferschutzgeländes und des Untergrabenbettes sowie dessen Reinigung verbleibt dem Kreis.

§ 4

Der Kreis zahlt an den Provinzialverband bis zum 1. April 1937 den Unterschiedsbetrag, der Schlußsumme des Kostenanschlages für eine Brücke in 12 m Breite und der Schlußsumme des Kostenanschlages der ausgeführt Brücke in Höhe von  $27000 - 19000 = 8000$  in Worten: achttausend RM.

§ 5

Sämtliche Kosten, die dieser Vertrag verursacht, insbesondere die Stempelgebühren trägt der Kreis.

Köln-Lindenthal, den ....1932

Gummersbach, den ....1932.

Der Vorstand des Landesbauamtes:

Der Vorsitzende des Kreisausschusses:

Die Kreisausschussmitglieder:

Genehmigt: Düsseldorf, den.....

Im Jahre 1932 sind zwei Baumaßnahmen u verzeichnen.

- 1.) Die Erneuerung des Durchlasses in km 16,8 ausgeführt durch die Firma H. Schluckebier Köln, im Betrage von 7740 RM.
- 2.) Der Kurvenausbau in Bensberg von km 14,12 - 14,350 für 45000 RM.

In einer Niederschrift der Hauptverwaltung Düsseldorf vom 5. Februar 1931, enthalten in den Akten B 23/11a ist zu lesen:

Die Kurve am Westausgang in Bensberg ist durch das Zusammen-treffen mehrerer Umstände tatsächlich eine erhebliche Gefahrenstelle und zwar weniger für Kraftwagen als für Krafträder und bei unvorsichtigem Fahren auch für Fahrräder Die Strecke liegt in sehr starkem Gefälle aus der Richtung von Overath her, sie ist infolge der Bebauung unübersichtlich, an die Kurve an der Höheren Schule schließtunmittelbar eine Gegenkrümmung mit kleinem Halbmesser an und schließlich ist das Pflaster an sich nicht verkehrsfährlich, aber alt, daher holperig und neigt zur Glätte. In Verbindung mit den anderen Gefährdungsursachen erhöht die Beschaffenheit des Pflasters die Gefahrenmöglichkeiten. Eine gründliche .....

s. Akte B 23/11a 1932 bis .....

In den Erläuterungen zum Kostenanschlag vom 25. Juli 1932 heist es:

"Die Chausseebaupolizeibehörde hat schon im Frühjahr des Jahres 1931 den Ausbau der indem angehefteten Lageplan dargestellten Kurven gefordert. Durch das Zusammentreffeb mehrerer Umstände - Bebauung, sehr starkes Gefälle, Unübersichtlichkeit der Kurven - ist hier eine Gefahrenstelle schlimmster Art entstanden. Der Entwurf sieht den Ausbau der beiden entgegengesetzten Kurven ( 60 bzw. 55 m) mit einem Halbmesser von 75 m und einer Zwischengeraden von 27 m vor. Die Kurven werden nach den technischen Vorschriften verbreitert und überhöht. Als Fahrbahnbreite ist in der Geraden eine Breite von 8,50 m vorgesehen, in den beiden, Kurven kommt eine Erbreiterung von 1,05 m hinzu. Das Basaltgroßpflaster hat von km 14,120 bis 14,246.50 keinen Unterbau, von km 14,246,50 bis 14,350 ist eine Basaltdecke von 4,50 m Breite vorhanden. Auf der erstgenannten Strecke ist eine Befestigung auf der ganzen



Breite, auf der letzt genannten Strecke eine Erbreiterung der bestehenden Befestigung von 4,50 auf 8,50 m mit Grauwacke - Packlage vorgesehen.

hierzu 1 Zeichnung.

Das Jahr 1933 scheint ein schwaches Baujahr gewesen zu sein, denn die Akten geben keine Auskunft über besondere Maßnahmen in diesem Jahr.

1934.

