

Straßenbahnmuseum Kohlfurth - Manuelskotten - und Cafe Born im Hause vom Cleff

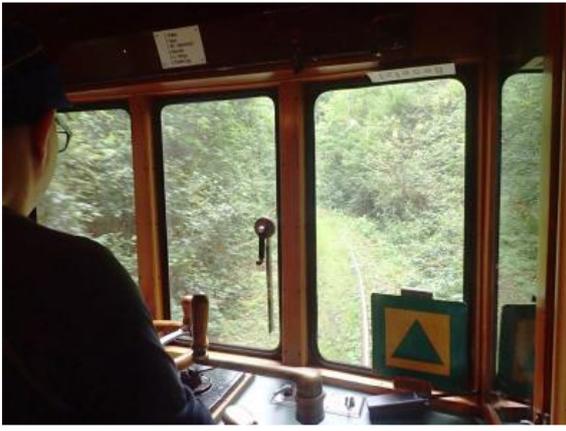
Dunkle Wolken über Kohlfurth und den Straßenbahnen des Museums Kohlfurth. Als wir alle pünktlich dort ankamen, verzogen sich die Wolken und bei angenehmen Temperaturen, auch Sonnenschein, jedenfalls ohne Regen bis zum Abend machten wir einen Rundgang über das Gelände und die Wagenhalle. Wagen aus der ersten Hälfte bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts waren zu sehen, einige bereits hervorragend und fahrbereit restauriert, andere warteten noch im Dornröschenschlaf. Es gab Werkstattwagons, Schienenschleifwagons und natürlich jede Menge Straßenbahnen. Auch eine große Modellbahn, an der sich die 10-12 jährigen als Kondukteure versuchten. Der Verein hat aber auch so jede Menge Arbeit, das alles zu erhalten und nach Corona und vor allem dem Hochwasserchaos in Ordnung zu bringen. Nach Plan, der von Wolfgang perfekt abgestimmt war, fuhren fast alle mit der alten O der Rheinbahn nicht von Ohligs nach Benrath, sondern von Kohlfurth über Brücke nach Cronenberg-Greul. Die Schaffner hatten alle Hände voll zu tun, Fahrscheine auszuteilen, in Geldtaschen, Galoppwechsler genannt das Geld zu sortieren, Die Haltestellen auszurufen dem Kondukteur mit Klingelzeichen die Weiterfahrt freizugeben und die eine oder andere Frage der Gäste zu beantworten. Eine Fahrt, immer den Berg hinauf durch dichte Wälder, Farnen, kleinen Lichtungen, einigen Haltestellen bis zur aktuellen Endstation, wo es einen schönen Blick hinüber nach Solingen gab.

Bis auf zwei Wandermüde ging es dann – meistens im Gänsemarsch – hinunter zum Manuelskotten. Dabei stellte sich die Fitness des Gros unserer Gruppe in hervorragender Weise heraus. Die Wanderverweigerer erreichten den Manuelskotten mit 5 Minuten Verspätung, nachdem die in der Straßenbahn der 50-60er Jahre die Fahrt eine halbe Stunde später, dafür hin und zurück gemacht hatten. Der Manuelskotten ist eines der letzten noch funktionierenden Schleifkotten im Bergischen Land. Auch wenn die Stadt Wuppertal ihn erworben, wäre ohne das ehrenamtliche Engagement Unterhalt und Betrieb ebenso unmöglich wie dies bei Straßenbahn und Museum der Fall ist. Ein sehr guter geschichtlicher Überblick über die Sensenproduktion und den Manuelskotten ist hier angefügt. Eindrucksvoll wurde uns das körperlich harte Nassschleifen von Kuttermessern erklärt und wir bekamen eine Ahnung, wieviel Meisterschaft nötig war um noch bis vor kurzem eine solche Meisterschaft zu erreichen. Denn der Letzte seiner Art gab aus Altersgründen ohne Nachfolger auf. Wie und wo heute diese für die Wurstherstellung notwendigen äußerst exakten Kuttermesser handwerklich in einer solchen Präzision hergestellt werden, damit der Kutter synchron läuft, kam nicht heraus. Dafür hatten wir im Maschinenraum eine Vorführung der besonderen Art. Alle gebräuchlichen Antriebe von Mitte der 17. Jahrhunderts, bei Manuelskotten des 18. Jahrhunderts bis heute war in Betrieb zu erklären. Das oberschlächtige Wasserrad, dass mit seinen rd. 30 PS die Schleifsteine für 28 Schleifer ebenso antrieb wie einen 110 Volt Generator für Licht, die mit Steinkohle betriebene Dampfmaschine, der Dieselmotor und zuletzt der 220 Volt, dann 380 Volt Stromgenerator sorgten zu ihren Zeiten technisch auf dem neuesten Stand dafür, dass der Manuelskotten technisch und wirtschaftlich auf der Höhe war und konkurrenzfähig arbeitete.

