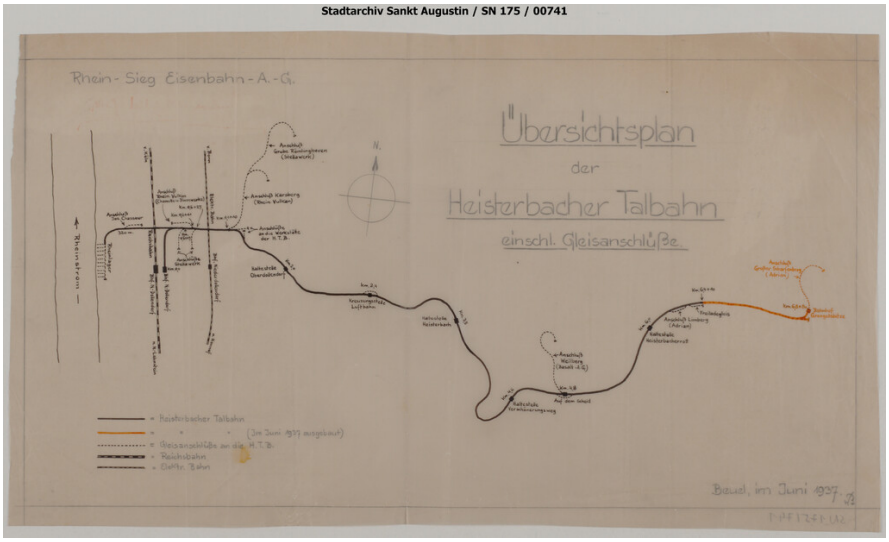
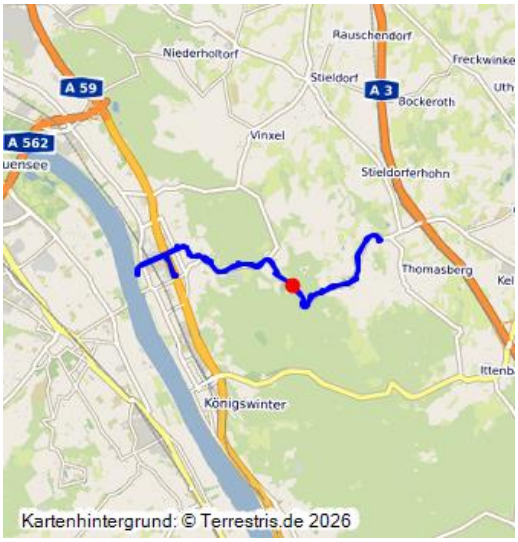
# Heisterbacher Talbahn

## Schmalspurbahn mit Anschlüssen und Stichbahnen zu Steinbrüchen und Gruben

Schlagwörter: Bahnanlage, Werksbahn, Steinbruch
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Königswinter
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen




Übersichtsplan der Heisterbacher Talbahn mit der Verlängerung nach Grengelsbitze und dem Asnchluss Scharfenberg (1937, StAStAug SN175/00741).
Fotograf/Urheber: Rhein-Sieg Eisenbahn

Die Heisterbacher Talbahn war eine 1889/91 begonnene und 1948/50 stillgelegte Schmalspurbahn (750 Millimeter), die dem Transport von Steinen und Ton bzw. Tonerden aus den Gruben und Steinbrüchen des Siebengebirges diente, zeitweise aber auch für den Personenverkehr zugelassen war. Sie führte insgesamt über eine insgesamt 7,2 Kilometer lange Strecke (ohne die abzweigenden Strecken mehrerer Stichbahnen) von Niederdollendorf über Oberdollendorf, Kloster Heisterbach, Heisterbacherrott und Thomasberg bis zur Grengelsbitze.

Die Heisterbacher Talbahn
Die Gründung der Bahn
Betrieb und Erweiterungen
Übersicht der an die HTB angeschlossenen Steinbrüche und Gruben (1891-1948)
Lokomotiven und Wagen
Verkehr auf der Heisterbacher Talbahn
Das Ende der HTB
Relikte
Historische Karten, Objektgeometrie
Quellen, Internet, Literatur

### Die Heisterbacher Talbahn

Vielleicht wünscht sich ja der eine oder andere Autofahrer aus den Königswinterer Berggemeinden, der jeden Morgen bei Oberdollendorf im Stau steht, eine schnelle Bahnverbindung an den Rhein. Dabei gab es die sogar einmal: Die Heisterbacher Talbahn (kurz HTB). Sie war vorrangig als Steinbruch- und Industriebahn konzipiert und würde den heutigen Ansprüchen kaum entsprechen. Der Transport von Personen sollte immer ein zweitrangiges Geschäft bleiben. Doch der Reihe nach ...

