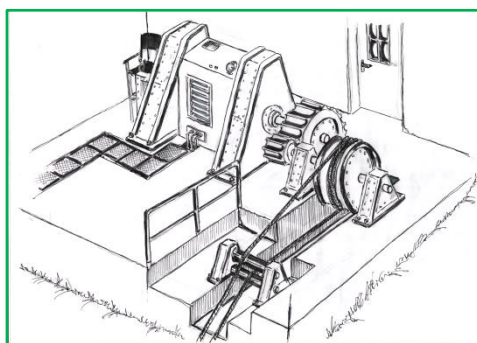


24 De Bremsberg

In november 1889 werd de nieuwe “erts-bewerkingsinstallatie Willibald” op de westelijke helling van de Dörnberg in bedrijf genomen. Het lastige en vooral dure transport van het lood- en zinkconcentraat naar de hoogovens werd in het begin uitgevoerd met paarden en karren van ingehuurde transportbedrijven. Toen de Stolberger Zink AG in 1896/97 het bedrijf in Ramsbeck door een eigen mijnspoorbaan (spoorbreedte 750 mm) aan de Ruhrtal-spoorbaan in Bestwig kon aansluiten, betekende dat een aanzienlijke daling van de transportkosten.

Het ertsconcentraat werd eerst met een lorrie baan (spoorbreedte slechts 575 mm) van de bewerkingsinstallatie ongeveer 1 km lang op een brug over de weg de helling af langs de “Scheidt” naar de zogeheten “Bremsberg” vervoerd. Met een op rails lopend platform remde (bremste) men steeds twee volle lorries van de bovenste machinekamer 100 meter naar het niveau van het dal. Het platform was door een touw via een katrol verbonden met een tegengewicht op vier wielen, dat onder het platform liep en de geleegde lorries weer naar boven trok.

In het verlaadstation werd het ertsconcentraat in de op het onderstel van de smalspoorbaan staande wagons van de officiële Rijksspoorweg (spoorbreedte 1435 mm) gestort en met de eigen mijnspoorbaan (in de volksmond boemeltje of “Bähnchen” genoemd) naar Bestwig gebracht. In 1952 namen twee reusachtige vrachtauto's, die ieder per rit 30 ton konden vervoeren, het hierdoor goedkoper wordende transport van het concentraat over.



Maschinekamer van het bergstation aan de Bremsberg.

Tekening van Thomas Kemper naar herinneringen van Martin Hahn.