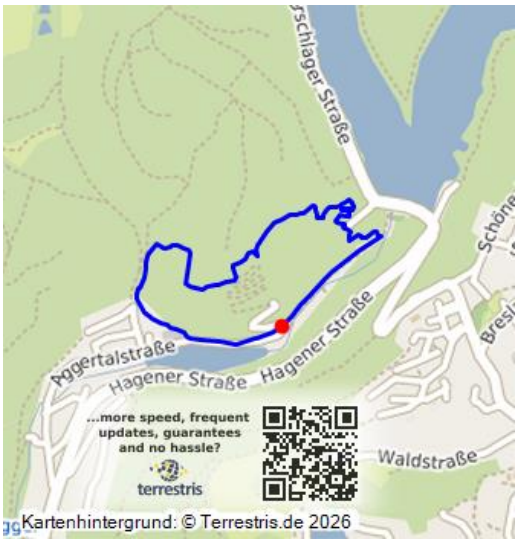
Steinbrüche Dümmlinghausen in Gummersbach

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



Die ehemaligen Grauwackesteinbrüche am Nordhang des Aggertals dienten der Materialgewinnung zum Bau der Aggertalsperre von 1927 bis 1929.

Geschichte
Geländebefunde
Die fünf Bruchkessel
Einzelbefunde

Geschichte

Die zahlreichen, an der Agger gelegenen und mit Wasserkraft betriebenen Industriebetriebe litten in trockenen Jahren regelmäßig unter Problemen bei der Energieversorgung. Nach ersten Planungen zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde daher zur Sicherstellung der Energieversorgung von 1927 bis 1929 die Aggertalsperre an der oberen Agger bei Gummersbach-Dümmlinghausen errichtet. Bauherr war die 1923 gegründete „Aggertalsperren-Genossenschaft“. Den Auftrag übernahm die Dortmunder Firma „Liesenhoff GmbH“. Zur Konstruktion der 230 Meter langen und 45 Meter hohen Staumauer in der damals noch neuartigen Bauweise in Gussbeton benötigte man große Mengen an Gestein als Zuschlagsmaterial. Idealerweise konnten die benötigten Gesteinsmassen direkt unterhalb des Bauwerks am Nordhang des Aggertals gewonnen werden. Hier entstand rund 40 Meter oberhalb der Talsohle ein ausgedehntes Steinbruchgelände von rund 800 Metern Länge und 200 Metern Tiefe. Insgesamt fünf Bruchkessel lassen sich identifizieren. Auch auf der gegenüberliegenden Talseite legte man zwei Brüche an (Leienbach und Leienbach 2), die jedoch nicht dieselbe Ausdehnung erreichten.

Die Brüche wurden durch ein ausgedehntes Netz an Feldbahnen, Bremsbahnen und Standseilbahnen erschlossen. Produktion und Transport waren auf zwei zentrale im Tal liegende Brechwerke ausgerichtet. Der auf der gegenüberliegenden Talseite liegenden Bruch Leienbach Ost war mit einer Seilbahn angebunden. Das in den beiden Brechwerken aufbereitete Material wurde anschließend zu einem großen kombinierten Misch- und Brechwerk transportiert, welches sich im Aggertal knapp oberhalb der zukünftigen Staumauer befand. Mittels zweier hoher Gießtürme mit langen Gießauslegern konnte der Gussbeton in die Staumauer eingebracht werden. Auf der Talsohle vor dem Bauwerk entstand ein ausgedehntes Material- und Barackenlager für die bis zu 1.600 Arbeiter. Die elektrifizierte, normalspurige Gummersbacher Kleinbahn von Derschlag nach Dümmlinghausen wird dafür bis

zur Genkelmündung verlängert und übernimmt von 1927 bis 1929 den Material- und Arbeitertransport.

