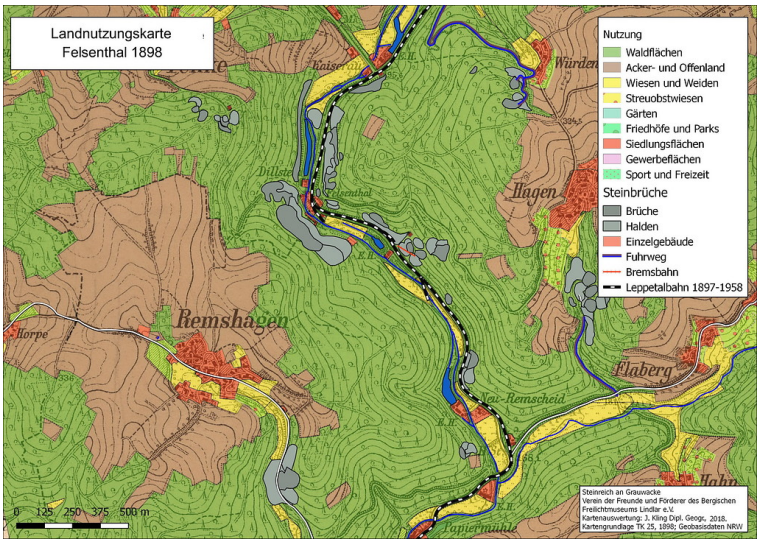
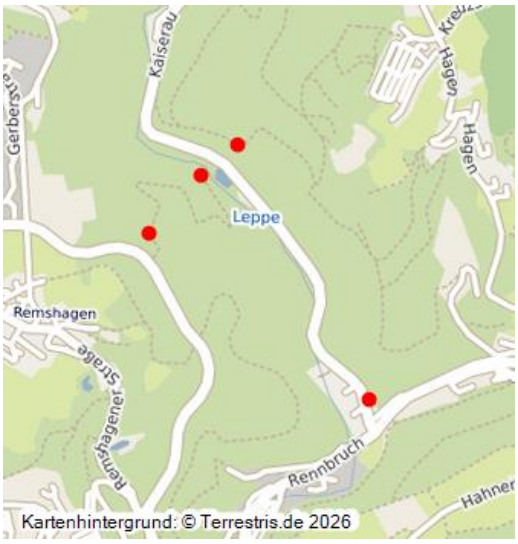
Steinbrüche im Felsenthal (Leppetal) bei Engelskirchen und Lindlar

Schlagwörter: Grauwacke, Steinbruch
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege





Landnutzungskarte Felsenthal, Zeitschnitt um 1898 (2017)
Fotograf/Urheber: Jörn Kling

Das Felsenthal hat durch den Steinabbau mehrfach radikale Veränderungen der Landschaft erlebt. Von einem kleinen, ländlichen Waldtal wandelte es sich durch einen industriellen Steinabbau auf nahezu dem gesamten Talboden zu einer Bergbaulandschaft und wieder zurück in ein enges, dunkles Waldtal.

Zustand um 1898
Zustand um 1938
Zustand um 1975
Zustand um 2016

Zustand um 1898

Die preußische Uraufnahme (1840) zeigt noch keinen Abbau im Felsenthal, doch schon 1898 bestehen mehrere große Steinbrüche. Wichtiger Gründe sind die Eröffnung der nur 5 Kilometer entfernten Aggertalbahn 1884 und der Bau der meterspurigen Leppetalbahn 1897, die von Engelskirchen nach Marienheide führte. Sie ersetzt den mühseligen Transport mit Pferdefuhrwerken. Im Jahr 1900 betreibt die Bergisch-Märkische Steinindustrie mit 102 Arbeitern hier den größten Steinbruch. Das Unternehmen wird 1887 von der Firma Cramer & Buchholz aus Kierspe-Rönsahl und dem Bauunternehmer Andreas Alfter aus Wipperfürth-Hagen gegründet und durch die Übernahme weiterer Steinbrüche, etwa des Betriebs Wölenhan im Felsenthal, rasch ausgebaut. Weitere Steinbrüche im Felsenthal werden von Jacob Reh mit 59 Arbeitern, Wilhelm Hartkopf mit 16 Arbeitern und Josef Habernickel mit 9 Arbeitern betrieben. 1912 beschäftigt das Unternehmen Jacob Reh bereits 75 Arbeiter. Die jährliche Produktion des Betriebs liegt bei ca. 5.700 Tonnen Großpflastersteinen, 970 Tonnen Kleinpflastersteinen und 8.150 Tonnen Steinschlag.

