Steinbrüche im Felsenthal West (Leppetal) bei Engelskirchen/Lindlar

Felsenthal West 1-5

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

Bergstation einer Bremsbahn (BB 6), Felsenthal West 3 (2018)
Fotograf/Urheber: Jörn Kling

Zur Dokumentation des unübersichtlichen gut 1,8 Kilometer langen und gut 800 Meter breiten Abbaugebietes wurden im Felsenthal insgesamt 15 Betriebspunkte differenziert. Diese konstituieren sich aus jeweils einem Steinbruch mit seinen Schutthalden sowie der zugehörigen Infrastruktur aus Brems-, Seilbahnen oder Fuhrwegen für Erschließung und Abtransport.
Die beiden Talseiten des Leppetals geben die übergeordnete Struktur vor, so dass sich für die Westseite folgende Aufteilung (1-5) ergibt.

Felsenthal West 1
Felsenthal West 2
Felsenthal West 3
Felsenthal West 4
Felsenthal West 5

Auf der Westseite kann anhand der Geländebefunde eine sukzessive Verlagerung des Abbaus von Nord nach Süd rekonstruiert werden. So datieren die Abbaufelder West 1 und 2 relativchronologisch vor dem Bau der Brecheranlage (1907). Die Brüche West 3 bis 5 orientieren sich mit ihrer zugehörigen Transportstruktur dann deutlich auf das zentrale Brechwerk (Altes Brechwerk Felsenthal). Am Bruch West 5 gab man eine ältere Transport- und Verladestruktur zugunsten des neuen Brechwerks auf.
Auf der Westseite endet der Betrieb mit dem Bruch West 4 ungefähr in den 1940er/50er Jahren.

Felsenthal West 1

Der Großbruch (350 x 100 Meter) besitzt ausgedehnte Haldenstrukturen. Das nördlichste Abbaufeld auf der Weststeite des Felsenthals ist typisch für einen frühen industriellen Abbau und lässt eine deutliche Trennung des Bruchs von der Transportstruktur und den nördlich anschließenden Schutthalden erkennen. Die Steingewinnung setzte auf der Talsohle (Sohle 0) ein und wurde schnell durch drei weitere, höher liegende Abbausohlen (Sohlen 1 bis 3) erweitert, die durch eine Standseilbahn (SSB 1) erschlossen wurden. Die Bergstation mit Maschinenhaus lag auf der obersten, 3. Sohle. Mit Fortschritt des Abbaus wurde eine weitere Standseilbahn angelegt, die von der 3. Sohle zu einer 4. Sohle führte. Diese Bahn wurde jedoch schnell zugunsten zweier

Bremsbahnen (BB 1 und BB 2) neueren, mobilen Typs mit „Bremskarussell“ aufgegeben, welche die 4. und eine 5. Sohle erschlossen. (Neben der einfacheren Bauweise ist es möglich, dass dieser Bautyp auch leistungsfähiger und wartungsärmer als eine Standseilbahn war.)
Von den Ladestationen der Seil- und Bremsbahnen führten Feldbahnstrecken (Spurweite 600 mm) in den südlich anschließenden Bruch über die die gewonnenen Steine abgefahren wurden. Gleichzeitig dienten die Strecken zum Abtransport des anfallenden Schutts, den man in Terrassen über den Hang verteilte, bzw. in die älteren, bereits ausgebeuteten Brüche der unteren Sohlen stürzte. Das mit der Standseilbahn zu Tal gebrachte Material verschob man von der Talstation der Standseilbahn über eine Brücke auf ein in der Talaue angeschüttetes Werksgelände. Von der Brückenkonstruktion hat sich der bergseitige Brückenkopf erhalten. Auf dem ehemaligen Werksgelände in Tal stehen heute Wohnbarracken (Privatgelände) die erst später entstanden und nicht mit dem Steinabbau in Zusammenhang stehen (nach 1938).