- 1.) Km 14,535 - bis km 14,9 : Herstellung einer Grauwacke-Großpflasterdecke bei Bensberg, ausgeführt durch die Firma Wollenweber, Vilkerath.
- 2.) km 20,688 - km 21,1: Erd- und Befestigungsarbeiten durch Rausch und Babensiefen, Köln für 26300 RM.
- 3.) km 21,3 - 22,465: Erdarbeiten für den Ausbau durch Jakob Dinkel in Lohmar für 22000 RM.
- 4.) km 26,3 - km 28,7 : Erd- und Befestigungsarbeiten durch Erich Nicoletti, Engelskirchen, für 19400 RM .
- 5.) km 26,3 - km 28,7 : Herstellung einer Teermischmakadamdecke durch Carl Thomas & Co., Krefeld, für 43115 RM.
6. ) km 28,7 - km 30,3 : Erd-, Befestigungs- und Profilierungsarbeiten durch Edmund Überholz, Wermelskirchen, für 18200 RM.
- 7.) km 28,7 - km 30,3 : Teermischmakadamdecke ausgeführt durch Reifenrath G.m.b.H., Köln.
- 8.) km 35,7 - km 36,7 : Herstellung einer Teermischmakadamdecke durch Reifenrath.
- 9.) km 36,978 - km 37,260 Großpflasterarbeiten durch Rob. Dannenberg, Leverkusen-Wiesdorf, für 3500 RM.
- 10.) km 38,1 - km 39,1 : Teermischmakadamdecke, ausgeführt durch Feld & Selbach in Ratingen, für 16700 RM.
- 11.) km 40,83 - km 41,4 : Herstellung einer Stützmauer an der Agger infolge Verbreiterung der Straße ausgeführt durch Max Poppel, Schladern, für 133700 RM.
- 12.) km 40,83 - km 41,4 Kleinpflasterung durch Ernst Köster, Pergenroth, für 8100 RM .
- 13.) km 57,4 : Neubau der Aggerbrücke in Derschlag, ausgeführt durch Firma Engels & Meisner, Bergheim a.d.Sieg für rd. 50000 RM.

Die alte Brücke, die nach einem in der Bogenmitte einbetonierten Stein im Jahre 1830 gebaut wurde, bestand aus 2 Natursteinbögen, während die neue Brücke mit nur einer Öffnung in Eisenbeton ausgeführt wurde.

1935.

- 1.) km 20,7 - km 22,45 Herstellung eines Geh- und Radweges durch

Gebr. Pack, Overath.

2.) km 20,7 - km 21,3 : Teermischmakadamdecke, durch C. Thomas & Co., Krefeld, für 11650 RM.

3.) km 21,3 - km 22,4 : Erd- und Befestigungsarbeiten durch Jak. Dunkel, Lohmar, für 7400 RM.

4.) km 39,1 - km 39,830 : Erdarbeiten für den Ausbau der Strecke, ausgeführt durch Reifenrath G.m.b.H., Köln, für 7500 RM.

#### 1936.

1.) km 8,974 - km 10,0 : Herstellung einer Kleinpflasterdecke durch Otto Arends, Siegburg für 7325 RM.

2.) km 19,85 - km 20,0 : Kurvenausbau in Steinenbrück durch Gebr. Jakobs in Zieverich für 4150 RM.

#### 1937.

Zwischen km 22,7 und 24,6 wurde die Straße zwecks Verbesserung der Linienführung verlegt. Im einzelnen ist zu dieser Baumaßnahme folgendes zu sagen:

Die Reichsstraße Köln - Olpe liegt im Bergischen Lande und zeigt die im Hügellande typische Linienführung mit engen Kurven und starken Steigungen. Der Ausbau ist schwierig. Nach Prüfung der verschiedensten Lösungen ist die vorliegende gewählt worden, trotzdem die Steigung 6,6 % beträgt. Diese Steigung ist bei den großen Halbmessern der Kurven tragbar, ebenso sind es die Dammschüttungen, da sie kurz sind. Wichtig ist, daß der Verkehr auf der alten Straße aufrechterhalten werden kann und das wird bei dieser Linie erreicht. Die alte Straße muß teilweise als Zugang zu 2 einzelnen Gehöften bestehen bleiben. Der übrige Teil der alten Straße soll wieder kulturfähig gemacht und als Geländeaustausch benutzt werden. Die große Kurve, in der auch aus Seitenentnahme Boden gewonnen wird, liegt im stadtkölnischen Wald.

