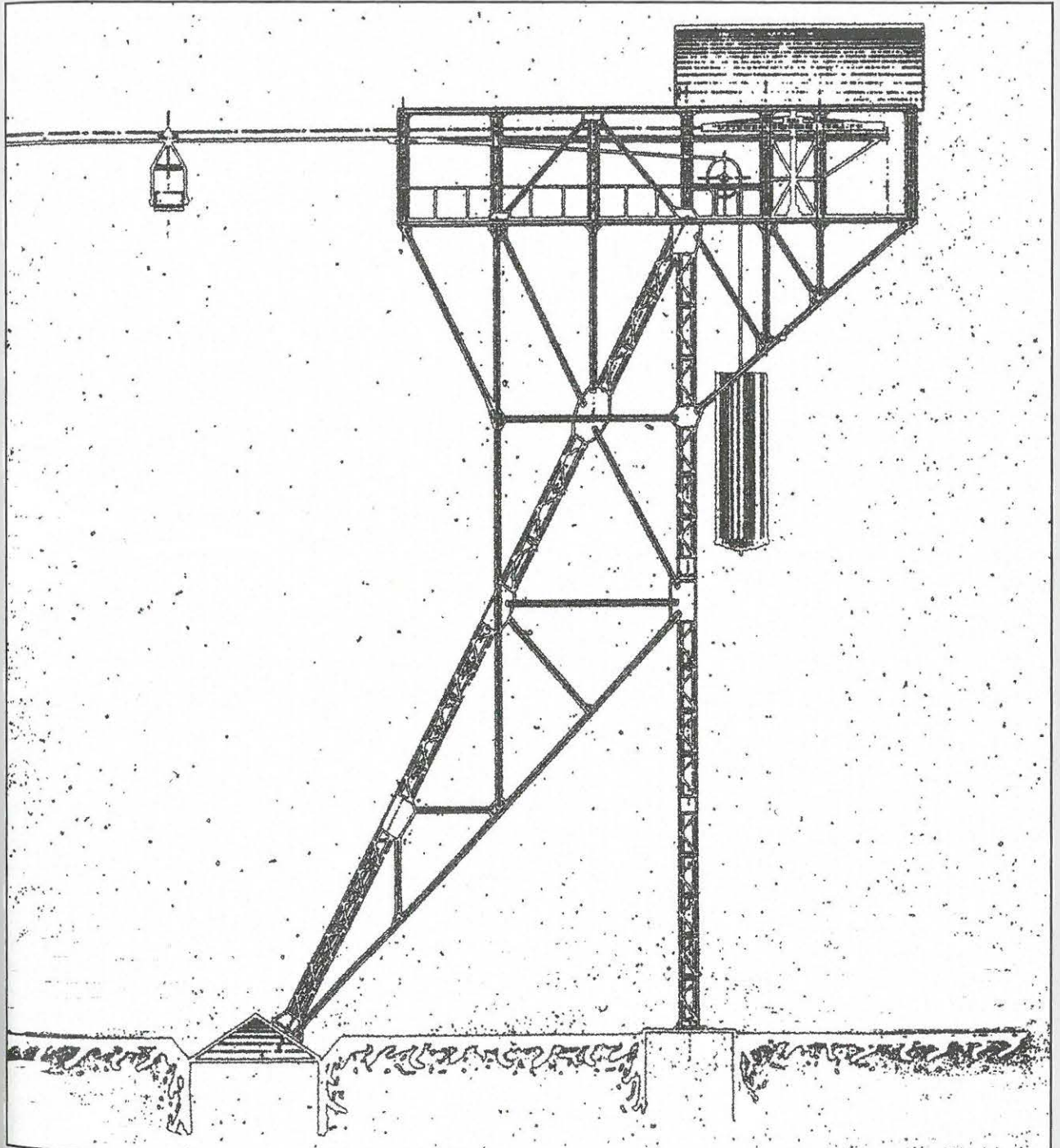


# Abfall schaukelt über die Sieg

Karlheinz Ossendorf

## über die Sieg

Faconeisen-Walzwerk legt künstlichen Berg an

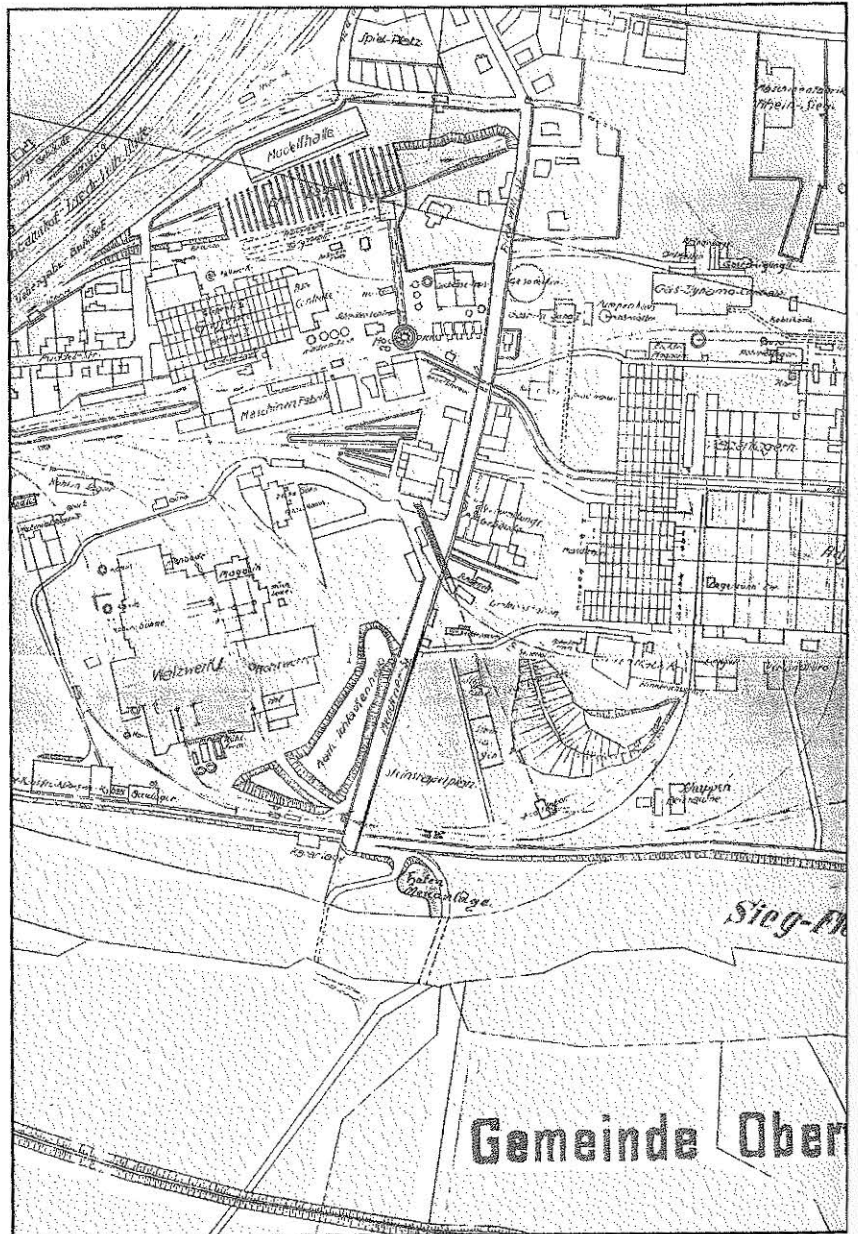


Er galt einmal als das unübersehbare Wahrzeichen Mendens und bot dem Landesunkundigen einen topografischen Anhalt. In den schwersten Zeiten der Rezession zwischen den beiden Weltkriegen mit seinen hohen Arbeitslosenzahlen stellte er für Hütter und Mendener eine Fundgrube dar, in der sich Eisenreste und unverbrannte Kohle fanden und schließlich war er für auswärtige Fußballspieler der Wegweiser zum Sportplatz der Mendener Kicker, den die Spieler quasi in seinem Windschatten angelegt hatten. Die Rede ist vom Schlackenberg, dem künstlich angelegten Hügel links der Sieg, unweit der heutigen Straßenbrücke über den unwirschen, inzwischen jedoch jetzt weitgehend gebändigten Fluß zwischen Troisdorf und Sankt Augustin, hier speziell mit seinem Stadtteil Menden.

Was heute ganze Völkerscharen protestierend auf die Straße treiben würde, lief in den frühen Zwanzigern dieses Jahrhunderts nahezu geräuschlos ab. Die Mendener nahmen es hin, daß ihnen sozusagen vor die Haustür der Abfall hingekippt wurde, der rechts der Sieg in den eng gewordenen Grenzen der einstigen „Schmelz“ nicht mehr unterzubringen war. Dabei handelte es sich keineswegs um zu vernachlässigende Mengen, sondern um Tausende und Abertausende von Tonnen.

Der Mendener Schlackenberg stellt auch keineswegs das Werksoriginal dar: Was hier außerhalb der Fabrikmauern entstand, war sozusagen eine Dependence, der Mannstaedter Schlackenberg Numero 2.

Während sich die Windgassenfolgeunternehmen mit Abfallhalden auf dem eigenen Betriebsgelände begnügt hatten, zeichnete die Faconeseisen-Walzwerk L. Mannstaedt Aktiengesellschaft Troisdorf dafür verantwortlich, daß ab 1925 die täglich anfallenden, nicht mehr brauchbaren Bestandteile der Hochofenproduktion über die Sieg geschaukelt und unweit der „Kohweed“, der historischen Allmende-Kuhweide der Mendener Bauern, abgekippt wurden. Die Mendener scheinen die Planungs- und Bauvorarbeiten für den Entsorgungsbetrieb mit der Expansion über die Sieg hinweg in stoischer Ruhe hingenommen zu haben, nachdem die Grundstücksgeschäfte einmal abgewickelt waren. Jedenfalls sind keine nachhaltigen Proteste aktenkundig. Das scheint auch nicht weiter verwunderlich, waren doch viele Mendener in direkter oder indirekter Weise mit dem



1 Auf der Zeichnung sind oberhalb der in der Sieg für die Fähre geplanten neuen Hafenanlage die werksinternen Schlackenberge links und rechts des Weges nach Troisdorf, der mitten durch das Werksgelände führte, zu erkennen. (Repro. Archiv Stadt Sankt Augustin)

eisenverarbeitenden Industriebetrieb jenseits der Sieg als dem größten Arbeitgeber weit und breit in irgendeiner Form verbandelt, sei es als Arbeitnehmer oder als Gewerbetreibender, der partiell von den Einnahmen der „Mannstaedter“ lebte. Dazu kamen die engen Verbindungen zwischen der Friedrich-Wilhelms-Hütte, dem einstigen Menden-Nord, die sich aus dem historisch gewachsenen gemeinsamen Gemeindedach ergaben<sup>1</sup>.