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt sich der traditionelle Steinabbau am Siebengebirge zu wandeln. Die Gewinnung von Werksteinen aus den Brüchen von Stenzelberg und Wolkenburg verliert langsam an Bedeutung, und aufgrund der wachsenden

Bautätigkeit kommt nun der bislang aufgrund seiner Härte nicht als Werkstein nutzbare Basalt in den Fokus der Gewinnung. Für den boomenden Straßen- und Eisenbahnbau Preußens sowie für Fluss- und Küstenbefestigungen werden Unmengen an Basalt gebraucht. Sei es als Pflaster, Split, Schotter oder Stangenbasalt. Der Anschluss Königswinters an die Eisenbahn im Jahr 1870, der einen günstigen Transport der Massengüter auch abseits der Flüsse erlaubt, ist der Startschuss für einen intensiven Basaltabbau im Siebengebirgsraum.
Als erstes geraten die basaltischen Vorkommen von Petersberg, Ölberg und Weilberg in das Visier der Steinindustrie. Doch gerade der Abbau an Petersberg und Ölberg führt schnell zu Konflikten mit der bürgerlichen Bevölkerung. Der 1869 gegründete „Verschönerungsverein für das Siebengebirge“ (VVS) sowie der „Verein zur Rettung des Siebengebirges“ (VRS), der 1886 mit einer Streitschrift „Zur Rettung des Siebengebirges“ antritt, nutzt geschickt seine politischen Kontakte und erschwert den weiteren Abbau.

Die Situation für die Steinbruchunternehmen wird zunehmend schwierig und das, obwohl der Bedarf an Basalt nach wie vor hoch ist. So geraten die zahlreichen Basaltvorkommen im Hinterland des Siebengebirges in den Blickpunkt, die aufgrund der schwierigen Transportbedingungen bislang kaum rentabel waren. Die Brüche werden bislang vom VVS toleriert, da sie nicht das Kerngebiet des Siebengebirges bzw. die vom Rhein aus sichtbare Front tangieren.

## Die Gründung der Bahn

Auf Betreiben örtlicher Unternehmer, u.a. dem Steinbruchbesitzer Dr. Otto Lange (Petersberg), den Steinbruchbetreibern Gebrüder Bauer und dem Fabrikbesitzer Emil Zürbig, beginnt man mit den Planungen einer Schmalspurbahn, um die Basaltvorkommen des Hinterlands zu erschließen. Günstigerweise lagen auf dem Weg auch noch größere Ton- und Quarzitvorkommen, Basis einer florierenden Feuerfest-Industrie bei Niederdollendorf, die ebenfalls Gleisanschlüsse benötigte. Auch die Berggemeinden besitzen ein großes Interesse an einer Bahnverbindung und erhoffen sich dadurch einen wirtschaftlichen Aufschwung der verarmten Orte. Einerseits durch die Schaffung von Arbeitsplätzen im Steinabbau vor Ort, andererseits durch eine bessere Erreichbarkeit der neuen industriellen Arbeitsplätze am Rhein.

Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des Bahnprojekts ist ein Güterbahnanschluss in Niederdollendorf, der erst 1888 auf Druck der von Gustav Wiel 1886 gegründeten „Dampfziegelei und Verblendsteinfabrik“ eingerichtet wird.
Die Bemühungen haben Erfolg, am 26. Mai 1889 wird am Königlichen Amtsgericht Bonn die „Heisterbacher Thalbahn-Gesellschaft“ mit Sitz zu Oberdollendorf und einem Stammkapital 250.000 Mark eingetragen (Bonner Zeitung vom 26.05.1889).

Die Gründungsmitglieder sind eine sehr gemischte Gruppe, die offenbar auf ein lohnendes Geschäft hofft:

- Hermann Hager, Ingenieur aus Cöln,
- Julius Hager, Kaufmann aus Cöln,
- Wilhelm Blümlein, praktischer Arzt aus Grefrath,
- Friedrich Kühner, Grubenbesitzer zu Dortmund und
- Franz Leven, Oberförster aus Mülheim am Rhein.