Der Abbau im Feld West 1 beginnt Ende des 19. Jahrhunderts und endet, wie der dichte Bewuchs in der Luftaufnahme von 1938 zeigt, ungefähr um 1915. Auffällig sind im Abbaufeld die großen Schutthalden. Erst ab 1906 bestand ein Brechwerk im Felsenthal, welches die rationelle Verwertung ermöglicht hätte.

Einzelbefunde

- 1 Standseilbahn (SSB 1) mit 4 Ladeniveaus
- 1 Standseilbahn (SSB 2) nur Bergstation erhalten
- Ladeschlitten der Standeilbahn SSB 1
- Zwei Trassen von Bremsbahnen (BB 1 und BB 2)
- Bremskarussell zugehörig zur Bremsbahn (BK 1)
- Maschinenhaus
- Mannschaftsgebäude
- Schmiede
- Pulverkammer (PK 1)
- Brücke über die Leppe (Brückenkopf)
- Steinbruch mit 3 Abbauniveaus
- in Terrassen angelegte Halden

Datierung: ab ca. 1890 bis ca. 1930 (Periode 3)
Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein
Heutiger Zustand: Das gesamte Gelände ist heute stark bewaldet. Lediglich auf einer der höheren Bruchsohlen existieren kleinere Wiesenreste, die als Naturschutzgebiet geschützt sind. nach oben

Felsenthal West 2

Der Großruch (160 x 80 Meter) wird durch drei hohe Abbausohlen gegliedert. Die ältere, unterste Sohle 0 ist durch den Schutt der darüber liegenden Sohle 1 größtenteils verschüttet. Die 1. Sohle wurde durch eine zur Talsohle hinunterführende Bremsbahn (BB 4) erschlossen. Von dort aus gelangte das Material mit Loren zum Brechwerk (ab 1907). Von der Bergstation dieser Bremsbahn

sind die Fundamente erhalten. Die Erschließung der obersten 2. Sohle erfolgte durch eine weitere Bremsbahn (BB 4) etwas weiter südlich. Im Verlauf der Trasse finden sich noch drei gemauerte Durchlassbauwerke für querende Gleisstrecken mit teils beeindruckender Höhe. Die Gleisstrecken dienten zur horizontalen Verschiebung des anfallenden Schutts aus dem Bruch zur Deponierung in die südlich anschließenden Hangbereiche. Eine Verfahrensweise wie sie schon im Bruch West 1 dokumentiert werden konnte. Bei der späteren Anlage des großen, südlich anschließenden Bruchkessels West 3 wurden die alten Halden abgetragen (wichtiges Indiz für den beschriebenen zeitlichen Ablauf sind die fehlenden, dem Bruch zuzuordnenden Haldenkörper.) Der alte Schotter war sicher willkommenes Beiwerk für die Brecheranlage. Auch der untere Verlauf der Bremsbahn (BB 4) wurde dabei zerstört. Von der Bergstation haben sich keine Reste erhalten. Auf dem Niveau der Sohle 1 finden sich neben der Bremsbahn die Ruinen eines Mannschaftsgebäudes mit angeschlossener Schmiede. Ein weiteres Gebäude mit unbekannter Funktion lag weiter rechts an der Einfahrt zum Bruchkessel. Der große Bruchkessel der oberen 2. Sohle ist zum nördlich anschließenden Bruch Felsenthal West 1 nur durch einen langen, schmalen Felsriegel getrennt, sicheres Indiz für eine ehemalige Grundstücksgrenze.

Einzelbefunde:

- Bremsbahntrasse mit Bergstation (BB 3)
- Bremsbahntrasse mit 3 Durchlässen (BB 4)
- Mannschaftsgebäude/Schmiede (Ruine)
- 1 Gebäuderuine (unbekannte Funktion)
- Steinbruch mit 3 Abbauniveaus