Unser Führer war technisch derart versiert, dass er alle Funktionen und Vorteile anschaulich erklären konnte. Ebenso waren seine Erklärungen zum Vorteil von Wärmepumpen zu Abschluss derart anschaulich und verständlich, dass es vielleicht zu einem entsprechenden Symposium in der Zukunft reicht.

Während um die 80 % unserer Gruppe den restlichen Weg runter zu Museum und Autos gingen, konnten die restlichen 3 bereits das Cafe Born im Hause vom Cleff in Cronenberg aufsuchen. Ein Kleinod im bergischen Jugendstil mitten in Cronenberg. Bei Kaffee, Cappuccino und besten Torten gab es einen schönen gelungenen Abschluss dieses schönen Tages.







Für all die von Euch die sich für die Historie des Kottens interessieren und mehr wissen wollen – hier kommt noch mehr!

Manuelskotten (Kaltenbacher Kotten)

<http://www.manuelskotten.de/>



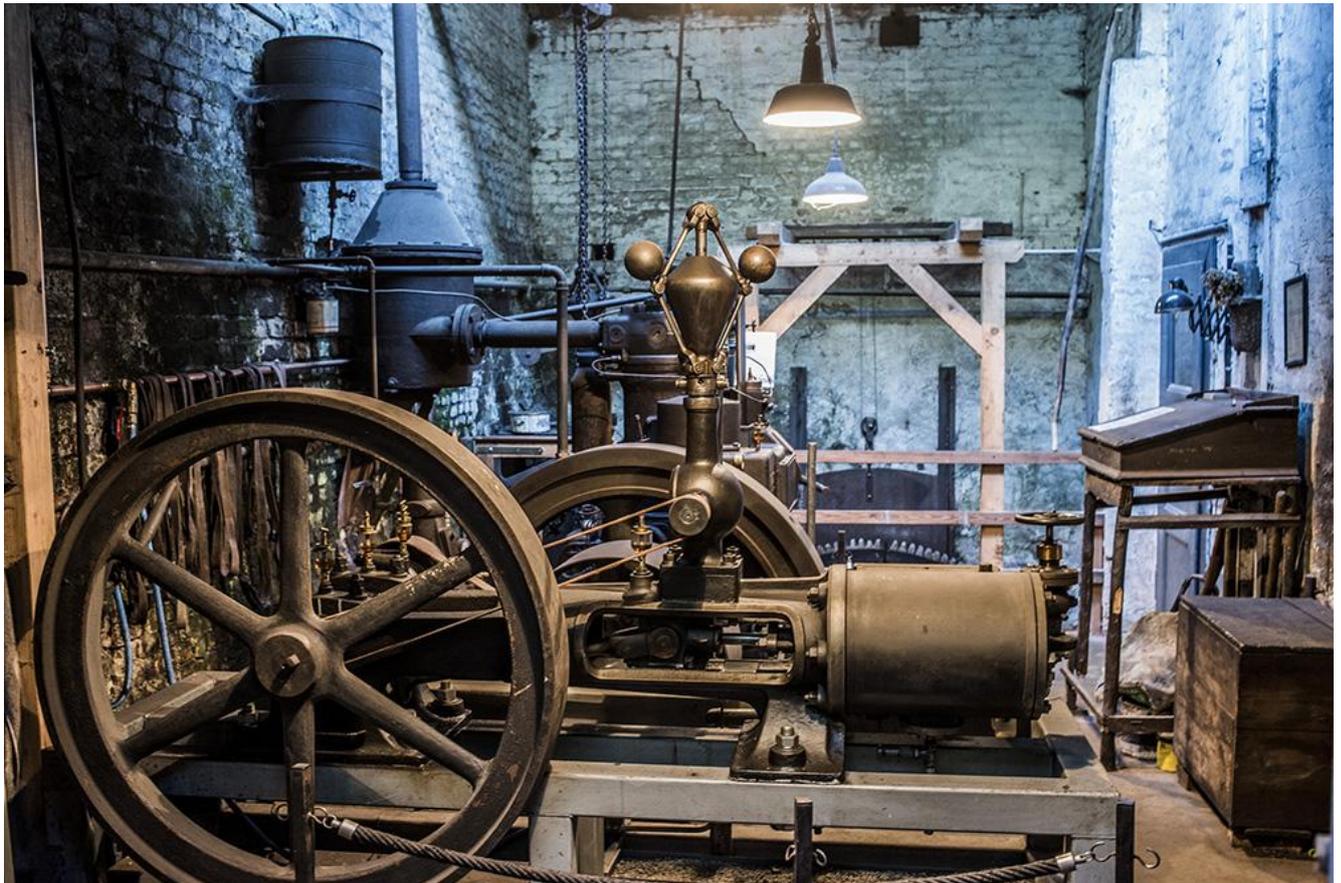
Mit dem Manuelskotten besitzt die Stadt Wuppertal ein industriegeschichtliches Denkmal besonderer Art. Eingebettet ins enge Tal des Kaltenbachs liegt der Kotten auf halbem Weg zwischen Cronenberg und Kohlfurth. Heute ist der Manuelskotten nicht nur die letzte mit einem Wasserrad betriebene Anlage an diesem Bach, sondern im gesamten Stadtgebiet von Wuppertal.



