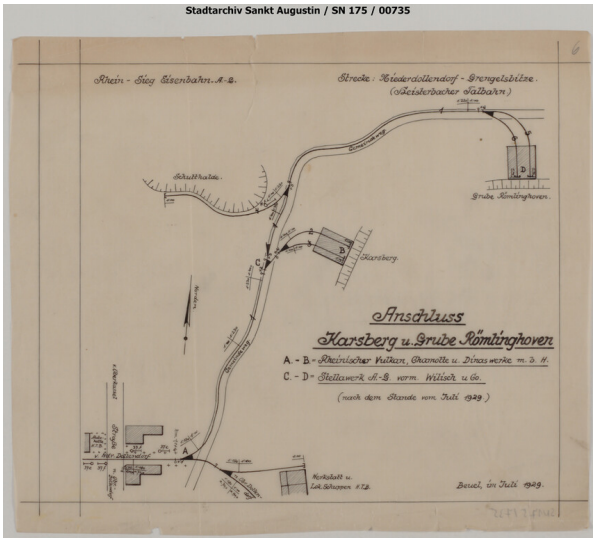
Tongruben an der Oberdollendorfer Hardt

Grube Karsberg

Grube Römlinghoven

Schlagwörter: Tongrube
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Königswinter
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Anschluss der Tongruben an die Heisterbacher Talbahn (1929, StAStAug SN175/00735).
Fotograf/Urheber: Rhein-Sieg Eisenbahn

Ende des 19. Jahrhunderts siedelt sich in Nieder- und Oberdollendorf eine Industrie für feuerfest gebrannte Produkte an. Ausgangspunkt für die Entwicklung sind die lokal vorkommenden Rohstoffe, unter anderem in den beiden Tongruben auf der Oberdollendorfer Hardt.

Tongrube Römlinghoven
Tongrube Karsberg
Quellen, Internet, Literatur

Tongrube Römlinghoven

Die Nutzung der Tonvorkommen auf der Oberdollendorfer Hardt bei Römlinghoven beginnt um die Mitte des 19. Jahrhunderts. So zeigt die Übersichtkarte Schneiders von 1881 eine erste kleinere Grube. Auf Basis dieses Tonvorkommens eröffnet 1886 die „Dampfziegelei und Verblendsteinfabrik Gustav Wiel“. Die langgestreckte Tongrube lag am oberen Westhang der Hardt. In den ersten Betriebsjahren wurde der geförderte Ton mit Fuhrwerken in das Tal abtransportiert. Später baut man eine rund 250 Meter lange Pferdebahn bis an die Hangkante des Rheintals. Den Höhenunterschied zum 50 Meter tiefer liegenden Rheintal überwindet man mit einer 150 Meter langen Bremsbahn. Dort wurde der Ton nochmals umgeladen und mittels einer 1,5 Kilometer langen Pferdebahn mit 600 Millimeter Spurweite bis zu den Werksanlagen gefahren. Zum Einsatz kommen hölzerne Wagen mit circa 1,15 Tonnen Ladung. Ein Pferd konnte 3-4 Wagen ziehen, also 5-7 Tonnen Rohton. Pro Jahr wurden rund 3.500 Tonnen Ton gefördert.

Mit der Übernahme des Werks durch die Stellawerke AG 1911 wird die Pferdebahn eingestellt. Der Transport bis in das Werk übernimmt nun die Heisterbacher Talbahn mittels eines 300 Meter langen Stichgleises ab dem Anschluss der benachbarten Grube Karsberg (siehe unten).
Die Bedienung der beiden Anschlüsse stellt die letzte Aktivität der Heisterbacher Talbahn bis zu ihrer Einstellung 1948 dar. Noch einmal die Woche befuhr eine Dampflok mit sechs Waggons die verbleibende Strecke von gut einem Kilometer zwischen den Werken und den Laderampen der beiden Bremsberge. Schon 1930 endete die Personenbeförderung, 1942 dann die

Steintransporte aus den Brüchen im Hinterland.

Mit der Einstellung des Bahnbetriebs wird vermutlich auch der Betrieb in den Tongruben aufgegeben. Offenbar genügte der Rohton nicht mehr den gewachsenen Ansprüchen an das Rohmaterial. Seitdem werden die Rohstoffe importiert, unter anderem aus dem Westerwald.
Die historischen Karten zeigen eine Grube mit rund 100 Metern Breite und 65 Metern Tiefe, die gegen den Westhang der Dollendorfer Hardt angelegt war. Die Abbaufront muss entsprechend der benachbarten Grube Karsberg eine Höhe zwischen 15 und 20 Metern besessen haben. Ein Landschaftseingriff, der auch von Bonn aus deutlich sichtbar gewesen sein muss. Beschwerden, wie sie angesichts der als Landschaftsverschandelung begriffenen offenliegenden Steinbrüche laut wurden, sind hier jedoch nicht überliefert.

Nach Einstellung des Abbaus wird die Grube per LKW mit Trümmern und Bruch aus der Produktion verfüllt. Heute ist die ehemalige Grube im Gelände nicht mehr erkennbar. Die Fläche wurde eingeebnet und mit Bäumen bepflanzt. Als einziges markantes Relikt verbleibt eine gut 100 Meter lange und 50 Meter breite Abraumhalde. Außerdem ist der Geländeeinschnitt der alten Grubeneinfahrt erkennbar. Von dort aus kann man den Verlauf der ehemaligen Feldbahntrasse bis an den Bremsberg erahnen. Vom Bremsberg selbst und seiner Infrastruktur hat sich nichts erhalten. Das alte Werksgelände ist heute Teil der Didier-Werke AG, welche kürzlich im Konzern der RHI Magnesita N.H. aufgegangen ist.

