

# Luftiger Transportweg

Die Drahtseilbahn Oberwinter – Oedingen

Volkhard Stern

Seilbahnen zum Transport von Schüttgütern waren in unserer Region gar nicht so selten. In zahlreichen Steinbrüchen gab es eine erhebliche Zahl solcher Anlagen, mit denen eine gewisse Distanz zwischen Gewinnung und Verarbeitung bzw. Verladung zurückgelegt werden konnte. Gerade in schwierigem Gelände war diese Art der Beförderung von Vorteil, um durch den Transport in luftiger Höhe unabhängig von den Verhältnissen am Boden zu sein bzw. natürliche Hindernisse überwinden zu können.

Unsere Betrachtung befasst sich mit der Drahtseilbahn von Oberwinter nach Oedingen. Diese Bahn verband über 4,38 km hinweg die Kaolingrube in Oedingen mit dem Verarbeitungsbetrieb in Oberwinter. Auf der Karte kann man den Verlauf der Seilbahn aus dem Rheintal in westlicher Richtung landeinwärts nachvollziehen.

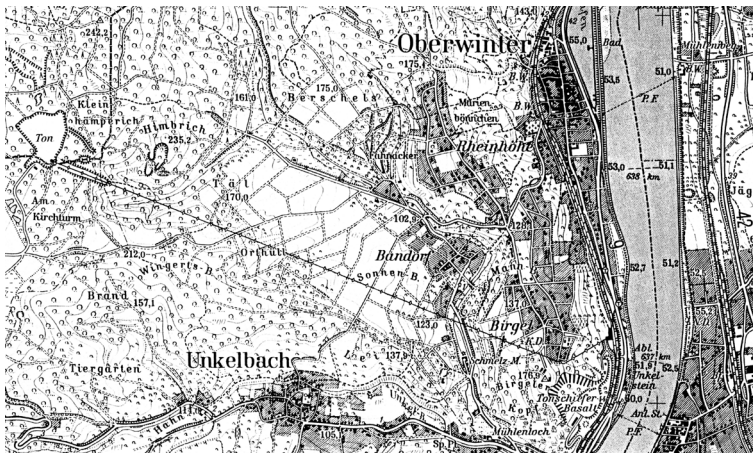
## Kaolin

Kaolin, auch als Porzellanerde bzw. -ton bezeichnet, ist ein weißes Gestein, das bei der Papierherstellung und als Industriemineral in der keramischen Produktion, z. B. von Porzellan, verwendet

wird. Kaolin kommt in der Natur vergleichsweise selten vor, in Deutschland gibt es einzelne Lagerstätten, so auch im Remagener Ortsteil Oedingen. Der Tagebau in Oedingen wurde im Jahr 1928 erschlossen und produzierte bis in die Neunzigerjahre. Die Seilbahn nahm ebenfalls 1928 ihren Betrieb auf. Eine Vereinbarung vom 8. Januar 1929 regelte die Entschädigung der Grundstücksbesitzer, deren Flächen von der Seilbahn überspannt wurden. Danach war für jeden laufenden Meter überspannten Bodens eine Entschädigung von 10 Goldpfennigen pro Jahr zu zahlen. Zudem war bereits bestimmt, dass für den Fall einer Außerbetriebnahme der Drahtseilbahn der frühere Zustand wieder hergestellt werden müsse – auf Kosten des Betreibers. Eventuelle Schäden an Feldfrüchten und Obstbäumen der überspannten Flächen waren ebenfalls zu entschädigen.

## Betreiber

Betreiber der Seilbahn war ursprünglich die Rheinische Kaolin- und Pegmatitwerke GmbH (Rhein-kaolin) in Oberwinter, die bis Mitte der dreißiger Jahre bestand. Um 1936 übernahm die Silikat-



Ausschnitt aus der topographischen Karte NRW 5309, Königs-winter, von 1966, die den Verlauf der Transportseilbahn wiedergibt. Die eingezeichneten Rautensymbole kennzeichnen eine Seilbahn, keine Masten.

