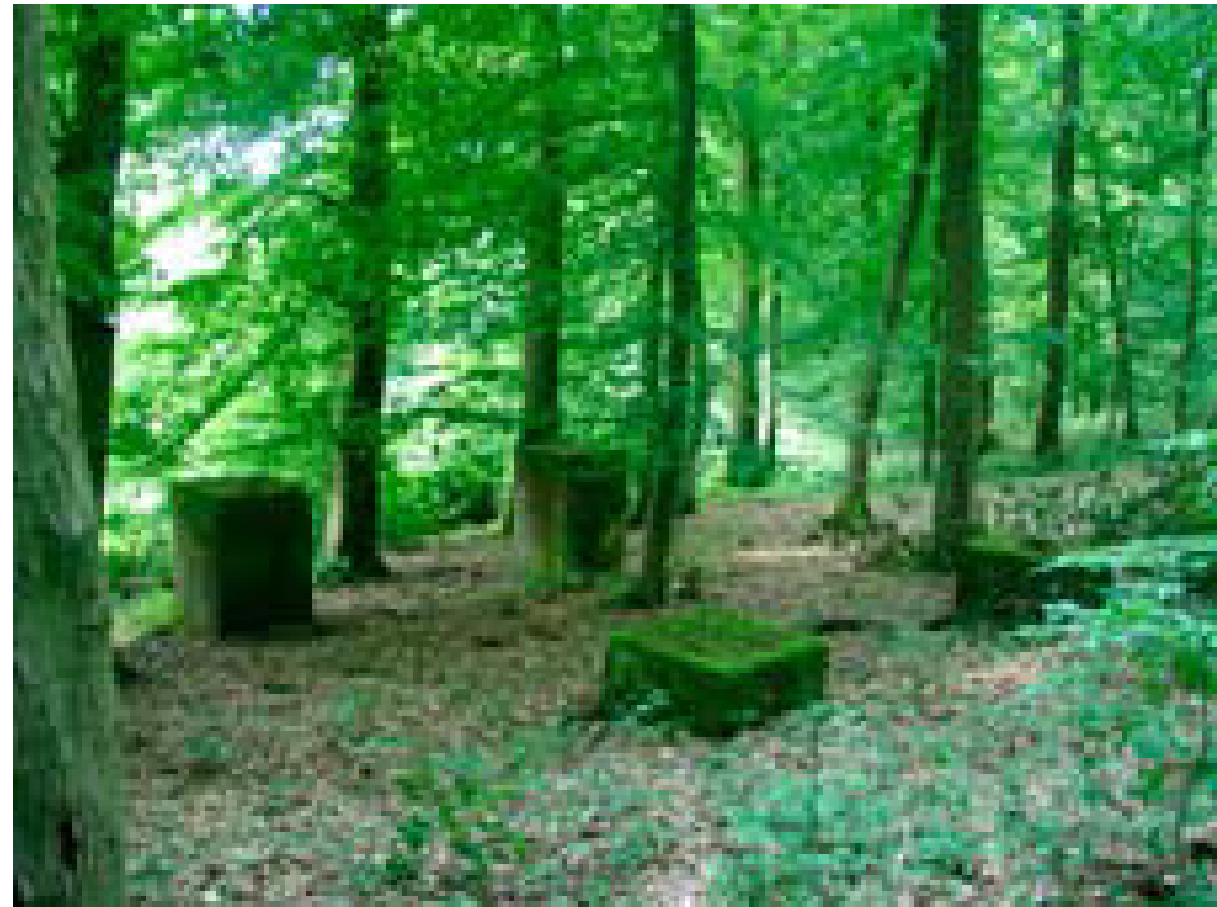


Seilbahn und Winkelstation

Eichenberger Dolomit für das Blankenbacher Kalkwerk

Materialseilbahn und Winkelstation

Der Dolomit aus dem Eichenberger Steinbruch wurde zwischen 1899 und 1936 mithilfe einer 1,65 km langen Materialseilbahn zum Kalkwerk Blankenbach geschafft. Dabei wurden ab der „Winkelstation“ 114 Höhenmeter Gefälle überwunden.