Der Kostenanschlag für die Durchführung der Arbeiten betrug 570000 RM. Der Entwurf wurde im Juli 1935 aufgestellt und hat dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen im September 1936 vorgelegen.

Der Kostenanschlag setzt sich aus folgenden Titeln zusammen:

Titel I	Grunderwerb	15800,- RM
"	II Erd- u. Böschungsarbeiten	301925,- "
"	III Befestigungsarbeiten	141369,80 "
"	IV Entwässerungsanlagen	7468,- "
"	V Stationierung u. Schutzanlagen	9230,- "
"	VI Fuß- u. Radweganlagen	<u>17180,- "</u>
		492972,80 Rm.

		Uebertrag:	492972,80 RM
Titel VII	Anschluß von Seiten-	wegen	10 000,-- "
" VIII	Getreideentschädi-	ung(Ankauf zweier	
	Wohnhäuser)		10000,-- "
" IX	Insgemein		<u>7027,20 "</u>
		Insgesamt:	<u>570000,-- RM.</u>

Die Arbeiten wurden öffentlich ausgeschrieben. Die Arbeiten wurden an den Unternehmer Pack in Overath vergeben.

#### 1938•

- 1.) km 22,4 - km 24,6 Ausbau der Reichsstraße zwischen Heiligenhaus und Overath. Die Teermischmakadamdecke, Rad- und Fußwege wurden von Max Adrian, Köln für 91380 RM ausgeführt.
- 2.) km 22,7 - 24,6. Aufreißen der alten, verlassenen Fahrbahn zur Rekultivierung, durch Gebr.Pack, Overath für 4700 RM.
- 3.) Zwischen km 34,0 - km 35,70, also zwischen Overath und Vilkerath wurde die Fahrbahn auf 6,0 m verbreitert, die Kurven wurden ausgebaut und ein Radweg von 2,40 m Breite angelegt. Ausführung dieser Arbeiten und der Teermischmakadamdecke durch Dipl.Ing. H. Rüchter, Walsum für 28700,- RM.

#### 1939•

km 45,660 - km 46,020 Ausbau der Kurve in Osberghausen durch Gebr. Jakobs, Zieverich für 16000 RM.

Bevor auf die Baumaßnahmen, die seit Abfassung dieses Berichtes ausgeführt werden sollen, eingegangen wird, soll zunächst der Zustand Fahrbahn und der Nebenanlagen geschildert werden:

Die Art der Decke ist mit Stichtag 1.7.1939 folgende:

km 0,00 - 3,825 Basaltgroßpflaster,  
km 3,825 - 14,9 = Kleinpflaster aus Basalt,  
km 14,9 -- 18,68 = Einstreudecke mit Oberflächenbehandlung.  
Die Fahrbahnbreite bewegt sich zwischen 6 und 7 m,  
die Strecke von km 8,934 - 12,200 ist mit Fuß- und Radweg versehen, deren Breite 2,0 m bzw. 1,25 m beträgt.

km 18,68 - 20,15 Basaltkleinpflaster,  
km 20,15 - 20,70 Teereinstreudecke,  
km 20. 7a - 24,865 Teermischmakadamdecke,  
km 24,865 - 25,4 Basalt- Klein- und Mittelpflaster,  
km 25,9 - 26,3 Schotterdecke mit Oberflächenbehandlung

km 26,3 - 30,280 = Teermischmakadamdecke  
 km 30,28 - 34,00 = Schotterdecke mit Oberflächenbehandlung  
 km 34,00 - 36,730 = Teermischmakadamdecke  
 km 36,730 - 38,100 = Grauwacke-Kleinpflaster  
 km 38,100 - 40,806 = Teermischmakadamdecke  
 km 40,806 - 47,900 = Basaltkleinpflaster  
 km 47,900 - 48,50 = Teermischmakadamdecke  
 km 48,500 - 60,60 = Grauwackekleinpflaster  
 km 60,600 - 66,637 = Grauwacke-Einstreudecke,