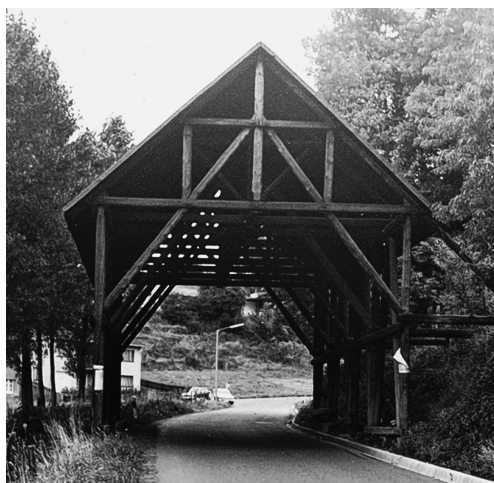
Gewerkschaft Ludwig den Betrieb von Grube, Seilbahn und Werk. Etwa seit 1939 taucht als Eigentümerbezeichnung die Kaolinwerk Oberwinter GmbH auf. Die Anteile dieser Gesellschaft lagen beim Deutschen Reich. Es handelte sich offenbar um eine Verstaatlichung, denn die Kaolinproduktion galt als kriegswichtig. 1951 und 1961 gab es gesetzliche Regelungen zur Übertragung der Beteiligungsrechte alten Reichsvermögens an die Bundesländer. Im vorliegenden Fall wurden diese Rechte dem Land Rheinland-Pfalz übertragen. In der französischen Besatzungszeit ab 1945 und im Zeitraum danach nahm die Bezirksregierung bzw. die Oberfinanzdirektion in Koblenz die Treuhandschaft wahr. Das Kaolinwerk befand sich also faktisch im öffentlichen Besitz, wengleich der Pächter ein Privatunternehmen war, nämlich die Fa. Erbslöh und Co. Geisenheimer Kaolinwerke KG. Im Jahrbuch 1972 für Bergbau, Energie, Mineralöl und Chemie ist unter der Fa. Erbslöh u.a. die Grube Oedingen mit folgendem Vermerk eingetragen: „Mineral Kaolin, Tagebau mit Seilbahn, Schlammerei mit Trocken- und Mahlanlagen, Aufsicht durch Bergamt Koblenz“.

## Verlauf

Von der Abfüllstation am Tagebau in Oedingen trat das Kaolin, eben noch im Boden, in den Gondeln der Seilbahn seine Luftreise zum Kaolinwerk in Oberwinter an. In stetigem Gefälle ging es zunächst durch eine Schneise im dichten Buchenwald, dann über freies Feld und weiter über einen tiefen Taleinschnitt bei Bandorf. Hier verlief die Seilbahn freischwebend in etwa 60-80 m Höhe, wobei die Transportseile ein Stück durchhingen. Nachdem die Luftbahn von Oedingen bis Birgel schnurgerade südöstlich verlief, änderte sich hier die Richtung. Auf der Rheinhöhe in Birgel befand sich eine Winkel- bzw. Umlenkstation. Diese Station, ein recht stattliches Bauwerk mit raffinierter Rollentechnik, wird als technisches Wunderwerk bezeichnet. Nun ging es in nordöstlicher Richtung steil bergab zum Werk in Oberwinter. Dort angekommen, wurde das Kaolin gewaschen (Ausschlammung), getrocknet und gemahlen und schließlich für die Weiterverarbeitung per Eisenbahn an die Kunden verschickt. Die Fahrleitung war an rund zehn Stützen mit unterschiedlicher Höhe – je nach Bodenverhält-



*Stützpfiler zur Überspannung des Bandorfer Tals (Gemarkung Im Sonnenberg). Der Mast dürfte 10 m Höhe erreicht haben. Eine Leiter führte für Wartungszwecke hinauf zur Rollenkonstruktion. Das Tragseil befand sich oben, das Zugseil darunter.*



*Die gesamte Holzkonstruktion der Schutzbrücke über die Kreisstraße im Bandorfer Tal, hier aufgenommen im Jahr 1973, befand sich in einem schlechten Zustand und wurde 1977 abgerissen.*

nissen – aufgehängt. Es handelte sich um relativ aufwendig konstruierte Stahlmasten in Gitterkonstruktion, mit einer Höhe von bis zu 10 m (siehe S. 175 o.). Die Sockel waren zum Teil bis zu 15 m tief einbetoniert, um die Traglasten auch für große Spannweiten halten zu können. Mit genau 450 m war die größte Spannweite über dem Bandorfer Tal zu überbrücken. Tief unten im Tal war zum Schutz des Straßenverkehrs auf der Kreisstraße K 41 eine hölzerne Schutzbrücke errichtet worden (S. 175 u.).

