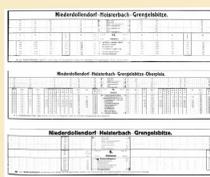


Basaltvorkommen im nordöstlichen Siebengebirgsraum Weilberg, Steinringsberg, Scharfenberg und Limperichsberg und die Heisterbacher T(h)albahn

Die ältesten Gesteine des Siebengebirges sind ca. 400 Millionen Jahre alt. Im Vulkangebiet des unteren Mittelrheins, mit dem Siebengebirge im Zentrum, brachen allerdings erstmals vor ca. 28 Millionen Jahren Vulkane aus, und über 22 Millionen Jahre lang kam es zwischen längeren Ruhephasen immer wieder zu Eruptionen, bei denen sich Art des Ausbruchs und Zusammensetzung der ausgeworfenen Lava ständig änderten, wodurch sich auch die Unterschiede bei der Zusammensetzung der einzelnen Vulkanberge und Gesteinsarten ergaben. Die aktive Phase des Siebengebirgs-Vulkanismus endete jedoch vor ca. 6 Millionen Jahren, und die Vulkane gelten heute als erloschen. Für unsere engere Heimat um Thomasberg und Heisterbacherrott war mehr als ein halbes Jahrhundert der Basalt der wichtigste Stein. Sowohl im **Weilberg** als auch im **Scharfenberg, Steinringsberg und Limperichsberg** fand man ausschließlich Basaltgestein vor. Doch im Gegensatz zu dem **Säulenbasalt am Weilberg**, handelte es sich am **Steinringsberg, Scharfenberg und Limperichsberg jeweils um den unstrukturierten „Krotzenbasalt“**, der bis kurz vor der Jahrhundertwende von Hand und dann durch die von der **Firma Adrian** installierten maschinellen **Sortier- und Siebtrommeln**, von sogenannten Lokomobilen angetrieben, zerkleinert und sortiert wurden. Moderne Schwingsiebe gab es damals noch nicht.



HTB Bahnhof Grengelsbitze



Fahrpläne Sommer 1924-1929



Lok 3 Willy mit Personen



HTB-Lok



Arbeiter am Limperichsberg



Arbeiter am Limperichsberg

Hier erfolgte die „Sortierung“ nach **sehr fein, fein, Splitt** und **Schrott**. Was nicht durch die Siebe ging, kam wieder in den Brecher. **Gegen Ende des 19. Jahrhunderts stieg die Nachfrage für Basaltprodukte rasant an.** Im Bahnbau hatte sich Basaltschotter als erheblich tauglicher zur Fixierung der Gleise erwiesen als Kies. Im Straßenbau war Kopfsteinpflaster aus Basalt wegen seiner Widerstandsfähigkeit besonders gefragt. Im östlichen Siebengebirgsraum fanden sich reiche Basaltvorkommen, die allerdings größtenteils mangels Transportmöglichkeiten kaum wirtschaftlich abbaubar waren. Ein Verkaufssyndikat innerhalb der Basaltbranche, unter maßgeblicher Führung der Basalt AG, konnte lange die Preise hoch halten. Doch vom Rhein entfernt liegende Steinbrüche, wie die in Thomasberg und Heisterbacherrott konnten sich nur so lange behaupten, wie Nachfrageboom und Preisabsprachen anhielten. Mit Nachlassen des Booms hatten Unternehmen ohne kostengünstigen Bahnanschluss keine Chance mehr. **Zur Erschließung der Basaltvorkommen am nördlichen Rand des Siebengebirges plante man daraufhin in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn vom Rhein in Niederdollendorf nach Grengelsbitze, um große Steinmengen preiswert zu befördern und die Steinbrüche konkurrenzfähig zu halten.** Die „Aktiengesellschaft Heisterbacher Thalbahn, Niederdollendorf“ (HTB) erhielt daraufhin am **28. Juli 1889 durch den Regierungspräsidenten in Köln die Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Bahn. Vorerst jedoch nur bis Heisterbacherrott. Dennoch war nun der Weg frei und es konnte sofort losgelegt werden.** Schon am **23. April 1891 erfolgte die Landespolizeiliche Abnahme der Strecke. Eröffnet wurde die Bahn hingegen erst am 22. Oktober 1891, und zunächst auch nur für Güterverkehr. Der Personenverkehr folgte am 1. April 1892. Die Züge endeten nicht am eingleisigen Haltepunkt Heisterbacherrott, sondern 500 m weiter, nahe des Steinbruchs Limperichsberg bei dem anliegenden Gasthof Joseph Stang. Nur hier bestand aus Platzgründen eine Umsetzungsmöglichkeit für die Lokomotiven.** Die Konzession für die Streckenerweiterung vom Limperichsberg nach Grengelsbitze, mit den wichtigen Steinbrüchen Steinringsberg und Scharfenberg, erteilte der Kölner Regierungspräsident dann am **21. August 1893, gültig für 41 Jahre.** Betriebsaufnahme der neuen Strecke war am **1. April 1894, also genau nach zwei Jahren, nachdem der erste Personenzug in Heisterbacherrott angekommen war. Die Streckenlänge, vom Rheinufer in Niederdollendorf bis Grengelsbitze, betrug jetzt 6,83 km; die Gesamtlänge, inklusive aller Abstellgleise, insgesamt 9,18 km.**