Durch die verschiedenen Antriebsarten, die unter seinem Dach versammelt sind, ist er auch einmalig in der gesamten Region. Mit Wasserrad, Dampfmaschine, Dieselmotor, Generator und Elektromotor gibt er einen Überblick über die Geschichte der Energiegewinnung seit dem Mittelalter. Im Manuelskotten wird auch heute noch gewerblich geschliffen und geschärft. Durch die weitestgehend unveränderte Technik und minimale Eingriffe in die Umgebung des Kottens, kann gerade dadurch eine authentische Situation vorgestellt werden.

Die Anlage

Auf der Rückseite des Gebäudes befindet sich ein oberschlächtiges Wasserrad mit 5,60 m Durchmesser, das aus dem angrenzenden Stauteich gespeist wird. Im Inneren des Kottens setzt es die Transmission in Bewegung, über die die Schleifsteine und ein 110 V Generator für die Beleuchtung, angetrieben werden. Die Zahnräder, die die Kraft vom Wasserrad auf die Transmission übertragen, sind im Maschinenraum offen einsehbar. Ungewöhnlich ist die Verwendung eines Fliehkraftreglers an dieser wassergetriebenen Anlage, der das Regulierschott und damit die gleichmäßige Umdrehungszahl der Schleifsteine steuert. Alternativ wurde die Anlage mit einer Dampfmaschine, später mit einem ein 30 PS Dieselmotor betrieben. Als neueste Entwicklung wurde ein Elektromotor installiert.



Ausstellung über Nassschleiferei

Seit Herbst 2017 besitzt der Manuelskotten eine neue Attraktion: eine Ausstellung zur Nassschleiferei, die im Obergeschoss (zu den Öffnungszeiten des Kottens und nach Vereinbarung) besichtigt werden kann.

Informative Texte, historisches Bildmaterial, Archivalien und zahlreiche Exponate aus der umfangreichen Sammlung des Vereins gewähren spannende Einblicke in die Geschichte des Manuelskottens und des Nassschleifens. Sie berichten über die Menschen hinter den Schleifsteinen, über deren Arbeitsalltag und Arbeitsbedingungen.

Die speziellen Handgriffe und Herausforderungen des Handwerks werden dabei ebenso beleuchtet, wie Cronenbergs Bedeutung als Fertigungsort hochwertiger Werkzeuge. Die Sammlung des Vereins umfasst mehr als 500 Exponate. Der größte Teil davon ist in thematisch geordneten Schubladen untergebracht. Diese laden zum Entdecken, Nachlesen und Vertiefen ein. Gefördert wurde die Ausstellung durch den Landschaftsverband Rheinland.

Geschichte der Cronenberger Werkzeugindustrie

10 Jahrhundert

das berg-märkische Hügelland ist reich an kleineren Eisenerzvorkommen, die vermutlich seit dieser Zeit in dieser Gegend im Tagebau abgebaut wurden. Auch im Kaltenbachtal finden sich noch die verfallenen Mundlöcher solcher Stollen. Dazu kam der immense Holzreichtum, dadurch konnte das Eisen in Rennöfen (Kohlemeiler) aus dem Erzgestein heraus geschmolzen werden. Im Burgholz und auch in der Gelppe konnten diese Öfen nachgewiesen werden. Das Manganhaltige Erz wurde im „Dorp“ verhüttet und zu Sensen verarbeitet. Noch heute zeugt der Name „An der Hütte“ von diesem Geschehen. Hinter manchen Häusern entstehen Feuerschmieden und Schleifkotten, in denen als Haupterwerb Sensen gefertigt wurden.