Hermann Hager und Friedrich Kühner hatten schon zuvor zusammen mit einigen anderen Beteiligten den Bau der Petersberger Zahnradbahn realisiert. Der eingesetzte Direktor Gerhard Wanders ist zugleich Direktor bei der Petersberg Zahnradbahn.

Drei Wochen nach Erteilung der behördlichen Konzession berichtet das Echo des Siebengebirges am 24. August 1889:
*„Heute geschah der erste Spatenstich zum Bau der Schmalspurbahn von Niederdollendorf nach Heisterbacherrott. Dieselbe hat den Zweck, die von Oberdollendorf bis Heisterbacherrott gelegenen Steinbrüche und Tongruben mit der Bahnstation Niederdollendorf und mit dem Rheine in Verbindung zu setzen. Die Spurweite beträgt 0,75 Meter. Die projektierte Bahnlinie beginnt bei Niederdollendorf am Rhein, wo selbst die nötigen Vorkehrungen getroffen sind, um eine möglichst rasche Schiffsverfrachtung zu ermöglichen.“*
Neben der Anbindung an den Rhein ermöglichte die Talstation aber auch den Anschluss an das Eisenbahnnetz.

## Betrieb und Erweiterungen

Am 28. Februar 1891 findet die erste Probefahrt statt, am 1. Juni 1891 wird der Regelbetrieb bis zum Steinbruch Limperichsberg (Limberg), 400 Meter hinter Heisterbacherrott, aufgenommen. Die offizielle Eröffnung findet am 22. Oktober statt. Die Gesamtbaukosten belaufen sich auf 711.000 Mark.

Ein Artikel in der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung berichtet am 29. Dezember 1893 allerdings über Unstimmigkeiten in der Geschäftsführung aufgrund einer erheblichen Kostensteigerung, einer schlechten Bauausführung sowie qualitativ schlechten oder gar fehlenden Waggons.

Erst am 1. April 1892 wird auch der Personenverkehr aufgenommen. Eine Fahrt von Heisterbacherrott bis nach Niederdollendorf dauerte 30 Minuten bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Viel schneller ist man heutzutage meist auch nicht. Unter Ausflüglern ist der Halt am Kloster Heisterbach sehr beliebt und sorgt an den Wochenenden für hohe Fahrgastzahlen.

Im März 1893 erfolgt der Anschluss des Steinbruchs am Weilberg, der zusammen mit dem Bruch am Limberg einer der umsatzstärksten Kunden der HTB wird. Zur Erschließung weiterer Brüche beantragt man 1893 die Verlängerung der Strecke bis nach Grengelsbitze bei Thomasberg (damals eine Ortschaft der Gemeinde Oberpleis), die Eröffnung findet am 1. April 1894 statt. Die Streckenlänge von Rheinufer bis nach Grengelsbitze beträgt 7,2 Kilometer. Nun können auch die Brüche am großen und kleinen Scharfenberg sowie am Steinringer Berg mit Stichgleisen erschlossen werden. Im Oktober 1894 kommt der Anschluss des Steinbruchs der Fa. Bachem & Co. am Stenzelberg hinzu.

Im selben Jahr erhält die HTB die Konzession zur Verlängerung der Strecke bis Herresbach bei Oberpleis und damit bis an die Bröltalbahn. Mangels finanzieller Mittel kommt der Bau jedoch nicht zustande. Auch eine im Interesse des Unternehmers und Steinbruchbesitzers Friedrich Merkens geplante Strecke vorbei an Ölberg, Margarethenhöhe und Perlenhardt bis an den Fuß der Löwenburg, wird aufgrund der zunehmend erfolgreichen Aktivitäten des VVS verhindert. Wohl zu Recht befürchtet der VVS, dass der Ölberg sonst in kürzester Zeit abgetragen worden wäre.