Über Einzelheiten gibt das, im Jahre 1939 neu angelegte Straßenbuch Auskunft. An Kreuzungen, Unter- und Überführungen sind von der Bauamtsgrenze bei km 8,974 ab vorhanden:

km 12,378 Plankreuzung mit der Reichsbahnstrecke Köln K. - Bensberg - Lindlar, km 12,850 Plankreuzung mit der Elektr. Bahn Köln - Bensberg,  
 km 18,767 2. Plankreuzung mit der Reichsbahnstrecke Köln.K. - Lindlar,  
 km 19,116 Sülzbach und einer lichten Weite von 12,0 m ,  
 km 31,631 und 22,540 Plankreuzungen mit der Reichsbahnstrecke Köln - Olpe,  
 km 31,516 die Agger mit 6,0 m l. Weite,  
 km 33,797 Aggerbach mit 6,75 m l. Weite,  
 km 37,281 und km 37,725 Bachdurchlässe,  
 km 37,346, km 37,715, km 40,820, 42,532 und 44,491 Plankreuzungen mit der Reichsbahnstrecke Köln - Olpe,  
 km 42,052, km 43,575, km 44,408 und km 46,520 Bach- und Flußdurchlässe (Agger) ,  
 km 49,080 Kreuzung mit einem Anschlußgleis der Gummersbacher Elektrizitätswerke,  
 km 49,200, km 50,570 und km 50,870 Bachdurchlässe,  
 km 51,870 Plankreuzung mit der Reichsbahnstrecke Köln - Olpe,  
 km 53,490 Plankreuzung mit einem Anschlußgleis einer Zementfabrik,  
 km 54,390 und km 57,455 Plankreuzungen mit der Gummersbacher Kleinbahn,  
 km 61,370 und km 61,845 Bachdurchlässe.

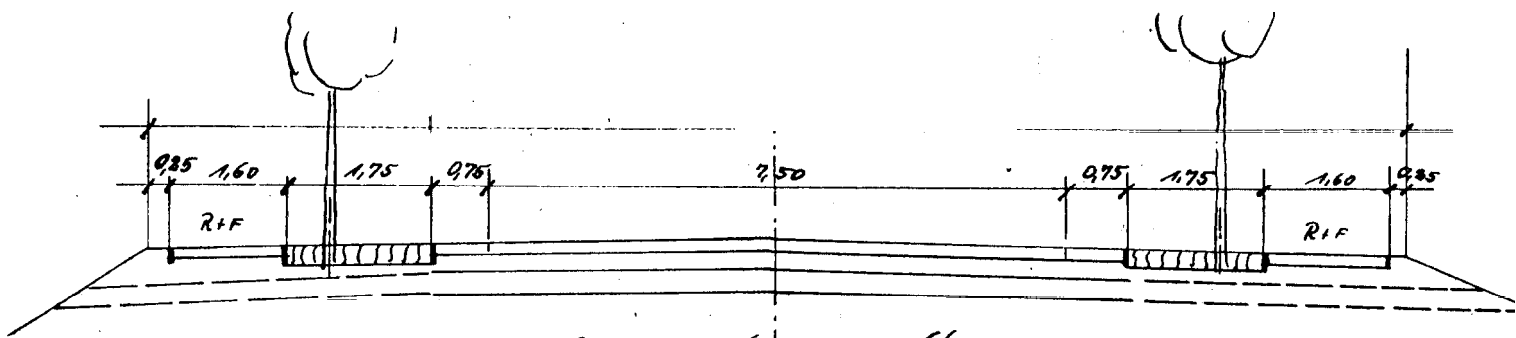
Baumaßnahmen die für 1939 geplant und bewilligt sind.