1240

Die Hanse in Lübeck erwähnt Sensen aus Cronenberg

1430

Der Erzbischof von Köln überträgt die Burg Elberfeld mit ihrer Filiale Cronenberg der „Grafschaft Berg“. Das Wappen der Grafen von Berg zeigt den roten Bergischen Löwen, aufrecht mit blauer Krone, blauer Zunge, blauen Krallen und einen links geschlungenen Doppelschwanz.

Der Bergische Löwe mit der Sense in den Pranken-auf einem Berg stehend- im Cronenberger Wappen weist noch heute auf die Bedeutung der Sensenproduktion hin.

1462

bestand schon eine Handwerksbruderschaft oder Zunft in Elberfeld (das Gebiet Cronenberg gehörte dazu) das Sichtschiemeamt. Der Hauptsitz der Sensen- und Sichtenherstellung war in Cronenberg (Sichten = kleine Handsensen)

5. Juli 1600

Cronenberg erhielt durch Herzog Johann Wilhelm I von Jülich, Kleve und Berg (1562-1609) das Sensenprivileg. Das bedeutete, dass Sensen in diesem Gebiet durch Schmiede hergestellt und durch die Schleifer geschliffen werden durften. Zu diesem Gebiet gehörte Cronenberg, Elberfeld, Beyenburg und Bornefeld. Das Handwerksgericht saß in Cronenberg.

Mit diesem Privileg wurde die Sensenherstellung gegen andere Gebiete abgeschottet, nur hier durften Sensen hergestellt und geschliffen werden. Monopolstellung zum Schleifen = weiße Sensen – lagen bei einigen wenigen Familien = 72 Schmiede, 10 Sensen- und Stabschleifer, sowie Sensenkaufleute. Die Schleifer Gesellen durften nicht abwandern und in anderen Regionen produzieren. Lehrlinge mussten zu den Zunftfamilien gehören. Die Lehrzeit betrug 7-8 Jahre. Die Sensenzunft setzte Preise fest. Um 1604 wurden ca. 54 000 Sensen hergestellt und nach Brabant/Holland/Dänemark und Deutschland verkauft.

Ursprünglich wurde das Eisen mit der Hand geschmiedet und der Schleifstein vom Menschen selbst gedreht. In der 2. Hälfte des 16 Jahrhunderts-also 1550-1599- ist in unserer Gegend erstmals von Wasserantrieb in einem solchen eisenverarbeitenden Betrieb die Rede. in den folgenden Jahrhunderten wuchs die Zahl der Wasserräder im Bergischen rapide an.

Um 1860 gab es im Gebiet der heutigen Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal 169 wassergetriebene Hämmer und 206 Schleifkotten. Am Kaltenbach ist ein solcher Betrieb mit Wasserrad erstmals für das Jahr 1692 belegt. Bis zu sechs Wasserkraftanlagen arbeiteten an diesem Bach gleichzeitig. Der Friedrichshammer, der Obere Kotten=Teschekotten, der Mittlere Kotten (heute Manuelskotten) und der Untere Kotten – heute Petrickshammer, die Kaltenbacher- Getreidemühle und der Schütterhammer.

Die strengen –Zunftregeln sorgten für Streit und Abspaltungen und Abwanderungen ins Märkische durch die Gesellen, für die keine selbständige Zukunft möglich war.

Die Eisenvorkommen waren Ende des 17 Jahrh. = 1680-1700 abgebaut und es musste durch Lieferungen aus dem Siegerland und dem Oberbergischen Kreis Ersatz beschafft werden. Ende 1790 wurden ca. 6.000 Tonnen Eisen herangeschafft.

Ca. 1750

Die „Blauen Sensen“ aus der Steiermark verdrängen die weißen Sensen aus dem Bergischen. Die Cronenberger Firmen erstellen erfolgreich andere Produkte und Werkzeuge.

Es wurden, Sägen, Beile, Äxte, Spachtel, Kellen, Winkel, Stechbeitel, Hobeisen, Schraubstöcke, Winden, Zimmermanns-Schreiner-, Maurer-, Gärtner-, und Landbaugeräte usw. aus Stahl und Reckeisen hergestellt. Geschmiedet wurden Nägel, Schuhnägel, Stiefeisen und dazu die nötigen Werkzeuge wie Ambosse, Hämmer, Zangen, Geißfüße.

