

NDB-Artikel

Kronenberg, *Rudolph* Stahlindustrieller, * 4.3.1859 Dültgensthal bei Solingen (Rheinland), † 9.11.1934 Immigrath bei Langenfeld (Rheinland).

Genealogie

V August (1827–1904), Kupferarbeiter u. Gründer e. Schirmstockdrechslerei, S d. Messermachers Joh. Wilhelm u. d. Joh. Maria Linder;

M Charlotte (1827–94), T d. Kupferarbeiters Joh. Wilhelm Dültgen u. d. Friedericke Groh;

• Frankfurt/Main 1927 Maria (* 1882), T d. Karl Albert Röttgen in Solingen u. d. Maria Opterbeck;

1 S (×).

Leben

Als ältestes von 11 Kindern lernte K. das Schlosserhandwerk, ging dann auf Wanderschaft und wurde Meister in der Nietenfabrik Rump & Krone, Altena, die Carl Prinz (1857-1935) gehörte. 1888 kehrte er nach Solingen zurück, erwarb ein Patent auf die Herstellung von Fahrradspeichen und gründete mit erspartem Kapital, unterstützt durch seinen Schwager →Karl Süss (* 1859), eine eigene Firma in Ohligs. Er fertigte dort Rippen und Schlitzrohre für Schirmgestelle, Ladestöcke für Militärgewehre, Speichen und Nippel für die Fahrradindustrie. 1893 trat Prinz als Teilhaber in K.s Firma ein. Als das Fahrrad immer mehr zum Massenprodukt wurde und viele Unternehmen im Bergischen Lande Teile dafür herstellten, sah K. Erweiterungsmöglichkeiten und gründete 1897 mit Prinz die „Kronprinz AG für Metallindustrie“, ausgestattet mit dem damals hohen Grundkapital von 1 Mill. Mark. Da Prinz seine inzwischen nach Immigrath verlegte Nietenfabrik einbrachte, verfügte die AG über zwei Werke, die auch die Hauptbetriebe blieben. Als unternehmerischen Berater und Aufsichtsratsvorsitzenden gewann K. den Chemiefaserindustriellen →Hans Jordan. K. fertigte jetzt in Ohligs Felgen und Schutzbleche, in Immigrath nahtlose Rohre für Rahmen, Vordergabeln und Lenkstangen von Fahr- und Motorrädern. Als erster produzierte er Felgen und Schutzbleche aus Bandeisen statt aus Holz als Massenartikel und wurde darin führend. Zur Sicherung ihrer Rohstoffversorgung beteiligten sich K. und Prinz 1899 mit je 25 % an der Neugründung der „Eisen- und Stahlwerks-GmbH“ in Ohligs, die bis 1929 die Stahlblöcke für das Werk Immigrath lieferte. 1906 nahm K. die Eigenerzeugung von Bandstahl in Immigrath auf, den er im Kaltwalzwerk zu Felgen, Schutzblechen und Rohren weiterverarbeitete. Für die Erzeugung dünnwandiger, nahtloser Rohre errichtete er in Immigrath ein

Rohrwalzwerk, das die Blöcke nach dem Ehrhardt-Verfahren lochte, zog und auf Schwedengerüsten fertigwalzte.

K. erkannte bald Parallelen in der Felgen- und Rohrerzeugung, da beide vom Bandeisen ausgehen. Ein entscheidendes technisches Problem war hier das Löten oder Schweißen längs und quer. Seine ersten dünnwandigen Rohre lötete K. wie die Fahrradfelgen. Diese überlappt gelöteten Rohre waren billiger als die nahtlosen. Den nächsten Fortschritt erzielte er beim autogenen Schweißen. Nach dem 1. Weltkrieg entwickelte K. eine Maschine zum elektrischen Längsschweißen von Rohren. 1927 erfand er eine Maschine zum Stumpfschweißen der Längsnähte geschlitzter Rohre, mit der er als erster in der Welt produzieren konnte. Seit den Anfängen der Luftfahrtindustrie lieferte er auch für sie nahtlose Präzisions-Stahlrohre, Drahtspeichen-Lauf- und Spornräder, 1932 die ersten Federbeine für die Ju 52.

