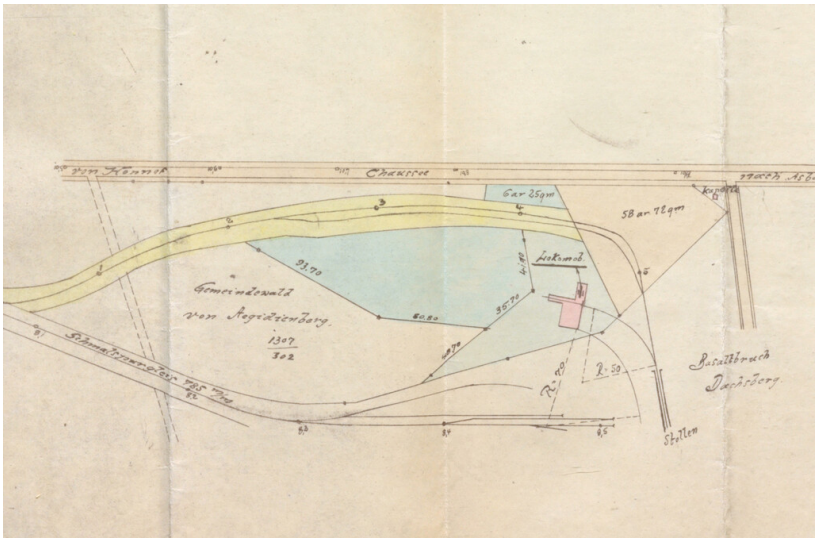
Steinbruch Dachsberg in Bad Honnef-Aegidienberg

Steinbruch Daxberg

Schlagwörter: Steinbruch, Basalt
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Bad Honnef
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Lageplan zum Konzessionsgesuch der Basaltgewerkschaft Honnef für einen dampfbetriebenen Steinbrecher am Dachsberg (1911). ARSL-LSK 1034.
Fotograf/Urheber: Basaltgewerkschaft Honnef

Basaltabbau im Siebengebirge

Lange Zeit spielen die im Siebengebirge und Westerwald verbreitet vorkommenden Basalte im Steinabbau kaum keine Rolle. Zu hart und zu schwierig zu bearbeiten waren sie, ungeeignet für Steinmetzarbeiten. Verschiedentlich finden sie jedoch aufgrund ihrer hohen Druckfestigkeit Verwendung in Fundamenten wie dem Kölner Dom und Stadtmauern. Doch dafür nutzt man vorzugsweise näher am Rhein liegende Vorkommen, wie vom Unkelstein bei Oberwinter. Die im Hinterland liegenden Lagerstätten sind aufgrund der schwierigen Transportbedingungen mit Fuhrwerken über Land nicht wirtschaftlich auszubeuten und so wird das Material im besten Falle für lokale Bauten in den umliegenden Dörfern und Ortschaften genutzt.

Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt ein Abbau in großem Maßstab. Als Massengut für den boomenden Straßen- und Eisenbahnbau Preußens sowie für Fluss-, Kanal-, und Küstenbefestigungen wurden Unmengen an Basalt gebraucht, sei es als Pflaster, Split, Schotter oder Stangenbasalt. Zugleich erlauben die neuen Eisenbahnstrecken einen schnellen, wirtschaftlichen Transport auch über weite Strecken und abseits der Flüsse. Der Anschluss Königswinters im Jahr 1871 an das Eisenbahnnetz ist damit der Startschuss für einen intensiven Basaltabbau im Siebengebirgsraum. Die Brüche im Hinterland sind jedoch noch immer schlecht erschlossen. Eine ab 1890 diskutierte Bahnstrecke von Honnef nach Asbach, die auch die Erschließung der Basalt- und Quarzitvorkommen an Himberg und Dachsberg erleichtert hätte, wird nicht realisiert. Erst mit dem Bau der Heisterbacher Talbahn 1898 und der Verlängerung der Bröltalbahn bis Asbach und Rostingen 1902 werden mehrere Stichstrecken zu acht Basaltsteinbrüchen angelegt.