1755

Der „Mittlere Kotten“ (heute –Manuelskotten) wird als sechster Kotten am Kaltenbach gebaut.

1809

Die Aufhebung aller Privilegien der Zünfte und Innungen erfolgte 1809 durch Napoleon und führte zu Gewerbefreiheit und kennzeichnet damit auch den Übergang zum Industriezeitalter mit freiem Wettbewerb.

1864

waren im Bereich der Stadt Cronenberg 61 Wasserkraftbetriebe. Es wurden in diesen Betrieben mehr und mehr Dampfmaschinen installiert. 1891 waren es bereits 28 Dampfmaschinen. Die Epoche der Dampfmaschinen war aber relativ kurz.

1898

hat das „Bergische Elektrizitätswerk“ begonnen die Stromversorgung in Cronenberg zu erstellen. Allerdings zuerst nur für die Industrie. 1913 wurden erst Leitungen für den privaten Bereich installiert.

1901

Der Manuelskotten brannte ab und wurde 1902 auf den alten Fundamenten, aber vergrößert, wiederaufgebaut. Es wurde auch hier direkt eine Dampfmaschine mit der dazu gehörenden Esse gebaut. 1934 wurde die Dampfmaschine im Manuelskotten abgebaut und der Antrieb – neben dem Wasserrad- durch einen 1 Zylinder Diesel der Fa. Schlüter ersetzt.

Die besondere Struktur der Cronenberger Industrie unserer Tage wird geprägt durch die große Zahl der Mittel- und Kleinbetriebe. Meist findet man Betriebe, die seit mehreren Generationen im Familienbesitz sind. Diese Betriebe haben sich jeweils auf einzelne Werkzeugtypen spezialisiert die dadurch eine hohe Qualität und sehr viel Innovation in den einzelnen Bereichen erbrachte.

Der weltweite Export der in Cronenberg hergestellten Werkzeuge zeigt, dass die Qualität bekannt und gefragt ist. Tradition und auch Fortschritt sind die Grundlagen dieses Erfolges.

Geschichte des Manuels-Kotten

Am Kaltenbach lagen 6 Wasserkraftanlagen. Die nach dem Familiennamen der Betreiber benannten Kotten sind: Friedrichshammer, der Tescheshammer, der mittlere Kotten (heute der Manuelskotten), der Hölterhoffskotten (später Petrickshammer), die Kaltenbacher Mühle und der Schütterhammer.

1755

wurde das erste Kottengebäude erbaut. es wurde in den Grundmauern eine Inschrift gefunden.

1827

gibt es einen Standortplan mit dem Grundriss des Gebäudes

1867

übernimmt Emanuel Morsbach den mittleren Kotten von seinem Schwiegervater Carl Jacob Freund.

1898

Wegen der häufigen Verwechslungen mit dem Morsbacherkotten am Morsbach, wird dieser Kotten nach dem Vornamen des neuen Besitzers in „Emanuelskotten“ umbenannt, im Volksmund wurde daraus „Manuelskotten“

1901

brennt dieser „Manuelskotten ab.

Das heutige Gebäude wurde an dieser Stelle 1901 nach dem Brand des alten Gebäudes vergrößert und wiederaufgebaut. Im Erdgeschoss wird an „nass gehaltenen Schleifsteinen“ gearbeitet und im Obergeschoß an den Pliest- und Polierböcken. Insgesamt bis 28 Männer (Naat- und Drügschlieper) arbeiten im Gebäude, aber nicht immer gleichzeitig. Die Schleifer kommen teilweise aus dem Umland und mieten sich stundenweise den jeweiligen Arbeitsbereich = sogenannte Halblöhner.

1902

wird eine „liegende Dampfmaschine mit stehendem Heizkessel“ installiert. Defekte am Wasserrad, Teichverschlammung, Frost und, längere Trockenheit, machen diese Anlage notwendig, damit kontinuierlich gearbeitet werden kann.

1904

wird der Fliehkraftregler eingebaut um einen gleichmäßigen Lauf der Schleifsteine (auch bei Belastung) zu gewährleisten und ein Durchdrehen des Wasserrades auszuschließen.

Die Schleifsteine aus Sandstein kamen per Bahn aus der Eifel zum Bahnhof Cronenberg und von dort mit Pferd und Wagen ins Kaltenbachtal zum Kotten.

1926

Ab jetzt sorgt ein Stromgenerator mit 110 Volt für elektrisches Licht.

