

Die Bremsbahn am Stürzberg und die Verladung der Basaltsteine in die am Wallener Ufer ankernden Rheinschiffe



Wallen am Rhein – ein Ortsteil Dattenbergs – mit Transport- und Verladeeinrichtungen der Basalt-AG 1956 (Landesbildstelle Koblenz)

Transport des Basalts mit der Bremsbahn Steinbruch – Stürzberg – Verladestelle am Rhein

Auf beiden Abschnitten der Bremsbahn zog die Masse der beladenen Steinwagen einen oder zwei entladene Wagen nach oben auf die Ebene am Stürzberg oder die Ebene am Eingang zum Steinbruch. Die Trasse ist im steilen Bereich seitlich noch mit Palisaden versehen, die verhindern sollten, dass ein havariertes Steinwagen allzu viele Schäden in den Weinbergen anrichtete. Am unteren Auslauf der Trasse schützten dicke Mauern aus Basalt Arbeiter und Passanten.

Bis zum Bock (Aufzug) verläuft die Trasse als Überführung über Auweg, die Gleise der DB und die B42. Über die gesamte Strecke der Bremsbahn vom Eingang zum Steinbruch bis Ende Fahrstuhl am Entladepatz benötigte das System keine Zuführung von Energie, da allein die Schwerkraft für das Bewegen der Wagen genügte. Die Geschwindigkeit der Wagen konnte sich sogar durch Überschuss an kinetischer Energie so beschleunigen, dass diese durch Bremseinrichtungen, die der Bremser bediente, reduziert werden mußte. Ständige Kosten beim Betrieb einer Bremsbahn entstanden durch Unterhaltung des Seilwerkes, der Trag- und Führungsrollen und der Bremsvorrichtung. Das ausgetauschte Seilwerk findet man bis heute noch als Absperrung an vielen Stellen auf dem ausgedehnten BAG-Gelände, wo Absturzgefahr für Menschen besteht. Kostenintensiv war bei der Bremsbahn der Einsatz von Arbeitern für das Bewegen, An- und Abkoppeln der Wagen vom Niveau des Steinbruchs bis zum Lastenaufzug am Rhein und den Entladestellen. Das Entleeren der Steinwagen kostete auch Zeit, deshalb übernahmen ab 1962 LKWs den Transport.

Das Verladen des Basalts in die Rheinschiffe Ein Foto weckt Erinnerungen

Am Rheinufer liegt ein Schleppkahn in Beladeposition. Zu erkennen ist ein Dampfkran, der das kräfteaubende, nicht ungefährliche Beladen des Schiffes mittels Schubkarren, die über schwankende Gangborde geschoben werden mussten, übernommen hat. Ein spezielles Gleissystem ermöglicht das Heranfahren der Steinwagen bis in Wassernähe. Zum Beladen der Mulden kamen Steinschubkarren und wieder einmal die Muskelkraft der Arbeiter zum Einsatz. Nach dem Anschlagen der mit Basaltsteinen beladenen Behälter an die Kranseile, übernahm der Kranführer die Arbeit, beobachtet vom Schiffsführer, der wegen des Auftriebs und der damit verbundenen Kräfte auf die Schiffsverbände auf gleichmäßiges Beladen seines Kahns größten Wert legte. Das Foto zeigt auch die Kaffeebude der Arbeiter im traditionellen BAG-Stil – Fachwerk mit schwarz gestrichenen Hölzern und weißen Gefachen –, ein größeres Lagergebäude macht den Abschluss. Der Fußweg nach Dattenberg über die Wehrdistel verläuft in der Talung links, der Bachweg (K10) mit dem beschränkten Überweg in der Talung rechts. Die Berghänge sind in Richtung Dattenberg fast lückenlos mit Weinreben bepflanzt. In Richtung Wehrdistel sieht man viel Brache und baumartigen Aufwuchs, Folgen des Reblausbefalls. Über Stein und Wein erheben sich das von Adolf Fuchs aus Berlin umbaute Landhaus des Notars Stoppenbach, der runde Bergfried der Burg derer von Dadenberg und der hohe Turm der Pfarrkirche „Zu den hl. Schutzengeln“, das Wahrzeichen Dattenbergs.