Basaltabbau am Dachsberg ab Mitte des 19. Jahrhunderts
Steinbruch Dachsberg nach dem Ersten Weltkrieg
Heutiger Zustand
Quellen, Internet, Literatur

Basaltabbau am Dachsberg ab Mitte des 19. Jahrhunderts

Der Basaltabbau am Dachsberg (Daxberg) steht in engem Zusammenhang mit dem Bruch am 2,8 Kilometer westlich gelegenen

Himberg (Steinbruch Himberg). Einen ersten schriftlichen Hinweis auf einen Steinabbau am Dachsberg gibt 1859 eine Anzeige des Bürgermeisters der Gemeinde Aegidienberg in der Kölnischen Zeitung. Insgesamt vier Basaltbrüche im Aegidienberger Gemeindewald werden auf neun Jahre meistbietend verpachtet, zwei am Dachsberg und zwei am Himberg (Kölnische Zeitung 15.1.1859). In der Anzeige wird eigens auf die 1855 ausgebaute „Kunststraße“ Honnef-Asbach hingewiesen, über die der Transport auf einer Strecke von rund 7 Kilometern bis zum Rhein erfolgen kann. 1871 findet sich die Ausschreibung der Neuverpachtung über neun Jahre eines über 1 Morgen (0,25 Hektar) großen Basalt-Steinbruchs am Dachsberg (Kölnische Zeitung 22.8.1871). Nach Ablauf der Pachtzeit wird der auf bereits gut 6 Morgen (1,5 Hektar) erweiterte Bruch erneut auf neun Jahre ausgeschrieben.
Über die frühen Pächter ist nichts bekannt. Ab 1865 oder 1877, die Quellen sind widersprüchlich, pachtet der Hotelier und Unternehmer Ludwig Weinstock (auch Louis Weinstock) aus Linz für 285 Taler je einen Bruch am Dachsberg und am Himberg. Weinstock ist auch im örtlichen Quarzitabbau aktiv. Er investiert kräftig in einen modernen Abbau, und so erlaubt bereits 1879 eine 1,7 Kilometer lange dampfbetriebene Feldbahnstrecke den Transport vom Dachsberg bis nach Rottbitze, wo eine Verladestation zum Umschlag auf Pferdefuhrwerke besteht, welche den weiteren Transport bis an den Rhein übernehmen. Zum Einsatz kommt eine 30 PS Lok des Herstellers Krauss/München mit 12 Waggons mit jeweils 3 Tonnen Ladekapazität. Die Lokschuppen und Werkstätten lagen am Himberg, zu dem ein rund 1,9 Kilomter langes Stichgleis führte.

1892 verlängert die Gemeinde Honnef den Pachtvertrag mit Weinstock am Dachsberg. Mit geregelt ist die Nutzung des anfallenden Schutts. Unverkäufliches Material, welches auf Halde geschüttet wird, geht zu einer geringen Vergütung in den Besitz der Stadt Honnef über, die das Material für den Wegebau nutzt. Die Pachtsumme beträgt 1.000 Mark/Jahr (StAKW 1247), dazu kommen die üblichen Abgaben abhängig von der geförderten Menge.
1895 gründet Ludwig Weinstock zusammen mit Wilhelm Sonnenschein aus Werden an der Ruhr die „Basaltgewerkschaft Honnef“ mit Sitz in Bonn. Sonnenschein ist Unternehmer in Bergbau und Stahlindustrie und besitzt unter anderem einen Kalksteinbruch bei Hefel im Bergischen Land. Offenbar sieht er im aufblühenden Basaltabbau eine gewinnbringende Investition. Die Gewerkschaft erneuert 1897 den Pachtvertrag von 1893, der nun auch den Kleinen Dachsberg beinhaltet, für eine Summe von 1.600 Mark jährlich. Auch diesmal behält sich die Stadt Honnef die Nutzung eines über 4.000 Quadratmeter großen Haldengeländes vor. Der Vertrag läuft bis 1946 (StAKW 1247).