Im Wald schwebten die Transportbehälter lautlos in etwa zehn Meter Höhe, wobei sich heruntergefallene Kaolinklumpen aufhäuften und noch heute vom Verlauf der Seilbahn künden. Der geduldige Spurensucher findet noch mehr: Die fest verankerten Betonsockel der Tragmasten wurden nicht durchgängig, wie eigentlich in der oben erwähnten Vereinbarung vorgesehen, nach Stilllegung der Seilbahn entfernt.

### „Mitfahrer“

Berichtet wird, dass gelegentlich Personen mit der Seilbahn mitgefahren sind. Arbeiter sollen bisweilen diesen (unerlaubten) Weg genommen haben, aber auch Bandorfer Jugendliche, die eine Mutprobe ablegen wollten oder sollten. Gefährlich war die Sache allemal, vor allem musste man rechtzeitig vor Erreichen der tückischen Umlenkstation in Birgel abspringen. Eines Tages soll ein Junge in der Gondel mitgefahren sein. Als er im Bandorfer Feld von oben den Bauern Jupp beim Erdbeerpflücken erblickte, rief er laut „J-uuu-pp“. Der Angerufene war völlig verwirrt, weil er auf dem freien, flachen Feld nirgendwo eine Person ausmachen konnte.

### Lastwagentransport

1969 wurde die Seilbahn wegen Unwirtschaftlichkeit stillgelegt und der Kaolinentransport auf Lkw verlagert. Die Umstellung war nicht unproblematisch, denn die Grube war für Lastwagen schlecht erreichbar und der Weg nach Oberwinter schwierig und kurvenreich. Zudem sorgte die niedrige Werkszufahrt unter der DB-Strecke dafür, dass nur flache Lkw eingesetzt werden konnten. Die Seilbahn hatte wohl das bessere Transportmittel dargestellt. Aber sie war offenbar nach vierzigjährigem Dauerbetrieb abgewirtschaftet, und man

scheute größere Investitionen für den Unterhalt. Das Tragseil wurde zusehends rostiger, obwohl gelegentlich noch ein Schmierwägelchen durchgezogen worden sein soll.

### Verfall der Anlage

Anfang der Siebzigerjahre wurden viele Grundstücke auf der Birgeler Rheinhöhe, einer bevorzugten Wohnlage, mit Einfamilienhäusern bebaut. Nun kam es vermehrt zu Schwierigkeiten, da das Kaolinwerk auf den freizuhaltenden Schutzstreifen unter der Seilbahntrasse bestand, welcher nicht bebaut werden durfte – und das, obwohl die Seilbahn stilllag. Interessanterweise betonte die Betreibergesellschaft im Juni 1972, dass der Plan, die Seilbahn 1972 abzubauen, „aus den verschiedensten Gründen“ aufgegeben worden sei und die Anlage von der Pächterfirma Erbslöh & Co. weiterhin in einem betriebsfähigen Zustand gehalten werde. Daher, so ein weiteres Schreiben vom Mai 1973 an einen Bauinteressenten, könne nicht auf das Recht verzichtet werden, Grundstücke mit der Seilbahn zu überspannen. Dass die Wiederaufnahme des Seilbahnbetriebes jederzeit erforderlich werden könne, erwies sich als Schutzbehauptung. Tatsächlich scheute man offenbar die hohen Kosten zum Rückbau der Anlage, stattdessen sollte weiterhin die alle 15 Jahre anfallende, geringe Nutzungsentschädigung gezahlt werden. Im Jahr 1974 wäre der Betrag für den Zeitraum bis 1988 fällig gewesen. Immerhin gestattete das Kaolinwerk schließlich die Bebauung unter der Auflage, dass der Bauherr bei einer Wiederinbetriebnahme der Seilbahn auf Einwände oder Schadenersatzforderungen gegen eine Geräuschbelästigung oder sonstige Beeinträchtigungen verzichten werde. Die Baugenehmigung der Kreisverwaltung Ahrweiler vom September 1974 vermerkte denn auch, dass eine Wiederinbetriebnahme der Bahn nicht ausgeschlossen sei und dann tagsüber ein unangenehmes Dauergeräusch auftreten könne. Derweil verfiel die Anlage immer mehr, insofern pikant, weil es sich ja um staatliches Eigentum handelte. Einzelne Masten, so am Rheinhöhenweg an der Zufahrt zur Marine-Funkstation in Birgel, waren angeknickt, und der Telefondraht, der auf den Stützen verlegt das Werk mit der Grube verband, hing in Fetzen herunter. Da er nicht aus Kupfer, sondern aus minderwertigem und zudem



