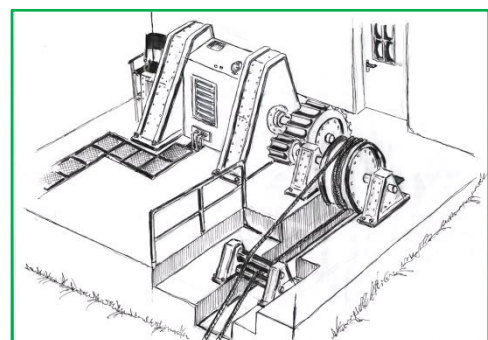


## 24 Der Bremsberg

Im November 1889 erfolgte die Inbetriebnahme der neuen „Erz-Aufbereitungsanlage Willibald“ am Westhang des Dörnbergs. Den beschwerlichen und überaus kostspieligen Abtransport der Blei- und Zinkkonzentrate zur Verhüttung übernahmen anfangs Pferdefuhrwerke. Als die Stolberger Zink AG 1896/97 das Ramsbecker Werk durch eine eigene Grubenbahn (Spurweite 750 mm) an die Ruhrtalbahn in Bestwig anschließen konnte, verringerten sich die Transportkosten erheblich.

Die Konzentrate wurden zunächst mit einer Lorenbahn (Spurweite nur 575 mm) von der Aufbereitung etwa 1 km über eine Straßenbrücke den Abhang am „Scheidt“ entlang zum so genannten „Bremsberg“ befördert: Mit einer auf Schienen laufenden Plattform bremste man jeweils zwei volle Loren vom oberen Maschinenhaus 100 m in das Niveau des Tales ab. Die Plattform war durch ein Seil über eine Rolle mit einem Gegengewicht auf vier Rädern verbunden, das unterhalb der Plattform herlief und die entleerten Loren wieder hinaufzog.

In der Verladestation wurden die Erzkonzentrate in die auf Rollböcken der Schmalspurbahn stehenden Waggons der Reichsbahn (Spurweite 1435 mm) umgeladen und mit der Grubenbahn (im Volksmund „Bähnchen“ genannt) nach Bestwig gebracht. 1952 übernahmen zwei riesige LKW, die jeweils pro Fahrt 30 Tonnen laden konnten, den kostengünstigeren Transport der Konzentrate.



Maschinenhaus der Bergstation am Bremsberg.

Zeichnung von Thomas Kemper nach Erinnerungen von Martin Hahn.