1900 verlängert man die Anschlusstrecke vom Steinringer Berg mit einem Abzweig bis an den Stüss am Nordhang des Ölbergs. Das Gleis dient zugleich der Erschließung des Kleinen Ölbergs. Erst 1911 wird auch die Tongrube Römlinghoven mit einem 200 Meter langen Stichgleis ab der Tongrube Karsberg an das Netz angeschlossen. Zuvor bestand dort eine Pferdebahn der „Dampfziegelei und Verblendsteinfabrik Gustav Wiel“.
Mit allen Anschlussgleisen wie z.B. auch den Fabriken der Feuerfest-Industrie kommt das Netz auf über 9 Kilometer Länge.

Die Betriebsführung der HTB ist chaotisch und schnell stellen sich Verluste und wirtschaftliche Probleme ein. Mehrfach wechseln die unzufriedenen Gesellschafter die Direktoren aus. Im Oktober 1895 geht die HTB daher auf Pachtbasis an die Brölthaler Eisenbahn AG (BTE), die erfolgreich mittels zweier weiterer Strecken mehrere große Steinbrüche hinter dem Siebengebirge erschließt. 1903 wird die HTB für fast eine Million Mark von der Brölthalbahn übernommen. So bekommt auch die Basalt-AG Linz, welche Hauptanteilseigner der BTE ist, Einfluss auf die in Konkurrenz stehenden Betriebe entlang der HTB.
In die Verträge fließt Dank des Einflusses des VVS ein wichtiges Detail ein: Die HTB darf nur Steine von Brüchen abfahren, die bereits 1899 an die Bahn angeschlossen worden waren. Diese Klausel verhindert die Erschließung neuer Brüche wie z. B. dem Ölberg und schränkt die wirtschaftliche Perspektive der Bahn stark ein. Eine Anfangs geplante Umspurung der HTB auf die Spurweite der BTE sowie ein Anschluss an das Netz der BTE bei Oberpleis wird aus wirtschaftlichen Gründen bald aufgegeben.

**Übersicht der an die HTB angeschlossenen Steinbrüche und Gruben (1891-1948)**

- Limberg (Limperichsberg) (1891-1942),
- Petersberg Ostbruch (1891-1903),
- Weilberg (1893-1942),
- Stenzelberg (1894-1930),
- Großer Scharfenberg (1894-1932),
- Kleiner Scharfenberg (1894-1922),
- Steinringer Berg (1894-1930) ,
- Tongrube Karsberg bei Oberdollendorf (1894-1948),
- Tongruben am Peterberger Nordhang (1896-1920),
- Stüss und Kleiner Ölberg (1900-1925),
- Quarzitgruben am Schnitzenbusch bei Oberdollendorf (1907-1912) und die
- Tongrube Römlinghoven bei Oberdollendorf (1911-1948).

## Lokomotiven und Wagen

Bereits beim Bau der Strecke kommen 1889 zwei kleine zweiachsige Lokomotiven des Erfurter Herstellers Hagans zum Einsatz, die die Namen „Clara“ und „Marie“ trugen. Eine baugleiche Lok mit dem Namen „Willy“ wird 1892 angeschafft. Die Leistung liegt bei ca. 80 PS, Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Die Namen vergab der dritte Direktor Willy Lüps (1893-1895) nach seiner Frau Marie und seiner Tochter Clara.

Der enge Achsstand erlaubt kleine Kurvenradien, sorgt aber für einen unruhigen Lauf. 1902 kommen drei weitere Loks hinzu, die gebraucht erstanden werden. Trotz der wirtschaftlichen Probleme schafft man 1922 noch eine moderne dreiachsige Neubaulok des Herstellers Henschel an, die mit 144 PS die stärkste im Fuhrpark ist. Dazu ersteht man von den Wülfrather Kalkwerken eine gebrauchte Lok des Herstellers Hohenzollern mit 120 PS, Typ „Löwe“. Die Lok „Marie“ bleibt bis zur Einstellung des Betriebs 1948 im Einsatz.
Keine der Lokomotiven der HTB ist erhalten. Eine letzte vom Bautyp vergleichbare Lok des Herstellers Hagans besitzt das Verkehrsmuseum Frankfurt mit der 1900 gebauten Lok „Hohenheim“.