Zur Verbesserung der Transportsituation wird die Feldbahn 1895 ab Rottbitze durch das Schmelztal bis nach Honnef verlängert. Die Durchfahrt durch die Innenstadt Honnefs wird jedoch wegen des Kurbetriebs nicht erlaubt, und auch im Schmelztal bleibt der Betrieb mit Dampflokomotiven untersagt. Aus diesem Grund entsteht ein dreigeteilter Transport: Eine dampfbetriebene Feldbahn führt von den Brüchen am Himberg und Dachsberg bis auf Höhe des Servatiushofs, dort erfolgt die Übergabe an die Pferdebahn durch das Schmelztal bis kurz vor Honnef und von dort transportieren Fuhrwerke die Steine bis an den Rhein. Für die Strecke bis an den Servatiushof wird eine neue 60 PS Dampflok der Firma Jung angeschafft, die zu Ehren von Sonnenschein den Namen Wilhelm trägt. Sie ist zuletzt bis 1959 am Steinbruch Willscheider Berg der Basalt-AG Linz im Einsatz.

Die umständlichen und unwirtschaftlichen Transportbedingungen sind für die Basaltgewerkschaft Honnef auf Dauer nicht tragbar. Der in den 1890er Jahren von Lokalpolitikern favorisierte Bau einer Kleinbahn von Honnef nach Asbach, für die die Basaltgewerkschaft bereits ein jährliche Frachtgarantie über 80.000 Mark zugesagt hatte, kommt letztendlich nicht zur Ausführung (HVZ 17.6.1896; 26.1.1897; 13.2.1903).
Um den Basalt als Massengut wirtschaftlich exportieren zu können wird die Gewerkschaft als privates Bahnunternehmen selbst aktiv. Ausgehend vom Endpunkt der Bröltalbahn bei Rostingen baut die Firma im Jahr 1905 eine 8 Kilometer lange Stichstrecke bis nach Rottbitze und zu den Brüchen an Himberg und Dachsberg. Rostingen wird schon seit 1902 über Oberpleis von der Bröltalbahn angefahren. Der mühsame Transport per Pferdebahn über Honnef an den Rhein entfällt daraufhin. Für den Betrieb der Strecke wird 1906 eine neue 120 PS starke Lok der Firma Jung angeschafft.

1907 beantragt die Basaltgewerkschaft am Dachsberg die Ergänzung seiner Anlagen durch eine weitere Feldbahn mit einem Tunnel, über den eine neue Tiefsohle und auch der Kleine Dachsberg erschlossen werden sollen. Die Genehmigung erfolgt 1908, nachdem die Gewerkschaft der Gemeinde die Lieferung von 250 Kubikmeter Schutt sogenanntes „Schrottmaterial“ zu „angemessenem Preis“ zusagt (StAKW 1247).
1910 errichtet man im Haldengelände auf der Nordseite des Dachsbergs zur Verarbeitung des anfallenden Schutts ein Brechwerk, welches mittels einer „Lokomobile“ (mobile Dampfmaschine) angetrieben wird (ARSK-LSK, Nr. 1034). Eine Revolution im damaligen Steinabbau. Zuvor musste der benötigte Schotter durch sogenannte „Kiesklöpper“ von Hand zugeschlagen werden, eine Arbeit, die oft von Jugendlichen übernommen wurde.
1914 geht die Pacht der Steinbrüche an die Basalt-AG Linz über, die für den Betrieb der Strecke nach Rostingen eine 140 PS starke Lok der Firma Orenstein & Koppel mit der Nummer 7729 anschafft. Im Jahr 1927 bestand der Fuhrpark aus insgesamt vier Dampflokomotiven, 46 Waggons mit Kapazitäten von 1,6 bis 4,8 Tonnen und 4 größeren Waggons mit einem Fassungsvermögen

von 7,5 Tonnen. Die Waggons wurden offenbar nur innerbetrieblich eingesetzt, für die eigentliche Abfuhr über die Bröltalbahn nutze man deren Selbstentlader mit 7,5 Tonnen Ladekapazität.