Sowohl die Bergisch-Märkische Steinindustrie als auch das Unternehmen Jacob Reh besitzen ab 1900 Genehmigungen zur Lagerung von Sprengstoff. Das hochexplosive Material wird in nach strikten staatlichen Vorgaben errichteten Lagergebäuden aufbewahrt. Die Pläne und Genehmigungen für einen solchen Zweckbau sind im Lindlarer Gemeindearchiv erhalten.
1910 erwirbt die 1888 in Linz am Rhein gegründete *Basalt-Actien-Gesellschaft* (Basalt AG) die Bergisch-Märkische Steinindustrie. Das neu aufgestellte Unternehmen fördert im selben Jahr an allen Betriebsstandorten mit 3.500 Arbeitern rund 1.463.000 Tonnen Natursteine. Bis 1913 steigt dieser Wert auf 1.853.000 Tonnen. 1914 übernimmt die Basalt AG zudem die in Konkurs gegangene Gummersbacher Grauwackensteinbrüche, die vor allem in Gummersbach-Talbecke aktiv ist. 1927 wird ein mit insgesamt 2.107.000 Tonnen Natursteine ein Höchstwert erreicht.

Die Brüche konzentrieren sich zuerst vor allem auf die unteren Talhänge beiderseits der Leppe, vor allem um den ehemaligen Hammerstandort Dillstein. Doch auch auf den Höhenlagen unterhalb der Orte Würden (Würden 1, Würden 2, Würden 3), Hagen (Hagen 1, Hagen 2) und bei Fenke (Fenke 1, Fenke 2, Fenke 3) entstehen Brüche. Der Abtransport von den hoch über dem Tal liegenden Brüchen muss zu diesem Zeitpunkt noch per Pferdefuhrwerk erfolgen. nach oben

Zustand um 1938

Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgt ein drastischer Strukturwandel im Felsenthal. Nahezu der gesamte Talboden wird nun von Infrastruktur für die auf ein industrielles Niveau gewachsene Steinindustrie eingenommen. Dafür werden größere Flächen angeschüttet, die Leppe über eine Länge von 125 Metern in einem Tunnel kanalisiert. Die Leppebahn ermöglicht einen rationellen Transport auch großer Schüttgutmassen, die ab 1907 durch einen Steinbrecher der Bergisch-Märkischen Steinindustrie aufbereitet werden. Über mehrere große Ladestationen erfolgt der Umschlag der Schüttgüter. Ein ausgedehntes Netz an Brems- und Seilbahnen erschließt die Brüche beiderseits des Tals. Mindestens dreizehn solcher Anlagen lassen sich nachweisen. Einzelne Brüche erstrecken sich über eine Höhe von bis zu 120 Meter. Innerhalb der Brüche erfolgt der Transport mittels Feldbahnen. Der immer noch anfallende überschüssige Schutt wird in großen Halden seitlich als Terrassen abgelagert, ältere ausgebeutete Brüche verfüllt.