|
Als das Automobil neues Verkehrsmittel wurde, fertigte K. 1897 in seiner Felgenabteilung die ersten Autoräder. 1903 erhielt er sein erstes Patent auf ein abnehmbares Autorad, womit er als einer der ersten von der abnehmbaren Felge zum ganzen Rade überging, das bereits dem bekannten Rad mit Flachbettfelge ähnelte. 1908 begann K. in einem Neubau die Großproduktion von Autofelgen und -rädern. 1921 erhielt er als einziger in Deutschland durch Patenttausch Herstellungsrecht und Vertrieb des abnehmbaren Drahtspeichenrades mit Schnellverschluß von Rudge-Whitworth, das, im Automobilsport unentbehrlich, von Kronprinz bis Ende der 50er Jahre hergestellt wurde. Vor allem mußte er sich dem Lkw-Rad widmen, als sich die Luftbereifung hier durchsetzte. 1925 brachte K. eine geteilte Felge mit einseitig angewalztem, festem Seitenring und mit eingewalzter Ringnut für den Sprengring heraus, die patentiert wurde. Seit 1927 fertigte er die Ringscheiben der Automobilräder durch Kegelwalzen von Flacheisen statt durch Ausstanzen großer Scheiben aus viereckigen Blechtafeln. 1930 brachte er eine Tiefbett-Sicherheitsfelge für Lkw heraus, die größere Sicherheit gegen das Herausspringen des Reifens bot.

Ein wesentlicher Schritt zum billigen Autorad gelang K. 1926 durch Entwicklung eines speziellen Radscheiben-Walzwerkes, eines Erfindungswerks aus 6 Patenten. Es ermöglichte große Genauigkeit und völlige Regelmäßigkeit beim Walzen schmaler Bänder; durch ihre Selbsteinstellung konnte er die Walzen auf ihrer ganzen Breite ausnutzen. Dieses Walzwerk erlangte über die Radfelgenherstellung hinaus allgemeine Bedeutung für das Kaltwalzen von Bandstahl, wozu K. noch ein Meßgerät erfand, mit dem er die Dicke des schnell durchlaufenden Bandes maß.

Um die Jahrhundertwende eröffnete K. zur Erschließung neuer Absatzgebiete Betriebe in Italien und Frankreich, die aber im 1. Weltkrieg wieder verlorengingen. Prinz schied 1902 aus dem Unternehmen aus. 1910 konnte K. das Grundkapital seiner AG von 2,8 Mill. Mark bereits verdoppeln. Durch Vermittlung Jordans wurde er während des 1. Weltkriegs Großeinkäufer von Luppen bei den Mannesmann-Röhrenwerken, da er selbst nicht genug Vormaterial im eigenen Rohrwalzwerk herstellen konnte. Seitdem Kronprinz

auch Präzisionsrohre herstellte, kamen sich die beiden Firmen näher. K. erwarb noch das Röhrenwerk Hilden von →Alexander Coppel (* 1865) und erweiterte dadurch seine Kapazität in nahtlosen und autogen geschweißten Rohren. 1930 erwarb Mannesmann 20 % der Kronprinz-Aktien. K. blieb bis an sein Lebensende Vorstandsmitglied und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender seiner Firma. Jordans früherer Sekretär Karl Zell führte das Unternehmen bis 1938 weiter, ehe es 1939 ganz an Mannesmann übergang, das dadurch seine Leistungsfähigkeit in der Präzisionsrohr-Erzeugung wesentlich erhöhte.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (Aachen 1917).

Werke

DRP 151 102 v. 1903, 431 613 v. 1925, 483 583 v. 1927, 551 982 u. 502 783 v. 1930/32 (abnehmbare Autoräder bzw. -folgen);

358 945 v. 1919 u. 490 914 v. 1927 (Schweißen v. Rohrnähten);

449 011, 459 138, 490 914, 492 827/28 u. 513 283 v. 1928-29 (Walzen v. Bandeisen).

Literatur

O. E. Seyfert, Die dt. Fahrradindustrie, in: Hdb. d. Wirtsch.kde. Dtld.s III, 1904, Kap. 19;

E. Poppe, Die dt. Präzisionsstahlröhrenindustrie, ihre Entwicklung, Lage u. Bedeutung, Diss. Münster 1921;

Schmidhäußler, Solingen u. s. Industriebezirk Ohligs, Wald, Gräfrath u. Hölscheid, 1922;

R. Niggebrügge, Die dt. Fahrradteile-Industrie, Diss. Köln 1927;

Allg. Automobil-Ztg. 29, 1928, Nr. 15, S. 16 (P);

Mitt. d. DAHV 1928, S. 410 f.;

A. Pomp, Das Kaltwalzen v. Bandstahl, in: J. Puppe (Hrsg.), Walzwerkswesen III, 1939, S. 568 f. u. 598 f.;

H. Sinz, 60 J. Kronprinz AG 1897-1957, in: Ber. f. d. Geschäftsj. 1957, Hoppenstedts Wirtsch.archiv, 1958;

Mitt. Mannesmann-Archiv Düsseldorf (Dr. L. Hatzfeld).

Portraits

Büste im Werk Ohligs.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Kronenberg, Rudolph“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 83-84
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