Der Steinbruch Dachsberg nach dem Ersten Weltkrieg

Während des Ersten Weltkrieges wurde der Abbau vermutlich eingestellt, die genaueren Umstände sind unklar. Nach dem Krieg wird, im Gegensatz zu Himberg, der Betrieb durch die Basalt-AG Linz wieder aufgenommen und 1928 sind am Dachsberg rund 100 Arbeiter beschäftigt. 1929 wird der Betrieb jedoch eingestellt und nur drei bis vier Arbeiter verbleiben zum Unterhalt der Anlagen. Eine Katastrophe für die Gemeinde Aegidienberg. Die Aussicht auf dauernde Beschäftigung der Arbeiter aus der Gemeinde hatte seinerzeit der Basalt-AG den Zuschlag für die Pacht gegeben. Die Konzentration der Linzer Firma auf andere Brüche sorgt nun für großen Unmut in der Gemeinde Aegidienberg. Spekulationen darüber, dass die Basalt-AG den Bruch nur gepachtet habe, um Konkurrenz aus dem Weg zu schaffen, machen die Runde. Durch die Entlassungen und hohen Arbeitslosenzahlen wird Aegidienberg 1933 zu einer der ärmsten Kommunen des Landes.

Erst 1935 wird der Betrieb langsam wieder hochgefahren. 1937 sind rund 28 Arbeiter beschäftigt. Das Brechwerk vor Ort wird jedoch nicht erneut in Betrieb genommen. Der gebrochene Stein wird per LKW zu einem Brechwerk der Basalt-AG am Mehrberg 4,5 Kilometer weiter südlich transportiert. Auch die in großen Halden lagernden Schuttmengen sind von Interesse und werden für den nahen Bau der neuen Reichsautobahn (A 3) abgefahren. Die vorhandenen Mengen an Dachsberg und Himberg werden auf 100.000 Tonnen geschätzt (Echo 25.3.1937).
In mehreren Briefen an den Siegburger Landrat beklagt sich der Bürgermeister Honnefs 1937 über die Basalt-AG Linz, die nach seiner Meinung kein ernsthaftes Interesse am Betrieb des Dachsberges habe. Erst nachdem er den benachbarten Himberger Bruch ab 1934 anderweitig verpachtet hätte (Fa. Braschoss) habe die Basalt-AG den Betrieb am Dachsberg wieder aufgenommen. Außerdem bemängelt der Bürgermeister die Betriebsweise des Bruchs. Der gute Stein würde zu Schotter zerschlagen werden, dabei könne man den Stein als Pflaster viel gewinnbringender verarbeiten. Damit schädige der Betreiber letztlich auch Gemeindevermögen. Die Gemeinde bemüht sich mit Hilfe eines Gutachters und der DAF (Deutsche Arbeitsfront), den Bruch der Basalt-AG zu entziehen, um ihn anderweitig verpachten zu können. Doch ohne Erfolg: Der Vertrag mit der Basalt-AG war noch bis 1946 rechtsgültig (StAKW 1247).

1937/38 wird die Bahnstrecke nach Rostingen durch den Bau der Reichsautobahn unterbrochen und der Transport muss von LKW übernommen werden. Die Lokomotiven und Waggons gehen aus dem Besitz der Bröltalbahn an die Basalt-AG Linz, wo sie teils noch bis Ende der 1950er Jahre in Dienst stehen. Die 140 PS Lok von Orenstein & Koppel wird später als Spielplatzlok an der Rigal´schen Wiese in Bad Godesberg einer ganzen Generation der Bad Godesberger Jugend der 1970/80er Jahre in Erinnerung bleiben. 1990 kommt sie in den Bestand des Rheinischen Industriebahn Museum e. V. (RIM) in Köln-Nippes, wo sie nach einer Restaurierung den Namen „Basaltine“ erhält.
Während des Zweiten Weltkrieges bricht die Abbautätigkeit stark ein und ruht ab 1942 vollständig.

