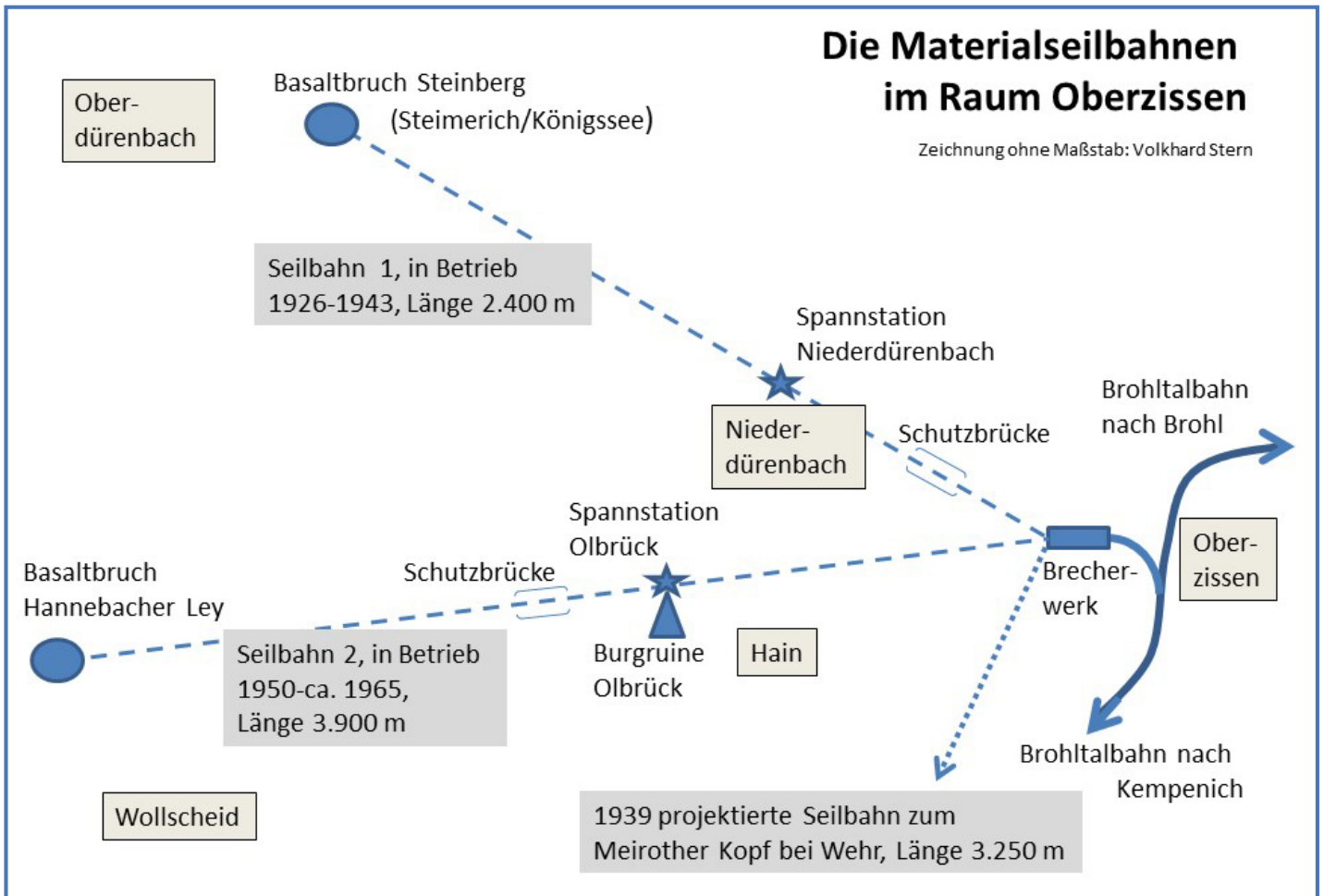


Die Materialeilbahnen im Raum Oberzissen

Zeichnung ohne Maßstab: Volkhard Stern



Steine schwebten in der Luft:

Bild 1: Skizze der beiden Drahtseilbahnen oberhalb von Oberzissen mit Anschluss des Schotterwerks Oberzissen an die Brohltalbahn. Ebenfalls dargestellt ist die nicht realisierte Seilbahn zum Meirother Kopf. *Zeichnung ohne Maßstab: Volkhard Stern*

Seilbahnen im oberen Brohltal

VOLKHARD STERN

Die Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft (BEG) lebte in erster Linie von der Beförderung der Bodenschätze des Brohltals: Steine vulkanischen Ursprungs. Dazu zählten Lava, Phonolith und Basalt. Ein wichtiger Produktionsstandort mit Schienenanbindung an die Brohltalbahn war Oberzissen. Über das große Basaltwerk in Oberzissen ist relativ wenig bekannt, obwohl es von 1924 bis in die Sechzigerjahre hinein existierte, also immerhin gut 40 Jahre.

Am Steinberg (Steimerich) oberhalb von Oberdürenbach hatte, wie Rudolf Leisen berichtet, bereits 1870 die Fa. Bachem & Co. aus Königswinter Parzellen zum Steinabbau erworben; Hintergrund waren Notverkäufe der landbesitzenden Bauern aufgrund von Missernten. Erst rund 50 Jahre später habe man alle erforderlichen Grundstücke in Besitz nehmen können. Für die Betreiber karger Landwirtschaft bedeutete die Möglichkeit zum Nebenerwerb im Steinbruch einen wichtigen Beitrag zum Lebensun-

terhalt. Um 1924 verpachtete die Fa. Bachem den Basaltkopf an die Fa. Steinhandel Rauen AG in Mülheim an der Ruhr. Diese erhielt die Konzession zum Abbau von Basaltgestein am Steinberg und ließ zunächst das Gelände von Arbeitern, die man aus der näheren Umgebung eingestellt hatte, roden, um den Steinbruch dann zu erschließen. Der säulenförmig gelagerte Feldspatbasalt war von hoher Güte und aufgrund seiner Druckfestigkeit hervorragend für den Wasserwege-, Straßen- und Eisenbahnbau geeignet.

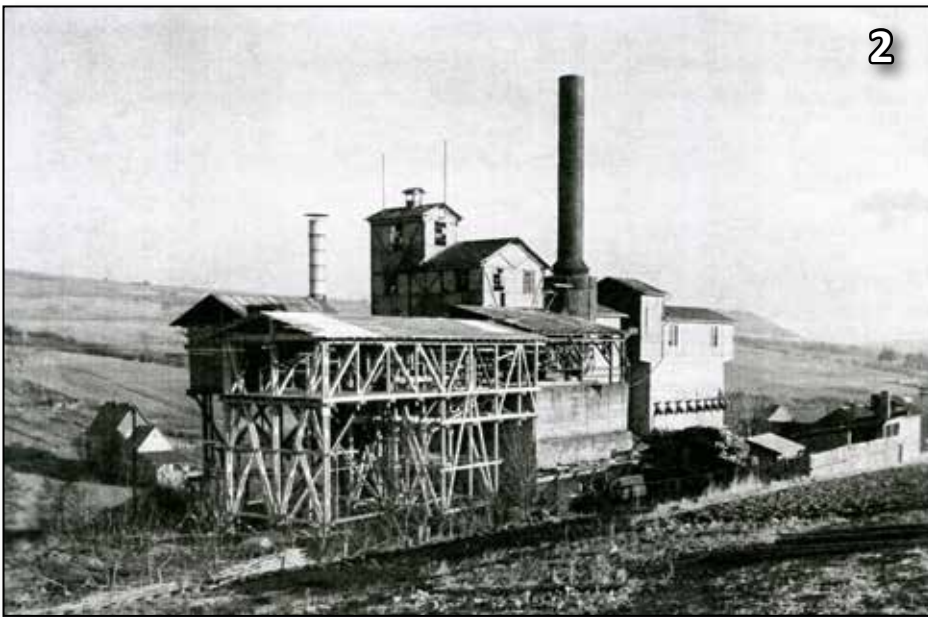


Bild 2: Das 1924 neu errichtete Schotterwerk in Oberzissen.
Abb. (aus der Schulchronik Oberzissen):
Slg. Alfons Dietz

Zur Verarbeitung des gewonnenen Gesteins wurde 1924 in Oberzissen ein Brecherwerk errichtet. Es sollte ursprünglich auf der anderen Talseite entstehen, mit Vorteilen für eine kürzere Seilbahnlinie, bessere Anbindung an die Brohltalbahn und den Wegfall des Baus einer Schutzbrücke über die Brohltalstraße. Dies scheiterte am Grunderwerb. Das Richtfest am neuen Standort fand am 4. Juli 1924 statt. Als Datum der Inbetriebnahme des Werkes wird der 28. Januar 1925 genannt. Zur unmittelbar benachbarten Trasse der Brohltal-Eisenbahn wurde ein

etwa 200 m langes Anschlussgleis verlegt. Wesentlich für die Transportkette des in erster Linie für den Küstenschutz in Holland benötigten Materials war die Anbindung und Verlademöglichkeit am Hafen Brohl, von wo aus der Weitertransport über den Großschiffahrtsweg Rhein direkt in die Niederlande möglich war. Der 1932 fertiggestellte Abschlussdeich der Zuidersee wurde wesentlich mit Steinmaterial aus Oberdürenbach befestigt. In Brohl war alternativ die Möglichkeit zur Umladung in Waggons der Staatsbahn vorhanden.