Für den Steintransport bestehen im Fuhrpark die weit verbreiteten Selbstentlader, hölzerne Schüttgutwagen mit 5 Tonnen Ladevermögen. 1932 besaß die HTB 119 Stück davon. An „normalen“ Güterwaggons gab es nur zwei offene Wagen. Im Personenverkehr kommen Anfangs vier einfache zweiachsige Wagen zum Einsatz. Nach der Übernahme durch die BTE schafft diese drei schmucke vierachsige Waggons an, die mehr Komfort bieten. Nach Einstellung des Betriebs laufen die Wagen auf der Rhein Sieg Eisenbahn (RSE) weiter.

## Verkehr auf der Heisterbacher Talbahn

Talwärts bestanden die mit Basaltstangen, Schotter, Pflaster und Split beladenen Güterzüge aus maximal acht Wagen, die jeweils 5 Tonnen laden konnten. Auf der Strecke herrschte mit 14 Güterzugpaaren pro Tag ein reger Verkehr. Außerdem belieferte man die vier großen Betriebe der Feuerfest-Industrie bei Niederdollendorf mit Kohle, 1918 immerhin 20.000 Tonnen.
Bis zur Einrichtung einer Sturzrampe am Niederdollendorfer Bahnhof 1902 wird das Gestein vor allem verschifft. Dazu besteht am Rhein ein sich über 400 Meter dahin ziehender Lagerplatz, der über 12 Sturzgleise beschickt wird. Die gefährliche Arbeit der Verladung übernehmen bis zuletzt sogenannte Schürger, die die schweren Schubkarren über lange schmale Planken in die Schiffe entladen. Woanders kommen schon längst Kräne zum Einsatz.

Von 1904 bis 1914 liegen die jährlichen Transportmengen im Schnitt bei 130.000 bis 180.000 Tonnen, 1911 erreicht man das Maximum mit 201.000 Tonnen. Mit dem Ersten Weltkrieg brechen die Tonnagezahlen um über die Hälfte ein und erholen sich nach 1918 nur kaum. Die großen Brüche im Westerwald können oft günstiger liefern und die kleineren Brüche an der Strecke nähern sich der Erschöpfung. Versuche, die strengen Regelungen des VVS auszuhebeln, um die Brüche erweitern zu können, bleiben erfolglos.

1929 kommt alles zusammen, die allgemeine Wirtschaftskrise und ein klirrender Winter, der jegliche Bauarbeiten, den Schiffsverkehr und auch die Steinbrüche lahmlegt. Die drei verbliebenen Brüche von Scharfenberg, Limperichsberg und Weilberg liefern 1930 insgesamt nur noch 56.000 Tonnen talwärts. Dazu kommen bergauf 500 Tonnen Kohle für die dampfbetriebenen Steinbrecher. Auch das Transportvolumen aus den Tongruben ist mit 3.000 Tonnen im Jahr 1929 eher niedrig, 1930 sind es nur noch 1.000 Tonnen. Die Fabriken nutzen nun höherwertigen Ton von auswärts.

Der Personenverkehr spielt von Anfang an keine tragende Rolle. Unter der Woche fahren die Arbeiter aus den Höhenorten zu den Fabriken am Rhein, am Wochenende nutzen Ausflügler aus Bonn und Köln die Bahn. Zur Klosterruine Heisterbach werden sogar Sonderfahrten eingesetzt. Vor dem Ersten Weltkrieg lagen die Zahlen im Schnitt bei 60.000 verkauften Fahrkarten. 1918 und 1919 schnellen die Zahlen auf 140.000 hoch und sinken danach stetig.

1921 geht die Bahn in der neu gegründeten Rhein-Sieg Eisenbahn (RSE) auf. Die Wirtschaftskrise und die Besetzung des Rheinlands durch Frankreich trifft das Unternehmen hart. Oft ist keine Kohle für den Betrieb vorhanden und die Fahrgastzahlen brechen 1923 daher fast vollständig ein. Ein Einschnitt, von dem die Bahn sich nicht mehr erholen wird, denn ab 1924 setzt die RSE Busse ein, die der Bahn schnell den Rang ablaufen. Der Fahrplan wird ausgedünnt, es verbleiben nur die Züge des morgendlichen und abendlichen Arbeiterverkehrs, und 1930 stellt man den Personenverkehr ein.