Man muß auch zugeben, daß 1921, als die Kölner Firma Pohlig<sup>2</sup> die Pläne für eine Seilbahn auf das linke Siegufer hinüber vorlegte, die Öffentlichkeit nur

in der damals üblichen, das heißt recht ungenügenden Form, informiert wurde, jedenfalls nicht in dem Maße, wie das heute bei einem in solchen Fällen erforderlichen Planfeststellungs-, Bauleit- oder Bebauungsplanverfahren zwingend vorgeschrieben wäre. Im Gegenteil: Mehr unter der Hand sprach sich rund, in welcher Form sich Mannstaedt vergrößern wollte; denn eine Vergrößerung des Aktionsbereiches der eisen-

1. Erst 1969 wurde die „Hütte“ ein Bestandteil der Stadt Troisdorf.

2. J. Pohlig Aktiengesellschaft Drahtseilbahn und Verladeeinrichtungen Cöln.

gewinnenden, eisengießenden, stahlwalzenden und beides zu Halbzeug oder Fertigprodukten verarbeitenden Fabrik stellte der neue Plan ja schließlich dar. Nur die Insider, sprich die nach Tausenden zählenden Mitarbeiter<sup>3</sup> und die offiziellen Werksbesucher, wie Zulieferer, Kunden oder sonstige Geschäftspartner kannten die Produktionsabläufe der sich seit 1825 mit vielen Höhen und Tiefen von der kleinen „Schmelz“ zum weltweit agierenden Großunternehmen entwickelten Eisenfabrik.

Schließlich muß man bei der Beurteilung der Situation bedenken, daß viele Mendener durch die ökonomischen Flautejahre in wirtschaftlich schwieriges Fahrwasser geraten waren und jeder versuchte, durch Arbeit, wo man sie nur fand, etwas zur Existenzsicherung der Familie beizutragen. Das bedeutete nicht selten, Arbeit bis in die Dunkelheit hinein, was wiederum hieß, daß man für Diskussionen über öffentliche Angelegenheiten kaum Zeit abspießen konnte.

## Mehrere Hochöfen

Schon in der Genehmigungsurkunde vom 28. Dezember 1825 der Preußischen Regierung<sup>4</sup> war dem Obergeometer und Markscheider<sup>5</sup> des Oberbergamtes Bonn für den Raum der unteren Sieg, Johann Wilhelm Windgassen, die Erlaubnis erteilt worden, „eine Eisenhütte mit Hochofen anzulegen und auch Walz- und Reckwerke...“ Hochöfen bildeten auch in den folgenden Jahrzehnten stets ein Kernstück der Unternehmeranlagen rechts der Sieg, wenn auch die Bedeutung der Verhüttung von heranzukarrenden Eisenerzen<sup>6</sup> im Laufe der folgenden Jahrzehnte mit den wechselnden wirtschaftlichen Eckdaten starken Schwankungen unterworfen war. 1857 baute das Werk einen „neuen größeren Hochofen“, der im Gegensatz zu seinem Vorgänger, den man noch mit einem Mix von herkömmlicher Holzkohle und Koks beheizt hatte, nur noch mit Koks befeuert wurde<sup>7</sup>. 1862 kam ein zweiter Hochofen hinzu<sup>8</sup>. Elf Jahre später folgte ein dritter kleinerer Verhüttungsofen<sup>9</sup>. 1929 legte das seit 1923 in den Klöckner-Konzern übernommene und später „Klöckner-Werke AG, Werk Troisdorf“ genannte Unternehmen, einen neuen, modernsten Anforderungen genügenden Hochofen an<sup>10</sup>.