Mit Fertigstellung der Talsperre Oktober 1928 werden die Brüche aufgegeben und liegen längere Zeit still. Doch Anfang der 1960er Jahre wird der Betrieb im Bereich des Bruchs C wieder aufgenommen. Dazu entstehen am Hangfuß neue Brech- und Sortieranlagen. Auch am gegenüberliegenden Aggertalhang wird der Betrieb in kleinerem Umfang wieder aufgenommen. Anfang der 1980er Jahre endet der Abbau. Die Brechwerke aus der Anfangszeit des Abbaus sowie die neueren Anlagen werden abgerissen. Der letzte Steinbruch wird danach als Erddeponie genutzt, die in Terrassen angelegte Verfüllung wurde vor kurzem abgeschlossen. Die Natur hat sich die alten Brüche und Halden aus der Zeit des Talsperrenbaus zurückerobert und die Flächen sind heute weitestgehend von einem dichten Wald bedeckt. Lediglich der Bruchkessel D wird durch ein aktives Biotopmanagement offengehalten. Die zuvor mit zahlreichen Baracken aus der Bauphase bestandene Talaue der Agger wurde beräumt und ist heute wieder eine Wiesenlandschaft.
nach oben

Geländebefunde

Am Nordhang der Agger lassen sich heute insgesamt fünf verschiedene Bruchkessel (A bis E) differenzieren, von denen die die Brüche A, C und D die größte Ausdehnung erreichen. Ihnen kann jeweils eine Erschließung mit Brems- oder Standseilbahnen zugeordnet werden. Die beiden Brüche am Südhang der Agger (Leienbach West und Leienbach Ost) sind als Erddeponie genutzt worden und größtenteils verfüllt. Von den verschiedenen Brems- und Seilbahnen wie auch von den Baracken, Schmieden und Brechwerken haben sich verschiedene Relikte erhalten. Eine Übersicht der wichtigsten Befunde geben die nachstehende Liste..
nach oben

Einzelbefunde

- Fundamente des Brechwerks BW 1

  Brechwerk BW 1: Über vier Brems- und Standseilbahnen sowie eine Seilbahn wurde das im Tal liegende Brechwerk mit den aus den Brüchen A, B und C sowie dem auf der gegenüberliegenden Talseite liegenden Bruch beliefert. Es bestand aus einem hohen Gebäude, in welchem untereinander Brecher, Sieb- und Siloanlage angeordnet waren. Die Beschickung des Brechers erfolgte mittels einer langen Ladebrücke, über welche die beladenen Loren zum Entladen in das Gebäude geschoben werden konnten. Genauso wie am Brechwerk BW 2 existierte eine kurze Standseilbahn (SSB 1), um ungenügend zerkleinertes Material nochmals dem Brecher zuführen zu können. In den 1980er Jahren wurde die Anlage abgebrochen. Vom Brecher selbst sind lediglich einige kleinere Betontrümmer und der Ansatz der Ladebrücke erhalten.

- Fundamente des Brechwerks BW 2 sowie der Ladebrücke

  Brechwerk BW 2: Über drei Seil- und Bremsbahnen wurde das im Tal liegende Brechwerk mit dem aus den Brüchen D und E kommenden Gestein beliefert. Es bestand aus einem hohen Gebäude, in welchem untereinander Brecher, Sieb- und Siloanlage angeordnet waren. Die Beschickung erfolgte mittels einer langen Ladebrücke, über welche die beladenen Loren zum Entladen in das Gebäude geschoben werden konnten. Genauso wie am Brechwerk BW 1 existierte eine kurze Standseilbahn (SSB 4), um ungenügend zerkleinertes Material nochmals dem Brecher zuführen zu können. Ca. in den 1980er Jahren wurde die Anlage abgebrochen. Vom Brecher selbst sind lediglich einige größere Betonfundamente erhalten, die sich oft nicht mehr an ihrem ursprünglichen Platz befinden.

- Bremsbahntrassen BB 1 bis BB 6

  1. Bremsbahn BB 1: 125 Meter lange Bremsbahn, über die die erste Sohle des Bruchs A und B erschlossen wurde. Sie führte hinab zum rund 40 Meter tiefer liegenden Brechwerk BW 1. Es hat sich ein leichtes Bremskarussell erhalten.

  2. Bremsbahn BB 2: 100 Meter lange Bremsbahn, welche von der ersten Sohle der Brüche A und B auf das unterste Niveau des Brechwerks BW 1 hinab führte. An der Bergstation sind Reste von Verankerungen erhalten. Die Trasse ist im Digitalen Geländemodell und im Gelände gut zu erkennen. Es sind keine weiteren Relikte erhalten.

