

Anfänge des Basaltgeschäftes am Dattenberg Der Gastwirt Georg Ankenbrand als Unternehmer

1817 wurde der Gastwirt Georg Ankenbrand, wohnhaft im Nassauer Hof auf dem Burgplatz in Linz, Besitzer eines kleinen Säulenbasaltbruchs am Dattenberg (s. auch Tafel 1). Der relativ kapitalkräftige Ankenbrand suchte und fand nach und nach den Markt für seinen speziellen Basaltstein. Zuerst verkaufte er die von Hand zerkleinerten Steine vorwiegend als Schotter für den Wegebau. Aber auch als Mauersteine für Gebäude fanden seine Säulen Abnehmer. Viele Häuser in Dattenberg haben Fundamente und Treppenstufen aus Basalt. Diese „Basalt-Keller“ sind feucht, halten die Temperatur fast das ganze Jahr über konstant und eignen sich u.a. für die Aufbewahrung von Lebensmitteln, wie Bier und Wein. In den 1830er Jahren übernahm Ankenbrand einen Auftrag für größere Steinlieferungen zum Bau der Befestigung von Köln. Zum Transport der Steine nach Köln setzte er kleinere Schiffe ein.

Dauerhafter Betrieb begann am Dattenberg 1866, nachdem sich der dort gebrochene Säulenbasalt als korrosions- und seewasserfest und geeignet für Wasserbauten bewiesen hatte. Nun hatte der am Dattenberg anstehende Säulenbasalt viele Jahrzehnte einen festen Einsatzbereich, der sowohl den Unternehmern als auch den Steinarbeitern – der neuen sozialen Schicht – Gewinne bzw. Einkommen sicherte.

1877 wurde der Bruch am Dattenberg von der Familie Ankenbrand an die Firma Dominikus Zervas Söhne in Köln und die Gebrüder Goedkoop in Amsterdam verkauft. 1888 gehörten letztere u.a. zu den Gründern der Firma „Basalt-Actien-Gesellschaft“ mit dem Sitz in Köln, dann in Linz am Rhein. Hauptabnehmer für Säulenbasalt waren bereits ab den 1880er Jahren die Niederländer geworden. Wer heute Basaltstein vom Dattenberg in gewaltigen Massen sehen will, der muss die niederländische Küste, auch die Zuidersee, besuchen.

Die Transportprobleme und ihre Lösungen

Als wichtigster Transportweg boten sich der in Wallen an Dattenberger Territorium reichende Rhein und als Transportmittel das Schiff an. Große Probleme bereitete über Jahrzehnte der Transport des Massengutes „Stein“ von der Höhe des Dattenberger Steinbruchs bis an den Rhein über den schmalen und unbefestigten Bachweg (heute K 10). Dieser uralte Zugangsweg nach Dattenberg musste für die Steinfuhrwerke, zunächst von Menschenkraft bewegte Stoßkarren, später zweirädrige und vierrädrige Pferdekarren bzw. -wagen, wiederholt verbreitert und befestigt werden. Mit der Fertigstellung der Bremsbahn am Stürzberg war das Transportproblem weitestgehend gelöst (Tafel 4). Nun galt es das Basaltgeschäft neu zu organisieren.



Der Steinbruch am Dattenberg mit Blick ins Rheintal

Über die mit Gleisen belegten Schräge in der Mitte des Fotos wurden mittels elektrisch angetriebenem Seilzug die auf den Abbausohlen beladenen Wagen auf die Ebene gezogen, an deren Ende (rechts) die Bremsbahn nach Wallen begann.

(Foto A. Rings, 1950er Jahre)