2 In der Ferne ist deutlich der Schlackenberg links der Sieg zu erkennen. (Bild: Archiv der Stadt Sankt Augustin)

Natürlich fiel in allen Produktionsstätten von Mannstaedt Troisdorf auch Abfall an. Aber den meisten gaben die Hochöfen her. Sie produzierten ständig Schlacke und Asche in erheblichen Mengen. Deshalb mußte sich das Werk schon frühzeitig nach einer Lagerstätte für diese zu entsorgenden Massen umsehen. Man fand sie zunächst innerhalb des umfangreichen und bis ins erste Dezennium dieses Jahrhunderts nicht voll belegten Werksgeländes rechts der Sieg. Wie schon bei anderen Neu- und Erweiterungsbauten sowie bei der Einrichtung anderer Betriebsfelder machte sich die großzügige Disposition und die weitvorausschauende Liegenschaftspolitik des Werkes bezahlt.

Weit der Sieg lag, von ihr durch einen Weg (der späteren Uferstraße), der Fabrikmauer und der werkseigenen Schienenanlage<sup>11</sup> getrennt, ein großer freier Platz, der sich - auch wegen der späteren in Aussicht genommenen Abfuhrmöglichkeiten hier an der Peripherie der industriellen Aufbauten, geradezu anbot.

Jahrzehnte hindurch kippte das Unternehmen auf diesem, durch die Verbindungsstraße nach Troisdorf zweigeteilten Platz, unweit der Anlegestelle der Siegfähre, die erst mit der Übergabe der Straßenbrücke im Jahre 1929 eingestellt wurde, und links und rechts der in Richtung Troisdorf weisenden Straße, die mitten durch die Werksanlagen führte<sup>12</sup>, den Hochofenschutt ab. Zunächst bediente man sich werkseigener Abfuhrmittel, stieg dann aber, bedingt durch den ständig wachsenden Schlackenabfall, auf eine innerhalb des

Werkterrains angelegten Seilbahn um. Der Abfall türmte sich im Laufe der Jahrzehnte zu einem, bzw. zwei Bergen auf<sup>13</sup>. Dank seiner festen Konsistenz und der Eigenschaft der Schlacke, einschließend der Zuschlagstoffe, sich zu größeren Einheiten zu verbakken, stellte der Schlackenberg eine ideale Möglichkeit für den Bau eines sicheren Schutzstollen im Zweiten Weltkrieg dar. Der B-(Berg-)Stollen wurde bergmännisch geschlagen und mit Holz abgesteift<sup>14</sup>. Er hat mit seinem 100 m langen Mittelgang, von dem aus einige

3. Am 1. Sept. 1913 wirkten 3000 Arbeiter u. Angestellte bei der „Sieg-Rheinischen Hütten AG“, dem Vorläuferunternehmen der Faconisen-Walzwerk Louis Mannstaedt AG Troisdorf; zu Beginn des Zweiten Weltkrieges zählte das Werk 3500 Mitarbeiter.

4. Vgl. Scheiffarth, Engelbert, Das Amt Menden, Siegburg 1964, S. 483.

5. Ein im bergbaulichen Vermessungsdienst tätiger Ingenieur.

6. Zunächst Toneisenstein aus Rott, später Erze aus dem Bröltal.

7. Wie Anm. 4, S. 489.

8. A. a. O., S. 490.

9. A. a. O., S. 491.

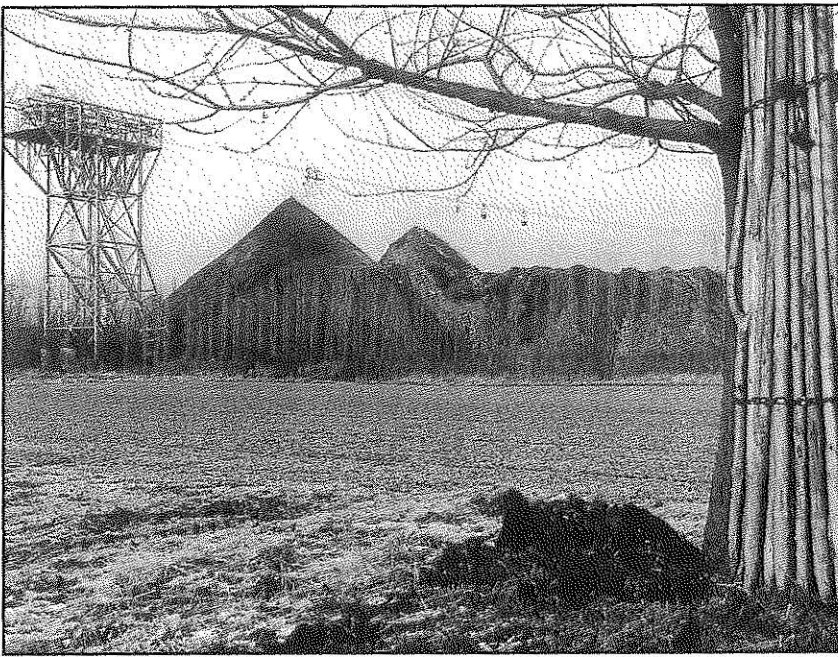
10. Neben dem Hochofen u. den Walzwerksanlagen gaben es eine Abteil. f. Fertigwaren, in erster Linie aus Mannstaedt'schem Walzeisen (Auto- u. Fahrradfelgen, Fenster- und Türrahmen, u. v. a. m), das Kaltwalzwerk, die Schraubenfabrik, die Gießerei, die Maschinenfabrik u. die Zement- u. Steinfabrik.

11. Sie umfaßte einmal 26 km. (Nach Trippen, Peter Paul, Heimatgeschichte von Troisdorf, Köln 1940, S. 149.)

12. Sie wurde später als öffentliche Straße entwidmet und blieb nur noch als werksinterner Fahrweg erhalten. (Vgl. Ossendorf, Kh., Hol über - die Sieg, Fahren der Bürgermeisterei Menden, Teil I, in: Sankt Augustin Beiträge zur Stadtgeschichte 10, Bonn 1989.)