3. Bremsbahn BB 3: 100 Meter lange Bremsbahn, welche von der ersten Sohle des Bruchs C bis auf das unterste Niveau des Brechwerks BW 1 führte. Lage und Existenz der Bahn sind nur anhand des Luftbildes von 1938 überliefert. Aufgrund der Wiederaufnahme des Betriebes im Steinbruch C sowie der anschließenden Nutzung als Erddeponie sind keine Reste erhalten.

4. Bremsbahn BB 4: 70 Meter lange Bremsbahn, welche von der ersten (untersten) Sohle des Bruchs D und E hinunter zum Ladeniveau des Brechwerks BW 2 führte. Es sind außer dem Trassenverlauf keinerlei Relikte erhalten.

5. Bremsbahn BB 5: 90 Meter lange Bremsbahn, über die die zweite Sohle des Bruchs D erschlossen wurde. Sie führte hinab zum ca. 40 Meter tiefer gelegenen Brechwerk BW 2. Es haben sich die Fundamente der Bergstation mit Rahmen und Achsen des Bremskarussells erhalten.

6. Bremsbahn BB 6: 40 Meter lange Bremsbahn, welche von den obersten Sohlen des Bruchs D auf die etwa 20 Meter tiefer liegende zweite Sohle des Bruchs führte. Dort bestand Anschluss an die zum Brechwerk BW 2 führende Bremsbahn BB 5. Außer dem Trassenverlauf sind keinerlei Relikte erhalten.

- Bremskarussell BK 2 (zu BB2) und BK 5 (zu BB 5)

- Standseilbahn SSB 1 bis SSB 4 mit Tal- und Bergstation TS 3, BS 3, und BS 1.
    1. Standseilbahn SSB1: Über eine kurze, 20 Meter lange Standseilbahn konnte das im Brechwerk BW 1 unzureichend zerkleinerte Gestein wieder auf das Höhenniveau der zum Brechwerk führenden Feldbahn transportiert und erneut verarbeitet werden. Die Fundamente der Bergstation aus Stampfbeton sowie die zugehörige Ladestation haben sich erhalten. Umlaufräder oder Maschinenanlagen fehlen. Der Trassenverlauf ist im Gelände gut sichtbar.

    2. Standseilbahn SSB2: Mit einer rund 100 Meter langen Standseilbahn wurde die erste Sohle des großen Bruchs C erschlossen. Sie führte hinab zum ca. 40 Meter tiefer liegenden Brechwerk BW 1. Aufgrund der Nachnutzung des Bruchs C als Steinbruch und zuletzt als Erddeponie ist der obere Teil der Trasse überformt und die Bergstation zerstört worden. Erhalten hat sich eine Zwischenstation in unmittelbarer Nachbarschaft der Seilbahnstation. So konnte das von der gegenüber liegenden Talseite angelieferte Material direkt auf die Standseilbahn umgeschlagen und zum Brechwerk hinabtransportiert werden.

    3. Standseilbahn SSB3: 165 Meter lange Standseilbahn, über die die zweite Sohle des Bruchs D erschlossen wurde. Im Bereich der Talstation hat sich ein Betonfundament erhalten, die genaue Funktion ist unklar. Maschinenhaus, Umlenkräder oder Bremsen sind nicht erhalten. 20 Meter unterhalb der Bergstation ist eine aus Stampfbeton mit Grauwackeverkleidung errichtete Brücke erhalten. Über diese wurde eine von der ersten Sohle des Bruchs auf die Halden führende Feldbahn gequert.

    4. Standseilbahn SSB4: Über eine kurze, 20 Meter lange Standseilbahn konnte das im Brechwerk BW 2 unzureichend zerkleinerte Gestein wieder auf das Niveau der zum Brechwerk führenden Ladebrücke transportiert und erneut dem Brecher zugeführt werden. Die Fundamente der Bergstation aus Stampfbeton sowie die obere Ladestation haben sich erhalten. Die Umlaufräder und Maschinenanlagen fehlen. Der Trassenverlauf ist im Gelände gut sichtbar.
- Seilbahnstation SST der Seilbahn SB 1 sowie Fundamente der Masten.
  Standseilbahn SSB4: Über eine kurze, 20 Meter lange Standseilbahn konnte das im Brechwerk BW 2 unzureichend zerkleinerte Gestein wieder auf das Niveau der zum Brechwerk führenden Ladebrücke transportiert und erneut dem Brecher zugeführt werden. Die Fundamente der Bergstation aus Stampfbeton sowie die obere Ladestation haben sich erhalten. Die Umlaufräder und Maschinenanlagen fehlen. Der Trassenverlauf ist im Gelände gut sichtbar.
  Seilbahnstation: Die auf der gegenüberliegenden Talseite liegenden Brüche (Südseite) waren mittels einer ca. 290 Meter langen Seilbahn an die Infrastruktur der Aufbereitung angebunden. Von dieser Seilbahn haben sich die aus Stampfbeton

