



Am Erzlagerschuppen auf dem Bahnhofsgelände wird das Material von der Grubenbahn (im Hintergrund) umgeschlagen

## Wunderwerk der Technik

## Grubenbahn

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebt der Bergbau in Friedrichsseen einen rasanten Aufschwung. In nur 20 Jahren entwickelt sich die Grube zur lukrativsten im gesamten Deutschen Reich.

Die ergiebigsten Stollen liegen im engen Hüttental weit ab der Lahn in den Ortsteilen Kölsch Loch und Tagschacht. Der Transport der gewonnenen Bodenschätze zum Umschlagsplatz am Talausgang stellt eine große Erschwernis im Betriebsablauf dar und ist gefährlich. Lorenbahnen, die in anderen Bergwerken schon längst diese Arbeit übernehmen, sind aufgrund des starken Gefälles im Erzbachtal nicht einsetzbar.



Die Friedrichssegener Grubenbahn, eine kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn nach dem System Riggensbach

## Wunderwerk der Technik

## Grubenbahn

Abhilfe schafft eine geniale Erfindung des Schweizer Ingenieurs Niklaus Riggensbach. Die nach seiner Idee konstruierte Bahn kombiniert den klassischen Adhäsionsantrieb normaler Lokomotiven mit der Zahnradtechnik von Bergbahnen. Im Jahr 1880 wird in Friedrichsseggen die erste Zahnradbahn auf preußischem Boden in Betrieb genommen. Sie verbindet das Förderzentrum im Ortsteil Kölsch Loch mit dem Umschlagplatz im Ortsteil Ahl. Vom abgelegenen Tagschacht wird das Erz mit einer Lorenbahn zur Ladestation der Grubenbahn transportiert.