Im 6. Jahre nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialismus brach für Deutschland eine nie geahnte Zeit wirtschaftlichen Aufschwungs an. Nachdem im Jahre 1937 Österreich mit dem

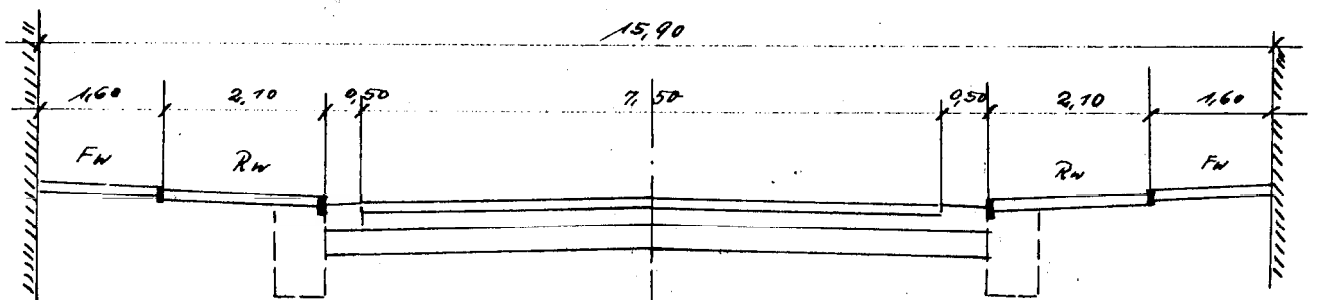
Reich vereinigt wurde, 1938 das Sudetenland von fremder Gewaltherrschaft befreit wurde und Böhmen-Mähren als Protektorat ein Teil-Deutschlands wurde, regte sich der Neid und die Mißgunst der Westmächte. Aber der Führer, der wohl die große Auseinandersetzung mit dem mißgünstigen England und seinem Trabanten Frankreich voraussah, wappnete sich und gab 1938 den Befehl, die westlichen Grenzen unseres Reiches mit einem unüberwindlichen Wall aus Stahl und Beton zu schützen. Gleichzeitig wurden die großen Arbeiten zur wirtschaftlichen Unabhängigkeit vom Ausland (Vierjahresplan), zur Erholung der Werktätigen und zur baulichen Bereinigung unserer großen Städte (Berlin, Ost-West-Achse, Nürnberg, München, Hamburg, Bayreuth, Düsseldorf) weiter vorangetrieben. Wenn bisher der "Arbeitslose" ein Zeichen unserer Zeit war, ist jetzt ein großer Mangel an Arbeitskräften zu verzeichnen. Eine Rationalisierung aller Betriebe wird durchgeführt. Es geht in Deutschland mit Riesenschritten bergauf und weiter. Da verdüstert sich wieder der Himmel. Polen, das schon immer seine Minderheiten, besonders die Deutschen, geknechtet und unterdrückt hat, erhebt frech sein Haupt, nachdem England mit ihm einen Bündnisvertrag abgeschlossen und ihm eine Blankovollmacht für einen Krieg mit seinem großen Nachbar ausgestellt hat. Die Folgen zeigen sich bald. Maßlose Ausfälle gegen Danzig und das Reich, blutige Unterdrückung der deutschen Minderheiten deuten darauf hin, daß Polen gestützt auf seinen "Freund" England nicht gewillt ist, sich mit dem Reich auf friedlichem Wege zu einer Verständigung zu kommen. Nachdem alle Bemühungen, durch Deutschland und Italien, den Frieden zu erhalten, gescheitert sind, kommt es am 1. Sept. zur Auseinandersetzung zwischen dem Reich und Polen mit den Waffen. An die Finanzlage des Reichs werden nunmehr erhöhte Anforderungen gestellt, die bedingen, daß nicht unbedingt für die Verteidigung oder Ernährung des Volkes notwendigen Arbeiten zurückgestellt werden. Von den für 1939 vorgesehenen 4 Baumaßnahmen auf der Reichsstraße 55, werden nur 2 in diesem Jahr in Angriff genommen, und zwar die Verlegung bei Ehreshoven und der Radweg bei Bergneustadt. Im folgenden werden die Baumaßnahmen der Reihe nach behandelt:

1.) Kurvenausbau bei Overath km 25,6 - (Bv. 4n) bewilligt 105000,-RM.). Wie aus den beiliegenden fotografisch Aufnahmen z.T. hervorgeht, bilden die vorhandene scharfe, in

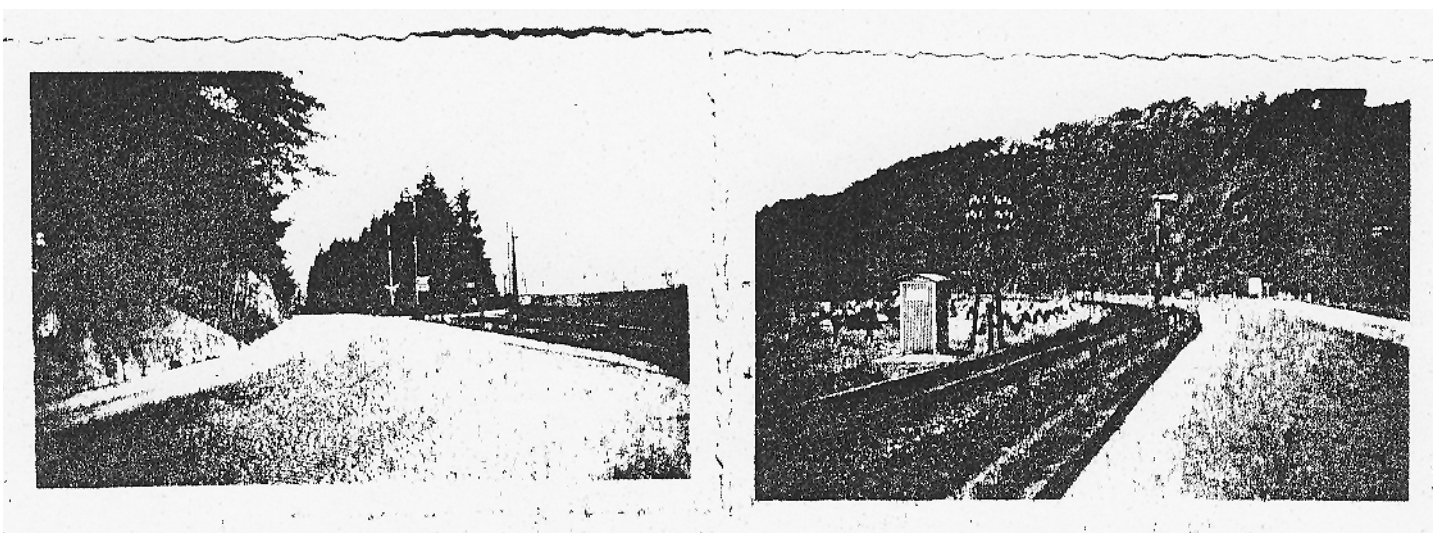
dachförmigen Profil liegende Kurve verbunden mit einer schlechten Sicht eine stete Verkehrsgefahr. (Die Verkehrszählung 1936/37 ergab: 4000 to im Durchschnitt und 5900 to Spitzenverkehr) Die übersichtlichen Kurven sollen daher soweit wie möglich begradigt und mit einseitigen Quergefälle entsprechend der "Ral" ausgebaut werden. Hierbei wird die Straße von km 26,0 - 26,3 vollständig verlegt. Ein Querschnitt mit 8,50 m Fahrbahnbreite und mit beiderseitigen Rad- und Fußwegen liegt bei. Auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung vom 11. April 1939 wurde der Firma Reifenrath G.m.b.H., Köln, der Zuschlag mit 83,655,- RM erteilt. Mit der Bauausführung kann nicht begonnen werden, da die bewilligten Mittel infolge der Aufwendungen des Reichs für den Krieg mit Polen, England und Frankreich zurückgezogen wurden



*Profil der freien Strecke*



*Profil in der Ortslage*



2.) Umgehung Ehreshoven km 30,200 - 31,480.