An Baumaßnahmen war neben der Erschließung des Steinbruchs und der Errichtung des Schotterwerkes in Oberzissen eine diese beiden Punkte verbindende Materialeilbahn erforderlich, die im Folgenden beschrieben wird. Weiterhin war im Hafen Brohl eine Schiffsverladestelle mit Silo zu errichten. Insgesamt habe die Fa. Rauen, so in einer eigenen Darstellung vom Januar 1949, über 1 Mio. Mark investiert und so dem Brohltal einen enormen Zugewinn an Industrie und Infrastruktur, Arbeits- und Erwerbsmöglichkeiten und weiteren

Bild 3: Das Basaltwerk Rauen in Oberzissen, um 1930. Vor dem Gebäude mit kombinierter Brecher- und Siloanlage rangiert eine der G-Schleppenderloks der Brohltalbahn (die Loks G 3 und G 4, 1914 von Krauss gebaut, waren eigentlich für Siam gedacht und kamen 1923 als Gelegenheitskauf zur BEG). Die Wagen werden unter dem Silo über Rutschen beladen. Von dem Holzanbau hinten verlässt die Materialeilbahn das hohe Silogebäude nach rechts in Richtung Niederdürenbach; im Hintergrund die Burgruine Olbrück. *Bild: IBS-Archiv*

3



Bild 4 (rechts): Briefkopf des Werks Oberzissen der Fa. Rauen, 1927. *Bild: IBS-Archiv*

Bild 5: Der 1925 von den Deutschen Werken in Kiel (DWK) gelieferte, 150 PS starke Benzoltriebwagen 50 der Brohltalbahn vor der Kulisse des im gleichen Jahr in Betrieb genommenen Schotterwerks in Oberzissen. *Bild: IBS-Archiv*



Einnahmen verschafft. Auch die Anfang der Zwanzigerjahre notleidende Brohltalbahn habe erheblich profitiert; der Umfang aller Frachten habe nach Eröffnung des Werkes Oberzissen zu einem Drittel aus Basalttransporten bestanden. Welche Erwartungen in den neuen Verkehr gesetzt wurden, drückte der Geschäftsbericht der BEG von 1924 aus: „Auch im laufenden Geschäftsjahr hat sich der Verkehr nicht merklich gehoben, doch hoffen wir, daß durch die Eröffnung der neuen Brüche in Oberzissen und Engeln, wovon der erste vor kurzem mit der Verladung von Basaltsteinen begonnen hat, der Bahn umfangreiche neue Transporte erwachsen werden.“ Und im Geschäftsbericht 1925 heißt es dann: „Wie wir bereits in unserem vorjährigen Geschäftsbericht ausführten, erhofften wir uns von der Eröffnung neuer Industrien im Brohlt-

ale, der Indienstellung eines Benzoltriebwagens und eines neuen Hafenskrans eine Belebung unseres gesamten Verkehrs. Erfreulicherweise ist dies

auch eingetreten, denn die Gesamteinnahmen sind im Vergleich zu denen im gleichen Zeitraum des Vorjahres um rund 33 1/3 Prozent gestiegen“.



Bild 6: Eine der Mallet-Loks der BEG mit den 1925 von Talbot gebauten vierachsigen Selbstentlader-Privatwagen der Fa. Rauen aus der Serie 501-506. *Bild: IBS-Archiv*

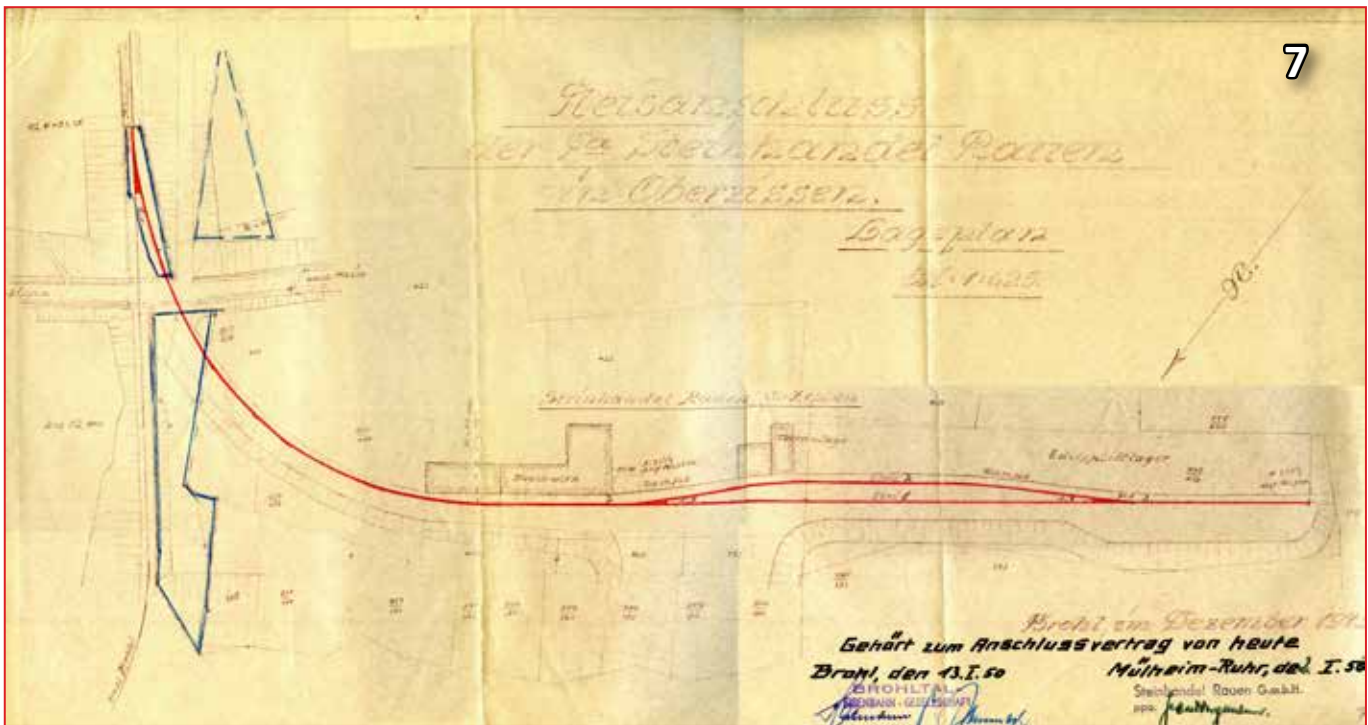
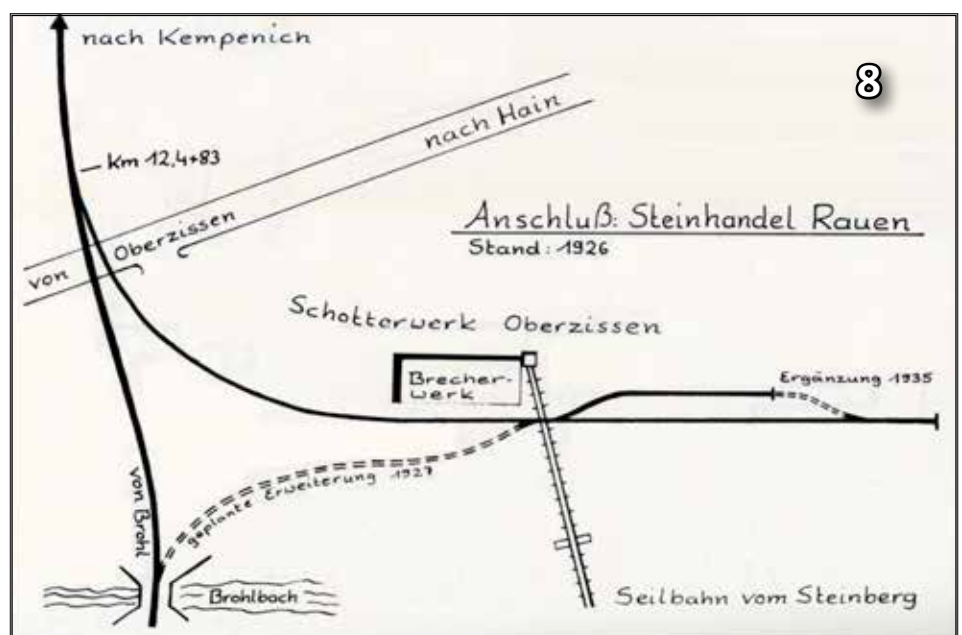


Bild 7: Original-Skizze des Gleisanschlusses in das Rauen-Werk Oberzissen von 1950. Abb.: aus dem **BEG-Aktenbestand VIII, Rauen**

Die Erschließung des Steinbruchs am „Steimerich“, wie der Berg im Volksmund genannt wurde, erfolgte zunächst mit pferde- und oxenbespannten Karren, ein mühseliges Unterfangen auf schlechten Wegen. Um das begehrte Naturgestein in größerem Umfang abtransportieren zu können, wurde 1925/26 zwischen dem Steinbruch und dem Oberzissener Werk eine rund 2.400 m lange Drahtseilbahn errichtet. Die Ausführung der Arbeiten lag vermutlich in Händen des Spezialisten für diese Technik, der Julius Pohl AG aus Köln-Zollstock. In Niederdürenbach entstand eine Spannstation, um das teilweise 300 m weit freischwebende Seil stramm zu halten. Für diesen Zweck waren tonnenschwere Gewichte in Form riesiger, mit Basalt gefüllter und in Schächten versenkter Fässer erforderlich, um das Zug- und das Tragseil unter Spannung zu halten. Ein Beobachtungsstand gewährleistete die Funktion. Dass die Loren so weit schwebten, hatte den Zweck, die Höhenverhältnisse sowie das unebene Gelände zu überbrücken und gleichzeitig Tragmasten einzusparen. Die Niederdürenbacher Spannstation mit ihrem 2 x 7 m breiten und 5 m hohen Betonpfeiler ist bis heute erhalten und wurde 2007 vorbildlich zu einem technischen Schauobjekt und stummen Zeugen der früheren Steinindustrie ausgestaltet (vgl. Bilder 10 a/b). Die Seilbahn diente

nicht nur dem Steintransport bergab: In Richtung Steinbruch wurde bergauf regelmäßig Trinkwasser aus dem Oberzissener „Bur“, dem dortigen Sauerbrunnen, zur Versorgung der Steinbrucharbeiter befördert. Sofia Esch aus Oberzissen berichtet, wie sie als Fünffährige dem Vater am „Steimerich“ per Seilbahn das warme Essen im Kesselchen („Henkelmann“) sowie Trinkflaschen brachte, ein riesiges Abenteuer für das Kind, das zu diesem Zweck ins schwebende „Kärrche“ gesetzt und per Telefonleitung angekündigt wurde.