Überreste von Zementfundamenten der hölzernen Stützpfiler der Seilbahn.



Industriearchäologie: Nahe der Info-Tafel befindet sich das Fundament der Winkelstation.

Mit der Anlage eines Steinbruchs in Sommerkahl im Jahr 1926 wurden zwei weitere Seilbahntrassen nach Sommerkahl und zum Eichenberger gelegt, die an der so genannten „Winkelstation“ zusammentrafen.

Die Seilbahn bestand aus einem stählernen Trag- und einem separaten Zugseil, dessen Spanngewichte insgesamt über 13 t wogen. Eine 10 PS starke Maschine am Kalkwerk brachte die hängenden Körbe (die an ihrer Unterseite über Rollen verfügten) auf die geringe Geschwindigkeit von ca. 0,5 -1 m/sec. Es befanden sich immer 14 Wagen im Seil, von denen die Hälfte mit Last fahren konnte.



Plan einer Abzweigung der Seilbahn zum Steinbruch in Sommerkahl, mit dessen Verwirklichung die Winkelstation entstand.

24 Holzmasten auf heute noch vorhandenen Fundamenten trugen das Seil.

Bei der Be- und Entladung wurde der Wagen vom Seil genommen. In den Steinbrüchen wurden die Rollkörbe per Hand mit der Schaufel gefüllt. Beim Entladen im Kalkwerk wurden sie vom Seil genommen, auf Schienen gefahren und durch Kippen in den Ofen entleert. Maximal 180 t Dolomit konnten so am Tag transportiert werden. Zur Koordination der Be- und Entladung waren ein elektrisches Läutewerk und Telefone installiert, so dass sich die Arbeiter abstimmen konnten. Aus Zeitungsberichten wissen wir vom Zusammenbruch einer Holzstütze (1909) sowie von einem Seilriss, bei dem sechs Wagen abstürzten.

Die letzten Reste der Seilbahn wurden 1936 abgerissen. Weder vom Seilbahnbetrieb noch von der Winkelstation sind Fotos erhalten.



Die Winkelstation im Planungsstadium. Gut zu erkennen sind die beiden hängenden Gegengewichte, deren Reste vor Ort verblieben sind.



Die unscharfe Vergrößerung aus einer Aufnahme von Blankenbach und Umgebung gibt eine Ahnung vom Aussehen der Winkelstation.

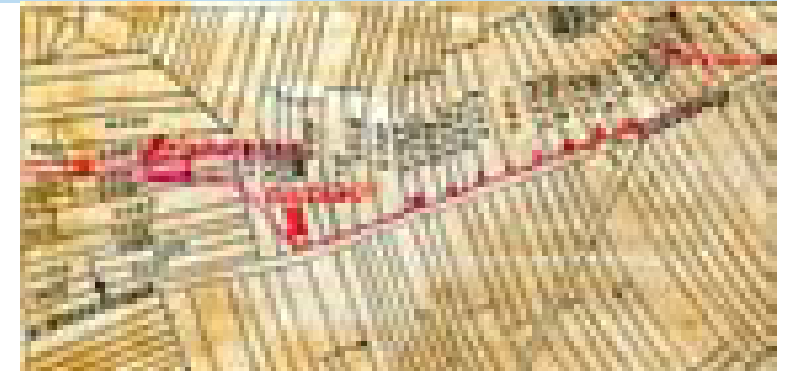
Der Eichenberger Kalksteinbruch

Der für den Betrieb des Kalkwerkes in Blankenbach benötigte Dolomit ist im Spessart weit verbreitet und tritt unter dem Buntsandstein in einem 5-40 m mächtigen Gesteinsverband auf, entstanden vor ca. 255 Millionen Jahren.



