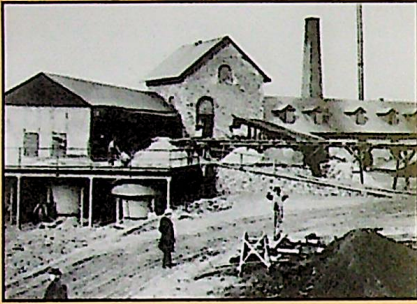




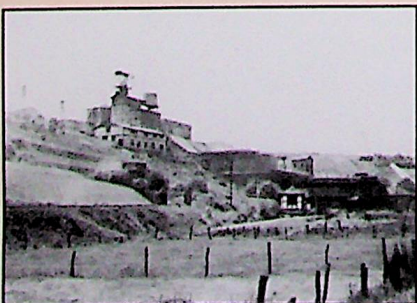
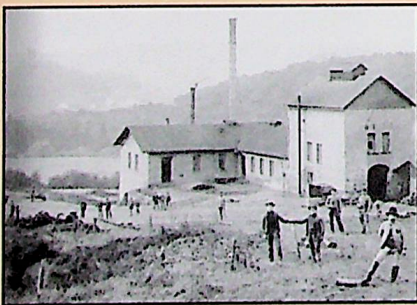
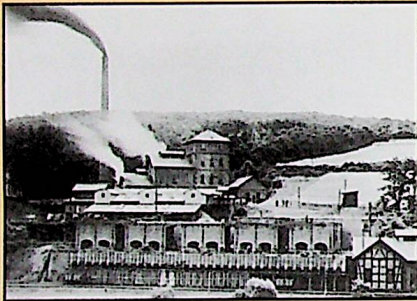
Der Bergbau im Wiedischen Bezirk



Albert Schäfer

Die Pohlig'sche Drahtseilbahn

Eine technische Neuerung für den Erztransport
der Grube Georg in Willroth





Vorbemerkungen

Bezogen auf die größeren Verkehrsverbindungen und die bedeutenden Industriezentren in Deutschland muss die Lage des „Horhausener Spateisenstein-Gangzuges“ und der ehemals darauf bauenden Gruben als äußerst ungünstig bezeichnet werden. So lange die Verhüttung der gewonnenen Eisenerze im „Wieder Bezirk“, dem die Horhausener Erzvorkommen zuzurechnen sind, nur in der engsten Region stattfand, bestand kein Bedarf an besseren Verkehrsanbindungen, die den Erztransport zu großen Verhüttungsanlagen hätten ermöglichen müssen.

Die mittelalterliche Verhüttung der heimischen Eisenerze in Rennöfen in unmittelbarer Nähe zu den Abbaustellen im Horhausener Raum ist an mehreren Stellen noch gut nachweisbar. Auch nachdem schon zu leistungsfähigeren Anlagen in Form der an den Bachläufen errichteten Hütten wie der „Alten Hütte“ bei Borscheid, der „Neuen Hütte“ bei Pleckhausen, der „Honnfelder Hütte“ bei Jahrsfeld oder der „Raubacher Hütte“ im 16. und 17. Jahrhundert übergegangen worden war, erhob sich noch immer nicht das Problem des Transportes größerer Erzmengen.

Dies änderte sich jedoch mit dem vom letzten Trierer Kurfürsten Clemens Wenzeslaus im Jahr 1769 veranlassten Bau der Sayner Hütte, für welche die Horhausener Gruben hauptsächlich die Erzbasis darstellten. Nun galt es, größere Entfernungen mit der Erzlast zwischen diesen, ebenfalls damals unter der kurtrierischen Regie stehenden Eisenerzgruben und der Sayner Hütte zu überwinden. 19 km beträgt die Strecke von der Grube Georg, 21 km vom Hufer Berg und dem Cameralstollen bei Huf und Luchert und 23 km vom Gabeler Kopf und dem im Lahrachtal unweit Bürdenbach angesetzten Trierstollen, der späteren Grube Louise, bis nach Sayn. Das Eisenerzfuhrwesen entlang der „Steinstraße“ zwischen den genannten Gruben und der Sayner Hütte, später auch der Müllhofener Hütte, nahm nachweislich sofort im Jahr 1770 seinen Anfang. Die beiden nachfolgenden Besitzerwechsel der Sayner Hütte und der Horhausener Gruben (1803- 1815 Nassau-Weilburg; 1815 -1865 Preußen; ab 1865 Firma F. Krupp, Essen), die zusammen genommen immer, - unabhängig vom jeweiligen Betreiber -, eine bemerkenswerte wirtschaftliche Einheit darstellten, änderten an dieser Art des Erztransportes vorerst nichts.