13. Vgl. Ossendorf, Kh. Amis zogen dem Igel die Stacheln, in: TJH XXV/1995, S. 7, Bild 2)

14. A. a. O., S. 4f, 11.



Querstellen abgingen, über Wochen hinweg hunderten Menschen Schutz geboten. Nicht wenige Hütter bekannten nach dem Kriege, daß sie diesem Stollen ihr Leben verdankten.

## Neue Bahn

Schon wenige Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem damit verbundenen großindustriellen Niedergang, zeichnete sich ein leichter wirtschaftlicher Aufschwung ab. Auch die Prognosen für die nächsten Jahren gaben sich positiv<sup>15</sup>. Im Troisdorfer Unternehmen faßte man neuen Mut, plante und realisierte Investitionen. Dazu gehörte auch die Erschließung neuer Abfallhalden; denn für die in Aussicht genommenen Neu- und Erweiterungsbauten bedurfte es zumindest einiger Teile des Areals, das der Schlackenberg auf dem Werksgelände einnahm. Er könnte, jedenfalls teilweise, abgeräumt und in die expandierenden neuen Aufbautengruppen einbezogen werden. Auf keinen Fall wollte das Unternehmen den jetzt etwas enger gewordenen Raum innerhalb der Werksmauer weiter für das Abkippen von „Müll“ verwenden.

Das Faconweisen-Walzwerk L. Mannstaedt & Cie Aktiengesellschaft stellte deshalb in der zweiten Jahreshälfte 1921 das „Konzessionsgesuch für den Bau der Verlängerung einer Drahtseilbahn“<sup>16</sup>.

Vermutlich um das Verfahren zu ver-

*3 Am linken oberen Bildrand wird der Endpunkt der Drahtseilbahn über die Sieg erkennbar. (Bild: Archiv der Stadt Sankt Augustin)*

einfachen, sprachen das Werk und die planende Firma Pohlig nur von einer Verlängerung der vorhandenen Anlage. Eine Verlängerung stellte die projektierte Bahn in der Tat dar, denn statt rechts der Sieg ihren Inhalt abzukippen, sollten die Wagen etwas weiter gondeln und den von ihnen beförderten Abfall erst etwas über einen halben Kilometer entfernt jenseits der Sieg ausleeren. So gesehen konnte der Terminus „Verlängerung“ als korrekt gelten. Für die Mendener stellte sich die Drahtseilbahn über die Sieg jedoch als Novum dar. Sie kannten die alte Seilbahn nicht, wenn sie nicht im Werk beschäftigt waren oder als Essenbringer einige Einblicke in den Produktionsablauf besaßen. Für sie mußten die kleinen, in der Luft schaukelnden Wagen als etwas völlig Neues gelten. Die wie von Geisterhand durch die Luft gezogenen Kippbehälter lösten deshalb nicht wenig Staunen aus, als die verlängerte Bahn in Betrieb ging. Vor allem Kinder hatten ihre helle Freude an dem neuen Schauspiel, das sich ihnen bot, und so galt denn nach Inbetriebnahme der neuen Bahn entsprechend der Konzessionsgenehmigung vom 15. März 1924 mancher Familienausflug der Mendener Schlackenbahn.

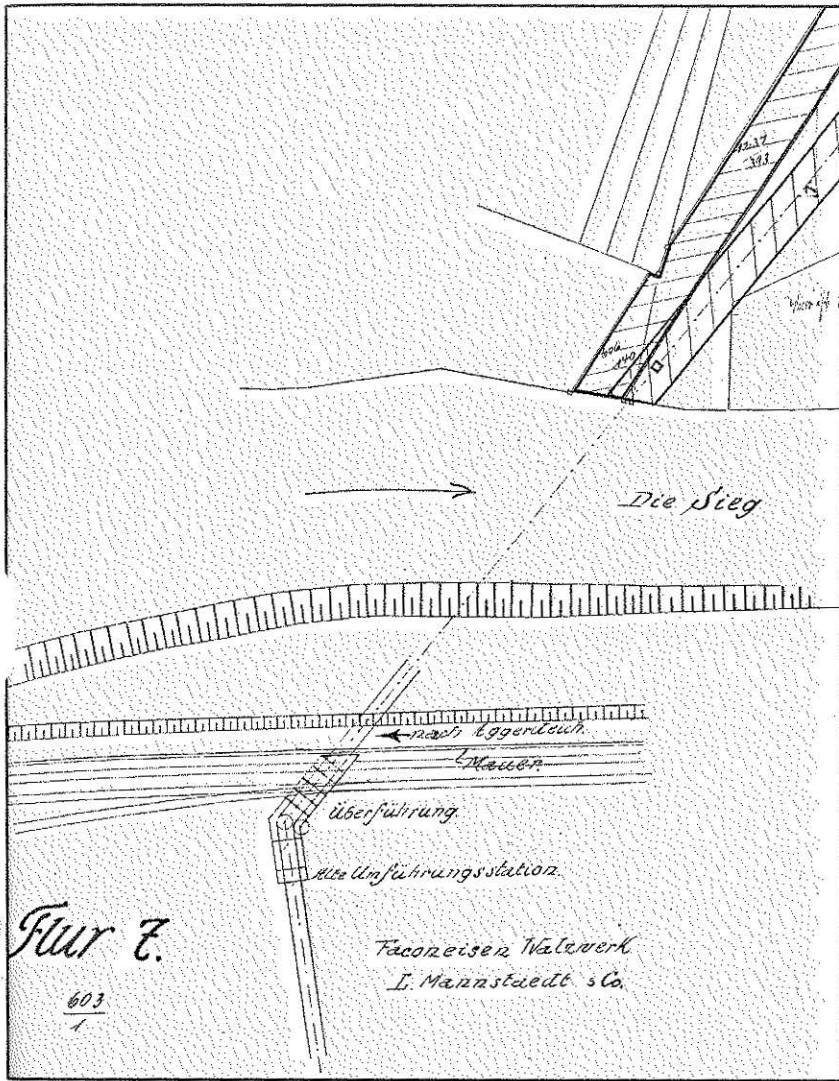
## Alle 86 Sekunden ein Wagen

„Die auf den beiliegenden Zeichnungen 4,5,7, 8 dargestellte Drahtseilbahn dient dem Transport von Schutt und Rückständen von der Beladestation der bestehenden Drahtseilbahn nach einem jenseits der Sieg gelegenen Gelände“, heißt es in der Einleitung der von Pohlig gelieferten Beschreibung zum Konzessionsgesuch für das geplante Transportsystem. Weiter im Text dann: „Die neue Strecke schließt an die vorhandene Umföhrungsstation der alten Seilbahn an, überquert die Werks-Anschlussgleise, die Sieg und wird über 3 eiserne Stützen zur automatischen End-Umföhrungsstation geleitet. Das Abkippen auf Halde erfolgt zwischen Stütze No. III und Endumföhrung. Eine eventuelle spätere seitliche Verlängerung der Halde ist mittels Bremsberganlage geplant“. Das in Aussicht genommene Gelände lag genau in südlicher Verlängerung des vorhandenen Schlackenbergs und der da installierten Endstation in einem unbebauten und kaum erschlossenen Gelände zwischen den Fluren 6 und 8 von Obermenden. Westlich des in Aussicht genommenen Areals verlief die Straße von der Ortslage Menden zur Siegfähre. Die Straßenbrücke über die Sieg gab es bei Inbetriebnahme der erweiterten Seilbahn noch nicht<sup>17</sup>. Die eigentliche Halde, also das zum Abkippen vorgesehene und dann auch benutzte Gebiet, erstreckte sich grob gesehen vom Siegschutzdeich in Richtung Süden auf den Ort Menden zu, wobei zwischen Damm und Haldenanfang noch ein Schutzstreifen eingepflanzt war. Von Anfang an sah aber, wie aus der oben zitierten Einleitung zum Konzessionsgesuch hervorgeht, de-