Bild 8: Das Anschlussgleis des Basaltwerks Oberzissen zweigte am Bahn-Kilometer 12,5 der Brohltalbahn ab und war etwa 200 m lang. Nicht realisiert wurde eine Planvariante von 1927 zur Einführung eines Gleises in direkter Richtung vom Bahnhof Oberzissen zum Schotterwerk; hier wäre dann ein Gleisdreieck entstanden. Während die Seilbahn vom Steinberg auf dieser Karte nach unten verlief, änderte sich der Verlauf der neuen Seilbahn ab 1950 nach rechts in Richtung Hannebacher Ley. Zeichnung: **Hans-Joachim Jakobowski**



Zur Wartung der Seilbahn war ständig ein Mann beschäftigt, der vor allem für die Sicherheit der Drahtseile zu sorgen hatte. Immerhin war die Anlage bei vollem Betrieb mit mehr als 400 Zentnern Material belastet, was zu einem gewissen Verschleiß der Drahtseile führte. Entlang der Strecke waren 26 gitterartig gebaute Stützmasten aus Stahl sowie die Spannstation vorhanden. Am Seil hingen 88 Loren, von denen die Hälfte leer bergauf und die andere Hälfte beladen zu Tal unterwegs war. Das Gefälle zwischen Steinbruch und Schotterwerk betrug 135 m. Dadurch wurden die tal-fahrenden, mit je 10 Zentnern Ladung beladenen Loren so schnell, dass sie gebremst werden mussten.

Zum Schutz vor möglicherweise aus der Seilbahn herabfallendem Material erhielt die Brohltalstraße zwischen Oberzissen und Niederdürenbach eine massiv betonierte Schutzbrücke. Sie wurde erst um 1968 abgerissen. Eine weitere Schutzbrücke entstand 1949/50 für die neue Seilbahn, die ebenfalls die Brohltalstraße, nun aber weiter oberhalb nahe der Lochmühle, überquerte. Diese aus Metallstreben errichtete Schutzbrücke verschwand ebenfalls um 1968.

Wie bereits angedeutet, hatte der Steinbruch am Steinberg für das Umfeld große wirtschaftliche Bedeutung. Gleichzeitig mit dem Entstehen des Schotterwerks in Oberzissen erhielten 1925 mehrere umliegende Ortschaften wie Hain, Niederdürenbach und Rodder erstmals einen öffentlichen Stromanschluss. Eindringlich wird in zeitgenössischen Berichten auf die Gefährlichkeit der Arbeiten im Steinbruch hingewiesen. Die gewaltigen Sprengungen hatten gelegentlich schlimme Folgen für die dort beschäftigten Menschen, zudem kam es durch Fehlsprengungen zu Sachschäden. Es sei die Hölle gewesen. Dennoch, trotz geringer Löhne stellte die Arbeit den Broterwerb sicher und half wesentlich, die Infrastruktur der armen Gegend zu verbessern. Bis zu 120 Mann sollen im Steinbruch gearbeitet haben, nach anderer Quelle sogar zeitweise bis zu 200 Mann in Werk und Steinbruch. Die Steinbrecher in Oberzissen hätten enormen Lärm und Staub verursacht, berichtet die Oberzissener Schulchronik, sehr zum Unwillen der Oberzissener Hausfrauen wegen deren Wäsche. An Produkten wurden aus Oberzissen neben Rohsteinen Packlage, Schütt- und



Bild 9: Mastenkette der Seilbahn von Oberzissen zum Steinberg, um 1930. Im Vordergrund der Kirchturm von Oberzissen. *Bild: Sig. Alfons Dietz*

Wasserbausteine sowie geteeter und ungeteeter Schotter geliefert. Zudem wurde aus dem Basalt fein gemahlener Edelsplitt hergestellt.

Für den Abtransport der Steinprodukte aus ihrem Oberzissener Werk beschaffte die Fa. Rauen 1925 von der Waggonfabrik Talbot in Aachen sechs Selbstentladewagen, die bei der Brohltalbahn mit den Nummern 501-506 eingestellt waren (vgl. Bild 6). Die Wagen wurden von der Fa. Rauen 1941 anlässlich der bevorstehenden Stilllegung des Basaltbruchs Steinberg verkauft. Das war jedoch nicht der einzige Grund: Am Brohler Rheinhafen verfügte die Fa. Rauen über eigene Lager- und Ladekapazitäten sowie Anschlussgleise zum Umschlag des Schotters auf Rheinschiffe. Hier gab es im Zeitraum 1940 bis 1944 erhebliche Unstimmigkeiten zwischen Rauen und der BEG. Die rückläufigen Transportmengen aus Oberzissen gingen zum einen auf die Ausschöpfung des Bruches Steinberg zurück, zum anderen hatte Rauen Teile seiner Belegschaft zum Westwallbau abstellen müssen. Entsprechend enttäuschend waren die Umschlagmengen auch im Brohler Rheinhafen. Die dortigen Gleis- und Siloanlagen hätte die BEG lieber an die Konkurrenz aus Linz, die Basalt AG, vermietet, was weitaus bessere Geschäfte erwarten ließ. Aus dieser Situation entwickelte

sich ein – wie bei Jakobowski formuliert – „Kleinkrieg am Mittelrhein“, der zur Kündigung des Gleisanschlusses ins Oberzissener Basaltwerk führte.

Am Steinberg hatten sich die Männer nach dem dem raschen Abbau der Bergkuppe in die Tiefe vorgearbeitet, ein rund 75 m tiefer Trichter war entstanden. Zwei Quellen ließen ihn rasch mit Wasser zulaufen. Um den Abbaubetrieb fortsetzen zu können, waren ständig Pumpen in Betrieb, um den Wasserabfluss zu gewährleisten. Täglich vor Arbeitsbeginn musste entwässert werden. Anfang 1942 wurde der Abbau eingestellt, da das Naturmaterial inzwischen weitgehend abgebaut war. Das Schotterwerk beendete die Produktion am 15. Januar 1942, gefolgt vom Abbau der Maschinen, die samt Mannschaft zunächst zur damals deutsch besetzten, britischen Kanalinsel Jersey transportiert wurden. Die Brecher gingen in den folgenden Kriegswirren verloren. Währenddessen soff der Steinbruch in den Folgejahren förmlich ab. Hier entstand der bis heute existierende, etwa 30 m tiefe, einen Hektar große und mit klarem Quellwasser gefüllte Königssee. Insgesamt soll der Steinberg von 1924 bis 1942 im Durchschnitt 120.000 t Basalt pro Jahr geliefert haben, alles in allem wohl 2 Mio. t, ein tatsächlich bedeutendes Transportvolumen für Seilbahn und Brohltalbahn.



Bilder 10 a-c: Der mächtige Pfeiler der ehemaligen Spannstation Niederdürenbach ist seit 2007 als technisches Schauobjekt gestaltet. Er ist 7 m lang, 2 m breit und 5 m hoch. Ein Relief am Pfeiler veranschaulicht seine frühere Funktion.
 Bilder (31. Mai 2020 und 31. März 2021): **Volkhard Stern**



Bild 11: Arbeiter im Steinbruch mit Feldbahn.
Bild: Slg. Heimatverein Oberzissen



Bild 12: Ebenfalls am Steinberg wurden zur Erinnerung alte Feldbahn-Kipploren mit Basaltbrocken aufgestellt.
Bild (28. Februar 2021): Volkhard Stern