Während das große Erzrevier des Siegerlandes bereits in den 1860er Jahren durch die Eisenbahn erschlossen wurde, dauerte es für den „Wieder Bezirk“ noch weitere 20 Jahre, bis die Westerwaldbahn (Altenkirchen - Siershahn -Bendorf) bei dem damaligem Betreiber der Horhausener Grube Louise, der Firma F. Krupp aus Essen, den Entschluss reifen ließ, 1883 eine Erzschnalspurbahn aus dem Lahrachtal von Grube Louise aus zum Staatsbahnhof Seifen auf einer rund sieben km langen Trasse in Betrieb zu setzen. Damit hatte für diese Grube, damals die „Königin“ unter allen Gruben auf dem „Horhausener Spateisenstein-Gangzug“ genannt, der Erztransport mit Pferdefuhrwerk ein Ende. Die benachbarte Grube Friedrich-Wilhelm (Hufer Schacht), die 1894 wegen Erschöpfung ihrer Erzmittel schloss, organisierte ihren Erztransport ebenfalls über diese „Kruppsche Bahn“ noch für ihre restlichen Betriebsjahre; so auch die Grube Lammerichskaule, die 1892 geschlossen wurde, und die Grube Harzberg bei Burglahr. Alle genannten Gruben waren zuletzt Kruppsche Betriebe. Während das Erz der Grube Friedrich-Wilhelm beim unweit gelegenen Spannwerk in die Hängeloren der Seilbahn verfrachtet wurde, konnte das Fördergut der Grube Lammerichskaule sofort der Kruppschen

Bahn zugeladen werden, da deren Trasse zwischen dem Zechenhaus der Lammerichskaule und deren Schmiede hindurchführte. Die Distanz von der Grube Harzberg zur Kruppschen Bahn wurde ähnlich wie bei der Grube Georg mit einer Drahtseilbahn bis Bruchermühle überwunden. Dort war eine Verladevorrichtung auf die Kruppsche Bahn erbaut worden. Die einzige Grube, deren Erztransport in althergebrachter Art nach wie vor mit Pferdefuhrwerk durchgeführt wurde, war demnach die Grube Georg in Willroth. Bedingt durch die wesentlich geringeren Förderzahlen im Vergleich mit denen der Grube Louise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ergab sich zunächst nicht die Notwendigkeit einer wirtschaftlicheren Neuausrichtung des Erztransportes. Erst durch die voranschreitenden Aufschlussarbeiten des Georg-Erzganges und den Zukauf der benachbarten Wiedischen Grube Girmscheid durch Krupp im Jahr 1890, zeigte sich die wesentlich größere Leistungsfähigkeit der Grube Georg und somit die Veranlassung, die leicht zu steigernde Erzförderung einer effektiveren Art des Erztransportes zuzuführen. Dies sollte sich mit dem Bau der Seilbahn vom „Willrother Berg“ bis zur Grube Louise im Jahr 1899 ändern.

Willroth, 8/2008

Das Eisenerz - Fuhrwesen

Ein Blick zurück

Über das Eisenerzfuhrwesen von den Horhausener Gruben zur Sayner Hütte erstattete das Krupp'sche Archiv am 18.3. 1983*) nach den ihm vorliegenden Unterlagen folgenden Bericht. Er macht deutlich, wie schwierig und aufwendig der Erztransport von den Horhausener Gruben war, bevor erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts der technische Fortschritt genutzt werden konnte:

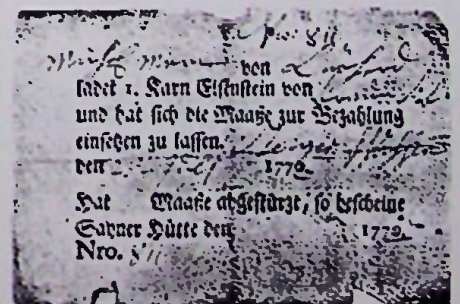
„Der Eisenerztransport von den Horhauser Gruben zur Sayner Hütte erfolgte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf einem eigens dafür angelegten Weg, der jedoch nicht als feste Straße ausgebaut war. Das hatte zur Folge, dass bei Regenwetter die Fuhren stark eingeschränkt werden mussten oder teilweise sogar ganz ausfielen. Trotzdem wurde dieser Weg, um Kosten zu sparen, auch dann weiter benutzt, als 1835 eine neue, allerdings gebührenpflichtige Chaussee gebaut wurde. Für 1842 findet sich dann der Hinweis, dass die Fuhrleute die Chaussee doch befahren haben, allerdings zu einer ermäßigten Gebühr, die in einem Abonnementsvertrag zwischen dem Hüttenamt Sayn und der Steuerbehörde festgelegt worden war. Der Grund für die Ermäßigung lag vor allem darin, dass die Chaussee nur auf einer kurzen Strecke benutzt wurde. Ganz ideal scheinen die Verhältnisse aber nicht gewesen zu sein, da in den folgenden Jahren beschlossen wurde, eine Eisensteinstraße von den Horhauser Gruben zur Hütte zu bauen. Wann das genau war, lässt sich aus unseren Akten leider nicht ermitteln. Aus dem Jahresbericht der Hütte für 1845 geht hervor, dass die Eisensteinstraße noch nicht vollendet ist, aber soweit fortgeschritten, daß die 2.000 Ruthen lange Straße von der Koblenz-Mindener Staatsstraße bei Kleinmaischeid bis zur Willrother Höhe ganz vollendet ist. Die letzte circa 1.000 Ruthen lange Straße von diesem Punkt bis unterhalb des Dorfes Horhausen an der Grenze zur Güllesheimer Gemarkung, wo sich diese Straße bis an den zu den Gruben Louise und Friedrich Wilhelm bereits gebauten Weg anschließt, ist im vorigen Jahr auch in Arbeit genommen und ist, soweit die Fonds reichen, schon viel davon geschehen.“

