

## Zur Geschichte unseres Ortes (Fortsetzung vom September-Heft)

*Unsere letzte Fortsetzung endete damit, daß aus den Pappen das Wasser mit einem Druck von 600 atü ausgepreßt wurde.*

Mit einem Aufzug wurden die immer noch feuchten Pappen zum Trockenboden transportiert, wo sie dann aufgehängt wurden. Das Trocknen der Pappen dauerte im Sommer ein bis zwei, im Winter vier Wochen. Im Sommer wurde auch auf der Wiese getrocknet, was dann nur einen Tag dauerte. Dabei konnte es allerdings passieren, daß die Pappen bei einem plötzlichen Regenguß aus dem Bach gefischt werden mußten, oder die Gänse latschten darüber und ließen etwas fallen....



Die trockenen Pappen waren wellig und hatten eine raue Oberfläche. Deshalb wurden sie in einer selbstgebauten Feuchtmaschine angefeuchtet, und anschließend im Glättwerk geglättet. Die Welligkeit wurde auf einem dampfbeheizten Trockenzyylinder beseitigt, indem ein umlaufender Filz die Pappen fest an den Zylinder preßte. Man muß sich den Glättvorgang ähnlich wie beim Bügeln vorstellen. Die fertige Ware wurde dann zu 25 kg-Paketen gebündelt, und je nachdem, wieviel Pappen ein solches Paket ergaben, unterschied man in 25er, 30er bis 140er Pappen. Dies konnte an der Formatwalze durch entsprechende Anzahl der Umdrehungen eingestellt werden, d.h. jede Pappe bestand aus mehreren einzelnen Lagen, und je nach der gewünschten Stärke wurde das nur papierstark ankommende Material entsprechend oft über die Formatwalze geführt. Durch Unregelmäßigkeiten beim Produktionsablauf entstandene Fehlstärken mußten nach dem Trocknen mit viel Fingerspitzengefühl und Erfahrung aussortiert werden. Später unterschied man dann die Pappstärken nach Gramm/qm. Da vieles schwere Handarbeit war, baute Herr Kürth mehrere technische Hilfsmittel ein. So verdoppelte er die Tragkraft des Fahrstuhles und baute eine Verladebahn, die einen zeit- und kräftesparenden Transport der fertigen Pappen zur Fuhrwerkswaage ermöglichte. Auch der Transport der Pappen vom Glättwerk zum Trockenzyylinder und das anschließende Stapeln erfolgte über selbstgebaute Transportbänder.

Die wohl beeindruckendste Leistung stellte der Einbau von Schienen und Wagen zum Kohlentransport dar, da durch den Einbau des neuen und größeren Kessels auch größere Mengen an Brennstoff bewegt werden mußten.

Diese Schienen und Wagen wurden in einer stillgelegten Ziegelei in Kändler gekauft, die Schienen von den Schwellen gelöst und nach Lehren, die aus 6er Rundstahl entsprechend den örtlichen Erfordernissen angefertigt wurden, in mühevoller Arbeit im Schmiedefeuer erhitzt und gebogen. Daß dies nicht auf Anhieb die gewünschte Form brachte und deshalb die Schienen immer und immer wieder ins Feuer mußten, kann man sich vorstellen. Um den eigentlichen Betrieb in der Schmiede nicht zu stören, wurde diese Arbeit sonntags durchgeführt. Anschließend mußten die Schienen wieder auf die Schwellen montiert und in die richtige Spur gebracht werden. Das Ausmaß dieser Arbeit kann man nur erahnen. Dem technischen Fortschritt konnte die Papiermühle jedoch auf die Dauer nicht standhalten. Dafür war der Betrieb zu klein und die Anlagen zu alt, so daß wie schon erwähnt, im Jahr 1972 der Betrieb aus Rentabilitätsgründen eingestellt wurde und der Ausbau der Anlagen begann. Unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten wäre es die Papiermühle wert gewesen, als technisches Denkmal der Nachwelt erhalten zu bleiben, aber dafür fehlten wohl die nötigen Voraussetzungen und Mittel. Sicher wurde der Platz auch anderweitig benötigt.

*Gunter Sieber*