1948 wird nach längerem Tauziehen zwischen der Basalt-AG Linz, die den Bruch gerne weiter gepachtet hätte, und weiteren Interessenten die Pacht für 30 Jahre an die Firma Horst und Jüssen oHG aus Kreuzberg an der Ahr übertragen, die zuvor als Basaltwerk Horst & Co. bereits am Himberg tätig war. Nach Aufschluss einer neuen Tiefbausohle beginnt man mit dem Abbau mittels großer Kammersprengungen. Dabei werden bis zu 10 Meter lange Stollen in das Gestein vorgetrieben, die am Ende seitlich zu Kammern erweitert werden, die man mit Sprengstoff befüllt. So können bis zu 13.000 Tonnen Gestein auf einen Schlag gelöst werden.
1951 geht eine neue Steinaufbereitung in Betrieb. Später wird die Anlage um einen Kreiselbrecher erweitert, um höherwertige genormte Splitte herstellen zu können. Die Produktionspalette verschiebt sich nun weg von Basaltsäulen und Wasserbausteinen zu Schotter und Splitt für Straßen-, Beton- und Gleisbau. In den Nachkriegsjahren ist die Nachfrage durch den Wiederaufbau hoch. Aber noch bis 1956 werden auch Basaltsäulen und Bruchsteine produziert, die von Hand auf Loren und Plateauwagen verladen werden. Ein Arbeiter konnte am Tag im Akkord bis zu acht Kipploren mit einem Ladevermögen von bis zu 3 Tonnen beladen: Also 24 Tonnen! Von Hand mussten die Waggons bis an den Bremsberg geschoben werden. Oben angekommen übernahm eine Diesellok den Verschub zum Brechwerk bzw. zur Ladestation an der Asbacher Straße.

1956 wird auf gleislosen Betrieb umgestellt. Der Transport innerhalb des Bruchs mit Feld- und Bremsbahnen ist nun Geschichte. Kleine mobile Schaufellader, Muldenkipper (sogenannte Robuster) und Bagger übernehmen die Arbeit und verkehren über lange Rampen im Bruch. Um das Brechwerk besser auszulasten, pachtet die Firma Ende der 1950er Jahre kleinere Brüche im Westerwald dazu. Ab 1960 ersetzt man die Kammersprengungen durch modernere Großbohrlochsprengungen. Diese Methode wird noch heute im Steinabbau angewandt. Zugleich entsteht eine neue Teermischanlage für den Straßenbau. Doch 1964 ist das Gesteinslager erschöpft, der Abbau kommt zum Erliegen und wird 1966 endgültig eingestellt.

Heutiger Zustand

Der verbleibende, langgestreckte Steinbruchkessel besitzt eine Ausdehnung von 250 Meter Länge und bis zu 100 Meter Breite. Auf seiner Westseite ist noch ein Streifen der obersten Abbauterrasse erkennbar. Nach Abbauende läuft der Bruch mit Wasser voll, und es bildet sich ein See mit einer Fläche von 2 Hektar und bis zu 18 Metern Tiefe. Über dem Wasserspiegel ragen die Abbauwände bis zu 32 Meter hoch auf. Seit 1979 wird der See vom Angelsportverein Bad Honnef e.V. 1947 betreut. Im Sommer ist er trotz des Badeverbots im Landschaftsschutzgebiet ein traditionell beliebter Badesee.