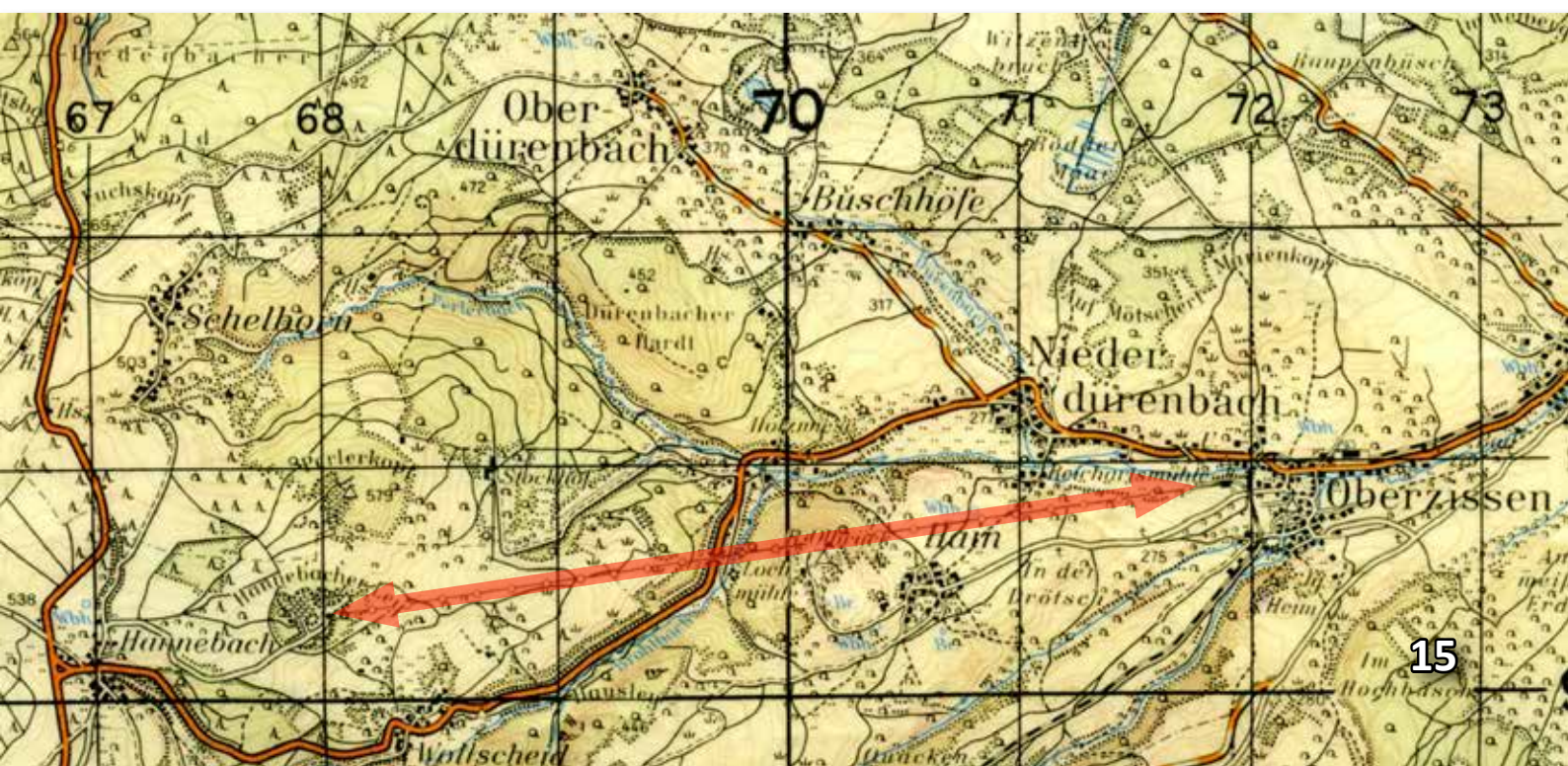
Bild 13: Am Steinberg bei Oberdürenbach findet man im zugewachsenen Gelände des Steinbruchs bis heute alte Verladeanlagen. Vor Ort soll es Bremsberge zum Heraufholen der Basaltsäulen gegeben haben.
Bild (28. Februar 2021): Volkhard Stern

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs fing man in Oberzissen zunächst mit einer anderen Produktion wieder an. Der Betriebsleiter des Werkes, Herr Engler, baute mit drei Mann Personal die Herstellung von Holzkohle als Ersatzkraftstoff auf. Seinerzeit waren Lkw wegen Mangels an flüssigen Brennstoffen häufig mit einem Holzkohlevergaser und wurden mit Holzkohle „betankt“. Für diesen Zweck wurden 1947 drei Brennöfen errichtet. Das neue Geschäftsfeld war so erfolgreich, dass schon bald sechs Mann Beschäftigung fanden. Nebenbei: Auch der Triebwagen VT 50 der Brohltalbahn war von 1930 bis 1937 mit einem solchen Holzvergaserantrieb ausgestattet. Immerhin blieb die Option zur Steinverladung bestehen, denn der mit Wirkung vom 1. Juni 1941 gekündigte Vertrag über den Gleisanschluss des Werks Oberzissen wurde am 17. Oktober 1945 erneuert. Schon 1945 begann wieder ein zaghafter Verkehr auf dem zuvor stillliegenden Gleisanschluss. Vorhandene Restbestände „an Sand usw.“ sollten laut Altennotiz vom 9. Oktober 1945 verkauft und per Bahn abgefahren werden. Zwischen Dezember 1945 und Mai 1946 verließen 650 t Material auf dem Schienenweg das Werk.



Bild 14: Über mehr als 20 Jahre wurde eine Seilbahn von Oberzissen zum Basaltbruch Meirother Kopf bei Wehr geplant, aber nie realisiert. Der Verlauf der Seilbahn und die Verladestation sind in einer Karte von 1958 blau eingezeichnet. Diese Bahn hätte den Ort Galenberg überspannt. Bild: aus dem Aktenbestand der BEG

Bild 15: Auf der topografische Karte 5508 des rheinland-pfälzischen Landesvermessungsamtes, Maßstab 1:50.000, Ausgabe 1957, ist die Seilbahn von Oberzissen zur Hannebacher Ley eingetragen. Die gradlinige Führung unmittelbar neben und entlang der Burg Olbrück ist gut zu erkennen, ebenso die Schutzbrücke über die Brohltalstraße bei der Lochmühle. Wer genau hinschaut, findet auch noch die Schutzbrücke der alten Seilbahn an der Brohltalstraße zwischen Oberzissen und Niederdürenbach, ebenso das Ziel der ersten Seilbahn, den Steinberg bei Oberdürenbach. Abb. mit freundlicher Genehmigung: ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP2021, dl-de/by-2-0, www.lvermgeo.rlp.de

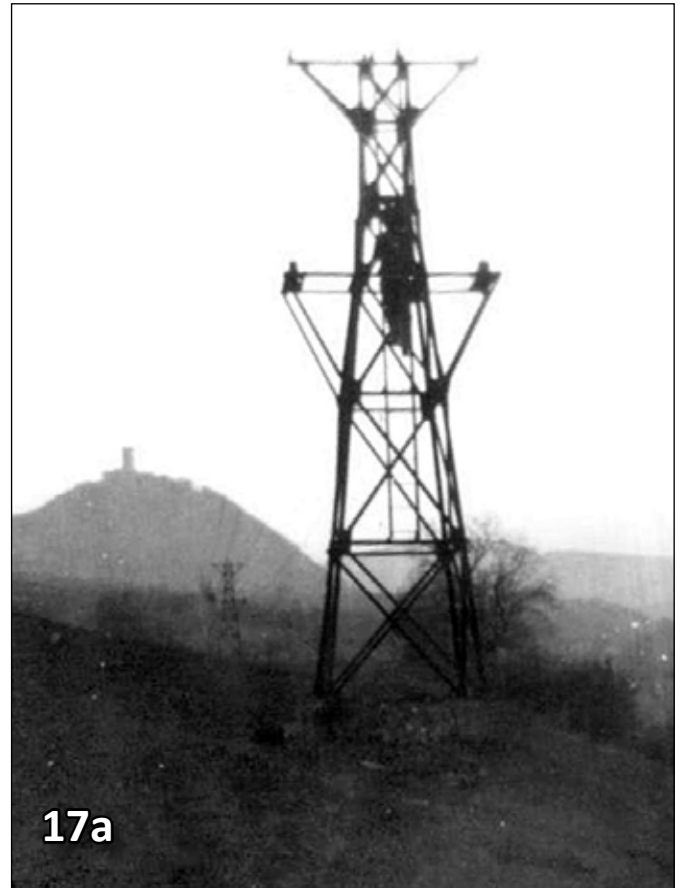




16

Bild 16: Erste Fahrt der neuen Seilbahn zur Hannebacher Ley am 6. Januar 1950. Auf der Lore steht „Glückliche Fahrt!“ geschrieben.
Bild: Slg. Gerhard Hilger

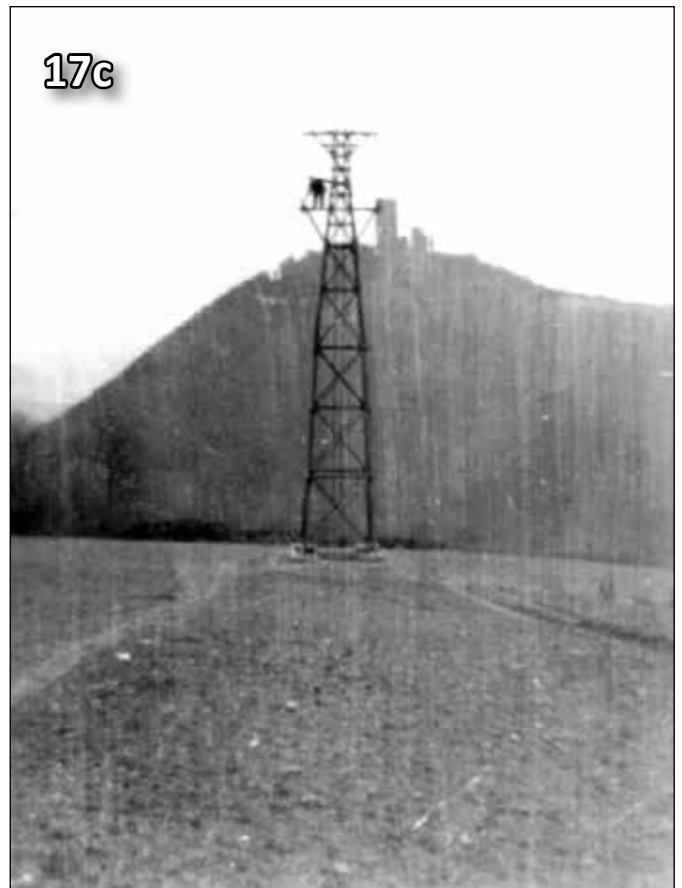
Bilder 17 a-c: Lore und Tragmasten der Seilbahn zur Hannebacher Ley. Die mehr als baumhohen Masten entsprechen genau der Bauart der alten Seilbahn zum Steinberg, vgl. Bild 9.
Bilder: Slg. Gerhard Hilger



17a



17b



17c



18

Bild 18: Verladestation der Seilbahn an der Hannebacher Ley.

Bild: Slg. Heimatverein Oberzissen



19

Bild 19: Ansicht von Oberzissen mit der rechts am Hang in Richtung Burg Olbrück verlaufenden Seilbahntrasse.

Bild: Slg. Hans Schmitz

Bild 20: Blick auf Burg Olbrück mit den Masten der Seilbahntrasse am bergan führenden Hang. Vorne rechts im Vordergrund steht hinter dem Trafobaus die massive Beton-Schutzbrücke an der Brohthalstraße, ein Relikt der ersten Seilbahntrasse. Die Aufnahme entstand vermutlich in den Sechzigerjahren.

