Die fliegende Drahtseilbahn in den Ahrweiler Weinbergen

Agrartechnik erleichterte bereits in den 1930er-Jahren die zeitraubende und kostspielige Transportarbeit der Winzer

Heinz Schönewald

Die wirtschaftliche Lage im Weinbau war, wie in der gesamten deutschen Volkswirtschaft, seit Ausbruch der Weltwirtschaftskrise im Winter 1929/30 extrem schwierig. Exemplarisch hierfür steht der Erlös, den eine Mitte Dezember 1931 vor dem Amtsgericht Ahrweiler durchgeführte, erbteilungsbedingte Zwangsversteigerung des Weinguts Jacob Rick aus Ahrweiler erbrachte: Für ein Fuderfass des Jahrgangs 1931 lag dieser gerade einmal bei 8 Pfennig pro Liter und für abgelagerte Weine aus den Vorjahren bei 32 Pfennig je Liter.

Die Selbstkosten betrugen hingegen ein Vielfaches des Verkaufserlöses. Ein Hauptgrund lag in der zeitraubenden und kostspieligen Transportarbeit der Winzer. Daher waren kostensparende Lösungen natürlich willkommen. Sehr innovativ war hierbei das Institut



Probelauf der fliegenden Drahtsteilbahn am 7. Dezember 1931 am Ahrweiler Silberberg

für Landmaschinen der Landwirtschaftlichen Hochschule Poppelsdorf unter seinem Leiter Professor Dr.-Ing. Karl Vormfelde (1881-1944). Der gebürtige Bielefelder hat sich während seines gesamten Berufslebens mit Möglichkeiten der Arbeitserleichterung durch Agrartechnik auseinandergesetzt. So gilt Vormfelde als Wegbereiter der Entwicklung des heutigen Mähdreschers, den er zusammen mit der Landmaschinenfirma Claas aus Harsewinkel entwickelte.

Fliegende Bahn: beweglich und leicht zu transportieren

Für den Steillagenanbau in den Weinbaugebieten von Nahe, Mosel-Saar-Ruwer, Mittelrhein und Ahr entwickelte das Bonner Institut Ende der 1920er-Jahre eine spezielle Drahtseilbahn. Man bezeichnete sie auch als fliegende Bahn, da sie beweglich und somit leicht zu transportieren war.

Im Herbst 1931 nahm Privatdozent Dr.-Ing. Kurt Rauh vom Bonner Institut hierzu Kontakt mit der Stadtverwaltung Ahrweiler auf. In Vorgesprächen musste abgeklärt werden, ob ein Probelauf der Seilbahn vor eingeladenen Winzern möglich wäre.

Nachdem in Lehmen und Winningen an der Mosel 1929 und 1930 bereits Versuche stattgefunden hatten und für Winningen eine Drahtseilbahn auch bereits angeschafft wurde, genehmigte die Stadt Ahrweiler einen versuchsweisen Aufbau der Anlage für den 7. Dezember 1931.



Briefkopf einer Rechnung des Weinguts Jacob Rick Ahrweiler von 1909

Hierfür wurde im Distrikt Silberberg eine Drahtseilbahn durch das Bonner Institut aufgebaut und in Betrieb genommen. Die Talstation befand sich nördlich der Bahnlinie am Fuße der Weinlage „Ahrweiler Thurmberg“, wo neben anderen die beiden Winzer Heinrich Mies und Jakob Schnöger ihre Parzellen für den Versuch zur Verfügung gestellt hatten.

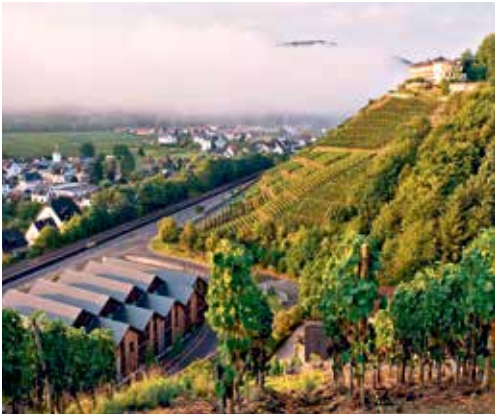
Mit der Seilbahn konnten Erde, Kompost, Dünger, Schiefer oder sonstige Baumaterialien in Minutenschnelle in die Steillagen befördert werden. Neben dem Steigungsgrad in der terrassierten Anbaufläche galt es auch, die zahlreichen Weinbergsmauern zu überwinden. Dies erreichte man, indem man am Fuß der meterhohen Steinmauern Senkrechtaufzüge einplante.

Dem Versuchslauf der Drahtseilbahn an jenem Montag im Dezember 1931 wohnten zahlreiche Ahrweiler Winzer und deren Söhne bei, die interessiert und kritisch die technischen Möglichkeiten der Novität unter die Lupe nahmen. Einige Wochen zuvor hatten sich einige von ihnen in der Mosel-Weinlage Winnninger Hamm, auf dem Gelände des Weinguts Freiherr von Heddesdorff, persönlich ein Bild vom Betrieb der Bahn machen können. Wenige Tage nach dem Probelauf in Ahrweiler wurde sie auch in Walporzheim aufgebaut. Federführend für die Versuchsreihe war der Ingenieur Dr. agrar. Albert Bauhaus vom Institut für Agrartechnik.