1846 ist dann die auf Kosten der Rheinischen Oberbergamtskasse Bonn gebaute Straße fertig gestellt worden. Die Unterhaltung der Straße ging ebenfalls auf Kosten des Oberbergamtes. So wurden z. B. für die Instandhaltung der fertigen Teilstrecke 1845 499 Reichsthaler, 4 Silbergroschen und 10 Pfennige und für den Neubau 1.739 Reichsthaler, 8 Silbergroschen und 1 Pfennig ausgegeben.

Die Fuhrleute, die den Eisenstein von den Horhauser Gruben zur Sayner Hütte brachten, rekrutierten sich aus freien Unternehmern aus der Gegend. Der Fuhrlohn wurde pro Tonne transportierten Material's berechnet und schwankte etwas je nach den Futter- und allgemeinen Lebensmittelpreisen. So bekamen die Fuhrleute z.B. 1844/45 im Schnitt 10 bis 11 Silbergroschen und im 1. Halbjahr 1846 15½ Silbergroschen pro Tonne. Nach Fertigstellung der Eisensteinstraße und den damit herbeigeführten Transporterleichterungen wurde der Fuhrlohn ab 1. August 1846 auf durchschnittlich 13 Silbergroschen pro Tonne gesenkt. Solange die Eisensteinstraße nicht vorhanden war, bekamen die Fuhrleute auf den Horhauser Gruben einen gedruckten Ladeschein, den der Steiger der jeweiligen Grube unterschreiben musste. Dadurch waren die

*) Ergebnis einer Recherche des Kruppschen Archivs auf Bitten des Verfassers

Anmerkung: Wohl nur zwischen dem südlichen Ortsausgang von Güllesheim und der Gierender Höhe, wo die später angelegte „Steinstraße“ nach Sayn begann.



¹⁾ Albert Schäfer: Das Eisenerz-
fuhrwesen von den Horhauser
Gruben zur Sayner Hütte
Eigenverlag

²⁾ Archiv des Bergbaumuseums
Bochum; Bestand 2/32
(Akten zur Grube Georg)

³⁾ Zechenbuch der Grube Louise,
1890 - 1930; Privatsammlung

⁴⁾ a.a.O.

⁵⁾ Zechenbuch der Grube Georg,
1850- 1930; Privatsammlung

Fuhrleute bei den Chausseegeldpächtern legitimiert. Nach Fertigstellung der Straße fielen die Gebühren dann weg.)*“

Erwähnungen der Drahtseilbahn Georg -Louise in Grubenakten

Erstmals im Jahr 1898 erwähnen Akten des Oberbergamtes Bonn*) die geplante Abkehr von der bisherigen Art des Erztransportes mit Pferdefuhrwerk von der Grube Georg zu den Hütten in Sayn und Mülhofen.

1. Im Betriebsplan der Grube Georg für 1899 (12. Dez. 1898) heißt es: „...und der Bau einer Drahtseilbahn nach Grube Louise wird voraussichtlich in Angriff genommen.“

2. Aus dem Betriebsplan der Grube Georg für 1900 (erstellt am 16. Dez. 1899) ist zu ersehen, dass eine Bauzeit von knapp einem Jahr ausreichte, die Drahtseilbahn in Betrieb zu nehmen:
„Die Abfuhr des Eisensteins und die Zufuhr der Baumaterialien erfolgt vermittelt der in diesem Jahr fertig gestellten Drahtseilbahn.“

3. Auch im Betriebsplan der Grube Louise für 1898 findet die geplante Drahtseilbahn Erwähnung: Die Auswirkungen des Baues einer Drahtseilbahn von Grube Georg zur Grube Louise werden eine „Vergrößerung des Grubenbahnhofes der Grube Louise zur Folge haben.*)“

4. Am 9. Nov. 1899 genehmigt die Verwaltung des Bergreviers Wied den Betrieb der unterdessen fertig gestellten Seilbahn:
„Nachdem ich am 7. d. Mts. die Drahtseilbahn zwischen Grube Georg und dem Grubenbahnhof bei Grube Louise abgenommen habe, gestatte ich hierdurch die Inbetriebnahme derselben.“

gez. Schulz⁶⁾

5. Im Betriebsplan der Grube Georg für das Jahr 1902 wird das Abteufen eines neuen Schachtes vorgesehen, da der alte Schacht der unterdessen gestiegenen Förderung wegen seines geringen Querschnittes nicht mehr entspricht. Bei den Überlegungen zum Ansatzpunkt des geplanten neuen Schachtes, wofür das Gangverhalten der Grube maßgebend ist, zeigt sich, dass die Seilbahnanlagen auf dem Betriebsgelände verlegt werden müssten. Die dadurch verursachten Kosten sowie eine Unterbrechung des Erztransportes auf längere Zeit veranlassen das Sayner Hüttenamt, auf das Abteufen eines neuen Schachtes zu verzichten. Statt dessen soll der alte Schacht in seiner gesamten Teufe auf einen größeren Querschnitt „nachgerissen“ werden⁷⁾.