Bild: Alfons Dietz

20



Ende der Vierzigerjahre wurde das Wiederaufleben der Steinindustrie im oberen Brohltal konkreter. An eine erneute Ausschöpfung des Steinbergs war aber aufgrund der Wasserverhältnisse dort und des weit fortgeschrittenen Abbaus nicht mehr zu denken. Bereits 1937 hatte es seitens der Fa. Rauen Neuplanungen gegeben, die sich auf die Basaltvorkommen am Meirother Kopf südlich von Oberzissen konzentrierten. Der entsprechende Pachtvertrag mit der Gemeinde Wehr trat am 1. Januar 1941 in Kraft. Der Krieg verhinderte das Vorhaben, und nach Kriegsende sorgten hohe Erschließungskosten sowohl vor als auch nach der Währungsreform 1948 für eine Zurückstellung des Projekts. Geplant war die Errichtung einer 3.250 m langen Drahtseilbahn vom Schotterwerk Oberzissen aus, die den Ort Galenberg überspannt hätte (vgl. Abb. 14). Der Meirother Kopf wurde zwar in der Folgezeit von Rauen ausgebeutet, aber ohne Seilbahnverbindung. Ende 1963 trat die Fa. Rauen vom Vertrag zurück und überließ den Steinbruch der Fa. Horst & Jüssen, die den Abbau aber Ende 1964 wegen Unwirtschaftlichkeit ganz aufgab.

Da der Meirother Kopf Ende der Vierzigerjahre noch nicht „spruchreif“ war, andererseits aber „das wertvolle Werk in Oberzissen“ wieder in Betrieb genommen werden sollte (Schreiben der Fa. Rauen vom Januar 1949), wandte sich die Fa. Rauen den Alternativprojekten Hannebacher Ley und Perler Kopf zu. Im Laufe des Jahres 1949 nahm der Basaltabbau an der Hannebacher Ley (auch Lei oder Lay geschrieben) oberhalb des Ortes Wollscheid Formen an. Hier befanden sich große Steinvorkommen, die schon seit Generationen abgebaut wurden. Der dort gewonnene feinkörnige Basalt hatte seit dem 17. Jahrhundert zur Gewinnung von Material zur Herstellung von Wegekreuzen, Mühl- und Werksteinen gedient und 1928 Baumaterial zur Erneuerung des Sockels des Kölner Doms geliefert. Trotz der zuvor getätigten Entnahmen erschien der Abbau lohnend, zumal außerdem härtere Steine auf großen Halde lagerten.

Die bisherige Seilbahn zum Steinberg wurde dort ab- und auf der neuen Strecke zur Hannebacher Ley in verlängerter Form in einer Art „Zweitverwertung“ wieder aufgebaut. Die Durchführung der Bauarbeiten oblag der Fa. Behrens aus Cochem (Mosel). Es gab zwei Probleme:



Bild 21: Sonderzug mit VB 50, dem 1937 seiner Antriebsanlage entledigten ehemaligen VT 50, am 14. Oktober 1967 im Bahnhof Oberzissen. Im Hintergrund das Schotterwerk; schemenhaft erkennbar ist die in Richtung Burg Olbrück aufsteigende Seilbahntrasse mit mehreren Masten, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgebaut war.

Bild: Heinz Meyer, Slg. Wolfgang R. Reimann

Bild 22: Güterzug der Brohltalbahn mit Phonolith aus Brenk; im Hintergrund das stillliegende Werk von Horst & Jüssen in Oberzissen am 15. Mai 1970. Auf den Güterwagen fahren zu diesem Zeitpunkt mehrere Bremser mit.

Bild: Gerd Wolff

Die Entfernung zum Schotterwerk in Oberzissen war größer als vorher in Richtung Steinberg, und die Qualität des dort gewonnenen Basalts sollte sich bezüglich der Härte im Vergleich zum Steinberg bald als geringer erweisen. Über eine weitere Hürde berichtete die örtliche Presse im Jahr 1949. Das Kulturamt in Koblenz hatte vorsorglich Einspruch gegen die Errichtung der Seilbahn an dem unter Naturschutz stehenden Olbrücker Burgberg erhoben. Am 25. Mai 1949 fand ein Ortstermin statt, an dem Ver-

treter der Fa. Rauen, der Landeskonservator, die Landräte der Kreise Ahrweiler und Mayen sowie die Ortsbürgermeister von Kempenich und Niederzissen teilnahmen. Nachdem die Seilbahn etwas unterhalb der Olbrück verlegt werden sollte, stimmte der Landeskonservator angesichts der „*dringenden Notwendigkeit einer Inbetriebnahme des Werkes*“ zu. Die Fa. Rauen wies auf die wirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens hin und strebte eine Mindestfördermenge von 400 t pro Tag an.

Die BEG, der ebenfalls sehr an der Wiederaufnahme der Steinverfrachtung gelegen war, gewährte der Fa. Rauen einen Kredit zum Aufbau der Seilbahn in Richtung Hannebacher Ley. Im Gegenzug erhielt sie als Sicherheit die bei ihr eingestellten Rauen-Wagen mit den Nummern 550-557 übertragen.

Mit dem Material der „alten“ Seilbahn“ wurde also im zweiten Halbjahr 1949 eine neue Seilbahn vom Brecherwerk Oberzissen zur Hannebacher Ley errichtet. In schnurgerader Linie verlief die neue Strecke weiter westlich, die Länge betrug jetzt 3.900 m. Der Bau der neuen Trasse, die der Burgruine Olbrück unmittelbar nahe kam, war recht mühselig. Vom Mitarbeiter der Brohltalbahn, Gerhard Hilger, wird berichtet, dass er Ochsenespanne zum Transport der Ausrüstung organisierte. Beim Bau der Fundamente für die Tragmasten kam es zu gefährlichen Situationen. So wurden an einem Sockel gerade noch rechtzeitig Risse bemerkt, ehe größeres Unheil geschehen konnte. Die größte Spannweite der Seilbahn betrug frei schwebende 735 m zwischen der Burg Olbrück und der Hannebacher Talseite, mit einem Durchhang von 36 m und einer Höhe von 120 m über dem Brohltal.

Am 6. Januar 1950 ging die erste Lore auf Fahrt, mit einem Tannenbaum als „Ladung“ und mit der Kreideaufschrift „Glückliche Fahrt“ (vgl. Bild 16) versehen. Am 2. Februar 1950 berichtete der Bonner General-Anzeiger: „Basaltsteinabbau beginnt. Niederbreisig: Mit dem Abbau des Basaltvorkommens der „Hannebacher Lay“ bei Oberzissen soll noch in diesem Monat begonnen werden. Es handelt sich um druckfeste Steine, die für den Straßenbau und Eisenbahnschotter besonders geeignet sind. Eine 4.000 m lange Seilbahn, die einen Höhenunterschied von 250 m überwindet und als größte Spannweite 750 m mißt, ist fertiggestellt.“

Der Höhenunterschied zwischen dem Steinbruch und dem Werk in Oberzissen betrug tatsächlich 270 m. Durch das Gefälle konnte die Bahn nicht nur Strom für sich selbst, sondern zusätzlich für einen Generator liefern, über den am Steinbruch die Bohrhämmer betrieben wurden. Etwa 70 Wagen mit der Größe 100 x 70 x 35 cm (L x B x H) und einem Fassungsvermögen von etwa 0,38 m³ rollten stündlich über das Seil. Abgebaut wurden wiederum Basaltsteine für den Wasserwegebau. Zusätzlich kam in

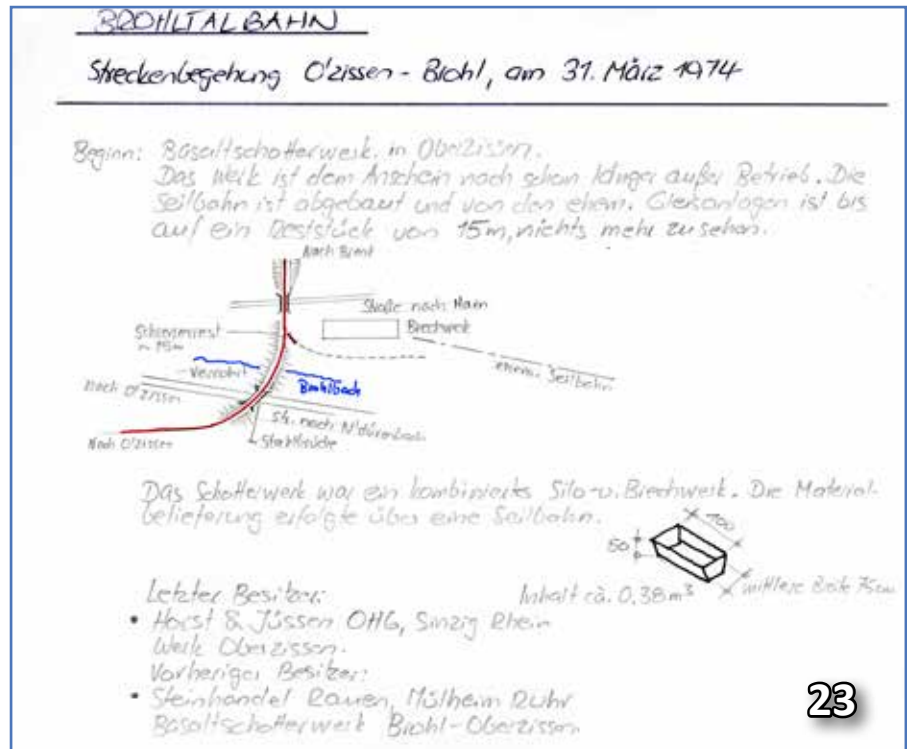


Bild 23: Dokumentation der Situation in Oberzissen am 31. März 1974. Bild: Hans Hoscheit