errichteten Fundamente der Talstation erhalten. Zu erkennen ist eine „U-förmige“ Grundstruktur mit seitlichen Nebengebäuden, deren Funktion nicht mehr zu erschließen ist. Die Aufbauten und Mechaniken sind nicht mehr erhalten. Die historischen Luftbilder von 1938 zeigen eine große rechteckige Dachfläche. Die auf der gegenüberliegenden Talseite liegende Station ist nicht mehr erhalten. Auf dem historischen Luftbild ist zu erkennen, dass die unterhalb der Seilbahn verlaufende Straße mit einem Netz geschützt wurde.

- Pulverkammer, PK
  Pulverkammer: Am Fuße einer großen Schutthalde unterhalb des Bruchs D liegt eine halb verschüttete ehemalige Pulverkammer von etwa 5 x 5 Meter Grundfläche. Die Kammer war mit einer schweren Stahltür verschließbar. Das Innere konnte nicht begutachtet werden. Zumeist handelt es sich um Doppeltüranlagen. Direkt neben der aus Beton gegossenen Pulverkammer verläuft die Standseilbahn SSB 3.

- Barackenruinen BA 1 bis BA 3 und Gebäude BA 4.
  Barracken: Im Steinbruchgelände haben sich die Ruinen von mehreren Gebäuden erhalten. Es handelt sich um einstöckige, langrechteckige Gebäude aus Bruchsteinwänden mit armierten Gußbetondecken von etwa 14 x 7 Meter Größe. Größe und Aufteilung der Ruine sind typisch für ein Multifunktionsgebäude aus Schmiede, Werkstatt und Aufenthaltsraum, wie es in vielen oberbergischen Steinbrüchen zu finden war.

nach oben

Die fünf Bruchkessel

Bruch A: Der in zwei Sohlen angelegte Bruch erstreckt sich über eine Fläche von 65 x 140 Metern mit bis 30 Meter hohen Abbaustößen entlang eines kleinen, vom Aggertal abzweigenden Seitentals. Die Erschließung des Bruchs erfolgte mittels zweier Bremsbahnen (BB 1 und BB 2), die vom benachbarten Bruch B hinab zum Brechwerk BW 1 führten. Zwischen den beiden Brüchen, die auf einem Höhenniveau lagen, übernahm eine Feldbahn den Transport zu den Bremsbahnen. Eine schmale Bresche zwischen den beiden Brüchen ermöglichte die Passage der Bahn. Vor dem Bruch erstreckt sich ein langes Band von Schutthalden, die bis zur Talsohle reichen. Am nördlichen Rand des Bruchs zeugen kleine laterale Halden von der heute nahezu vollständig abgebauten zweiten Sohle.

Bruch B: Der nur 50 x 60 Meter große Bruch gehört organisatorisch mit zu Bruch A. Auf dem Plateau der großen, vor dem Bruch liegenden Halde befinden sich die Reste der Bremsbahnen BB 1 und BB2 mit dem zugehörigen Bremskarussell BK 1. Die Bahnen führten hinab zum Brechwerk BW 1 im Tal. Der einsöhlig angelegte Abbaustoß des Bruchs erreicht knapp 30 Meter Höhe. Der Blick von oben zeigt die damalige Organisation des Abbaus. Beiderseits eines breiten Wegs liegen langgestreckt zahlreiche Rohblöcke, die zum Abtransport noch zerkleinert werden müssen.