15. Schon 1931/32 setzte jedoch eine Flaute ein. „Die Lage bei den Klöckner-Werken, Abt. Mannstaedtwerke ist durch fast unausgesetzte Kündigungen und Entlassungen von Arbeitnehmern, Kurzarbeit und wiederholten Lohn- und Gehaltsabbau genügend gekennzeichnet“, zitiert Müller einen Zeitungsbericht. (Müller, Rolf, Die Troisdorfer Industrie im Spiegel der Einwohnerzahlen, in: Troisdorf im Spiegel der Zeit, Siegburg 1950, S. 126.

16. Akte G 46 im Archiv der Stadt Sankt Augustin, Akten des Landratsamtes Siegburg, hier 2266, im Archiv des Rhein-Sieg-Kreises in Siegburg.

17. Vgl. Ossendorf, Kh. Straßenbrücke ersetzt Fähre, in: Sankt Augustin Beiträge zur Stadtgeschichte 8, Sankt Augustin 1988; Sankt Augustin. Bilder aus 100 Jahren, Meinerzhagen 1983, S. 82f.

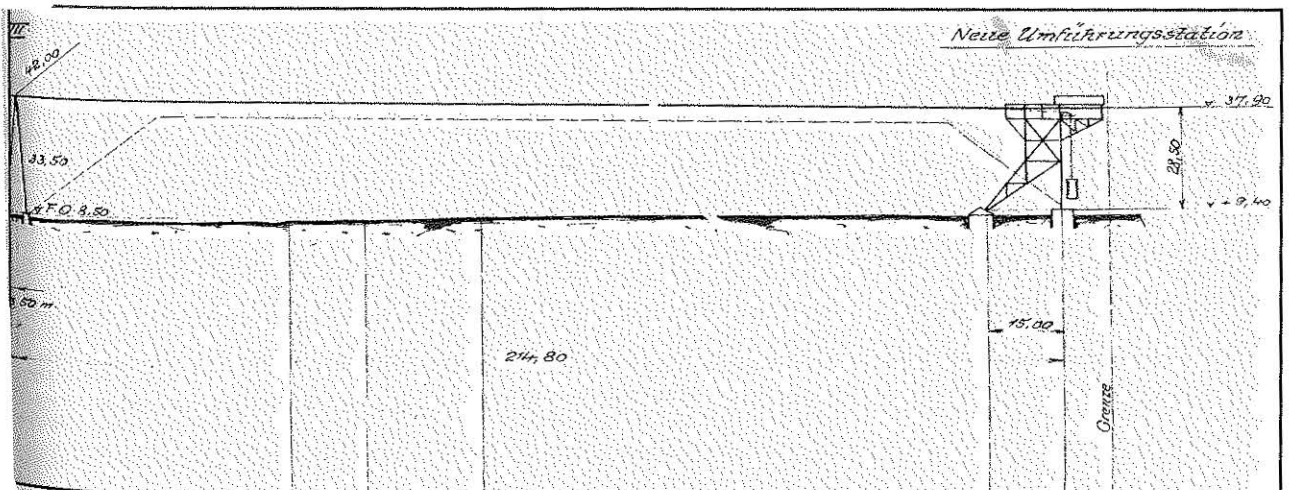


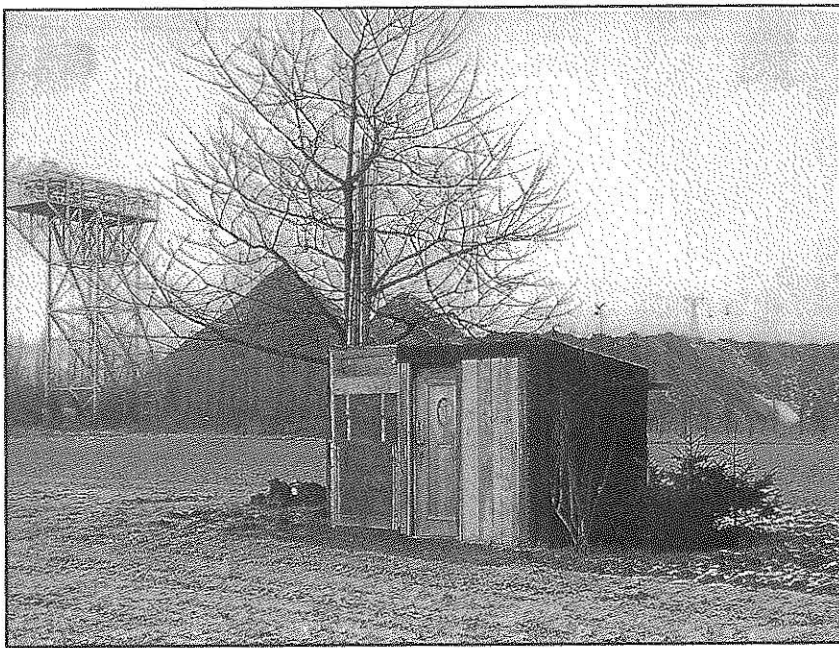
Plan vor, nicht nur in Nord-Südrichtung zu kippen, sondern die Halde auch nach Osten hin auszuweiten. Dadurch wuchs der zunächst nur als „Höhenrücken“ erscheinende Schlackenbergr mit den Jahren erheblich in die Breite. Der für alle sichtbare Teil der neuen

- 4 Lageplan zur Verlängerung der bestehenden Seilbahn: Unten alte Umföhrungsstation im Werkselände und Beginn der Neubaustrecke.
- 5 Endstück der neuen Seilbahn zwischen dem dritten Stützpföiler und der neuen End- und Umföhrungsstation am südlichen Ende des Schlackenberges.

