



Sterkrader Eck

an der Sterkrader Straße in Alt-Hamborn

Mai 2014

| Montag | Dienstag | Mittwoch | Donnerstag | Freitag | Samstag | Sonntag |
|-----------|-----------|-----------|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | Maifeiertag 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | Christi Himmelfahrt 29 | 30 | 31 | |

Schon in der Frühzeit der Gutehoffnungshütte waren viele Mittel recht Aufträge und Konkurrenz

1787 stellte die Hütte "Gute Hoffnung" die ersten gusseisernen Eisenbahnschienen her für den Rauendahler Kohlenweg (Ruhrtal). Es war die erste, mit Pferden betriebene Eisenbahn in Deutschland. Die Eisenhütte beschäftigte damals 15 Arbeiter.

1842 gliederte die "Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huyssen" ihrem Hüttenbetrieb ein Schienen-Walzwerk an, aus dem die ersten Schienen für die Köln-Mindener Eisenbahn geliefert wurden.

Seit 1823 stand Wilhelm Lueg als erster geschäftsführender Direktor dem Unternehmen vor.

Zuvor schon 1835 fuhr die erste deutsche, mit Dampf betriebene Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.

Unter Wilhelm Lueg wurden die Schienengeschäfte ständig weiter ausgebaut. Die Sterkrader Eisenbahnschienen wurden nach Posen, Baden, Thüringen, Ostpreußen, Sachsen, Berlin, Schlesien, Württemberg, Österreich und Ungarn verschickt.

Die rheinisch-westfälischen Schienenwalzwerke hatten sich zu einer Schienenkonvention (Produzentenkartell) zusammengeschlossen, in der Wilhelm Lueg eine wichtige Rolle einnahm.

Im Jahr 1846 kam es zu einer großen Ausschreibung der Königlich Bayrischen Staatsbahn für Schienen und Eisenmaterial, die das Interesse in ganz Europa erweckte.

Im Gegensatz zu heute, in der man Schmiergelder noch bis in die 1970er Jahre als nützliche Ausgaben von den Steuern absetzen konnte, Kartelle und Preisabsprachen hochbestraft werden, war die Moralvorstellung damals wohl ein andere. Die lässlichen Sünden in damaliger Zeit des Frühkapitalismus sind heute Todsünden bei den hohen Behörden und dem Kartellamt.

Die Schienengesellschaft beauftragte Wilhelm Lueg für sie in München gemeinsam aufzutreten, um diesen Großauftrag an die Ruhr zu bringen. Die Auftragvergebung lag allein beim autoritär regierenden König Ludwig I. von Bayern. Ein aussichtsreicher Weg zu ihm führte über die skandalumwitterte, einflussreiche Mätresse Lola Montez.

Lola Montez, eine geb. Schottin (*1821) bereiste als Tänzerin einen großen Teil Europas mit vielen Liebchaften. Sie kam 1846 als Geliebte und Mätresse des bayr. Königs Ludwig I. nach München, der sie zur Gräfin von Landsfeld erhob. Das Verhältnis trug zur Abdankung des Königs 1848 bei.



Wilhelm Lueg fuhr - mit einem 50 cm langen Schienenprofil aus echtem Münzgold, schön bearbeitet und mit beigefügten Rimessen - nach München, wurde von Lola Montez empfangen, die das Werbegeschenk wohlwollend entgegen nahm. Lueg erhielt den großen Schienenauftrag für das Schienekartell. Nach nicht langer Zeit kam der Befehl Sr. Majestät König Ludwig I. an das zuständige Ministerium, den Schienenauftrag nach Sterkrade zu erteilen.

Um beim bayrischen Hof Eindruck zu schinden, musste der biedere Westfale, Wilhelm Lueg, einiges an seiner Garderobe korrigieren. Er brauchte eine Hof-Hose aus schwarzer Seide mit hohen Strümpfen und dazugehörige Schnallenschuhe. Mit dieser schmucken Kleidung hat der Mann aus Sterkrade die Lebedame Lola Montez in die Oper geführt.

Aus Dankbarkeit und Anerkennung für die gelungene Auftragerfüllung hat die Schienengemeinschaft Wilhelm Lueg mit einem Silberpokal ausgezeichnet.

Man wundert sich noch heute, wie Wilhelm Lueg diesen langen beschwerlichen Weg von Duisburg nach München bewältigt hat.

Ebenso schwer vorstellbar ist, wie die Eisenbahnschienen von Sterkrade ins bayrische Land geschafft wurden.



Lola Montez 1821 - 1861



Die Gutehoffnungshütte in Sterkrade zur Zeit Wilhelm Luegs



Wilhelm Lueg 1792 - 1864