Weilberg



Stolleneingang Limperichsberg



Stollenausgang Limperichsberg



Stolleneingang Limperichsberg



Siebtrommel



Arbeiter am Limperichsberg

Hinter dem Gasthof Joseph Stang in Grengelsbitze endeten die Schienenzüge der HTB. Dem weiteren Ausbau, z.B. Anschluss an die Pleistalbahn, schien zunächst nichts im Wege zu stehen. Doch offensichtlich war der Verschönerungsverein (VVS) zum Schutz des Siebengebirges erfolgreich bis zu den höchsten Regierungsstellen vorgedrungen und hatte erreicht, dass nur noch solche Steinbrüche bedient werden durften, die am 1. April 1899 bereits an die HTB angeschlossen waren. So enthielt die kaiserliche Genehmigungsurkunde zur Erweiterung der Bahnlinie, u. a. mit Anschluss an die Pleistalbahn, Bedingungen, die einer Eröffnung neuer Steinbrüche einen klaren Riegel vorschob. Geplante Erweiterungen fielen also flach und gleichzeitig bedeuteten die Einschränkungen nur noch eine bedingte Lebensdauer der Kleinbahn; denn nach absehbarer Ausbeutung dieser Steinbrüche gab es nicht mehr viel zu transportieren. Nur Personenverkehr allein war wirtschaftlich nicht tragbar. Neue Anschlüsse, die nicht dem Steintransport dienen, durften nur dann eingerichtet werden, wenn die landschaftliche Schönheit des Siebengebirges nicht gefährdet wurde. Nachdem die Basaltbrüche an Ölberg und Petersberg aufgrund der Aktivitäten des VVS inzwischen hatten schließen müssen, verabschiedeten aufgebrachte Steinbrucharbeiter im Siebengebirge in einer Versammlung des christlich-sozialen Arbeiterverbandes am 9. April 1901 in Heisterbacherrott eine Eingabe an den Regierungspräsidenten mit der Forderung, die Steinbrucharbeiten wieder auszuweiten. Der damalige Oberpleiser Bürgermeister wies bereits am 7. März 1899 gegenüber dem Landrat eindringlich auf die politisch bedrohliche Lage hin, wenn nicht bald etwas zur Beruhigung der aufgebrachten Bevölkerung unternommen würde. Ungünstigerweise kam jetzt auch noch der Basaltboom zum Erliegen, nachdem schon zuvor die Quarzitbrüche sozusagen bis nahe Null gefahren waren. Darüber hinaus war um die Jahrhundertwende der damalige Besitzer der Thomasberger Steinbrüche, die Firma Adrian, vom Handkloppschlag auf maschinelle Steinbrecher übergegangen um überhaupt konkurrenzfähig zu bleiben, was weitere Arbeitsplätze vernichtete. Erst im 1. Weltkrieg lebte das Geschäft wieder auf, und der wichtigste und ergiebigste Steinbruch in unserer Gegend wurde zweifellos der am **Limperichsberg, später „Limperichsbruch“** genannt. Somit wurden die Basaltlager im peripheren Bereich des Siebengebirges, also auch und insbesondere in **Thomasberg (Op de Strüch)** immer wichtiger. Hier fanden dann auch die Steinbrucharbeiter, die