Drahtseilbahn begann an der vorhandenen Umföhrungsstation der alten Bahn auf dem Werkselände. Von drei eisernen Stützen gehalten, überquerte das Seil beim Verlassen der Fabrikfläche die Straße, die Sieg und die angrenzenden Weiden im Überschwemmungsgebiet des Flusses. Den Abschluß der Seilanlage bildete die mächtige rund 30 m hohe eiserne Endstation am südlichsten Punkt des linksseitigen Mannstaedtgeländes. Sie übte zugleich die Funktion einer Umföhrungsstation aus, hatte also die Aufgabe, die schon geleerten Wagen wieder auf den Rückweg zu schicken. Dem Zweck diente ein großes, horizontal liegendes Rad, das die nach dem Kippvorgang immer noch schaukelnden Wägelchen in einem Kreis wieder in Richtung Beladestation bugsierte. Angetrieben wurden Seil und Wagen von der schon bestehenden Beladestation im Werksinnern. Der Antriebsmechanismus reichte für eine zunächst einmal vorgesehene Fördermenge von zehn Tonnen pro Stunde. Die Trage-seile in Spiralkonstruktion mit einem Durchmesser von 32 Millimeter besaßen eine Bruchfestigkeit von 145 Kg. Sie waren mit ca. 22 000 Kg. gespannt. Die Anlage ermöglichte das Auskippen nach beiden Seiten.

Die sichtbaren Aufbauten stellten einmal am südlichsten Punkt die End- und Umföhrungsstation, dann die drei Eisenstützen und die im Werk befindliche Umföhrungsstation dar, in der die Wagen in einem nahezu rechten Winkel ab- und in Richtung Süden gelenkt wurden. Die gesamte so sichtbare Seilstrecke maß 580 m. Auf dieser Länge mußten die Hängeloren eine Steigung von ca. 19 m überwinden. Jeder eingehängte, 1,20 m lange eiserne Wagen faßte vier hl oder 480 Kg. 42 von

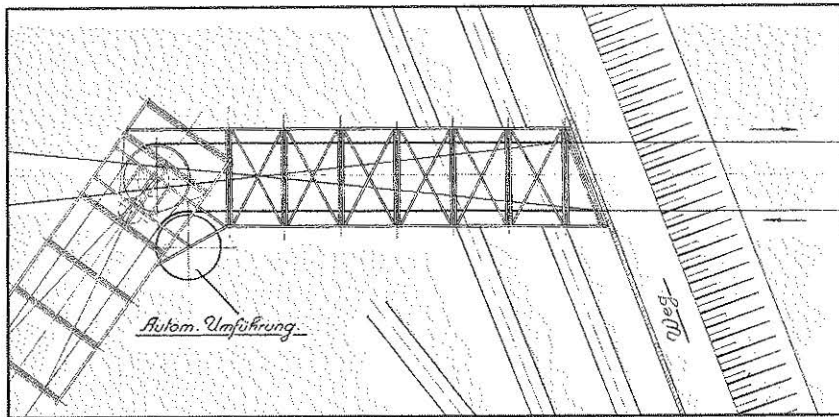




Wagenfolge konnte so dosiert werden, daß sich auf dem Leerseil innerhalb der Brückenkonstruktion nur ein Wagen, auf dem Volkseil jedoch bis zu sieben beladene Kipphänger befinden konnten<sup>18</sup>. Für die beiden Seilbahnmasten im Überschwemmungsgebiet der Sieg stellte der Kreis-Ausschuß des Siegkreises nach eingehender wasserrechtlicher Prüfung am 15. März 1924 eine gesonderte Genehmigungsurkunde mit der Auflage aus, daß sich der Konzessionserteiler besondere Zusatzbedingungen gegen dem Faconisen-Walzwerk vorbehielt, für den Fall, daß sich „irgendwelche Mißstände, insbesondere hinsichtlich der Vorflut oder der Fluß- und Dammunterhaltung, herausstellen sollten“<sup>19</sup>.

## Hilfe in der Not

„Demm Huuowwe sei dank.“ Den Satz hörte man in den Wintern mit hoher Arbeitslosigkeit häufig in Mendener und Hütter Stuben. Dabei verdankten die Bewohner links und rechts der Sieg die wohlige Wärme eigentlich dem Schlackenberg, von den Mendenern meist „Schlaggeberch“<sup>20</sup> genannt. Wer als erster auf den Gedanken gekommen war, die älteren Haldenabhänge nach Eisen- und Kohlenresten abzusuchen, dürfte sich heute kaum mehr feststellen lassen. Tatsache jedoch ist, daß sich die Kunde von den noch zu verwertenden Resten schnell herumsprach, mit der Folge, daß an manchen Tagen der Schlackenberg einem überdimensionalen Ameisenhaufen glich oder einer Szene, wie mit den Augen von Riesen gesehen: Sich emsig bewegende



7 Die automatische Umführungsstation am südlichen Bahmende. (Repros 4, 5, 7, 8 aus Akte G 46 Stadtarchiv Sankt Augustin)

8 In der Zeichnung wird das Abknicken der Richtung an der alten Umführungsstation deutlich.

## Auch an Abstürze gedacht

ihnen konnten in einer Stunde hintereinander folgen, d.h. alle 86 Sekunden überquerte ein mit 480 kg. Abfall beladener Kipphänger die Sieg, was einer maximalen Stundenleistung von 20 Tonnen entsprach. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 1,5 m pro Sekunde. Zwischen den einzelnen Wagen bestand jeweils ein Abstand von 129 m. Das bedeutete, daß der interessierte Zuschauer vier bis fünf beladene Wägelchen im Blick hatte, wenn er von einem gut gewählten Standort den Seilen entlang sah.

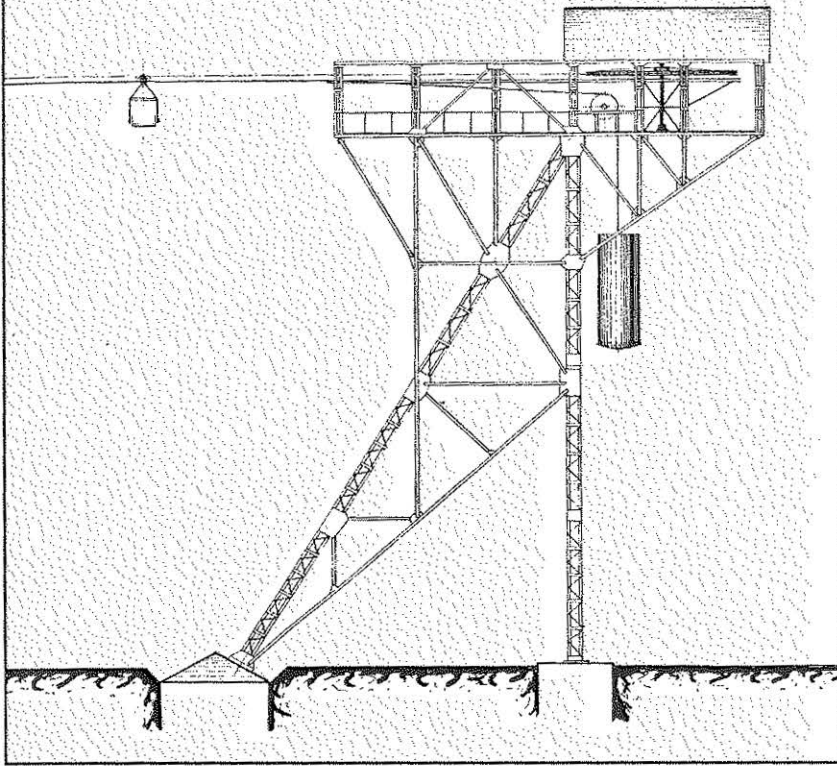
Die auf Betonfundamenten stehende 28,50 m hohe Endstation bedingte unterschiedlich hohe, nach Norden kürzer werdende Stützen. Die Steigung setzte erst nach Überfahren einer Schutzbrücke ein, die der Sicherung des werksinternen Zugverkehrs diente. Neben dem Schutz der Eisenbahn und des bedienenden Personals gegen etwa herabfallende Wagen oder Teile der Last - dazu wurden drei Zentimeter dicke Holzbohlen auf Holzlängsträger aufgebracht - stellte die Brücke einen Teil der gegenüber dem Altbau zusätzlich erforderlichen Tragkonstruktion für die Luftseilbahn dar. Überlaufschuhe lenkten die Tragseile der Bahn horizontal und vertikal. Die