1930

Naturschleifsteine (z.B. Sandsteine aus der Eifel) werden verboten und gegen Kunststeine ausgetauscht. Diese Schleifsteine bestehen aus Korund – als Schleifmittel, sowie eine Magnesit-Verbindung = Magnesiumoxyd MgO und Magnesiumchlorid MgCl₂

1934

Ein Dieselmotor der Fa. Anton Schlüter, Bauj. 1927, mit 30 PS bei 375 Umdrehungen, einem Hubraum 11 Liter wird aufgebaut und verdrängt damit die aufwendig zu bedienende Dampfmaschine. Sie wurde anlässlich des Neubaus der Sheddächer entfernt.

1943

Das Kaltenbachtal bekommt elektrischen Strom per Freileitungen

1950

Der Schornstein der Dampfmaschine ist 20 Meter hoch – (die Esse) wird abgerissen und die Steine vor dem Kotten als Pflasterung verlegt.

1953

Bekommt der Kotten 220 Volt Stromleitungen und später auch 380 V Kraftstrom.

1958

Helmut Morsbach übernimmt den Kotten von seinem Vater Karl.

1959

tritt Rolf Bergmann (Cousin von Helmut Morsbach) in den Betrieb ein.

1960

Der Kotten bekommt einen Drehstrommotor (380 V), der durch seine schnelle Einsetzbarkeit eine gute Ergänzung zum Wasserrad ist. Der Dieselmotor bleibt vor Ort, aber außer Betrieb.

1961

Das Wasserrad erhält eine neue Welle von der Fa. Ernst May, Solingen

1969

Das Wasserrad wird repariert und erhält ein neues Dach durch Fa. Stein (Herr Riemann)

Bis Anfang der 70er Jahre lag der Schwerpunkt beim Schleifen von Heckenscheren (jährlich bis zu 250 Tausend).

In den 70er Jahren begann man mit dem Schleifen von Cutter-Messern für die Fa. Steffens Remscheid.

1971

Es wird ein Zuschauerbereich vor dem Wasserrad hergerichtet. Die Zuwegung wird mit Betonsteinen hergestellt. Der Durchlauf vom Vorschütt wird erneuert. Eine alte Winde vom Petrikshammer (Fa. Küller) kommt zu neuen Ehren. Sie reguliert jetzt den Wasserzufluss zum Rad.

1984

Der Zulauf zum Wasserrad muss repariert und erneuert werden. Das neue Schütt ist aus Eichen-Kernholz.

1984

Der Manuelskotten sowie die Außenanlage mit Stauteich, – Stauregulierung, Hauptsperrschott und Untergraben, werden unter Denkmalschutz gestellt.

1990

Der Förderverein Manuelskotten wird gegründet und kann mit Hilfe der NRW-Stiftung die Anlage von den letzten Besitzern „Helmut Morsbach und Rolf Bergmann“ kaufen.

1992

Der Manuelskotten geht in den Besitz der Stadt Wuppertal über und ist eine Außenstelle des „Historischen Zentrums“. Es wird ein Pachtvertrag für die unteren Räume (Schleiferwerkstatt) mit dem Schleifer Dirk Fromm, abgeschlossen.

1995

Der Dieselmotor wird wieder gangbar gemacht. Die Lehrwerkstatt der WSW leistet mit Meister und 3 Lehrlingen die Wiederbelebung.

1998

Das Obergeschoss des Kotten`s wird abgetragen und von Obergeschoss-Boden ab erneut aufgebaut und saniert. Dies dauert 3 Jahre und wird durch die Organisation-“Arbeit statt Sozialhilfe“ – durchgeführt

1999

Erhalt der Dampfmaschine der Fa. Luhns (Seifenfabrik), Oberbarmen. Restaurierung durch den Historischen Arbeitskreis der WSW- über einen Zeitraum von 4 Jahren

2001

Im Rahmen der Umbau + Sanierungsmaßnahmen durch das Gebäude Management Wuppertal, wird eine Gas-Zentralheizung installiert, mit einem Gastank neben dem Gebäude. Außerdem wird eine Sammelgrube mit 5500 lt. gesetzt und im Obergeschoss eine Toilette installiert. Da es kein Trinkwasser im Kotten gibt, wird sie ökologisch richtig mit Teichwasser betrieben.

2001

Wird im Obergeschoss ein Ausstellungsraum eingerichtet und Werkzeuge der Cronenberger Industrie gesammelt und in Vitrinen ausgestellt.