Tongrube Karsberg

In der südlichen der beiden Gruben wurde ab 1894 Ton für das Werk Rheinischer Vulkan gewonnen. Von der Grube am Westhang der Hardt führte ein gut 200 Meter langes Feldbahngleis mit 600 Millimeter Spurweite bis an die Hangkante des Rheintals. Die eisernen Muldenkipploren besaßen ein Fassungsvermögen von 3/4 Kubikmeter Inhalt für 1,5 Tonnen Rohton und wurden von Pferden gezogen. Erst ab 1934 kam eine motorisierte Lok zum Einsatz. Auch der anstehende Quarz und Kies wurde mit abgebaut. Den Höhenunterschied von 65 Metern bis auf das Niveau der Rheinebene bewältigte man mittels einer 200 Meter langen Bremsbahn. Dort erfolgte mit einer Laderampe der Umschlag auf die Heisterbacher Talbahn. Ein rund 400 Meter langer Gleisanschluss führte bis an die Hauptstrecke, über die die Werksanlagen in Niederdollendorf erreicht wurden. Pro Jahr wurden so im Durchschnitt rund 3.500 Tonnen Ton transportiert. Außerdem bestand ein kurzes Stichgleis, über das eine große ausgebeutete Lehmgrube mit Produktionsabfällen verfüllt wurde. Heute befindet sich dort der Oberdollendorfer Sportplatz.

Die Tongrube war mit einer Breite von bis zu 100 Metern und einer Länge von 200 Metern gegen den Hang angelegt. Die Böschungen des Abbaus erreichen bis zu 20 Meter Höhe. Seitlich vor der Grubenausfahrt befindet sich eine Abraumhalde von 100 x 30 Metern Größe. Der Verlauf der Bremsbahntrasse ist anhand eines lichteren Bewuchses nachvollziehbar. An der Bergstation befinden sich Reste des aus Ziegeln gemauerten Windengebäudes.

Die ehemalige Grube und die angrenzenden Halden, an denen der nicht eingeweihte Wanderer achtlos vorbeigehen wird, sind heute dicht bewaldet. Kaum noch vorstellbar, dass sich hier rund 50 Jahre lang die Rohstoffquelle eines der wichtigsten Betriebe der Oberdollendorfer Feuerfest-Industrie befand. Das Werksgebäude Rheinischer Vulkan wurde um 1980 abgerissen. Eine Teilfläche gehört heute zu den Didier-Werken AG. Auf der übrigen Fläche befindet sich ein Baumarkt.

Datierung: Grube Karsberg, 1894-1948, Grube Römlinghoven, 1886-1948.
Zugang: Naturschutzgebiet. Nicht zugänglich. Die Halden der Grube Karsberg sind von einem Wanderweg aus gut sichtbar.

Hinweis

Das Objekt „Tongruben an der Oberdollendorfer Hardt“ ist Element des historischen Kulturlandschaftsbereiches Siebengebirge (Regionalplan Köln 446).

(Jörn Kling, 2025)

Quellen

- Schneider, Adolf(1881): Karte des Siebengebirges, angefertigt unter Benutzung des amtlichen Materiales, Verlag von Simon Schropp. Verlag Henry, Bonn.

- Karte: Oberdollendorf, Gleisanschluss Karsberg u. Grube Römlinghoven, HTB, 1929. Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 175, 735; Sammlung Clößner, Gussmann,Clees, Museum der Rhein-Sieg Eisenbahn, Asbach.

Internet

virtuellesbrueckenhofmuseum.de: DIDIER - Zur Geschichte des Werks (abgerufen 29.04.2026)

Literatur

Binot, Franz (1987): Zur Geologie von Oberdollendorf und Römlinghoven mit Blick auf nutzbare Gesteine und Bergbautätigkeit. In: Oberdollendorf und Römlinghoven. Ein Festbuch zum 25jährigen Jubiläum des Heimatvereins Oberdollendorf und Römlinghoven 1962-1987, S. 53-60. Alfter.

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

Schräpfer, Egon (1987): Industrie für feuerfeste Erzeugnisse. In: Oberdollendorf und Römlinghoven. Ein Festbuch zum 25jährigen Bestehen des Heimatvereins Oberdollendorf und Römlinghoven. 1962-1987. Oberdollendorf, S. 257-266. Alfter.

Schräpfer, Egon (1986): Geschichte der Feuerfest-Industrie in Nieder- und Oberdollendorf. Hrsg. Verein der Heimatfreunde Niederdollendorf. Königswinter-Niederdollendorf.

Schuchert, Rudolf (1987): Feld- und Verblendstein- und Hohldachziegelerstellung in Oberdollendorf und Römlinghoven. In: Oberdollendorf und Römlinghoven. Ein Festbuch zum 25jährigen Bestehen des Heimatvereins Oberdollendorf und Römlinghoven. 1962-1987. Oberdollendorf, S. 244-256. Alfter.

Tongruben an der Oberdollendorfer Hardt

Schlagwörter: Tongrube
Ort: 53639 Königswinter - Oberdollendorf / Deutschland
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1886 bis 1894, Ende 1948
Koordinate WGS84: 50° 42 28,15 N: 7° 11 34,26 O / 50,70782°N: 7,19285°O
Koordinate UTM: 32.372.402,45 m: 5.618.891,58 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.584.302,53 m: 5.619.822,08 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, „Tongruben an der Oberdollendorfer Hardt“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356819 (Abgerufen: 22. November 2026)

Copyright © **LVR**