# Steinbrüche Müllenbach 1-4 bei Marienheide

Schlagwörter: Steinbruch, Grauwacke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Marienheide
Kreis(e): Oberbergischer Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Tunnel für Feldbahn. Steinbruch Müllenbach 3. (2018)
Fotograf/Urheber: Jörn Kling




Um die abgelegenen Grauwackevorkommen bei Müllenbach und Obernhagen rationell ausbeuten zu können, wurde 1898 der Bau einer insgesamt 6 Kilometer langen Feldbahn von Holzwipper nach Müllenbach und weiter über Obernhagen hinaus bis an die Talbecke genehmigt. Bei Holzwipper errichtete man eine Ladeanlage zum Umschlag auf die 1891 eröffnete Reichsbahn Meinerzhagen-Marienheide-Hagen. Zu Beginn des Betriebs setzte man Pferde ein, 1906 wurde der Abschnitt von Holzwipper nach Müllenbach elektrifiziert. Den Betrieb zu und in den Brüchen übernahmen drei Lokomotiven mit Verbrennungsmotor. 1912 wurde die Strecke für den Bau der Brucher Talsperre verlängert. Die Staumauer wurde vollständig aus Steinen der Müllenbacher Brüche errichtet.

Entlang der Bahntrasse lagen insgesamt acht Brüche wie Perlen einer Kette. Die Bahn erlaubte einen rationellen Transport mit Kastenkippern bis zum Brechwerk bei Müllenbach. Im Laufe der Trasse bestanden mehrere Tunnel zur Querung von Schutthalden sowie Brücken für Stichgleise welche von den Brüchen heraus auf die Halden führten. Von Müllenbach nach Obernhagen bestand zudem eine ältere, kürzere Gleisverbindung, welche die Kuppe mit den Brüchen östlich umging und so einen schnelleren Zugang zu den Brüchen bei Obernhagen und Talbecke ermöglichte.
Wie ein Luftbild der Hansa AG zeigt, sind 1938 bis auf die Brüche Müllenbach 1 und 4 sowie Obernhagen 3 (vgl. Steinbrüche Obernhagen 2 und 3) bereits alle Abbauten aufgegeben, die Hochphase des Abbaus offenbar bereits überschritten. Der Betrieb der Bahn wird 1941 eingestellt und damit auch der Steinabbau (vgl. Koch u.a. 2005).

**Steinbruch Müllenbach 1 (Meinberg)**
Ein langrechteckiger Großbruch von 150 x 90 Metern Größe, der mit seiner Schmalseite zum Tal hin geöffnet ist, erreicht Abbaustöße mit bis zu 15 Metern Höhe. Der Betrieb erfolgte in zwei Sohlen. Die untere hatte das Höhenniveau der vor dem Bruch verlaufenden Feldbahn und wurde mit einem Stichgleis direkt von dort aus erschlossen. Zur oberen Sohle führte ein weiteres Gleis, welches am Lokschuppen der Feldbahn abzweigte und direkt bis in den Bruch führte. Der anfallende Schutt der 2. Sohle wurde seitlich und vor dem Bruch im Tal deponiert. Zur Querung der Überlandfeldbahn errichtete man eine Brücke, von der sich die Fundamente erhalten haben. Ein in das Mauerwerk eingelassener Stein trägt das eingravierte Datum des Baujahrs mit Initialen „1924 O. Sch.“.
Die untere Sohle ist heute zum Teil mit Aushub und Müll verschüttet. Die große Schutthalde vor dem Bruch ist zu einem

unbekannten Zeitpunkt teilweise abgetragen worden. Am Nordrand des Bruchs wurde ein Schießstand eingerichtet.

**Einzelbefunde**
Brückenfundament der Bahnquerung

Datierung: ab 1894 bis ca. 1941
Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein

**Steinbruch Müllenbach 2**
Der nur 50 x 75 Meter große Bruch lag etwa 15 Meter tiefer als die Feldbahnstrecke nach Müllenbach und war über eine 60 Meter lange Bremsbahn (BB 2) mit ihr verbunden. Der Bruchkessel steht aufgrund der Tallage unter Wasser und bildet einen großen Teich aus. Die Trasse der Bremsbahn ist als Trampelpfad gut erkennbar. Von den zugehörigen Installationen hat sich nichts erhalten.
Organisatorisch ist der Betrieb des Bruchs im Zusammenhang mit dem gegenüberliegenden Bruch Müllenbach 3 zu sehen. Der Bruch scheint um 1938 bereits still zu liegen.