2002

Das Wasserrad muss abgestellt werden, es klappert und läuft nicht mehr rund.

2004

Im Februar wird das defekte Wasserrad durch das THW gesprengt und mit Hilfe der Fa. Neeb-Autokran die Reste aus dem Untergraben geholt. Im Mai erfolgte die Erneuerung des Wasserrades, durch die Mühlenbaufirma Dipl. Ing. Andreas Düntzsch aus Riesa/Elbe. Die Fa. Küller setzt die neuen Eisenringe auf die Welle. Die Finanzierung erfolgt durch die Regionale 2006 über den Bergischen Ring.

2005

Der Stauteich wird durch manuelle (Bagger) Maßnahme bearbeitet um die Staufähigkeit wieder zu erhöhen. Zeitgleich wird auch der Damm erneuert durch Spenden in Form von Lehmerde und gespendete Kosten der Baggerarbeiten .

2005

Der Manuelauskotten (früher Mittlerer Kotten) ist 250 Jahre alt.

2008Es wird ein gebrauchter Druckluftbehälter installiert, damit die Dampfmaschine auch in Betrieb genommen werden kann.

2007

Die Wasserrad-Welle ist morsch durch einen Pilz. Sie muss erneuert werden.

2016

Neubau des Holzschütt's im Kottenteich und Überholung der Windenkonstruktion für den Wassereinlass in den Eiskasten.

2017

Der Raum wird mit Hilfe des LVR museal umgestaltet und eine Nass-Knie-Schleifer-Ausstellung eingerichtet.

2018

Der Stauteich ist wieder durch Sedimente und sonstige Ablagerungen verschlammte. Durch ein Druckluft-Verfahren soll mit Sauerstoffzufuhr die Entschlammung durchgeführt werden.

Der Manuelauskotten braucht das Wasser des Kaltenbachs

Anregungen aus der „Chronik der Bürgermeisterei Kronenberg“ 1877 von den Lehrern Johannes Holtmanns, A. Herold und C. Cassel von 1612 bis 1870.

Zusammengestellt von **Günter Weise**

1612 Strenge Kälte. Im Mai/Juni friert es, noch dickes Eis auf den Teichen.

1616 „Frühzeitigkeit“. Früchte reifen bei großer Dürre vor der Zeit.

1621 Das Jahr bringt einen sehr kalten Winter.

1640 Viele Erdbeben. Heißer Sommer. Alle Brunnen, Weiher und Bäche versiegen. Viele Menschen verhungern.

1683 Heißer Sommer mit anhaltender Dürre bringt unfruchtbares Jahr. Im Winter große Kälte von November bis März des folgenden Jahres. Bäume und Pflanzen erfrieren.

1709 Bäume erfrieren. Wasserräder sind vier Monate eingefroren.

1716 Viel Schnee und langer Frost. Alle Hämmer und Kotten stehen still. Im Sommer übermäßiger Regen mit geringer Ernte.

1739 Der Winter ist kalt und lang. Frost und Schnee von November bis Ende Mai.

1748 Ab Dreikönigstag 12 Wochen lang Frost bis Ende März. Am 3. März fällt nachmittags ein Prozent Fuß hoher Schnee. Es folgt strenge Kälte. Die Vögel erfrieren. Bis Mitte April hartgefrorene Erde.

1751 Am 5. bis 7. Februar fällt so viel Schnee wie seit Menschengedenken nicht mehr. Im Sommer regnet es fast ununterbrochen.

1754 Der März bringt starken Frost und hohen Schnee. Der Sommer ist regnerisch und kalt. Im Juni wird noch geheizt.

1755 Erdstöße auch hier. (Lissabon wird durch Erdbeben zerstört.)

1768 Strenge Kälte und hohe Sterblichkeit.

1771 ist ein Hungerjahr. Die Woche vor Ostern (31. März) ist so kalt, dass die Schleifer nicht arbeiten können. Vom 26. bis 30. März ist der Schnee tiefer als im Winter. Der 1. Mai ist dürr wie im Winter.

1785 Der Winter ist kalt und hat viel Schnee, von dem die Bäume durch den Schneedruck zerbersten. Der Schnee liegt von Weihnachten bis Mai.

1786 Anfang März große Kälte. Am 20. März fällt zwei Fuß hoher Schnee (64 cm). Im September fängt es schon wieder an zu schneien. Schlechte Ernte. Vom 1. November an friert es so stark, dass die Wupper gleich zufriert.