Oberzissen gemahlener Edelsplitt und Sand für den Straßenbau zum Versand. Rund 300 t gingen täglich von Oberzissen aus per Güterzug nach Brohl auf den ersten Teil ihrer Reise, der sich von dort per Rheinschiff oder mit der Eisenbahn fortsetzte. Von den insgesamt 90 Arbeitern waren zehn im Oberzissener Werk und 80 im Steinbruch eingesetzt. Wie schon zuvor beim Steinbruch am Steinberg, wurde nun erneut wieder täglich mehrmals ein Fass mit Trinkwasser aus dem Sauerbrunnen „Bur“ von Oberzissen aus per Seilbahn zu Berg geschickt, um die durstigen Kehlen der Männer bei ihrer staubigen Arbeit im Steinbruch zu versorgen. 1951 hatte das Werk in Oberzissen wieder einen Backenbrecher zur Herstellung von Edelsplitt für den Straßenbau in Betrieb genommen. Ebenfalls 1951 bestätigte die Fa. Rauen die Aufnahme des Zweischicht-Betriebes in Oberzissen und eine Erweiterung der Produktion auf bis zu 600 t/Tag, wobei 400 t über die Seilbahn und der Rest per Lkw von den Brüchen Hannebacher Ley und Meirother Kopf „nach den Waggonladestellen der Bahn in Oberzissen und Niederzissen befördert werden.“

Die Fa. Rauen firmierte 1941 um in „Hermann Rauen GmbH & Co. vormals Steinhandel Rauen“. Mit Schreiben vom 17. August 1954 bestätigte die Fa. Hermann Rauen der BEG die Übertragung ihrer O-Wagen gegen Verrechnung des Restdarlehens für die Seilbahn sowie die Festlegung neuer Frachtsätze für den Basalttransport. Zu einem noch nicht geklärten Zeitpunkt um 1955 übernahm die Fa. Horst & Jüssen OHG aus Sinzig (Rhein) das Schotterwerk Oberzissen. Es trug fortan in großen, weithin sichtbaren Lettern die Aufschrift „Horst & Jüssen OHG, Sinzig (Rhein), Werk Oberzissen“. Nach und nach verlegte Horst & Jüssen den Abtransport des Gesteins auf Lkw. Dazu wurde Mitte der Fünfzigerjahre die enge Mittelstraße in Oberzissen auf Firmenkosten ausgebaut (im Gegenzug erhielt Horst & Jüssen einige Jahre einen Steuererlass). Fortan quälten sich schwere Kaelble-Kipper durch den Ort.

Das Problem der Lkw-Abfuhr als Konkurrenz für die Bahn bestand aber schon früher. Einem Schreiben der BEG an den Vorbesitzer des Werkes, die Fa. Rauen, vom 12. August 1952 ist folgendes zu entnehmen:

„Wie wir feststellen, wird Ihr Anschlussgleis im Werk Oberzissen auch von Lastwagen befahren, welche in dem Niedergang Packlage und an den Silos Schotter und Splitt laden. Diese Beladung geschieht mit Ihrem Einverständnis und in Ihrem Auftrag. Da diese Beladeanlagen zur Beladung von Eisenbahnfahrzeugen dienen und die unter diesen Anlagen liegenden Gleise bei Rangierfahrten von Eisenbahnfahrzeugen befahren werden, ist hierdurch eine Mitbenutzung des Anschlusses durch Dritte eingetreten, welche der vorherigen Zustimmung der Bahn bedarf.“

Hier deutet sich ein permanent bestehendes Problem zwischen dem Verlager und der Bahngesellschaft an, das sich wie ein roter Faden durch die Geschäftsbeziehung zog. Kurz gesagt, es ging um die Frachtraten der Brohltalbahn, die dem Verlager zu hoch waren, um einen wirtschaftlichen Betrieb von Steinbruch und Werk zu ermöglichen. Gegenseitig warf man sich Versäumnisse bei der Wartung der Gleise im Werksgelände, die zu Entgleisungen führten, vor, die Frachtmengen waren strittig und die Frachterhöhung vom 1. Juni 1950 um 44 Prozent, die erst bei einer Mindestfrachtmenge von 50.000 t pro Jahr wegfallen sollte, erschien der Fa. Rauen zu hoch. Hinzu kam ein Weiteres: Nachdem der Betrieb der Hannebacher Ley zu Jahresbeginn 1950 gut angelaufen war, hatte sich laut Aktenvermerk vom 12. März 1952 herausgestellt, dass man sich bei der Qualität der Haldensteine bezüglich der Druckfestigkeit getäuscht habe. Außerdem habe die Basalt AG Linz die Fa. Rauen auf dem Markt preislich unterboten. Das führte zu neuen Reibereien zwischen Rauen und der Brohltalbahn, bis hin zu der Drohung, die Seilbahn stillzulegen und auf Lkw-Transport umzustellen (wobei die zu dieser Zeit vorhandenen BEG-eigenen Lkw der Fa. Rauen zu teuer waren). Wieder mal ging es um die Höhe der Frachtraten. Ein Wirtschaftsprüfer aus Koblenz bescheinigte der Fa. Rauen, dass die tägliche Förderung des Bruches wegen der technischen Leistung der Seilbahn 200-220 t nicht übersteigen könne und somit eine Herabsetzung der Kosten durch höhere Ausbeutung und Förderung nicht zu erwarten sei, allenfalls durch Einsparungen bei Arbeitskräften und Löhnen. Letztlich einigte man sich pragmatisch, und die Seilbahn lief weiter.



Bild 24: Abriss des Basaltwerks Oberzissen im Jahr 1975. Die Schüttrutschen, unter denen die Waggons beladen wurden, sowie Gleisreste sind zu erkennen. *Bild: Alfons Dietz*

Die erwähnten Probleme führten in den Fünfzigerjahren zu einer stark schwankenden Nutzung des Gleisanschlusses der Brohltalbahn, siehe Tabelle. Zunächst war man zuversichtlich. Der Geschäftsbericht der BEG für 1950 vermerkt: „Der beginnende Versand der Firma Steinhandel Rauen GmbH ... machte sich in einem Mehrertrag des Güterverkehrs bemerkbar.“ Das war aber leider nicht von Dauer. Schon 1952 ist von der „schlechten Beschäftigung der Basalt-Industrie im Brohltal“ mit der Folge er-

heblicher Rückgänge bei der beförderten Gütermenge die Rede. Und für 1954 heißt es: „Auch der Versand der Firma Rauen ist im Berichtsjahr bedeutend zurückgegangen.“ Schließlich ist für das Geschäftsjahr 1957 festgehalten: „Dieser Rückgang im Güterverkehr ist auf die Weniger-Verladungen des Basaltwerkes in Oberzissen zurückzuführen.“ In den Geschäftsberichten von 1961 bis 1965 taucht das Oberzissener Basaltwerk bei der Nennung der Hauptverfrachter nicht mehr auf.



Bild 25: Reste der Verladestation unmittelbar im heute dicht bewachsenen Gelände an der Hannebacher Ley, vergleiche auch Bild 18. *Bild (21. Februar 2021): Volkhard Stern*

Bilder 26-27: Unterhalb der Hannebacher Ley lassen sich im Verlauf der früheren Seilbahntrasse an mehreren Stellen die Betonsockel ausmachen, auf denen die Tragmasten der Seilbahn montiert waren. *Bilder (21. Februar 2021): Volkhard Stern*

Beispielhaft für die unterschiedlichen Frachtmengen stehen die folgenden Daten: Einem Spitzenwert im März 1951 von 6.419 t beförderter Rauen-Basaltsteine von Oberzissen nach Brohl Hafen stand eine Menge von nur 15 t im Februar 1952 gegenüber. Der Anteil der Lkw-Abfuhr an der Produktion in Oberzissen bleibt offen; auffällig ist der Wert im Jahr 1955, als überhaupt kein Material über die Schiene abgefahren wurde, danach wieder in wechselndem Umfang. Anfang der Sechzigerjahre endete die Nutzung der Schiene gänzlich. Zu einem nicht genau bekannten Zeitpunkt wurde das Oberzissener Werk um eine Anlage für die Bitumenherstellung für den Straßenbau erweitert. Vermutlich brachte die Unwirtschaftlichkeit dem Werk jedoch das Ende. Wann das genau war, konnte bisher nicht ermittelt werden, auch nicht vom dazu befragten rheinland-pfälzischen Landesamt für Geologie und Bergbau in Mainz sowie den Rheinischen Provinzial-Basalt- und Lavawerken (RPBL) als Rechtsnachfolger der Horst & Jüssen OHG. Vermutlich fällt der Zeitpunkt in die Mitte der Sechziger Jahre, eventuell parallel zum Abbauende am Meirother Kopf zum Jahresschluss 1964 – immerhin aber deutlich länger, als bei Gerd Wolff im Buch „Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 1, Rheinland-Pfalz/Saarland“ (Freiburg 1989) erwähnt wird; dort ist lediglich von einem Betriebszeitraum von 1951 bis 1954 die Rede. Mit dem Werk hatte zwangsläufig auch die Seilbahn ausgedient. Auf Bild 21, das im Oktober 1967 entstand, sind Werk und Seilbahn zu erkennen. Offen bleibt die Frage, wie lange das Schotterwerk arbeitete. Zuletzt war dort die Schlosserei tätig, die u.a. Förderbänder für den ebenfalls von Horst & Jüssen ausgebeuteten Kunkskopf bei Wassenach reparierte. Josef Hilger aus Oberzissen erinnert sich, dass das Brecherwerk bald nach 1958 stillgelegt worden sei; dem stehen allerdings Hinweise auf eine Fortführung der Produktion und des Seilbahnbetriebs bis weit in die Sechzigerjahre gegenüber. Sogar von 1970 ist die Rede, was aber zu lang gegriffen erscheint. So oder so bedeutete der Wegfall der Frachten aus Oberzissen für die Brohltalbahn einen empfindlichen Verlust.