Bruch C: Dieser große, in einem breiten Halbkreis gegen den Berg angelegte Bruch erreichte eine Fläche von 200 x 110 Metern mit Abbaustößen von bis zu 30 Metern. Die Halden erstrecken sich vor dem Bruch bis hinab zur Talsohle. Eine Standseilbahn (SSB 2) sowie eine Bremsbahn (BB 3) übernahmen den Materialtransport. In einem westlich anschließenden Nebenkessel des Bruchs lag eine zugehörige große Baracke für Arbeiter, Schmiede und Werkstatt (B 1). Ab den 1960er Jahren wurde der Betrieb im Bruch wieder aufgenommen. Dabei entstand ein neuer, tiefer eingeschnittener Bruch von 180 x 105 Metern Größe. Zum benachbarten Bruch D ließ man einen hohen, schmalen Felsriegel stehen. Die Verfüllung des ab den 1980er Jahren als Erddeponie genutzten Bruchs wurde vor kurzem abgeschlossen.

Bruch D: Der Bruch D wurde - ebenso wie sein benachbarter Bruch C - in einem breiten Halbkreis gegen den Berg angelegt und ist mit einer Flächenausdehnung von 200 x 115 Metern nahezu identischer Größe. Die in zwei Sohlen angelegten Abbaustöße erreichen dabei 10 Meter bzw. 35 Meter Höhe. Auf der ersten Bruchsohle hat sich nach Aufgabe des Betriebs ein flacher Teich gebildet. Über die gesamte Breite des Bruchs erstrecken sich lange Halden bis zur Talsohle, welche vor ihrer allmählichen Verbuschung weithin die Landschaft dominierten. Am oberen Ostrand des Bruchs erstrecken sich außerdem mehrere schmale langgestreckte Halde mit verbrachtem Abraum. Die Erschließung des Bruchs erfolgte mittels einer Standseilbahn (SSB 3) und dreier Bremsbahnen (BB4 bis BB6). Von den Bahnen haben sich einzelne Relikte, wie ein Bremskarussell, eine Brückenüberführung sowie die Trassenführung erhalten. Zusammen mit dem angrenzenden Bruch E war die Produktion dem

zweiten Brechwerk BW 2 zugeordnet. Geschützt gegen Steinschlag liegen in einem Nebenkessel die Trümmer einer Baracke für Arbeiter, Schmiede und Werkstatt (B 2). Die obere Sohle des Bruchs wird landschaftspflegerisch betreut und regelmäßig entbuscht. Sie stellt innerhalb der Aggertal-Steinbrüche nunmehr die letzte verbliebene Freifläche innerhalb des heute dicht bewaldeten Areals dar. Damit ist sie von hohem biologischem Wert für viele bedrohte Offenlandarten.

Bruch E: Der nur 65 x 40 Meter große Bruch mit einem 15 Meter hohen Abbaustoß stellt den östlichsten Bruch in der langen Kette der Aggertalsteinbrüche dar. Organisatorisch und infrastrukturell ist er dem Bruch D zuzuordnen, von diesem jedoch durch eine breite Halde räumlich getrennt. Über eine Feldbahn wurde das gebrochene Material zur Bremsbahn BB 5 gefahren und von dort ins Tal zum Brechwerk BW 2 befördert. Heute ist der Bruchkessel dicht mit Fichten bestanden.

Datierung: ab ca. 1927 bis 1929
Betreiber: Liesenhoff GmbH, Dortmund
Heutiger Zustand: Das ehemalige Steinbruchgelände ist weitestgehend bewaldet. Lediglich die 2. Sohle des Bruchkessels D wird regelmäßig entbuscht.
nach oben

(Jörn Kling, ergänzt durch Frederik Grundmeier, 2020)

Steinbrüche Dümmlinghausen in Gummersbach

Schlagwörter: Steinbruch, Grauwacke
Ort: 51645 Gummersbach - Dümmlinghausen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten, Fernerkundung, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1927 bis 1929, Ende 1985
Koordinate WGS84: 51° 01 56,51 N: 7° 37 35,84 O / 51,03236°N: 7,62662°O
Koordinate UTM: 32.403.699,66 m: 5.654.321,41 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.403.735,74 m: 5.656.143,07 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Jörn Kling (2020), „Steinbrüche Dümmlinghausen in Gummersbach“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-293835 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**