1788 Schöner Herbst. Dann dauernde Kälte vom 24. November bis Januar.

1795 Im ersten Koalitionskrieg verwandelt die feindliche Besetzung die blühende Landschaft in eine Wüste. Es herrscht große Not.

1847 Der Winter ist streng und anhaltend.

1853 Am Jahresende fällt so viel Schnee, dass eine Woche lang keine Post nach und von Elberfeld und Remscheid fahren kann.

1857 Große Not wegen anhaltender Trockenheit.

1861 Starke Nachfröste vernichten die Hoffnung auf eine gute Ernte.

1863 Der August bringt eine ungewöhnlich große Hitze. 25 – 32° C im Schatten. Der Wassermangel wird immer drückender. Die Wasserräder stehen still. Die Brunnen am Born und in Herichhausen sind vollständig

trocken. Viehbesitzer müssen das Wasser in Fässern auf Karren herbeischaffen. In jedem Haus muss für etwaige Feuergefahr ein Fass mit Wasser bereitstehen, meist von der „Belte“.

1864 Anfang Januar ist die Wupper zugefrozen. Mitte Februar sehr hoher Schnee. Im August große Hitze und lange Zeit herrscht Wassermangel.

1868 Ostern – im April ist noch vollständig Winter. Fingerdickes Eis.

1870 Am 12. Februar zeigt das Thermometer 12 Grad Kälte. Die Wetteraufzeichnung wurden leider so nicht fortgeführt. Man weiß, dass zum Beispiel der Rhein 1941 bei Düsseldorf zugefrozen war. Das gilt auch für die Bäche in Cronenberg.

Bei Frost muss das Eis in mühevoller Arbeit vom Wasserrad geschlagen werden. Bei starkem Frost steht es ganz still. Bei Dürre muss das Rad nass gehalten werden und oft gedreht werden. Nach wolkenbruchartigem Regen, wenn das Oberflächenwasser vom südöstlichen Cronenberg (ca. 20 Hektar) ungehindert in den Kaltenbach fließt, verwandelt sich der Bach in einen reißenden Fluss. Bäume werden entwurzelt, der Boden weggespült, Morast und Astwerk mitgerissen. Am Kotten schoss früher das Wasser über die Dammkrone. Daraufhin wurde das Flutschütz, der Überlauf, auf das Doppelte vergrößert. Am Eiskasten schließen Regler und Radschütz wegen dem Unrat schlecht.

Bei Wasserknappheit müssen die Schleifer warten, bis sich der Teich gefüllt hat, um wieder ein paar Stunden schleifen zu können. Bei vollständiger Dürre ist der Teich trocken. Das nutzen die Besitzer, um den Schlamm zu entfernen.

1902 Der Kotten erhält eine liegende Dampfmaschine, mit stehendem Kessel, weil bei größeren Aufträgen, einem Defekt am Wasserrad, bei Teichentschlammung, bei starkem Frost oder großer Trockenheit die Wasserkraft fehlt.

1934 Ein Dieselmotor verdrängt im Manuelskotten die Dampfmaschine.

1953 Drehstrom kommt ins Kaltenbachtal.

1958 Der Kotten erhält einen Elektromotor. Eine wertvolle Ergänzung zum Wasserrad, das weiterhin ein treuer Begleiter des Kottens bleibt.

1983 Die Freileitungen werden verstärkt. Der Dieselmotor wird vom Betrieb abgekoppelt, bleibt aber zum Glück an Ort und Stelle.

1995 Der Förderverein Manuelskotten, die Bergische Museumsbahnen und die Naturfreunde gründen die „Patenschaft Kaltenbach“ und machen auf die Missstände am Kaltenbach aufmerksam.

1990 erkennen einige technisch Interessierte die Bedeutung des Kottens mit seinem mächtigen Wasserrad. Gründet sich der Förderverein, der mit Mitteln der NRW-Stiftung den Kotten erwirbt.

1992 überträgt der Förderverein den Kotten an die Stadt Wuppertal als Außenstelle des Stadthistorischen Museums. Das Wasserrad wird erneuert.

2008 Das Wasserrad bekommt, dank des Fördervereins, eine neue Welle.

2008 Ein Regenrückhaltebecken für den Kaltenbach ist oberhalb am Tennisplatz Unterkirchen gebaut worden. Das Becken fasst 2.300 Kubikmeter und bremst den Bach auf 75 Liter/Sekunde. Bei einer Fallhöhe von 1 m = 1 PS. Das Wasser fließt damit ruhiger und nimmt weniger Schlamm mit. Der Teich wird geschont, der Damm erneuert.