Datierung: ab ca. 1890 bis ca. 1930

Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein

Heutiger Zustand: Das gesamte Gelände ist heute stark bewaldet. nach oben

Felsenthal West 3

Der Großsteinbruch (300 x 200 Meter) ist durch 6 Abbaustufen und ausgedehnte laterale Haldenstrukturen gekennzeichnet. Bereits im Kartenblatt von 1895 werden hier ausgedehnte Brüche dargestellt, doch erst mit Bau der Leppebahn 1898 erreicht der Abbau ein industrielles Niveau. Zusammen mit dem benachbarten Bruch West 4 steht der Abbau Anfang des 20. Jahrhunderts im Vollbetrieb. Der Betrieb ist zentral auf das im Tal liegende Brechwerk (ab 1907) mit den daran angeschlossenen Verladeanlagen der Leppetalbahn ausgerichtet. Eine lange Haupt-Gleisstrecke auf der untersten Sohle (Sohle 0) verbindet die verschiedenen Bremsbahnen die Brüche und die Ladebrücke des Brechers miteinander. Der fertige Schotter konnte direkt von den Silos des Brechers auf Waggons verladen werden. Mit Hilfe der kurzen Bremsbahn BB 7 transportierte man die Mauer- oder Pflastersteine getrennt von der Schotterproduktion zu den ausgedehnten Verladeanlagen der Bahn. Zu deren Bau wurde die Talaue aufgefüllt und die Leppe auf einer Länge von ca. 110 Meter in einem Tunnel kanalisiert. Insgesamt sind fünf Bremsbahnen sowie der Verlauf einer Seilbahn überliefert die die verschiedenen Abbauniveaus erschlossen. Lage und Verlauf dieser Bahnen wurden im laufenden Betrieb angepasst.

Der Steinbruch wird durch sechs hohe, langgestreckte Abbausohlen gegliedert. Die älteste, untere Sohle 0 wurde mit Fortschritt des Abbaus durch den Schutt der darüber liegenden Sohlen größtenteils verschüttet. Die Sohlen 2 und 3 sind ausgebeutet und nur als schmale Reste erhalten. Innerhalb des Bruchs erfolgte der Transport mit Feldbahnen. Nördlich an die Verladeanlagen schließt sich im Tal die ehemalige Eisenverhüttung Dillstein an. Die Gebäude wurden ungefähr Ende der 1970er Jahre abgebrochen, nur die Staumauer der Teichanlage ist erhalten.

Einzelbefunde

- Bremsbahn mit Bremskarussell (BB 5)

- Bremsbahn mit Bergstation und Gleisresten (BB 6)
- Bremsbahn mit Bergstation (BB 7)
- 1 Seilbahn (SB 1)
- Brechwerk mit Ladebunker
- Leppekanalisierung
- Stauwehr und Wüstung Dillstein

Datierung: ab ca. 1880 bis ca. 1938

Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein

Heutiger Zustand: Das gesamte Gelände ist bewaldet und als Naturschutzgebiet geschützt. nach oben

Felsenthal West 4

Der Großsteinbruch (320 x 150 Meter) besaß die größte Ausdehnung im Felsenthal und war bis zum Ende des Steinabbaus in den 1940er Jahren in Betrieb. Im Gegensatz zu den anderen Brüchen auf der Westseite des Felsenthals setzt der in drei Abbaustufen angelegte Bruch mit seiner untersten Sohle nicht auf Talniveau (185 m ü. NN) an, sondern erst in einer Höhe von 265 m ü. NN. Er ist die logische höhere Fortführung des benachbarten Bruchs West 3, von diesem jedoch durch einen breiten, stehengelassenen Felsriegel getrennt. Innerhalb des Bruchs existierte ein ausgedehntes Netz von Schmalspurgleisen. Auf den vor allem südlich liegenden Haldenkörpern dehnten sich in langen Linien Kipperhütten aus.