6. In den Jahren zwischen 1925 und 1929 deutet sich das Ende des Betriebes auf Grube Louise in zunehmendem Maße an. Die 1883 anfangs ausschließlich für den Erztransport von der Grube Louise zur Staatsbahn (Bahnhof Seifen) erbaute “Kruppsche Bahn”

wurde in ihrer weiteren Existenz in Frage gestellt. Bis zum Herbst 1930 dient sie jedoch noch dem Abtransport von erhaltenswerten Materialien, die bei der Demontage der Über- und Untertageanlagen der Grube Louise anfielen.*)

*) Zechenbuch der Grube Louise, 1890 - 1930; Privatsammlung

Die Projektierung der Trasse

Als vorteilhaft für die Planung der Seilbahn zwischen Grube Georg und Grube Louise erwies es sich, dass bei einem schnurgeraden Verlauf zwischen Anfangs- und Endpunkt die Trasse keine Wohnsiedlung zu umgehen hatte. Ausschließlich Waldgelände, Wiesen und Felder waren zu überqueren. Aus dem noch vorliegenden Schriftverkehr zur Anlage der Trasse geht die verhältnismäßig einfach zu vollziehende Planung hervor:

1. Die „*Kruppsche Bergverwaltung*“ in Sayn wendet sich am 27. März 1899 an Bürgermeister Kur(t)z in Flammersfeld bezüglich der Querung des Willrother Gemeindewaldes durch die Seilbahn:*)

*) Landeshauptarchiv Koblenz: 655/245/45

*Herrn Bürgermeister Kurz
Flammersfeld*

Euer Wohlgeboren theilen wir ergebenst mit, dass die von Grube Georg nach Grube Louise projektierte Drahtseilbahn auf eine Länge von ca. 600 m den Gemeindewald von Willroth überspannt bzw. durchschneidet. Wir bitten nun, geneigtest uns die hierzu erforderliche Erlaubnis erteilen, sowie die Forstbeamten mit entsprechender Anweisung versehen zu wollen.

Die Schneise, welche zur Anlage der Bahn durch den Wald gehauen werden muß, erhält eine Breite von 4 m und sind wir bereit, für Überspannen derselben eine entsprechende Entschädigung zu zahlen. Das zu fällende Holz werden wir selbstverständlich zum Tagespreise übernehmen.

Sobald wir die von uns beantragte Parzellenkarte in Händen haben, werden wir uns erlauben, Ihnen die Bahnlinie genau anzuzeigen. Zur Zeit möchten wir nur um die prinzipielle Genehmigung bitten, damit wir in den Vorarbeiten nicht behindert werden.

Brockhoff Repräsentant

2. Am 24.5.1899 richtet Repräsentant Brockhoff ein weiteres Schreiben an Bürgermeister Kur(t)z bezüglich des Trassenverlaufs:*)

*) a.a.O.

Er fühle sich verpflichtet,

..... ergebenst anzuzeigen, dass (...) an der Stelle, an welcher die Seile der Drahtseilbahn die „Straße nach Neustadt“ kreuzen, eine kräftige Schutzbrücke vorgesehen ist.“

Quelle: s.o. (1.)

Aus weiterem Schriftverkehr zwischen der Sayner Hüttenverwaltung und dem Bürgermeisteramt Flammersfeld ergibt sich, dass insgesamt an drei Stellen Schutzbrücken über Verkehrswege errichtet werden müssen:

1. an der Neustädter Straße
(unweit des so genannten „Neustädter Stockes“)
2. am Weg von Horhausen nach Krunkel
(Gemarkung „Pullhahn“)
3. an der Straße von Niedersteinebach nach Obersteinebach
(Standort des Niedersteinebacher Bürgerhauses)

Karte des Landkreises Neuwied und des südlichen Teils des Landkreises Altenkirchen