am Ölberg ihren Arbeitsplatz verloren hatten, wieder Arbeit und Brot. Bei denen rumorte es ohnehin. Konnten sie doch nur schwer verwinden, dass Naturschützer ihnen ihren Arbeitsplatz nahmen. Neben dem Limperichsbruch interessierte sich 1893 die Firma Adrian auch für das Basaltvorkommen am „**Scharfenberg**“, kaufte dort eine Reihe von Parzellen und eröffnete einen neuen Steinbruch. Schon am 10. November 1893 stimmte der Gemeinderat dem Bau einer Anschlussbahn von der HTB zu diesem Bruch zu. Nach Ausführungen in der **Chronik von Thomasberg „Die Strüch“ von Willi Schmidt**, teilte die Firma Adrian dem **damaligen Wasserleitungsverein Kuxenberg**, von dem er seit 1917 Wasser für seine Brecheranlage am Scharfenberg bezogen hatte, mit, dass der Bruch nun ruhe. Hieraus kann auf das Ende der Betriebsdauer des Adrianischen Bruches am Scharfenberg, später „**Buhrsch Bruch**“ und heute „**Blauer See**“ genannt, geschlossen werden. Wesentlich länger war der „**Limperichsbruch**“ in Betrieb, und zwar bis 1943. Hierbei schrumpften die Fördermengen zwischen 1941 von mehr als 10.000 t, 1942 auf 1.997 t und 1943 nur noch auf ganze 164 t. Laut Unterlagen im Adrian'schen Archiv wurden dann 1945, nach Kriegsende, nochmals 195 t gefördert und danach endgültig Schluss gemacht. Nicht unerwähnt bleiben darf, dass die Tunnel zu den Steinbrüchen am Limperichsberg und Scharfenberg, die ursprünglich zum Abtransport des abgebauten Basalts bis zu den Verladerrampen am Rhein dienten, 1945 gegen Ende des 2. Weltkrieges, für viele **Bewohner der „Strüch“ und „Hesprot“ eine lebensrettende Funktion bekamen: Sie dienten als Schutzbunker bei Luftangriffen, als im März 1945 die vorrückenden Amerikaner sich mit Jabos und Artillerie ihren Weg beim Vormarsch nach Deutschland hinein freibombten.**

Quellennachweise u. a.:
Die Heisterbacher Talbahn, Band 39, EK-Verlag, 79027 Freiburg, Virtuelles Museum Thomasberg/Heisterbacherrott, Broschüren „Es geschah in Thomasberg - Strücher Geschichten“, „Im Beschuß – Als die Amerikaner die Strüch eroberten ...“
„Die Strüch – Eine Chronik von Thomasberg“ von Willi Schmidt
Dank gilt neben der Stadt Königswinter, auf deren Grund und Boden diese Infosteile heute steht, all denjenigen, die in ihrer Freizeit mit Rat und Tat zur Stelle waren und mit angepackt haben. Zu allerletzt und ganz besonders gilt der Dank den Herren Hans-Gerd Schlangen von der Firma RPBL GmbH & Co. oHG Hühnerberg, der dieses Prachtexemplar von Basaltstein zum Nulltarif aus der Eifel nach hier transportieren ließ sowie Gerhard Müller vom VVS, dem wir dieses ansprechende Naturholz-Mobilar zu verdanken haben.
Bürgerverein Thomasberg e. V.,
Vorsitzender
Hermann Josef Thomas