(Bv. 51, bewilligt: 90000,- RM I. Rate.)

Die Unübersichtlichkeit infolge der sehr scharfen Kurven mit übermäßig starkem Dachprofil und zu schmaler Fahrbahn ist die Ursache vieler Verkehrsunfälle. Der zur Ausführung genehmigte Entwurf stellt nur ein Teilstück (Bauabschnitt I) des geplanten Ausbaues dar. Der Bauabschnitt II sieht die Beseitigung der großen Gefahrenstellen an den beiden Aggerbrücken, an denen die Straße rechtswinkelig zweimal abbiegt, sowie die beiden Plankreuzungen mit der Reichsbahnstrecke Köln - Hagen-(Olpe), mit ungenügendem Sichtfeld vor.

Am Ende des behandelten Bauabschnittes I wird ein vorläufiger Anschluß an die jetzige Straße bei der Aggerbrücke in km 31,500 hergestellt. Auf der Baustrecke gelangt der für den ganzen Straßenzug geplante Ausbauquerschnitt zur Ausführung.

Die verlassene Straße des Bauabschnittes I soll, soweit sie für den öffentlichen Verkehr benötigt wird an die Gemeinde Overath abgetreten werden. Die restlichen Straßenflächen werden rekultiviert.

Die Erdarbeiten des Bauabschnittes I wurden mit Eröffnungstermin 10. April 1939 öffentlich ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die mindest anbietende Firma Jakob Dunkel aus Lohmar (Siegkreis) für 154610,- RM. Mit den Arbeiten wie Freimachen der Linie, Roden usw. wurde am 7.8.39 begonnen.

Auf Anordnung des Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) Düsseldorf soll die Arbeit aus dem bereits genannten Grunde ausgesetzt werden.

### 3.) Kurvenausbau bei Engelskirchen

km 37,673 - km 38,145 ( Bv. 49, bewilligt 175000,-RM.

Die Reichsstraße hat in diesem Abschnitt 2 scharfe Kurven. Es ereignen sich hier dauern schwere Verkehrsunfälle. Der Umbau dieser Strecke ist daher eine zwingende Notwendigkeit geworden. Um die Straße zügiger zu gestalten, muß die Ufermauer an der Agger verlegt werden bei gleichzeitiger Auskragung der Obergrabenmauer. Dies bedingt auch eine Verlängerung des Durchlasses für den Überlauf des Obergrabens. Um die Fahrbahn von dem starken Radverkehr freizuhalten, wird die linke Straßenseite einen Radweg von 2,40 m Breite erhalten. Der bauliche Zustand der Ufermauer ist so schlecht, daß auch ohne den Kurvenausbau eine Erneuerung notwendig geworden wäre.

a.) Herstellung, einer Uferstützmauer und eines gewölbten Durchlasses.

In beschränkter Ausschreibung, zu der 11 Firmen aufgefordert waren, wurden die Arbeiten der Firma Hoch-Tief AG. Essen, Zweigniederlassung Köln für rd. 61000 RM übertragen (April/Mai 1939).

b.) Erd-, Befestigungs- und Deckenarbeiten für den Kurvenausbau.

Auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung, deren Eröffnungstermin am 12. April 39 stattfand, erhielten Gebr. Jakobs, Zieverich b/Bergheim den Auftrag und zwar für 79150,-RM. Mit den Arbeiten an beiden Maßnahmen ist bisher aus dem bereits angeführten Grunde nicht begonnen worden.



- 4.) Herstellung, eines Radweges bei Derschlag. Km 58,350 – 58,700, bei Bergneustadt km 60,300 – 60,900 und zwischen Bergneustadt und Wiedenest km 61,150 – 63,310 mit Verlängerung der Bauwerke (Bv. 52 bewilligt 190000,- RM).