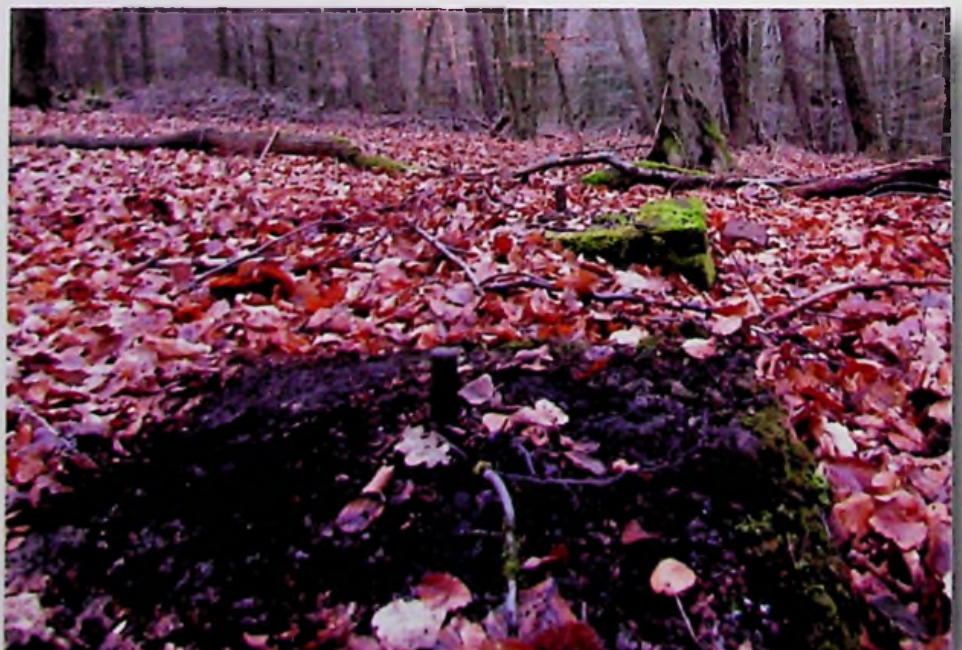
Die Karte zeigt den schnurgeraden Verlauf der Seilbahn von Grube Georg (Willroth) aus an Grube Friedrich-Wilhelm (Horhausen-Huf) vorbei bis Grube Louise (Bürdenbach).
Die Trasse der Kruppschen Bahn von Grube Louise bis zum Bahnhof Seifen bei Döttesfeld ist ebenfalls eingetragen.

Relikte (Stand 2008):

- a) In einigen älteren Waldparzellen ist am Baumbestand immer noch die ehemalige Trasse zu erkennen
- b) einige Ständerfundamente im Waldbereich westlich des Horhausener Industriegebietes
- c) aus den Fundamenten herausragende Schrauben zu Befestigung der Ständer
- d) Rösterz- und Koksstücke im Waldbereich entlang der Trasse
- e) einige „Hängeloren“, auch „Wagen“ genannt



Hängelore der Seilbahn



Fundamente mit den Schrauben zur Befestigung der Ständer



Grube Georg (Willroth) 1901

Das Foto zeigt die im Jahr 1898 neu errichteten Übertage-Anlagen (u.a. das erste stählerne Fördergerüst der Grube) . Eine leere Hängelore, von der Grube Louise zurückkommend, läuft in Richtung der Erzverladestation bei den tiefer liegenden Röstöfen. Deutlich sichtbar: die stärkeren, starren Tragseile und die dünneren, flexiblen Zugseile der Seilbahn



Grube Georg (Willroth) 1903

Im Vordergrund oben:

Arbeiter beschicken die Röstöfen mit Spateisenstein.

Darunter:

Andere Arbeiter transportieren Rösterz mit Schubkarren zu den „Hänge-
loren“ der Seilbahn, die sich im tiefer gelegenen Graben befindet.



Grube Louise (um 1920)
Im Vordergrund rechts die Umladestation der Seilbahn

Bergpolizei-Verordnung

Betreffend den Betrieb der Drahtseilbahn von dem Eisenerzbergwerk Georg bei Willroth nach dem Bahnhof der Grubenbahn bei dem Eisenerzbergwerk Louise bei Horhausen

§1

Unbefugten ist verboten:

Das Betreten des Geländes unter der Drahtseilbahn, das Betreten der Belade- und Entladeplätze, sowie das Besteigen der Seilbahnstützen und anderer für den Betrieb der Drahtseilbahn errichteter Gerüste.

§2

Das Fahren mit den Seilbahnwagen ist verboten. Die mit der Wartung der Drahtseile betrauten Personen dürfen die Seilbahnwagen nur auf jedesmalige ausdrückliche Anordnung des Betriebsführers benutzen.

§3

Das beim Betrieb der Drahtseilbahn beschäftigte Personal hat darauf zu achten, daß die Vorschriften des §1 und 2 befolgt werden und Zuwiderhandlungen bei dem Betriebsführer zur Anzeige zu bringen.

§4

Die Seilbahnstützen und die übrigen für den Betrieb der Drahtseilbahn errichteten Gerüste sind so einzurichten, dass das unbefugte Besteigen nach Möglichkeit verhindert wird.

§5

Diejenigen Stellen des Geländes, an welchen die Drahtseilbahn dem Erdboden zu nahe kommt, dass eine Berührung von Personen oder Fuhrwerk durch die Seilbahnwagen ermöglicht wird; sind abzusperren.

