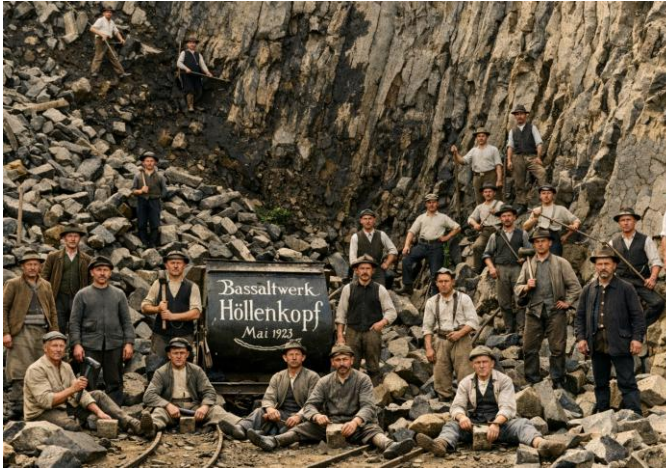


Der Basaltabbau am "Höllenkopf"



Die Belegschaft des Basaltwerkes auf dem "Höllenkopf" im Mai 1923 (KI-verbessert, ChatGPT).

Der "Höllenkopf" liegt auf einer Höhe von 628 Meter und war bis 1907 ein Teil der Gemeindebezeichnung von Emmerzhausen. Die Gemeinde Emmerzhausen kaufte 15 von 28 Gemeindebezeichnungen zum Preis von jeweils 2.000 Mark an. Um das Jahr 1920 versuchte die Westerwaldbrüche AG eine Nutzung des Basaltvorkommens auf dem "Höllenkopf". Ein großes Problem war jedoch der Abtransport des gewonnenen Materials. Man entsann sich der bestehenden Schmalspurbahn von der "Peterszeche" im Buchhellertal nach Burbach. Und so wurde eine Steinbrecheranlage auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Grube "Peterszeche" errichtet. Das im Steinbruch am "Höllenkopf" anfallende Material wurde zunächst mit einer rund 850 m langen Feldbahn – mit leichtem Gefälle entlang des Hanges – transportiert.

Dann erfolgte die Umladung des Materials auf die Brems- und Schleppbahn in Richtung des Buchhellertales. Die Brems- und Schleppbahn hatte eine Länge von 1.200 Metern, war eingleisig gebaut und hatte in der Streckenmitte ein Ausweichgleis. Schwierigkeiten bereiteten allerdings die Kristallwassereinschlüsse in einem Teil der gewonnenen Basaltsäulen, die bei Sonneneinstrahlung die Säulen bersten ließen. Diese Erscheinung wurde als "Sonnenbrand" bezeichnet. So waren die Basaltsäulen mit den genannten Kristallwassereinschlüssen leider nur als Schotter oder Splitt verwendbar. Eine Verwendung als Pflaster- oder Rollensteine (Sturzrollen im Bergbau) war somit leider nicht möglich. Die Ertragslage schmälerte sich somit erheblich. So ist es fast selbstverständlich, dass dem Bruch am "Höllenkopf" in der damals auch schwierigen Wirtschaftslage keine lange Lebensdauer beschieden sein konnte. Mit großer Wahrscheinlichkeit wurde der Betrieb 1926 stillgelegt. Die Hellertaler Zeitung berichtet unter dem 8.1.1927 u.a.:



Gruppenfoto vor dem Zechenhaus auf dem "Höllenkopf" (KI-verbessert, ChatGPT).

"Als der Bruchbetrieb am Höllenkopf begonnen wurde haben viele in unserer Gemeinde (gemeint ist die Ortschaft Lippe) geglaubt, dass sie nun dauernd Arbeit in der Nähe haben würden, aber der Bruch auf dem "Höllenkopf" steht still, andere kleine Bruchunternehmungen auf dem hohen Westerwald ebenfalls



Die Ruine der Brecheranlage im Buchhellertal.

und viel Geld ist für Anlagen umsonst ausgegeben worden. Die Steine im "Höllenkopf" bessern sich nach der Tiefe, aber der Transport ist zu kostspielig. Der Waggon Schotter soll zurzeit nur 24 Mark kosten, um die Steine dafür zu liefern, kommen nur Brüche mit ganz geringen Transportkosten in Frage." Ein Wikipedia-Eintrag (Stand: 6. Dezember 2011) zum Thema "Peterszeche" liefert zum Steinbruch auf dem "Höllenkopf" folgende Informationen: "Nur die von 1922 bis 1928 in Betrieb gewesene Steinbrecheranlage des Basaltsteinbruches am "Höllenkopf" (auf dem Gelände des heutigen Truppenübungsplatzes) erinnert an die Gewinnung von Rohstoffen in diesem Raum."

Das Zechenhaus im Steinbruch am "Höllenkopf" diente dem Freiwilligen Arbeitsdienst kurzfristig als Unterkunft, bis die erste Holzbaracke (später Fliegerlager) fertiggestellt war.

[illegible]

Blaue Linie: Verlauf der Brems- und Schleppbahn in Richtung des Buchhellertales
Gelbe Linie: ungefährer Verlauf der Feldbahn zum Stegskopf

Fotodokumentation der oben beschriebenen Örtlichkeiten:



Foto links: Reste der mächtigen Basaltsäulen auf dem "Höllenkopf"; Foto rechts: Mauerreste des Zechenhauses



Fotos rechts und links: Mauerreste des Zechenhauses



Die Strecke der rund 850 m langen Feldbahn verläuft in einem leichten Linksbogen (links) aus dem Gebiet des Steinbruches heraus und verläuft dann immer entlang des Hanges (rechts).



Die Schleppbahn verläuft schnurgerade am Hang entlang (links) und macht am Ende einen scharfen Rechtsknick (rechts) und stößt hier auf ein kleineres Plateau.



Auf diesem Plateau (links) ist im Plan ein Schuppen (Schp) eingezeichnet, dessen Grundplatte man noch heute vor Ort findet. Ebenfalls auf dem Plan ist der Geländeeinschnitt (rechts) gut zu erkennen.



Rechts oberhalb vom Geländeeinschnitt sind die Fundamentrest der Umlenkrollen (links) der Brems- und Schleppbahn noch gut zu erkennen. Besonders die Gewindestangen sind noch sehr gut erhalten. Direkt vor dem Geländeeinschnitt ist ein großes Plateau (rechts) entstanden, welches überwiegend aus Abraum besteht. Hier wurde das Material von der Feldbahn auf die Brems- und Schleppbahn umgeladen.



**Nach der Umladung des Materials wurde dieses über die Brems- und Schleppbahn ins Buchhellertal befördert.
Auf den beiden Fotos kann man den aufgeschütteten "Damm" der Bahn noch gut erkennen.**



So könnte die Feldbahn ausgesehen haben, die zwischen dem "Höllenkopf" und der Umladestelle zur Brems- und Schleppbahn ins Buchhellertal, den Basalt transportiert hat.

Quelle: Buch "Rund um den Stegskopf - Band 1"

Verfasser: Robert Schmidt (†), Denkmalstraße 16, 57567 Daaden

Änderungen und Ergänzungen: Marc Rosenkranz, Struthweg 20, 57520 Emmerzhausen

Fotos: Archiv Marc Rosenkranz

KI-Fotos: Idee und Umsetzung (ChatGPT), Marc Rosenkranz, Emmerzhausen