Links: Bild aus den Anfängen des Steinbruches bei Eichenberg: Der Dolomit wurde mit den Brechstangen gelockert, in eine handliche Größe zerkleinert und zunächst auf von Pferden gezogenen Loren zur Winkelstation transportiert (um 1900). Rechts die Situation einige Jahre später: Der Dolomit wird auf mehreren Terrassen abgebaut und mit der Kleinbahn zur Winkelstation abtransportiert. Von hier gab es eine Seilbahntrasse ab 1926.

Die Gewinnung erfolgte in einem heute zugewachsenen Steinbruch unterhalb der Eichenberger Kuppe (direkt neben der Verbindungsstraße nach Sommerkahl). Von hier wurden die Dolomit-Brocken auf die Wagen der Seilbahn verladen, die sie zum Kalkwerk brachten.



Der Verlauf der Kleinbahntrasse vom Dolomitsteinbruch führte entlang der Blankenbacher Straße bis zur Winkelstation.

Das Kalkwerk in Blankenbach

Mit der Erschließung des Kahlgrundes durch die Eisenbahn wurde wegen der niedrigen Transportkosten 1899 in Blankenbach das Kalkwerk gebaut, in dem der Kalk (eigentlich Dolomit) aus Eichenberg und später auch aus Sommerkahl gebrannt wurde. Das über die Materialseilbahn angelieferte Gestein wurde zerkleinert und dann im Ringofen zu Branntkalk gebrannt.



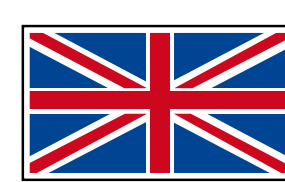
Links: Lageplan am Blankenbacher Bahnhof. Mit dem Bahnbau entstand hier das Kalkwerk. Rechts: Das bereits im Betrieb befindliche Kalkwerk mit Direktor und dem Kalkofen im Hintergrund. Rechts erkennt man den Aufzug der Kohleförderung, die vom Anschlussgleis zur Materialseilbahn führt.



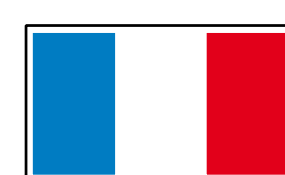
Ein Themenwagen des Umzuges zum 800-jährigen Jubiläum von Blankenbach im Jahr 1986 beschäftigte sich mit dem Kalkwerk und der Materialseilbahn.

Nachdem man diesen ausgeräumt hatte, wurde er gemahlen, verpackt und als Branntkalk verkauft. Wegen der relativ hohen Eisen- und Mangengehalte war er nicht weiß, sondern dunkelgrau. Branntkalk wurde zur Herstellung von Mauermörtel verwendet. Ca. 1.400 Waggons verließen jährlich Blankenbach mit der Kahlgrundbahn.

Bis zum Konkurs im Jahr 1934 waren im Steinbruch und im Kalkwerk etwa 50 Personen beschäftigt. Die Anlagen wurden 1936 abgebrochen. Die Fa. Hufgard in Rottenberg ist der einzige heute noch im Spessart tätige Betrieb, der Dolomit in einem Ofen zu Branntkalk brennt.



In a quarry at the Eichenberger Kuppe dolomite was mined and transported by cable car to the Blankenbach Limeworks, where it was crushed and burned to quicklime for making mortar, from 1899 to 1936. The cable car line was 1.6 km long, over a vertical distance of 114 m to the so-called Winkelstation, of which only the foundations have survived.



Dans une carrière au mamelon d'Eichenberg on a exploité de la dolomite et puis transporté par le funiculaire jusqu'à l'usine à chaux de Blankenbach. Là-bas la dolomite fut cassée et cuite dans le four à chaux vive qui était transformé pour la fabrication de mortier pour le maçonnerie. Le funiculaire menait sur une pente de 114 mètres d'hauteur traversant la station d'angle jusqu'à l'usine à chaux de Blankenbach. A la station d'angle, dont on ne peut voir que des restes de la fondation aujourd'hui, on a joint les deux tracés simple de Sommerkahl et Eichenberg pour continuer le transport vers Blankenbach.