§6

Alle Teile der Drahtseilbahn sowie die Schutzdächer bei den Wegeübergängen sind derartig in Stande zu halten, daß eine Gefährdung von Personen ausgeschlossen ist.

§7

Auszüge aus der Gegenwärtigen Verordnung, die die Verbote des §1 und 2 enthalten, sind in allen in Betracht kommenden Orten an die in die Augen fallende Stelle anzuschlagen.

§8

Zuwiderhandlungen gegen die gegenwärtige Verordnung werden, sofern nicht in Folge anderer strafrechtlicher Vorschriften höhere Strafen erwirkt sind; auf Grund des § 208 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865, in der Fassung des Gesetzes vom 24. Juni 1892, mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark und im Verweigerungsfalle mit Haft bestraft.

§9

Die gegenwärtige Anordnung tritt sofort in Kraft.

Bonn, den 28. November 1899

Königl. Oberbergamt, gez. Eilert

Ein Unfall mit Todesfolge

Das Zechenbuch der Grube Louise (1890- 1930) vermerkt im Jahr 1907:

„Im Dezember vorigen Jahres erlitt ein Arbeiter auf der Entladestation der Drahtseilbahn einen schweren Unfall, welcher den Tod sofort herbeiführte.“

Reger Betrieb

In seiner *„Schrift zur Geschichte des Berg- und Hüttenwesens im Siegerland: Von Wingertshardt bis Silberwiese“**) widmet sich H. G. Gleichmann u.a. auch der Geschichte der Grube Georg. Er betrachtet den Bau der Seilbahn von Grube Georg zur Grube Louise als entscheidend für die weitere Bedeutung der Zeche:

„Nach Anschluss der Grube über die Seilbahn zur Grubenbahn Louise - Seifen erfuhr die Förderung eine weitere Erhöhung (1908: 31.098 t), verhielt dann aber auf dieser Höhe“

Für 1926 wird die Jahresförderung mit 50.400 t angegeben. Geht man unter Zugrundelegung dieser letztgenannten Förderzahl und einem Gewichtsverlust des Förderquantums durch die Aufbereitung (Handscheidung, Röstvorgang) von 40 bis 50 % aus, so wären mit Hilfe der Hängeloren der Seilbahn immer noch im Jahr 1926 30.240 bis 25.200 Tonnen Röstspat 1. und 2. Sorte zu transportieren gewesen. Geht man ferner von rund 300 Arbeitstagen im Jahr 1926 aus, so bedeutet dies eine täglich zu bewältigende Transportleistung durch die Seilbahn von rund 100 bzw. von 84 Tonnen. Demnach gingen entsprechend viele gefüllte Hängeloren pro Arbeitstag auf die Reise nach Grube Louise.

*) Siegen 1997; S. 60



Auf dem Ausschnitt der Ansichtskarte von Niedersteinebach aus dem Jahr 1908 sind die Seilbahnbrücke und 1 Ständer der Drahtseilbahn zu sehen

Ein Belegschaftsmitglied berichtet

1990 erzählte der ehemalige Seilbahnarbeiter Walter Born aus Gierend, damals 87 Jahre alt, vom Betrieb der Seilbahn zwischen der Grube Georg in Willroth und der Grube Louise bei Bürdenbach:

„Die Seilbahn verlief in schmurgerader Richtung von der Grube Georg am Schachtgelände der früheren Grube Friedrich Wilhelm bei Horhausen, genannt „Hufer Schacht“, vorbei bis zur Grube Louise. In der Nähe des Hufer Schachtes befand sich ein Seilspannwerk. Hier wurden die Trag- und Zugseile mit schweren Eisengewichten reguliert. In den Jahren von 1926 bis 1930, als die Grube Louise stillgelegt wurde, bedienten sechs Mann die Seilbahn: Von Grube Georg aus waren dies Wilhelm Neitzert aus Hümmerich, Julius Reinhard aus Oberhonnefeld und ich. Die entsprechende Mannschaft auf der Grube Louise bestand aus Reinhard Becker aus Luchert, Hermann Becker aus Epgert und Peter Pees aus Luchert. Peter Pees wurde „Seilbahns Pitter“ genannt, weil er so lange bei der Seilbahn arbeitete. Beide Mannschaften waren durch Fernsprecher miteinander verbunden. Die Seilbahn diente dem Transport von Rösteisenstein der Grube Georg zur Grube Louise. Von dort aus erfolgte der Weitertransport mit der „Kruppschen Bahn“ zum Staatsbahnhof Seifen.

Das Beladen der Seilbahnloren, auch Hängeloren genannt, erfolgte aus sogenannten Schnauzen, die in der Nähe der Röstöfen angebracht waren. Die Mannschaft der Grube Louise entleerte den Rösteisenstein in die Wagen der Kruppschen Bahn, die jeweils 5 Tonnen aufnahmen. Es war auch Aufgabe der Mannschaft auf Grube Louise, die Hängeloren mit allem zu beladen, was mit der Staatsbahn bis Seifen und von dort aus mit der Kruppschen Bahn bis zur Grube Louise gebracht worden war, vor allem Koks, der zum Befeuern der Röstöfen in Willroth gebraucht wurde. Aber auch alle anderen Materialien und Werkzeuge für den Grubenbetrieb, die mit der Bahn ankamen, wurden umgeladen. Viele Haushaltswaren und Lebensmittel, die für die Kruppsche Konsumanstalt auf Grube Louise und in Willroth bestimmt waren, mussten um- bzw. ausgeladen werden. Für den Transport der Lebensmittel hatten wir eine verschließbare Hängelore.