rostigem Eisendraht bestand, ergab sich eine Gefahr für denjenigen, der nichtsahnend unter der Seilbahn herlief. Ebenfalls zeigte sich die hölzerne Schutzbrücke im Bandorfer Tal in einem erschreckend maroden Zustand. Ganze Stützbalken der Holzkonstruktion waren völlig verfault, sodass eine Verkehrsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden konnte. Die Trag- und Zugseile, so das Bergamt Koblenz im Juni 1973, bildeten noch keine Gefahr, hätten aber im Sommer 1978 neu aufgelegt werden müssen. Angesichts dieser Situation wurde die Seilbahn einschließlich der Schutzbrücke 1977 abgerissen. Einzelne Masten überlebten noch längere Zeit und erinnerten so an die frühere Seilbahn.

Wie bereits erwähnt, muss man nach Relikten der Bahn etwas suchen, kann aber heute noch fündig werden. Am Ortseingang von Bandorf, wo früher die Schutzbrücke stand, ist eine Erinnerungstafel aufgestellt. Etwas oberhalb am Hang stößt man auf zwei Betonfundamente von Stützbalken der Schutzbrücke. Mitten im Wald, auf halbem Weg zwischen Bandorf und der Kaolingrube bei Oedingen, trifft man am Rand des Oberwinterer Wegs beiderseits auf Mastfundamente mit Resten der Spanndrahtaufhängung.

### Werksschließung

Das Kaolinwerk in Oberwinter schloss Mitte der Neunzigerjahre, im Herbst 2005 folgte der Abriss. Die ehemalige Kaolingrube in Oedingen, die übrigens unmittelbar an der Landesgrenze zu



*Im Hang oberhalb des Ortsschildes von Bandorf findet man noch die Betonverankerung für die Stützbalken der früheren Schutzbrücke.*

Rheinland-Pfalz, aber fast vollständig auf nordrhein-westfälischem Grund liegt, steht heute unter Naturschutz.

### Nachgeschichte

Eine Nachgeschichte verursachte die Seilbahn, als sie schon lange nicht mehr existierte. Da die Breiterberggesellschaft Kaolinwerk Oberwinter GmbH inzwischen liquidiert war, musste für die Abwicklung der Rechtsnachfolge eine juristische Hülle in Form einer Seilbahn GmbH gegründet werden.

*Zweiachsige Klappdeckel-Güterwagen der Gattung Kmmks 51 waren für den Bahntransport des Kaolins üblich. Hier ein solcher Wagen am 18. Oktober 1992 auf dem Ladegleis des Erbslöh-Werks in Oberwinter.*



Diese verwaltete insbesondere die Grundstücke, die das vormalige Kaolinwerk im Verlauf der Seilbahntrasse besessen hatte. Und eine weitere Episode erinnerte im Jahr 1985 an die Seilbahn. Als unterhalb des Kaolinwerks längs der Bundesstraße in Oberwinter ein Sammelkanal gebaut wurde, stieß man auf einen unfertigen Stollen, der rechtwinklig zur Straße vom Rhein in Richtung Werk führte und den geplanten Kanalbau kreuzte. Recherchen ergaben, dass das Kaolinwerk in den Jahren 1937 bis 1941 versucht hatte, einen unterirdischen Förderbandstollen zu errichten, der eine direkte Rheinschiffsverladung des Kaolins ermöglichen sollte. Der Bau stieß jahrelang auf Widerstände, u.a. bei der Reichsbahn, deren Trasse er unterquert hätte. Auch gab es Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung und der Finanzierung.

Als Alternative für das Förderband wurde eine Lorentransportbahn durch den Stollen geprüft. Schließlich, so ein Schreiben des Kaolinwerks vom April 1941, habe der Vorgängerbetrieb Silikat-Gewerkschaft Ludwig seinerzeit kleine Muldenloren für die Seilbahn beschafft, die sich jedoch für den Seilbahnbetrieb als unbrauchbar erwiesen hätten. Diese Loren könne man nun für eine Lorenbahn im Tunnel auf Fahrgestelle setzen und damit als Kipp-Loris nutzbar machen. Offenbar ist der Stollen begonnen, aber durch den Kriegsverlauf nicht mehr fertiggestellt worden.

**Danksagung:**

Ein besonderer Dank für die Unterstützung bei der Erstellung dieses Beitrags gilt Wolfhart von Stackelberg und Heinz Wilms in Oberwinter, Jörg Hemptenmacher in Troisdorf sowie Karl Züllighofen in Bandorf.