Datierung: ab 1906 bis ca. 1930
Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein

**Steinbruch Müllenbach 3**
Ein 20 Meter langer, aus Bruchstein gesetzter Tunnel gibt Zugang zu dem 75 x 90 Meter großen Abbaukessel, dessen Bruchwände bis zu 25 Meter Höhe erreichen. Mittels der durch den Tunnel verlaufenden Feldbahn konnte die Gewinnung direkt aus dem Bruch zum Brecher nach Müllenbach gefahren werden. Eine nahezu identische Form der Erschließung mittels eines Tunnels findet sich am „Jürgesbruch“ bei Wiehl.
Auf dem Damm über dem Tunnel verlief ein Gleis, welches etwas weiter nördlich von der Hauptstrecke abzweigte und die obere Sohle des Bruchs sowie die 2. Sohle des benachbarten Bruchs Müllenbach 4 erschloss.

**Einzelbefunde**
Tunnel als Brucheinfahrt

Datierung: ca. 1906 bis ca. 1930
Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein

**Steinbruch Müllenbach 4**
Direkt südlich an den Bruch 3 anschließend und von diesem nur durch einen schmalen Felsgrat getrennt liegt der mit 150 x 90 Metern größte der Müllenbacher Brüche. Die Bruchwände des mit Wasser gefüllten Abbaukessels reichen bis zu 33 Meter hoch. Zur Förderung der Steine aus der tieferen, nun unter Wasser stehenden Sohle existierte wohl eine Bremsbahn.
Der Zugangsbereich zum Bruch ist wie beim Obernhagener Bruch 2 (vgl. Steinbrüche Obernhagen 2 und 3) durch einen verbliebenen Geländekegel in zwei Einfahrten aufgeteilt. Ausgedehnte Halden finden sich vor allem vor dem Bruch. Ein Teil des Materials wurde zur Anlage des Damms genutzt, der Zugang zur oberen Sohle des Bruchs gab. Über diesen Damm, der, um den Zugang zum Nachbarbruch 3 nicht zu versperren, mit einem Tunnel versehen wurde, verlief eine Feldbahn über die die Gewinnung direkt nach Müllenbach gefahren werden konnte. Auch die Überlandfeldbahn querte die vor dem Bruch liegenden Schutthalden mit einem Tunnel. Sowohl der Tunnel als auch die Halden sind wohl in den 1960er Jahren abgetragen worden. Der Betrieb im Bruch endete mit Einstellung des Gleisbetriebs im Jahr 1941.

Datierung: ca. 1906 bis 1941
Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein

(Jörn Kling, ergänzt von Frederik Grundmeier, 2018)

Literatur

**Habermas, Ernst (1925):** Die Entwicklung der oberbergischen Steinbruchindustrie unter besonderer Berücksichtigung der Grauwacke. S. 57. Gummersbach.

**Koch, Sascha; Kowalski, Horst; Marschner, Christoph; Post, Heinz; Stock, Karl E.; Strack, Klaus (2005):** Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Dieringhausen. Nümbrecht.

Steinbrüche Müllenbach 1-4 bei Marienheide

**Schlagwörter:** Steinbruch, Grauwacke
**Ort:** 51709 Marienheide - Müllenbach
**Fachsicht(en):** Kulturlandschaftspflege
**Erfassungsmaßstab:** i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
**Erfassungsmethoden:** Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten, Literaturauswertung, Auswertung historischer Fotos, Fernerkundung
**Historischer Zeitraum:** Beginn 1894 bis 1906, Ende 1930 bis 1941
**Koordinate WGS84:** 51° 03 42,01 N: 7° 34 13,16 O / 51,06167°N: 7,57032°O
**Koordinate UTM:** 32.399.815,39 m: 5.657.655,21 m
**Koordinate Gauss/Krüger:** 3.399.849,91 m: 5.659.478,16 m

Empfohlene Zitierweise

**Urheberrechtlicher Hinweis:** Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

**Empfohlene Zitierweise:** Jörn Kling (2018), Frederik Grundmeier (2018), „Steinbrüche Müllenbach 1-4 bei Marienheide“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-276897 (Abgerufen: 3. November 2026)

Copyright © **LVR**