Der Antrieb der Seilbahn erfolgte nach 1922, als die Grube Georg an das Stromnetz angeschlossen worden war; mit einem Elektromotor, vorher mit Dampfkraft. Als Übertagearbeiter hatten wir eine viel längere Schicht als unsere Kollegen unter Tage, nämlich von morgens 6 Uhr bis abends 6 Uhr. Jeden Sonntag mussten beide Mannschaften Kontrollgänge auf der gesamten Strecke der Seilbahn, das waren 4 km, vornehmen und eventuelle Reparaturen durchführen. Hierzu musste jeder der über 30 Seiltragemasten bestiegen werden, um die Schmierung der Seilrollen vorzunehmen. Die beiden Mannschaften trafen sich am Hufer Schacht am Spannwerk, das ist etwa die Hälfte der gesamten Strecke.

Ab April 1930 wurde der Betrieb auf Grube Louise aufgegeben und der Seilbahnbetrieb stillgelegt. Auf Grube Georg ruhte zur gleichen Zeit die Förderung, weil die Grube über Tage modernisiert wurde und unter Tage nur Vorrichtungsarbeiten durchgeführt wurden. Nach der Wiederaufnahme der Förderung auf Grube Louise übernahm der Fuhrbetrieb Philipp Herzog von Rengsdorf mit LKWs den Erztransport zum Bahnhof Oberlahr.“

Dr. Ing .h.c. Julius Pohlig Konstrukteur der Drahtseilbahn Georg -Louise



Julius Pohlig, geb. 1842 in Leichlingen, studierte in Karlsruhe Maschinenbau und war nach dem Studium als beratender Ingenieur an der Friedrich-Wilhelm-Hütte in Troisdorf tätig. Mit 25 Jahren übernimmt er ein Lehramt an der Siegener Baugewerbeschule*) und gibt dort das Buch „Maschinenteile“ heraus. 1874 gründet er in Siegen ein Ingenieurbüro für Bergwerks- und Hütteneinrichtungen. 1879 wird seine erste Materialseilbahn zum Transport von Erz auf Grube Dreisbach im Siegerland ihrer Bestimmung übergeben. Es folgt die erste Doppeldrahtseilbahn zur direkten Begichtung der Rümeliger Hochöfen. 1890 verlegt Pohlig seinen Firmensitz nach Köln und errichtet dort eine Maschinenfabrik. Die für die spätere Entwicklung wichtige Kooperation mit Felten & Guillaume*) beginnt. Drahtseile dieser Firma kommen verstärkt zum Einsatz. Otto, der frühere Geschäftspartner Bleicherts, nimmt mit Pohlig Kontakt auf. 1892 übernimmt Pohlig die Drahtseilbahn-Unternehmen Theodor Otto und Th. Obach in Schkeuditz bei Leipzig. Daraus entwickelt sich die „Pohlig-GmbH“ in Wien. Durch diese Übernahme erlangt Pohlig den Zugriff auf Bleichert-Patente, welche Theodor Bleichert bei der geschäftlichen Trennung von Otto diesem unentgeltlich überlassen hatte. Otto wurde im Gegenzug Aufsichtsratsmitglied bei Pohlig. 1899 wird das Unternehmen in die „J. Pohlig AG“ umgewandelt. Hauptproduktionsgebiet ist die Herstellung von Gurtbandförderern, Drehkränen, Waggonkippern sowie kompletten Lager- und Transportsystemen. 1908 errichtet Pohlig im Auftrag der englischen Regierung bei Hongkong eine erste Personen-Seilschwebbahn. Die Bahn verkehrte über Morast und Schluchten nach dem „deutschen System“. Es handelte sich um eine kuppelbare Zweiseil-Umlaufseilbahn mit 14 Zwei-Personenkabinen mit Pohl'schem automatischem Klemmapparat. 1912 erhielt Pohlig den Auftrag zur Errichtung einer reinen Touristenbahn auf den Zuckerhut in Rio de Janeiro. Erstmals wurden dabei zwei Tragseile pro Fahrbahn eingesetzt, zugleich lief neben dem Zugseil ein leer laufendes Reserveseil mit, welches bei Ausfall des Zugseiles der Bergung der 16-plätzigigen Kabinen dienen sollte. Ebenso war, wie beim Wetterhornaufzug, eine Notkabine mit Handwinde vorhanden. Die von Pohlig entwickelte Handbremse beruhte auf einem Schraubenkupplungsapparat für Materialseilbahnen. Die technische Hochschule Karlsruhe verleiht Julius Pohlig 1912 aus Anlass der Vollendung seines 70. Lebensjahres die Ehrendoktorwürde (Dr. Ing. h.c.) 1916 verstarb er. 1923 baut das Unternehmen das weltweit größte Elektrohängebahnsystem für die Farbwerke Höchst. Leichlingen, die Geburtsstadt Pohlighs, hat ihm ein Denkmal errichtet.