## Das Ende der HTB

Die 1934 ablaufende Betriebskonzession der Bahn wird in Hoffnung auf bessere Zeiten nochmals verlängert, doch es geht weiter

bergab. Nach Stilllegung des Bruchs am großen Scharfenberg 1932 ist das Teilstück ab Grengelsbitze funktionslos und wird 1937 demontiert.
1939 erfolgt die Herabstufung der HTB vom Rechtstatus einer Kleinbahn zu einer Werkbahn. Durch den Bau der neuen Autobahn A 3 kommt 1938 kurzzeitig ein frischer Wind auf. Für die Lieferung des benötigten Straßenbaummaterials verlegt man ab dem Steinbruch Limberg über Grengelsbitze eine 1,5 Kilometer lange Feldbahn bis an die Autobahntrasse bei Bellinghausen.
Als 1942 der Steinbruch Weilberg kriegsbedingt den Betrieb einstellt – es fehlen die Arbeitskräfte – fällt der letzte große Nutzer der Strecke weg. Der Steintransport ist Geschichte. Die Gleise der Bergstrecke werden abgebaut und sollen an die Ostfront gebracht worden sein. Nun verbleibt nur noch der Tontransport von den Anschlüssen Karsberg und Römlinghoven zu den Fabriken in Niederdollendorf.

Nach dem Krieg bedient man die Anschlüsse noch einmal die Woche, wofür eigens eine Lok angeheizt wird. 1948 ist auch damit Schluss und der Bahnbetrieb der HTB endgültig vorbei, 1950 erfolgt die offizielle Stilllegung.

### Relikte

Nur wenig ist von der Bahn erhalten. Das schöne dreibogige Viadukt über den Oberdollendorfer Mühlenbach wird 1949 abgebrochen (General-Anzeiger vom 10.12. 1949). Die Lokschuppen und Werkstattgebäude in Oberdollendorf gehen im Laufe der Zeit ebenfalls verloren. Die Verladeanlagen neben der Niederdollendorfer Fähre wandelt man in eine Wiese um. Schräg gegenüber dem Bahnhof Niederdollendorf befindet sich immerhin noch das ehemalige Stationsgebäude der HTB. Das Gebäude aus gelben Backsteinen beheimatet heute ein Fotogeschäft.
Die Trasse der Strecke ist nach Abbau der Gleise in der Landstraße aufgegangen. Eine Ausnahme stellt die Anschlusstrecke des Weilbergs dar (vgl. dort).

Bis heute ist die HTB im kollektiven Gedächtnis der Bewohner sehr präsent. So zeigt das Oberdollendorfer Brückenhofmuseum in der Dauerausstellung ein realitätsgetreues Modell der Brecheranlage am Weilberg mit seinen Gleisanlagen, welches von den „Eisenbahn- und Modellbahnfreunden Siebengebirge“ erstellt wurde, und seit 2017 informiert in Heisterbacherrott eine große Informationstafel über die HTB.
Im Museum der Rhein-Sieg-Eisenbahn in Asbach findet man weitere Informationen und kann sich anhand dort ausgestellten Lokomotiven und Waggons ein Bild von den damals in der Region eingesetzten Transportmitteln machen.

### Historische Karten, Objektgeometrie

Der Verlauf der Heisterbacher Talbahn ist in den historischen Karten der *Preußischen Neuaufnahme* (1891-1912) entlang der Talstraße zwischen Grengelsbitze (Thomasberg) und Oberdollendorf (die heutige L 268) gut nachvollziehbar. Die Haltestellen sind hier mit *„H.St.“* eingezeichnet. Gleiches gilt für die topographischen Karten der *TK 1936-1945*, nun mit den Stationen der HTB als *„Hp.“* für Haltepunkt (vgl. Kartenansicht).
An diesen Karten und dem auf 1937 datierten *Übersichtsplan der Heisterbacher Talbahn einschl. Gleisanschlüße* (vgl. Abb., hier exemplarisch) orientiert sich die Streckenführung der hier eingezeichneten Objektgeometrie (ohne die abzweigenden Strecken).