Der starke , ganzjährige Radfahrverkehr zu den Werken in Bergneustadt und Derschlag gab die Veranlassung zu dieser Baumaßnahme. Die für den starken Kraftwagenverkehr jetzt schon zu schwache Fahrbahn muß von den Radfahrern mitbenutzt werden. Als Folge ist eine bedeutende Behinderung der Verkehrsabwicklung sowie eine ununterbrochene Reihe von Verkehrsunfällen.

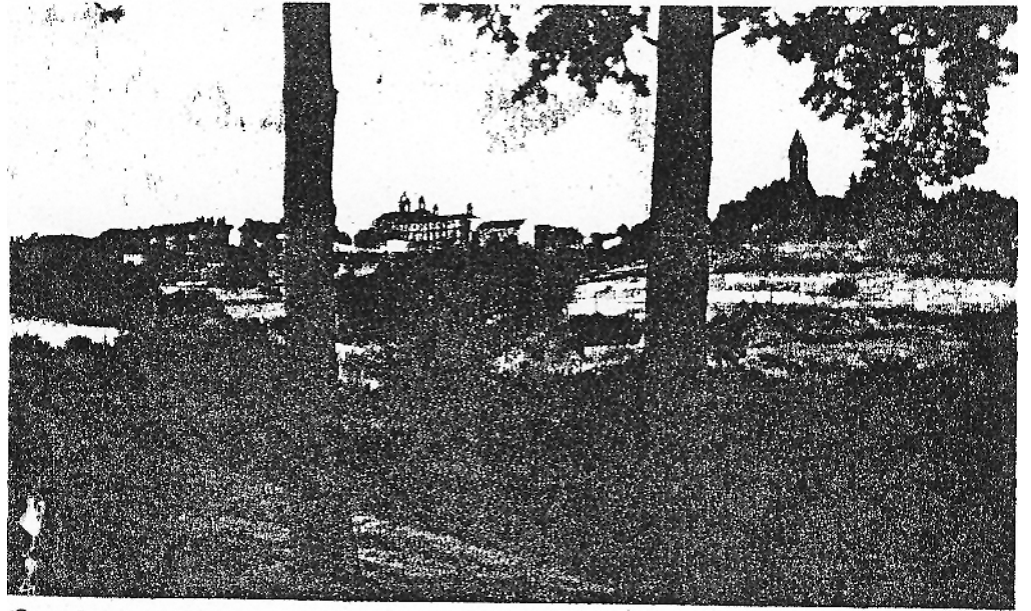
Auf der Reichsstraße sind Radwege von km 19,7 - 41,0, die nur in den Ortslagen kurz unterbrochen sind, und von km 46,1 - 48,500 vorhanden. Der geplante Radweg soll von km 58.350 - 63,310 aus Mitteln des Reiches gebaut werden, während er in den Ortslagen von 58,7 - 60,3 und von km 60,9- 61,150 in der Stadtgemeinde Gummersbach bzw. in der Stadt Bergneustadt hergestellt wird.

Die Herstellung des Radweges selbst wurde öffentlich ausgeschrieben (Eröffnungstermin 11. April 39) und der Arbeitsgemeinschaft Franz Sondermann, Olpe und Schmidt & Koch, Wenden, für 102850,- RM übertragen.

Die Verlängerung der Bauwerkes in km 61,366, 61,836, 62,374 und 620515 ist aus Ersparnisrücksichten wie folgt vorgesehen: Widerlager aus Naturstein mit Betonfundament und die Tragkonstruktion aus Holz; die Gewölbe werden also nicht durchgezogen.

Auf Grund einer beschränkten Ausschreibung werden diese Arbeiten ebenfalls der Arbeitsgemeinschaft Sondermann – Schmidt & Koch übertragen. Da dieselbe auch mit der Herstellung des Radweges beauftragt ist, ist für den guten und reibungslosen Fortgang der Gesamtarbeiten gesorgt.

Nachdem bereits ein guter Fortschritt der Baumaßnahme zu verzeichnen war (Beginn 7.8.39) muß nunmehr aus dem oben angeführten Grunde die Arbeit ausgesetzt werden.



Randenberg - Blick auf meine Tante in der St. Michaels