Das Basaltwerk Oberzissen diente nach seiner Stilllegung als Abenteuerspielplatz für die Dorfjugend. Bei einer Begehung am 31. März 1974 notierte Hans Hoscheit, dass das Werk allem Anschein nach schon länger außer Betrieb und die Seilbahn abgebaut sei (vgl. Abb. 23). Die ehemaligen Gleisanlagen des Bahnanschlusses seien ebenfalls bis auf ein ca. 15 m langes Reststück verschwunden. Tatsächlich wurde das Werk, von Vielen schon 1970 als „Schandfleck“ in der Natur angesehen, im Jahr 1975 gesprengt. Zunächst verwilderte das Gelände, ehe es aufgefüllt und verkauft wurde.

Bei der Suche nach Relikten der ersten Seilbahn wird man zunächst in Niederdürenbach fündig, wo die erwähnte, 2007 renovierte Spannstation ein sehr gutes Zeugnis der Vergangenheit abgelegt (vgl. Bilder 10 a/b). Ferner sind am Steinberg bei Oberdürenbach zwei Kipploren aus der Zeit des Basaltabbaus aufgestellt, auch findet man im Gelände des Steinbruchs am Steinberg bis in die Gegenwart Reste früherer Verladeanlagen (vgl. Bilder 12 und 13).

Die zweite Seilbahn hat ebenfalls deutliche Spuren hinterlassen. Die mitten im Wald gelegene ehemalige Verladestation an der Hannebacher Ley ist dank verschiedener Fundamentreste klar auszumachen (vgl. Bilder 18 und 25). In der Fortsetzung der gradlinigen Seilbahntrasse findet man auf dem Höhenrücken oberhalb von Wollscheid mit aufmerksamem Blick und etwas Ausdauer in regelmäßigen Abständen die Betonfundamente der früheren Tragmasten, jeweils mit etwa 100 m Abstand (mal mehr, mal weniger, angepasst an die Bodenverhältnisse). Mindestens an sechs Stellen im oberen Bereich sind solche Sockelreste vorhanden, unter anderem direkt vor der Kante zum Brohlbachtal, das von der Seilbahn in Richtung Burg Olbrück frei schwebend überspannt wurde. Gegenüber ist auf dem Olbrück-Burgberg die ehemalige Spannstation fast vollständig erhalten, vgl. Bilder 30 bis 32. Der massive Betonpfeiler – nur knapp 50 m nördlich des Bergfrieds – steht nach wie vor und ähnelt sehr der Spannstation in Niederdürenbach. Die ins Erdreich in Betonringen versenkten Spannengewichte links und rechts des Pfeilers sind ebenfalls nach wie vor vorhanden, sogar die gekappten Drahtseile waren im Frühjahr 2021 existent. Nur der früher oben aufgesetzte Tragmast der Seilbahn



Bild 28: Im Verlauf des Buschwerks am linken Bildrand verlief die Seilbahntrasse in vollkommen geradem Verlauf auf die Burgruine Olbrück zu, die sie linkerhand passierte. Tief unten im Tal erkennt man die 1975 fertiggestellte Autobahnbrücke über das Brohltal bei Niederrissen. Bild (21. Februar 2021): Volkhard Stern

28

fehlt. Einige Meter entfernt in Richtung Oberzissen findet man weiterhin das Fundament des bergabwärts gewandten Traggerüsts. Besonders bewusst wird bei einer Begehung, wie nahe die Seilbahntrasse der Burgruine kam, ein heutzutage nicht mehr genehmigungsfähiger Verlauf in der freien Landschaft.

Interessanterweise ist die Trasse der ersten Seilbahn auf den topographischen Karten des Landes Rheinland-Pfalz, die üblicherweise erst nach einigen Jahren angepasst und auf den neuesten Stand gebracht werden, bis 1953 eingezeichnet, obwohl sie zu diesem Zeitpunkt nach-

weislich bereits zehn Jahre außer Betrieb war. Ab 1954 ist dann an Stelle der ersten die neue, zweite Seilbahn eingetragen, und das noch bis zum Jahr 1972, also lange über ihre tatsächliche Existenz hinaus. Ebenfalls bemerkenswert: Alle drei der damaligen „Player“ existieren noch heute, wenn auch z.T. in anderen Strukturen: Die BEG als Infrastrukturgesellschaft, die Fa. Hermann Rauen GmbH & Co. vorm. Steinhandel Rauen in Mülheim (Ruhr) sowie die Horst & Jüssen Verwaltungs-GmbH als Gesellschafter der Rheinischen Provinzial- Basalt- und Lavawerke GmbH & Co. OHG, Sinzig.

Tabelle 1:

Verlademengen Basaltwerk Oberzissen auf die Brohltalbahn

Jahr	Tonnen/Jahr	Seilbahn
Vor 1940	Ca. 100.000	Oberzissen – Steinberg
1940	8.365	Oberzissen – Steinberg
1941 Kündigung des Gleisanschlusses Oberzissen, 1945 Wiederaufnahme der Bedienung		
1951	51.508	Oberzissen – Hannebacher Ley
1952	22.965	Oberzissen – Hannebacher Ley
1953	19.472	Oberzissen – Hannebacher Ley
1954	1.286	Oberzissen – Hannebacher Ley
1955	0	Oberzissen – Hannebacher Ley
1956	10.487	Oberzissen – Hannebacher Ley
1957	4.659	Oberzissen – Hannebacher Ley
1958	4.199	Oberzissen – Hannebacher Ley
1959	11.417	Oberzissen – Hannebacher Ley
1960	3.990	Oberzissen – Hannebacher Ley
1961	0	Oberzissen – Hannebacher Ley
<i>Quellen ab 1951:</i>		
Beförderungs- und Umschlagleistungen der Brohltal-Eisenbahn, 1962, Bestand IBS-Archiv, Geschäftsberichte der BEG		

Bild 29: Unmittelbar vor dem Steilhang, der ins Tal des Brohlbaches hinabführt, finden sich Reste der Betonkonstruktion, auf denen der Tragmast der Seilbahn montiert war. Von hier aus ging es beachtliche 735 m freischwebend in Richtung Burg Olbrück, deren Bergfried man zwischen den Bäumen erkennt.
 Bild (21. Februar 2021):
Volkhard Stern



Bilder 30-31: Der gewaltige Sockel der Spannstation Olbrück befand sich nur wenige Meter vom Bergfried der Burg Olbrück (siehe im Hintergrund hinter den Bäumen) entfernt. Er ist bis heute gut erhalten. Die Konstrukteure der Seilbahn nutzen die exponierte Lage des Burgbergs geschickt zur Überwindung der beachtlichen Höhendifferenz zwischen dem Basaltwerk in Oberzissen und dem Steinbruch an der Hannebacher Ley.
 Bilder (28. Februar 2021):
Volkhard Stern



Bild 32: Die tonnenschweren Gewichte der Spannstation dienten dazu, die Seile stramm zu halten. Sie sind unterhalb der Burg Olbrück ebenso erhalten wie Reste des geflochtenen Drahtseils.
 Bild (28. Februar 2021):
Volkhard Stern

Bericht von Hans Dünker (Jahrgang 1932), der von 1958 bis 1962 als Seilbahnwärter in Oberzissen gearbeitet hat (Interview vom 28. Februar und 3. März 2021; Herr Dünker verstarb am 10. April 2021).

Hans Dünker aus Oberzissen ersetzte 1958 den früheren Seilbahnwärter, der wegen Epilepsie diese Tätigkeit nicht mehr ausüben konnte. Bis 1962, als er auf einen neuen Arbeitsplatz beim Tönissteiner Mineralbrunnen wechselte, nahm Herr Dünker die Funktion des Seilbahnwärters wahr. Dazu gehörte die tägliche Begehung der Trasse von Oberzissen aus, um mögliche Schäden an Masten und Seil festzustellen. Um 6.30 Uhr musste die Spannstation an der Burg Olbrück erreicht sein, um anschließend die Seilbahn einschalten zu können. Die Begehung von der Kante des Brohlbachtals bis zur Hannebacher Ley nahm ein Kollege aus Hain wahr, der von Hain aus den Burgberg hinab ins Tal und dann über einen Fußpfad zur Seilbahntrasse Richtung Hannebacher Ley lief. War alles in Ordnung, konnte die Seilbahn eingeschaltet werden, die Verständigung dazu erfolgte per Feldtelefonleitung. Täglich um 9 Uhr wurde die Bahn für eine Viertelstunde zur Frühstückspause, mittags für eine halbe Stunde abgeschaltet. Ansonsten lief die Seilbahn pausenlos. Die so genannten Wägelchen (Loren, auch Kärrchen genannt) hingen am Zugseil, das unter dem Tragseil angeordnet war. Im Bereich der Tragmasten liefen die Seile über Schienen. An den Endpunkten liefen die Wägelchen um ein mit Leder bestücktes Rad, schlugen in eine Kupplung und wurden dann automatisch beladen (an der Bergstation am Steinbruch) bzw. entladen (an der Talstation im Basaltwerk). Die Zu- bzw. Abführung des Materials besorgten drei Mann an der Hannebacher Ley und drei weitere im Werk. In Oberzissen waren etwa 10 Mann beschäftigt, darunter ein Schlosser und zwei Bediener an den beiden Grob-Steinbrechern und dem Mahlwerk für Splitt. Wie Hans Dünker berichtet, fuhr er regelmäßig bergauf auf den dann unbeladenen, offenen Wägelchen mit, um die Stahlseile zu prüfen. In der Gegenrichtung auf beladenen Loren wäre das zu gefährlich gewesen. Etwas Mut gehörte insbesondere dazu, die mehr als 700 m lange, freie Überspannung des Brohlbachtals mit leicht durchhängenden Seilen zu überwinden, namentlich bei schlechtem Wetter. Bei Sturm verzichtete man darauf. Die Anlage trieb sich durch die Schwerkraft (leere Wagen bergauf, beladene bergab über eine Differenz von rund 270 Höhenmeter) quasi selbst an und musste sogar zusätzlich gebremst werden. Dieses Bremsen funktionierte schlecht, wenn das Seil im Winter vereist war. Es ist vorgekommen, dass beladene Wägelchen durchgegangen und ins Brohlbachtal nahe der Lochmühle abgestürzt sind. Da konnte auch die über der Brohltalsstraße errichtete Schutzbrücke aus Metallstreben wenig ausrichten; eine ähnliche, massiv betonierte Schutzbrücke hatte es auch für die erste Seilbahn bei Niederdürenbach gegeben.