18. Die statische Berechnung der Schutzbrücke u. ihrer einzelnen Konstruktionsteile füllt 38 handbeschriebene Folienseiten mit Tabellen, Konstruktionszeichnungen und Erläuterungen.

19. Wie Anm. 16.

20. Schlacke, d. i. nach Wahrig (Deutsches Wörterbuch, Gütersloh/München 1986/1991) die bei einer Verbrennung zusammengesinterten Ascheteile oder der Rückstand bei der Erzverhüttung, nach Kluge (Kluge, Friedrich, Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache, Berlin 1989) ist das Wort seit dem 14. Jahrh. bezeugt. Die Ausgangsbedeutung ist der beim Schmieden abspringende verglühte Metallrest, später nannte man die Reste beim Verbrennen von Kohle u. beim Gießen von Metall so. Im Einflußbereich der kölschen Sprache - 1913 siedelten die Kalker Mannstaedt-Mitarbeiter zur Hütte um - wurde aus Schlacke die „Schlack“ oder „Schlagge“ als Sammelbegriff für Rückstände, die beim Schmelzen von Erzen und Verbrennen von Kohle anfielen. (Wrede, Adam, Neuer Kölnischer Sprachschatz, Köln, neunfte Auflage 1984, Bd.3).

# Autom. Umföhrungs-Station.



8 Die automatische Umföhrungsstation am sñdlichen Bahnende. (Repros 4, 5, 7, 8 aus Akte G 46 Stadtarchiv Sankt Augustin)

und hackende Menschen, kleine und groÙe, zerwñhlten den Abfall Meter um Meter auf der Suche nach Verwertbarem. Peter Mñller<sup>21</sup> verdanken wir eine plastische Schilderung der Vorgänge am Berg. Kurz vor Einbruch des Winters zogen sein Vater und er von der „Roten Kolonie“ durch die Felder zur „Schwarzen Kolonie“ auf der Hñtte. Sie fñhrten einen Handwagen mit, auf dem zwei Kòrbe und mehrere Sàcke lagen. „Als wir an die Sieg kommen, sehen wir schon die Menschen auf den hohen Schlackenhalde, ùber denen eine Seilbahn in regelmàÙigen Abstànden Loren ausschñttet“, schreibt Mñller und erklàrt dann, daÙ man vor Ort angekommen, den gefundenen Koks in einen Korb und die aufgelesenen Eisenreste, („die von der Hitze des Hochofens zu bizarren Gebilden verschmolzen sind und meine Phantasie anregen“) in den anderen warf.

Vater und Sohn bleiben ùber Mittag am Berg. Zur Stàrkung hatte die Mutter einige belegte Brote mitgegeben, die man zur Mittagstunde „mit schmutzigen Hànden“ aÙ.

„Unsere Gesichter sind schwarz, und das WeiÙ in den Augen leuchtet“... aber „ich bilde mir ein, daÙ es besonders gut schmeckt“, schreibt Mñller aus der Erinnerung an einen solchen Zug.

Auf dem Heimweg steuert das Paar einen Schrotthàndler an, der ihnen das gesammelte Eisen abkauft. Sogar fñr den Jungen fàllt ein kleines Taschengeld ab. Der Koks aber, den der Hochofen nicht verbrannt hatte, verhilft den Mñllers - wie vielen anderen Arbeitslosen und Hilfsbedürftigen - in den folgenden Wochen zu einer warmen Stube. Mñller: „So liefert der Hochofen den Arbeitslosen ein kleines Zubrot zum Stempelgeld und eine warme Wohnung im Winter“.

## Epilog

Jahrzehntelang surrte die Drahtseilbahn ùber die Sieg. Noch nach dem Zweiten Weltkrieg setzten die Klòckner-Mannstaedt-Werke die Anlage wieder instand, um weiterhin Hoch- und Niederschachtofen-Abfàlle auf den Schlackenberg transportieren zu kòn-

nen. Der hatte in den 60er Jahren eine derartige Hòhe erreicht, daÙ Oberflàchenplanierungen erforderlich wurden. Mit schwerem Geràt schob ein einheitliches Unternehmen die Bergkuppen in die Breite.