In der vorgenannten Karte von 1937 wurden unter www.niederdollendorf.de nachträglich insgesamt 17 Haltepunkte bzw. Anschlüsse zu abzweigenden Streckenteilen markiert. Diese decken sich weitgehend mit markanten Streckenpunkten, die die deutschsprachige Wikipedia anführt und die als Orientierungsmarken dienen können:

- **0,0 km** Kopfbahnhof / Streckenanfang Niederdollendorf
- Querung der Siebengebirgsbahn
- **1,1 km** Abzweig nach Römlinghovenerberg
- **1,2 km** Betriebswerk / Dienststation
- Brücke Oberdollendorfer Viadukt (bei Gut Sülz)
- **2,0 km** Haltepunkt Oberdollendorf
- **2,4 km** Haltepunkt Luftbahn zum Petersberg
- **3,5 km** Haltepunkt Heisterbach
- **4,6 km** Haltepunkt Weilberg Verschönerungsweg
- Abzweig zum Basaltbruch Weilberg
- **4,8 km** Haltepunkt Auf dem Scheid
- **6,0 km** Haltepunkt Heisterbacherrott

- **6,1 km** Haltepunkt mit Block-/Ladestelle Basaltbruch Limberg
- **6,2 km** Haltepunkt mit Block-/Ladestelle Freiladegleis
- **6,5 km** Haltepunkt mit Block-/Ladestelle Steinbruch Uhrmacher
- **6,8 km** Haltepunkt Grengelsbitze
- Abzweig zum Basaltbruch Großer Scharfenberg

**Hinweis**
Das Objekt „Heisterbacher Talbahn“ ist Element des historischen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Regionalplan Köln 446).

(Jörn Kling, 2025 / kleinere Ergänzungen von Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2026)

**Quellen**

- Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 175: Sammlung Clößner/Gussmann/Clees zur Rhein-Sieg Eisenbahn.
- Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 175,736: Weilberg, Gleisanschluss (Basalt-AG Linz).
- ARSK-LSK, Nr. 00710, Heisterbacher Talbahn.
- ARSK-LSK, Nr.00707, Rhein-Sieg Eisenbahn.
- LA NRW, BR 1006, Stilllegung der HTB.
- Bonner Zeitung vom 26.05.1889, Echo des Siebengebirges vom 24.08.1889, Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 29.12.1893, General-Anzeiger vom 10.12.1949; teils abrufbar unter zeitpunkt.nrw, Historische Zeitungen in den entsprechenden Jahrgängen (abgerufen 26.05.2026)

**Internet**
www.niederdollendorf.de: Zur Streckenführung der Heisterbacher Talbahn (mit mehreren historischen Karten und Plänen der HTB, abgerufen 26.05.2026)
virtuellesbrueckenhofmuseum.de: Heisterbacher Talbahn (abgerufen 26.05.2026)
de.wikipedia.org: Heisterbacher Talbahn (abgerufen 26.05.2026)
de.wikipedia.org: Bröltalbahn (abgerufen 26.05.2026)
museum-asbach.de: Museum der Rhein-Sieg Eisenbahn e.V. (abgerufen 26.05.2026)
ga.de: Eisenbahn in Heisterbach - Informationstafel erinnert an die Heisterbacher Talbahn (Text Roswitha Oschmann, General-Anzeiger vom 06.12.2017, abgerufen 26.05.2026)

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.

**Hardenberg, Theo (1986):** Zur Geschichte des Ölberges und seiner Steinbrüche. In: Heimatverein Siebengebirge e.V. (Hrsg.): Streiflichter aus dem Siebengebirge. Heimatbuch-Festschrift 1926-1968, Königswinter.

**Ludwig, Jan (2006):** Basaltabbau im Siebengebirge. Konflikt zwischen Basaltgewinnung und Naturschutz (1871-1914), Königswinter in Geschichte und Gegenwart. Königswinter.

**Verein zur Rettung des Siebengebirges (Hrsg.) (1886):** Zur Rettung des Siebengebirges. Bonn.

Heisterbacher Talbahn

**Schlagwörter:** Bahnanlage, Werksbahn, Steinbruch

**Ort:** 53639 Königswinter
**Fachsicht(en):** Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
**Erfassungsmaßstab:** i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
**Erfassungsmethoden:** Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
**Historischer Zeitraum:** Beginn 1889 bis 1891, Ende 1948 bis 1950
**Koordinate WGS84:** 50° 41 43,07 N: 7° 12 57,77 O / 50,6953°N: 7,21605°O
**Koordinate UTM:** 32.374.006,65 m: 5.617.459,52 m
**Koordinate Gauss/Krüger:** 2.585.963,92 m: 5.618.455,80 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, „Heisterbacher Talbahn“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356818 (Abgerufen: 5. November 2026)

Copyright © **LVR**