Wie erwähnt, diente eine einfache Feldtelefonleitung der Verständigung zwischen dem Steinwerk, der Spannstation Olbrück und der Verladeanlage an der Hannebacher Ley. Errichtet worden war die gesamte Anlage 1949, vorwiegend aus Material der 1943 stillgelegten Seilbahn zum Steinberg, die wohl seinerzeit von der Kölner Spezialfirma Julius Pohlig AG geliefert worden war. Dafür war eine Fa. Behrens aus Cochem an der Mosel engagiert.

Betriebsleiter Engler musste wöchentlich den Lohn an die Arbeiter per „Lohntüte“ auszahlen. Da Herr Engler Bedenken hatte, mit Lohngeldern an die Hannebacher Ley zu fahren, sollte Hans Dünker diese Aufgabe übernehmen. Die Lohnfrage führte für Herrn Dünker 1962 zum Verlassen des Werkes: Da er als Seilbahnwärter keinen Schlosserlohn erhalten sollte, wechselte er besser bezahlt zum Tönissteiner Brunnen und fuhr dort mit Lastzügen Mineralwasser in der näheren und weiteren Umgebung, bis hin ins Saarland, aus. 1962 war immer noch die Fa. Horst & Jüssen der Betreiber des Schotterwerks Oberzissen. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Auftragslage wohl schon schlechter. Das vergleichsweise weiche Basaltmaterial aus der Hannebacher Ley war für den wichtigen Straßenbau nicht so gut geeignet. Oft sei man schon im Oktober „Stempeln gegangen“, bezog also über Winter Geld vom Arbeitsamt. Das war vermutlich auch der Grund für die rückläufigen Verlademengen auf die Brohltalbahn. Herr Dünker berichtet nicht von einer Beladung der Brohltalbahn-Wagen über Rutschen, sondern als manuell ausgelösten Vorgang des Abkippen direkt von den Loren in die tiefer stehenden Waggons, die einzeln vorgezogen wurden. Das Material aus zwanzig Seilbahn-Wägelchen hätte einen Kübel gefüllt, und je Brohltalbahn-Wagen seien zwei Kübel befördert worden. Eine Teerproduktion habe es zu seiner Zeit nicht gegeben. Auch der Transport von Mineralwasser aus dem „Bur“ in Oberzissen zum Steinbruch sei irgendwann aufgegeben worden. Vorher seien die Fässchen mit einer Art Flaschenzug auf die Seilbahn-Wägelchen gezogen worden.

Für Inspektionsfahrten vom Boden aus stand ein Motorrad zur Verfügung. Standen Reparaturen an, fuhren zwei Mann – der Seilbahnwärter und der Schlosser – mit dem betriebseigenen VW-Käfer und entsprechendem Werkzeug zu der betreffenden Stelle.

Das Ehepaar Dünker betrieb bis 2017 in Oberzissen eine Gaststätte, die 1936 von Herrn Dünkers Vater erworben und später von seinem Sohn übernommen worden war.

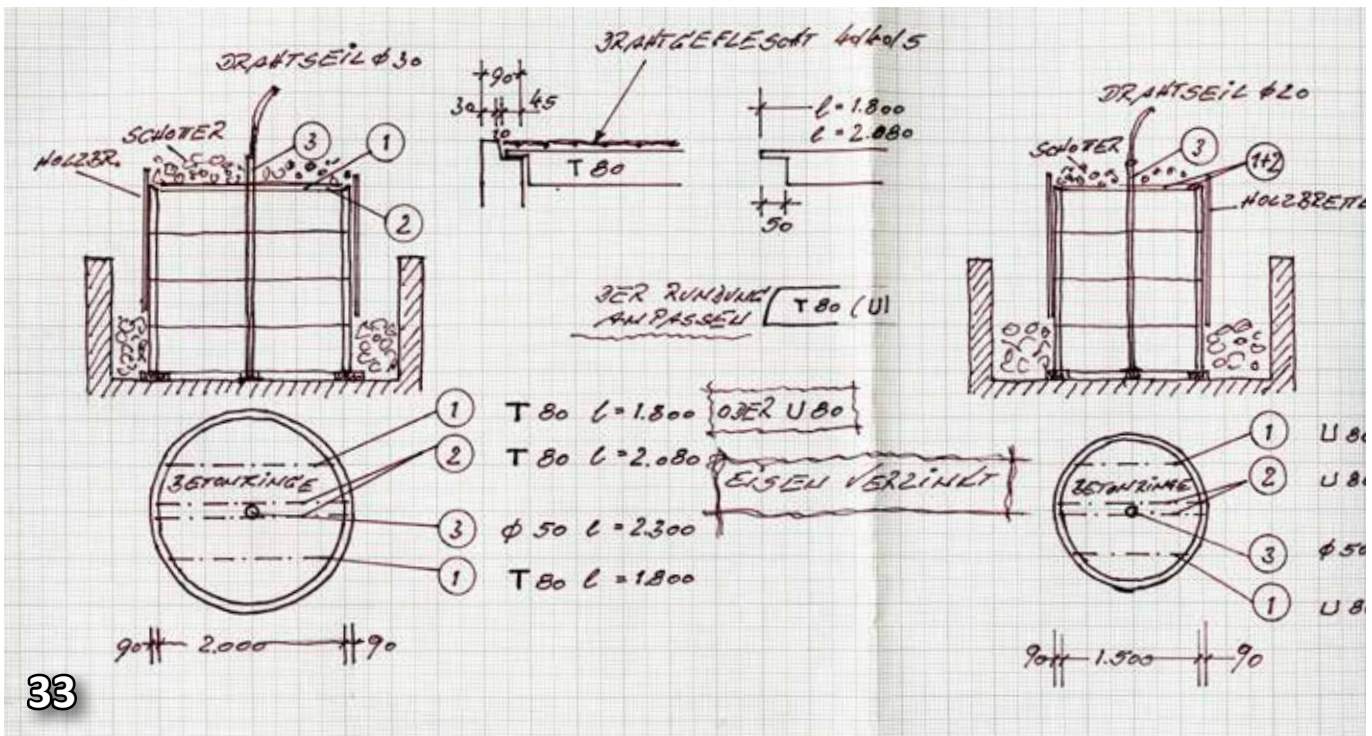


Bild 33: Skizze der Spanngewichte der Spannstation Niederdürenbach, der die Spannstation Olbrück spiegelbildlich entsprach. Zeichnung: **Gerhard Knechtges**

Bild 34: Auf dem Olbrücker Burgberg findet man auch diese Betonsockel des früher bergab in Richtung Oberzissen installierten Traggerüsts.
Bild (28. Februar 2021): **Volkhard Stern**



Tabelle 2: Privatgüterwagen der Fa. Rauen, eingestellt bei der BEG			
501-506	Talbot 1925	OO4 Selbstentlader	Im August 1941 anlässlich der bevorstehenden Stilllegung des Steinbruchs Steinberg und der Kündigung des Gleisanschlusses Oberzissen verkauft
550-553	Rastatt 1910	O2 (Om), 15 t Tragfähigkeit	1934 ex Albtalbahn, 1954 an BEG
554-557	Rastatt 1925		
Für die Beförderung ihrer Güter mit den firmeneigenen Wagen wurden der Fa. Rauen durch die BEG Frachtvergünstigungen gewährt. Die Wagen wurden durch die BEG gewartet, die Kosten dafür der Fa. Rauen in Rechnung gestellt. Nach 1945 wurden die Wagen 550-557 der BEG unentgeltlich zur Verfügung gestellt, ohne dass Rauen Wartungs- und Instandsetzungskosten in Rechnung gestellt wurden. Für die Herrichtung der neuen Seilbahn Oberzissen – Hannebacher Ley gewährte die BEG der Fa. Rauen im Jahr 1949 einen Kredit, als Sicherheit wurden die genannten Wagen an die BEG übereignet und 1954 ganz übertragen. (Aktenvermerk der BEG vom 14. Mai 1954)			

Die Angaben für den vorliegenden Beitrag stammen aus einer Vielzahl verschiedener Quellen und Berichten, so von **Alfons Dietz, Hans Dünker, Sofia Esch, Gerhard und Hermann Hilger, Josef Hilger, Hans Hoscheit, Gerhard Knechtges, Hermann Krischer, Rudolf Leisen** (Webseite: <https://www.kreis-ahrweiler.de/kvar/VT/hjb2006/hjb2006.46.htm>), **Hans-Josef Merzbach, Walter Müller, Marga Naumann, Wolfgang Reimann, Hans Schmitz, Heinz Schröder, Gerd**

Wolff und dem **Heimatverein Oberzissen**, ferner dem Buch „Die Chronik der Brohltalbahn“ von **Hans-Joachim Jakubowski** (Niederkassel 1992), dem Archiv der Brohltalbahn, Aktenbestand VIII, der Webseite: <http://webopac.hwwa.de> (Geschäftsberichte bis 1944) sowie der **Schulchronik Oberzissen**. Allen Bild- und Hinweisgebern gilt ein Dank des Verfassers. Ein weiterer Dank gilt dem Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal, **Johannes Bell**. ■