Obwohl größere Mengen des Schutts abgefahren wurden, verbleibt an der Nordseite des Bruchs eine ausgedehnte Abraumhalde mit einer Fläche von circa 200 x 180 Metern und einer Höhe von bis zu 10 Metern. Hier befand sich auch das 1951 errichtete Brechwerk, welches in den 1970er Jahren abgerissen wurde. Ein Teil der ehemaligen Haldenflächen diente Ende der 1990er Jahre als Standort für ein Betonmischwerk beim Bau der ICE-Strecke Frankfurt-Köln.
Anfang der 1970er Jahre besteht zeitweilig eine Anlage zum Tontaubenschießen im Bruch (HVZ 17.3.1971). Kurzzeitig wird angeregt, den aufgelassenen Bruch als Müllkippe zu nutzen - neben Schießanlagen eine weitverbreitete Nachnutzung ehemaliger Steinbrüche (HVZ 16.2.1972). Dazu kommt es zum Glück nicht.

Noch bis in die 1980er Jahre sind größere Haldenflächen nahezu frei von Bewuchs. Heute wird das gesamte Bruchgelände von einer dichten, teils undurchdringlichen Spontanvegetation eingenommen und bildet zusammen mit dem Gewässer ein wertvolles Sekundärbiotop.

Datierung: circa 1856 bis 1966.
Zugang: Landschaftsschutzgebiet. Der See ist öffentlich zugänglich, das Lagern, Schwimmen und Feuer machen ist jedoch untersagt.

Hinweis

Das Objekt „Steinbruch Dachsberg in Bad Honnef-Aegidienberg“ ist Element des historischen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Regionalplan Köln 446).

(Jörn Kling, 2025)

Quellen

- zeitpunkt.nrw: Historische Zeitungen, Echo des Siebengebirges, Honnefer Volkszeitung (HVZ) und Kölnische Zeitung in den genannten Jahrgängen (abgerufen 02.04.2026)
- Stadtarchiv Königswinter, StAKW, KW-1247, KW-1249, KW-1587.
- ARSK-LSK-Landratsamt Siegkreis, Nr. 1034, Nr. 1247, Nr. 1249.

Internet

www.angelsportverein-bad-honnef.de: Dachsberger See (abgerufen 17.02.2026)
de.wikipedia.org: Dachsberg (Westerwald) (abgerufen 17.02.2026)
www.rheinischemuseen.de: Rheinisches Industriebahn-Museum e. V. - Bahnbetriebswerk Köln-Nippes (abgerufen 17.02.2026)
www.achszaehler.de: Basalt AG 7729 (abgerufen 17.02.2026)

Literatur

Berres, Frieder / Heimatverein Siebengebirge (Hrsg.) (1996): Gesteine des Siebengebirges. Entstehung - Gewinnung - Verwendung. Siegburg.

Gussmann, Carsten; Clössner, Wolfgang (2006): Die Heisterbacher Talbahn und Industriebahnen im Siebengebirge. (Eisenbahn Kurier-Reihe Regionale Verkehrsgeschichte, Band 39.) Freiburg.

Kefferpütz, Herbert (2007): Basalt-Steinbrüche Himberg und Dachsberg. In: Aegidienberg. Unsere Heimat. Hrsg. Bürgerverein Aegidienberg e.V., S. 156-158. Bad Honnef.

Leven, Heinrich (1954): Beiträge zur Geschichte der Steinbruch- und Steinmetzbetriebe des Siebengebirges. In: Bonner Geschichtsblätter 8 (1954), S. 135-165. Bonn.

Steinbruch Dachsberg in Bad Honnef-Aegidienberg

Schlagwörter: Steinbruch, Basalt
Ort: 53604 Bad Honnef - Aegidienberg-Himberg / Deutschland
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1859, Ende 1966
Koordinate WGS84: 50° 39 11,75 N: 7° 20 34,42 O / 50,65326°N: 7,3429°O
Koordinate UTM: 32.382.860,34 m: 5.612.577,77 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.595.010,92 m: 5.613.935,23 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, „Steinbruch Dachsberg in Bad Honnef-Aegidienberg“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356808 (Abgerufen: 12. September 2026)

Copyright © **LVR**