Der Betrieb war bei Anlage des Bruchs auf das im Tal liegende Brechwerk ausgerichtet und mit diesem durch eine 340 m lange Seilbahn verbunden. Der Verlauf ist als Trasse im Gelände zum Teil noch sichtbar. Von der Talstation aus wurden die beladenen Waggons bis zum 100 Meter weiter nördlich liegenden Brechwerk verschoben. Etwas südlich der Talstation lagen ausgedehnte Wirtschafts- und Werkstattgebäude von denen die Fundamente erhalten sind. In den 1950er Jahren werden die drei Abbauebenen mit einer in weiten Serpentinen angelegten Erschließungsstraße vom oberhalb gelegenen Ort Remshagen aus erschlossen. Diese Straße wird später (ca. 1970er Jahre) bis hinunter an die Brecheranlage verlängert. Mit Anlage der Straße endet der Gleisbetrieb im Bruch. LKW und Bagger übernehmen den Transport. Spätestens Mitte der 1970er Jahre liegt der Bruch still. Die in den 1980er Jahren angelegte Erschließungsstraße (K 19) zu dem neuen Gewerbegebiet auf der Höhe oberhalb des Felsenthals schneidet die obersten Halden und Abbauten des Bruchs und führte zur Umgestaltung des Geländes. Die ehemalige Seilbahnstation wurde dabei zerstört.

Einzelbefunde

- Seilbahn (SB 2), Trasse
- Wirtschafts- und Werkstattgebäude (Fundamente)
- Pulverkammern (PK 2 und PK 3)
- Gestell eines Kastenwagens
- Lore (ohne Gestell)

Datierung: ab ca. 1900 bis ca. 1940

Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein

Heutiger Zustand: Das gesamte Gelände ist bewaldet. Der Bruchkessel der 1. Sohle ist noch relativ offen, war zum Zeitpunkt der Begehung im vorderen Bereich stark vernäßt, im hinteren Teil stand eine offene Wasserfläche (12/2017). Das Gelände ist als Naturschutzgebiet geschützt. nach oben

Felsenthal West 5

Der Großsteinbruch (135 x 150 Meter) ist durch 3 Abbausohlen und südlich ausgedehnte laterale Halden gekennzeichnet. Anhand erster aufkommender Vegetation ist zu erkennen, dass der Bruch 1938 bereits brach liegt (Auswertung Luftbildplan 1938. Blatt Hagen). Die Anlage des Bruchs geschieht um 1900 und bis zur Anlage des zentralen Brechwerks 1907 wurden die gewonnenen Steine mit einer Bremsbahn hinunter bis in die Talsohle zu einer 50 Meter langen Verladerampe an der Leppe transportiert. Dort erfolgte der Umschlag auf die Leppebahn. Mit Inbetriebnahme des Brechwerkes stellte man die Betriebsweise um und verschob die Steine nun mit Hilfe einer 400 Meter langen Feldbahn bis zum neuen Brecher.
Der Abbau erfolgte in drei Stufen (Sohlen 0 bis 2). Von der 1. Sohle ist nur ein schmaler Rest verblieben. Der Schutt wurde vor allem lateral abgelagert, bzw. im Anfangsstadium zu Auffüllung der Talaue genutzt.

Einzelbefunde

- Bremsbahn BB 8 mit Bergstation und Drehscheibe
- Maschinenhaus o.ä. (Fundament)
- Laderampe
- Pulverkammer

Datierung: ab ca. 1900 bis ca. 1930
Betreiber: Bergisch-Märkische Steinindustrie, Gummersbach; Basalt AG, Linz am Rhein
Heutiger Zustand: Das gesamte Gelände ist stark bewaldetes Naturschutzgebiet.

(Jörn Kling, ergänzt von Frederik Grundmeier, 2018) nach oben

Literatur

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

o. Autor (1913): Die Grauwacke im Oberbergischen vom Rheinisch-Westfälischen Steinmarkt in Dieringhausen (ca. 1913). Engelskirchen.

Steinbrüche im Felsenthal West (Leppetal) bei Engelskirchen/Lindlar

Schlagwörter: Steinbruch, Grauwacke
Ort: 51789 Lindlar
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung, Fernerkundung
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1890, Ende 1930 bis 1940
Koordinate WGS84: 51° 01 29,11 N: 7° 25 45,12 O / 51,02475°N: 7,4292°O
Koordinate UTM: 32.389.839,17 m: 5.653.751,68 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.600.314,28 m: 5.655.373,18 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 im Felsenthal West (Leppetal) bei Engelskirchen/Lindlar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-277930 (Abgerufen: 12. Oktober 2026)

Copyright © **LVR**