Neben einer Minderung der Unkosten und dem erzielten Zeitgewinn war auch eine Verbesserung der Bodenqualität gerade in den obersten Parzellen des Weinbergs zu erzielen. Diese wurden bislang bei Düngung und Schieferung meist vernachlässigt, weil die Transportwege dorthin zu aufwendig waren. Somit konnten nun weit umfangreichere und schwer zugängliche Parzellen für den Weinbau genutzt werden.

An einem Tag mit vier Personen aufgebaut und einsatzbereit

Die zerlegte Drahtseilbahn passte vollständig auf einen einzigen Pferdewagen und der Treibstoffverbrauch lag mit einem Liter pro Stunde in einem recht günstigen Bereich. Innerhalb



Standort des Probelaufs der Drahtseilbahn 2008 am heutigen Museum Roemervilla

eines Tages war die Bahn mit vier Personen aufgebaut und einsatzbereit. Für den Abbau benötigte man rund drei Stunden.

Eine wenige Jahre zuvor vom Weinsberger Ingenieur Hermann Bossert entwickelte Drahtsteilbahn verfügte noch über Querträger, die beidseitig die Tragseile hielten und deren Stützpfeiler beim Aufbau noch ins Erdreich gerammt werden mussten. Hiervon unterschied sich die vom Bonner Institut für Landmaschinen konstruierte Bahn jedoch deutlich. Bei den ersten Versuchen handelte es sich noch um eine Einseilbahn. Im Ahrtal kam jedoch bereits die modifizierte Form einer Zweiseilbahn zum Einsatz. Trag- und Zugseil wurden mit Stützen unabhängig voneinander verlegt und verspannt.

Die Drahtseilbahn verfügte über vier wesentliche Merkmale:
- eine Fangvorrichtung für die Wagen
- eine stufenlose Geschwindigkeitsschaltung
- die Verwendung von einstellbaren Kugellagern aus dem Fahrradbau
- der Einbau von Getriebetechnik aus dem Automobilbau.

Sollte das 6 Millimeter starke Seil reißen, löste dies automatisch eine Fangvorrichtung aus, die nach dem Prinzip einer gespannten Armbrust den Wagen am Förderseil festklemmte und ihn sofort anhielt.

Die Versuchsvorführung rief bei den Winzern großes Interesse hervor. Obwohl es seitens einiger Bürger und auch zweier Ratsfraktionen durchaus Vorbehalte gegen die Bahn gab, beschloss der Stadtrat mit Mehrheit deren Anschaffung, wie Bürgermeister Dr. Paul Pomp am 16. April 1932 der Presse mitteilen konnte. Der Landkreis Ahrweiler unterstützte die Anschaffung mit einem erheblichen Zuschuss, worauf Landrat Dr. Paul Meyers-Platen hinwies. Den Betrieb der Bahn vergab die Stadt Ahrweiler in die Regie eines Privatunternehmers.

Zwei Zentner Ladung 2,2 Meter pro Sekunde befördert

Die im Sommer 1932 von der Stadt Ahrweiler erworbene durchkonstruierte Bahn konnte zwei Zentner Ladung in 2,2 Meter pro Sekunde befördern. Die Beförderung erfolgte im Pendelbetrieb. Kam ein Wagen zu Tal, fuhr gegenläufig ein anderer Wagen wieder hoch.

Im Dezember 1932 nutzte man die Bahn zum Steintransport, um die Mauern am oberen Winzerweg zu erneuern. Bei einem siebenstündigen Betrieb schaffte die Bahn dabei 430 Zentner Steine nach oben. Ohne den Einsatz der Drahtseilbahn hätte das Baumaterial bis zum Ende des Weges mit Pferdefuhrwerken nach oben befördert werden müssen, um es dann mit der Hand weiterzutragen. Ein Fuhrwerk schaffte an einem Tag allerdings nur sechs Fahrten mit maximal je 10 Zentner Last. Die Kosten für einen Einsatz mit Pferdewagen betrugen 20-25 Pfennig pro Zentner, während sie bei der Drahtseilbahn nur bei 6 Pfennig lagen.

Im Rahmen eines Notstandsprojekts benötigten 15 Arbeiter für Mauerarbeiten zwischen dem Adenbach- und dem Giesemer Tal drei Wochen.

In den frühen 1930er-Jahren lag die Gesamtanbaufläche im Ahrtal bei rund 564 Hektar. Zur damaligen Zeit wurde in großen Mengen Ahrbleichert produziert. Der wie Weißwein hergestellte, blassrosa gekelterte Rotwein hatte wegen fehlender Maischegährung keinen längeren Kontakt mit der Beerenschale. Die Begriffsbezeichnung Bleichert ist nach dem deutschen Weingesetz heute untersagt. Der Wein war vergleichbar mit dem heutigen Rosé.