Info: [www. Stadtbild-leichlingen .de](http://www.Stadtbild-leichlingen.de)

*) Zusammen mit der Siegener Wiesenbauschule ein Vorgänger-Institut der Universität Siegen

*) u.a. Fertigung von Förderseilen aus Spiegelstahl

Alternativen zum Erztransport von der Grube Georg

Seit 1929 ruhte auf Grube Georg wegen umfangreicher Erschließungsarbeiten der Erzabbau. Die veralteten Übertage-Anlagen erfuhren ebenfalls eine gründliche Erneuerung und Erweiterung (neuer Förderturm, neue Aufbereitung). Der allergrößte Teil der Belegschaft hatte den "Abkehrschein" erhalten. Von Grube Georg aus wurde demnach im Jahr 1929 bis zum Herbst 1930 kein Erz mehr mit Hilfe der Seilbahn bis zur Grube Louise transportiert. Gleichzeitig zeichnete sich das Ende der Demontage von Grube Louise ab. Es mussten Überlegungen angestellt werden, wie zukünftig nach der Wiederaufnahme der Förderung der Erztransport von Grube Georg neu organisiert werden sollte.

Sechs Alternativen werden in Erwägung gezogen:

1. **Beibehaltung der Drahtseilbahn bis zum „Grubenbahnhof“ Louise und der Kruppschen Bahn bis Seifen.**
2. **Bau einer neuen Erzbahn von Grube Georg zu den Reichsbahnhöfen Puderbach oder Raubach.** Schwierigkeiten bei dieser Lösung waren durch große Geländeunebenheiten sowie durch die Notwendigkeit einer neuen Verladeanlage am gewählten Bahnhof gegeben.
3. **Bau einer neuen Seilbahn von Grube Georg nach Raubach oder Puderbach.** Bei der Überprüfung geeigneter Trassen erwies sich die Lage der Dörfer Willroth und Linkenbach als hinderlich für die Anlage eines schnurgeraden Streckenverlaufs der Trasse.
4. **Abriss des „Grubenbahnhofs“ der Grube Louise bei gleichzeitiger Verlängerung der Seilbahn von Grube Louise aus über den „Harzberg“ in Richtung Peterslahr mit Anschluss an die Eisenbahnstrecke Linz-Flammersfeld.** Dort Errichtung einer neuen Verladeanlage. Die Strecke wäre durch keine Wohnsiedlungen behindert worden, jedoch verweigerte die Reichsbahnverwaltung den Bau einer neuen Verladeanlage auf freier Strecke.

Im Betriebsplan der Grube Georg für die Zeit vom 1. Okt. 1930 bis zum 30. Sept. 1931 heißt es:

„Zum Abtransport der Erze soll wie bisher die Seilbahn und anschließend die Grubenbahn nach Bahnhof Seifen dienen. Gegen Ende des Jahres soll letztere durch Verlegung der Seilbahn bis Peterslahr und Errichtung eines neuen Bahnanschlusses versetzt werden. Der Bahnanschluß in Seifen wird dann wegfallen. Für die geplanten Arbeiten wird später ein besonderer Betriebsplan eingerichtet werden.“

5. **Neubau einer Seilbahntrasse von Willroth nach Mülhofen bei Bendorf zur Mülhofener Hütte.** Vorteil dieser Lösung wäre der geringe Energiebedarf zum Betrieb dieser Bahn, der aus dem großen Höhenunterschied zwischen dem Grubengelände (404 m ü. NN) und Mülhofen resultierte (70 m ü. NN). Die Schwerkraft der gefüllten Hängeloren hätte auf Grund des beträchtlichen Höhenunterschiedes zwischen Anfangs- und Endstation nach Berechnungen den Eigenbetrieb dieser Trasse fast gewährleistet. Die Firma F. Krupp hatte schon 1928 den Betrieb der Sayner Hütte still gelegt, stattdessen den Hüttenbetrieb in Mülhofen erweitert und intensiviert. Nachteile dieser Anlage bestanden in der großen Trassenlänge und in der Notwendigkeit, verschiedene Wohnsiedlungen umgehen zu müssen.
6. **Abriss der Seilbahn von Grube Georg nach Grube Louise und Abtransport der Rösterze von Grube Georg mit LKWs zum Bahnhof Oberlahr. Errichtung einer Verladerampe auf dem Bahnhofsgelände.** Dieser letzte Plan wurde verwirklicht. Fortan übernahmen die Unternehmen Emil Mann (Langenhahn) und Philipp Herzog (Rengsdorf) diesen Transport.