Eine 600 Meter lange Seilbahn erschließt nun den zuvor per Fuhrwerk angebundenen Bruch unterhalb des Dorfes Hagen bei Flaberg. Ein eigener Verladebunker liegt am Taleingang. Die Brüche bei Würden (Würden 1, Würden 2, Würden 3), Fenke (Fenke 1, Fenke 2, Fenke 3, Fenke 4) sowie die neuen Brüchen bei Remshagen (Remshagen Nord, Remshagen Süd) sind nach wie vor auf Fuhrwerke bzw. nun auch LKW angewiesen. Bei Remshagen verschwinden die Talwiesen unter langen Schutthalden.

Übersicht der Infrastruktur Anfang des 20. Jahrhunderts

- 13 Brems- und Seilbahnen
- 6 Verladerampen
- 1 Brecheranlage
- ausgedehntes Feldbahnsystem
- Leppebahn (Schmalspur)

nach oben

Zustand um 1975

Der „Steinrausch“ ist heftig aber kurz und endet mit dem Ersten Weltkrieg. In den 1970er Jahren sind im Felsenthal bereits alle Brüche aufgelassen und verschwinden rasch unter einer dichten Vegetation. Die Gebäude des ehemaligen Hammerstandortes Dillstein stehen noch, werden aber in den nächsten Jahren abgerissen und vergessen. Die Deiche und Wehranlagen der Mühlteiche verfallen. Lediglich in den Brüchen auf der Höhe werden noch Steine gewonnen, so westlich und südlich von Hagen (Hagen 1, Hagen 2) sowie unterhalb von Remshagen (Remshagen Nord, Remshagen Süd). Die Seil- und Lorenbahnen sind Geschichte, die Leppetalbahn, zuletzt als Zulieferer für einen eisenverarbeitenden Betrieb stellt 1958 den Betrieb ein. Der Abtransport erfolgt jetzt per LKW. nach oben

Zustand um 2016

Der Steinabbau rund um das Felsenthal ist nun endgültig Geschichte. Durch die obersten Steinbruchbereiche des Felsenthals führt nun eine Umgehungsstraße, die das neue Gewerbegebiet auf der Höhe erschließt. Dafür werden Teile der oberen Bruchsohlen planiert und umgestaltet.

Das Felsenthal hat durch den Steinabbau mehrfach radikale Veränderungen der Landschaft erlebt. Von einem kleinen, ländlichen Waldtal wandelte es sich durch einen industriellen Steinabbau auf nahezu dem gesamten Talboden zu einrr Bergbaulandschaft, die von der Talsohle bis auf die Höhen reicht und das Tal in eine nackte, lärmende, steinerne Wüste verwandelte, und wieder zurück in ein enges dunkles Waldtal, wo heute unter dichten Moospaketen die letzten Überreste des Abbaus einen „Dornröschenschlaf“ halten.

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 folgende Aufteilung ergibt:

- Felsenthal West 1 bis 5
- Felsenthal Ost 1-10

Oft bestehen in den einzelnen Brüchen noch Ruinen der alten Aufenthaltsgebäude und Schmieden. Der Silosockel des ehemaligen Brechwerks (Altes Brechwerk Felsenthal) stellt das imposanteste Relikt im Felsenthal dar. Dazu kommen aufwendige Mauerungen für die damaligen Standseilbahnen und Laderampen.

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. Am Bruch West 5 gab man eine ältere Transport- und Verladestruktur zugunsten des neuen Brechwerks auf.
Auf der Ostseite des Tals liegen 1938 bis auf den Bruch Ost 3, der den größten und wichtigsten Bruch auf der dortigen Talseite darstellt, bereits alle Brüche still. Auf der Westseite endet der Betrieb mit dem Bruch West 4 ungefähr in den 1940/50er Jahren.

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

Literatur

Baldus, Burghard (1927): Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung im Kreise Gummersbach von seiner Gründung bis zum Weltkrieg. S. 297. Gummersbach.

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 (Leppetal) bei Engelskirchen und Lindlar

Schlagwörter: Grauwacke, Steinbruch
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

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: „Steinbrüche im Felsenthal (Leppetal) bei Engelskirchen und Lindlar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/SWB-277956 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**