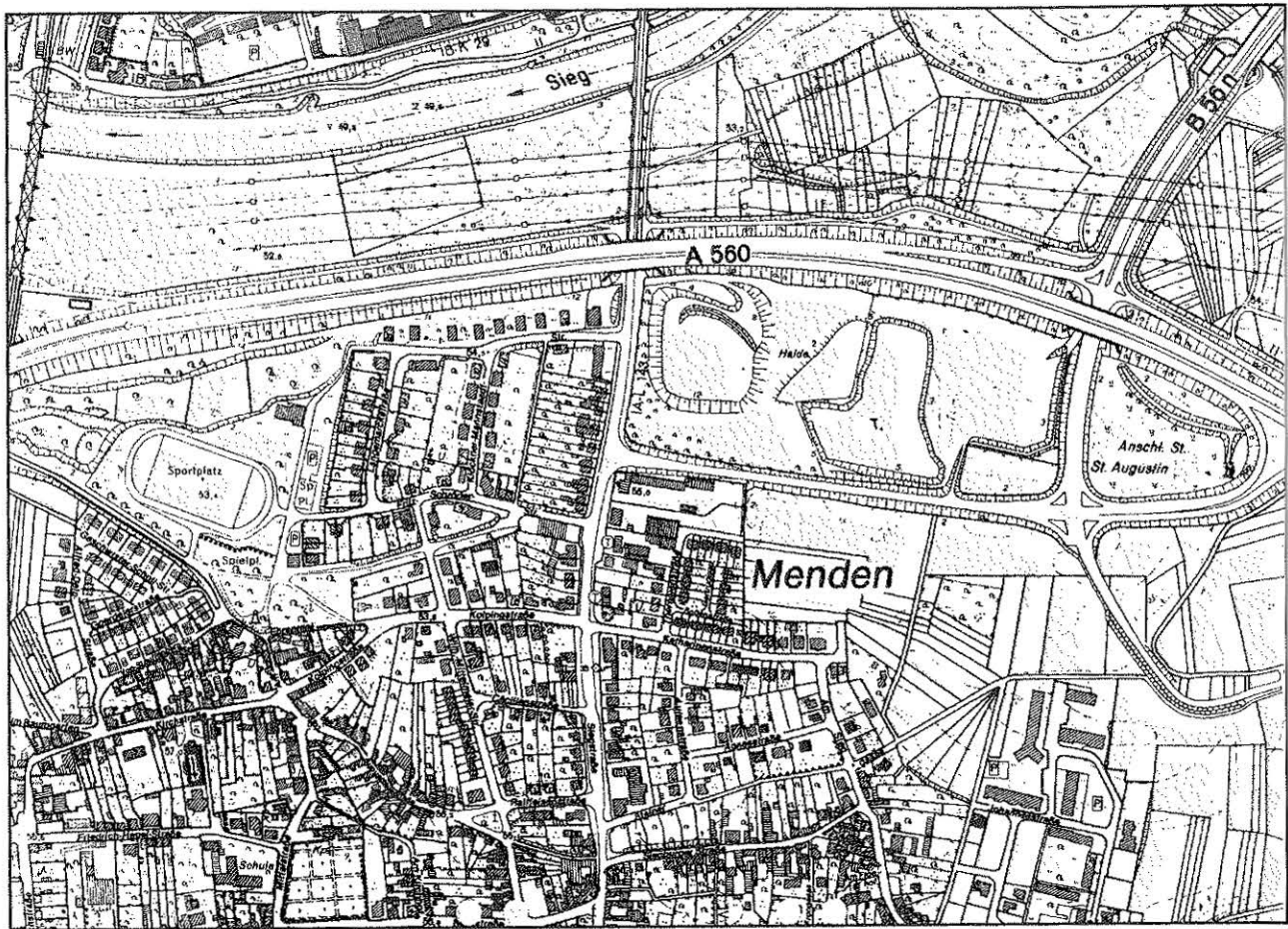
Bis in die ersten 70er Jahren boten Bahn und Berg das gleiche Bild. Wie der damals zustàndige Meister, der Sankt Augustiner Manfred Frisch, sich erinnert, wurde die Bahn unter seiner Leitung im Frñhjahr 1973 verschrottet, nachdem sie ein Jahr zuvor stillgelegt worden war. Der Zeitraum 1971/72 fñr das Einstellen des Fòrderbetriebes wird auch von anderen verantwortlichen Betriebsleitern bestàtigt<sup>22</sup>. Aber auch nach dem Einstellen der Abfallbefòrderung herrschte in der Flur 8 des vormaligen Obermenden lebhaft Unruhe. Zwar gab es keine Beschwerden mehr der Anlieger, die hàufig darùber geklagt hatten, daÙ sie bei trockenem Wetter und entsprechender Windrichtung erheblichen Staubbelàstigungen ausgesetzt seien, aber Auskiesungsgenehmigungen fñr Parzellen unmittelbar neben dem Schlackenberg und Wiederauffullverpflichtungen brachten eine erhebliche Hektik durch starken Lastwagenverkehr in das ansonsten eher ruhige Gebiet.

Die Klòckner-Mannstaedt-Werke lieÙen den Berg bepflanzen und sichern, wàhrend die Kommune - sie hatte nach und nach Grundstùcke vom Werk ùbernommen - die Rekultivierungspflicht fñr die neuerlich in Anspruch genommenen Areale ùbernahm.

Aus der Kiesgrube neben dem Schlackenberg wuchs ein Grundwassersee, der sich bald zu einem bemerkenswerten und hohes Interesse beanspruchenden Feuchtbiotop entwickelte, das bald so bedeutsam erschien, daÙ die Aufsichtsbehòrden die Stadt Sankt Augustin von der Pflicht der Rekultivierung entbanden, um den inzwischen wie naturgegeben in die Landschaft passenden Teich mit seinen besonderen Lebensformen zu erhalten. 1993 sprach der Rhein-Sieg-Kreis den Verzicht sogar offiziell aus.

Parallel zum Ausbau der Kiesgewinnungs- und Abraumdeponieranlagen, die jahrelang das Bild der Gegend nicht gerade positiv bestimmten, gingen ab 1984 Bestrebungen, den stàdtischen Bauhof zu verlagern. Er platzte an sei-

21. Rote Kolonie Troisdorf, Bilder- und Geschichtskalender 1989, hr. v. Nachbarschaft Rote Kolonie, Novemberblatt 1.



nem bisherigen Standort aus allen Nähten. In gutachtlichen Äußerungen war festgestellt worden, daß dieser Bauhof nur durch einen Neubau von seinen anerkannten baulichen und räumlichen Mängeln durchgreifend befreit werden könnte. Ab 1985 gab es erste Planungs- und Finanzierungsgespräche.

Bei näherer Betrachtung des Geländes - die Parzellen zwischen der L 143, der A 560, der B 56 N und dem Autobahnzubringer zur Siegstraße - kamen selbst im Sankt Augustiner Rathaus

Bedenken auf, ob dem inzwischen als sensibel und schützenswert geltenden Gebiet ein städtischer Bauhof zuzumuten sei. Erst als 1987 das Staatl. Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft Bonn „keine Bedenken“ erhob, konnte zum Aufbau des neuen und Verlagerung des alten Bauhofs geschritten werden.

Inzwischen hat sich aus dem staubträchtigen, dunklen und kahlen Berg ein Stück „grüner Lunge“ entwickelt, die kräftig atmet.

*9 Ein Lageplan aus der Mitte der 80er Jahre vor Beginn der Arbeiten am neuen städtischen Bauhof*

**Autor**

Karlheinz Ossendorf  
Nachtigallenweg 11  
53757 St. Augustin-Menden



**Haus Heep brannte aus**

*Das imposante Fachwerkhaus (17. Jh.) an der Straßenecke Haupt-Kochenholzstraße in Spich, vor gut 20 Jahren ansprechend restauriert und vor einigen Jahren durch ein gegenüberliegendes kleines Fachwerkhaus zum Eingangsemble der Kochenholzstraße und zum Schmuckstück Spichs avanciert, hatte als Gaststätte kein besonderes Glück.*

*In den Jahrhunderten vorher saß hier der bergische Mauteinnehmer für die Köln-Frankfurter Chaussee. Im 19. Jh. gab die Bauernfamilie Heep dem Haus seinen Namen.*

*In der Nacht vom Karsamstag zu Ostersonntag zerstörte ein Brand die Innengefache und die Einrichtung.*