Steinbruch Jürgesbruch in Wiehl

Schlagwörter: Steinbruch, Grauwacke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Wiehl
Kreis(e): Oberbergischer Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Jürgesbruch (um 1930).
Fotograf/Urheber: Heimatbildarchiv Oberbergischer Kreis, Gummersbach



Der Steinbruch liegt rund 700 Meter westlich von Wiehl auf der dem Ort gegenüber liegenden südlichen Seite des Wiehltals. Unter dem in das Tal vorspringenden, bewaldeten Höhenrücken der „Brucher Heide“ befindet sich ein Grauwackevorkommen, welches bereits um die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert ausgebeutet wurde. Die topographische Karte von 1906 zeigt bereits einen großen Abbaukessel von 80 x 120 Metern Ausdehnung.

Geschichte

Bis zur Eröffnung der Wiehltalbahn 1897 war der Abbau durch die schwierige Verkehrslage benachteiligt. Bis dahin mussten die Steine mit Fuhrwerken über 18 Kilometer Landstraße nach Waldbröl zur 1863 eröffneten Bröltalbahn gefahren werden. 1899 wurde ein eigenes Anschlussgleis mit Verladeanlage in Betrieb genommen, welches jedoch schon 1926 aufgegeben wurde. Dies steht in Zusammenhang mit der Einweihung einer neuen, leistungsfähigeren Steinbrechanlage der Reichsbahn in Alperbrück, die einen Vorgängerbau von 1903 ersetzte. Der Jürgesbruch fungiert nun zusammen mit dem Bruch an der Eichhardt sowie den Brüchen „Oberste Sohle“ und „Unterste Sohle“„Unterste Sohle“ bei Alperbrück als einer der Zulieferbetriebe. Es ist anzunehmen, dass die Produktion von Pflaster- und Werksteinen nun zugunsten von Schotter reduziert wurde, genauere Quellen fehlen jedoch bislang.

Transport

Der Steintransport erfolgte mit einer fast einen Kilometer langen Feldbahnstrecke parallel zur Provinzialstraße talabwärts bis zum Brechwerk. Um den Bruch an die auf der gegenüberliegenden Talseite verlaufenden Strecke anschließen zu können, entstand auf Straßenniveau eine lange Brücke zur Querung der Wiehltalbahn und der Wiehl. Ein 15 Meter langes Tunnelbauwerk gibt Zugang zum eigentlichen Bruchkessel, so dass die Steine direkt aus der untersten Bruchsohle abgefahren werden konnten. Ein vergleichbarer Erschließungstunnel hat sich auch bei Müllenbach oberhalb von Talbecke erhalten.

Geländebefund

Der Abbau wurde in drei, im Mittel 10 bis 13 Meter hohen Abbaustufen betrieben. Bei Einstellung des Betriebs in den 1960er Jahren nimmt der Abbau 240 x 150 Meter Fläche ein. Hinzu kommen ausgedehnte Haldenflächen, die sich um den eigentlichen Bruch herum in die Landschaft erstrecken, so dass die Gesamtfläche nahezu 10 Hektar beträgt.

Die Anbindung der drei höheren Abbausohlen erfolgte von der untersten Sohle aus mit den Bremsbahnen BB 1 bis BB 3. Die Lage der Trassen BB 1 und BB 2 sowie die Fundamentreste der zugehörigen Mechaniken sind noch im Gelände nachvollziehbar. Der Transport innerhalb des Bruchs auf den verschiedenen Sohlen und zu den Bremsbahnen wurde von einer Feldbahn geleistet.

Der Jürgesbruch stellt sich heute von weitem als stark bewaldeter Höhenrücken dar. Erst bei näherem Anschein kann man hinter Dickicht ein mit Baumstämmen verschlossenes Tunnelportal erkennen. Hier führt ein 15 Meter langer Tunnel durch einen rund 10 Meter hohen Wall in den eigentlichen Bruchkessel, die ehemalige unterste Abbausohle. Links des Tunneleingangs lag die nicht mehr nachzuvollziehende Bremsbahn (BB 3), welche auf die erste Abbausohle hinauf führte. Mittels einer Feldbahn konnte auf der ersten Sohle dank des den Bruchkessel abschließenden Walls die Bremsbahnen BB1 und BB2 beiderseits des Bruchkesssels bedient werden. Die Trasse der beiden Bahnen ist noch im Gelände sichtbar.

Ausgedehnte große Haldenkörper erstrecken sich sowohl vor als auch neben dem eigentlichen Bruch. Wie die Kipperhütten auf dem historischen Foto zeigen, wurden hier auch Pflastersteine hergestellt. Die ausgedehnten, in der Talaue liegenden Schutthalden wurden in einen Erholungspark integriert bzw. sind mit Wald bestanden. Betriebsgebäude oder Reste der Brückenanlage über die Wiehl sind nicht erhalten.

Einzelbefunde:

- Zugangstunnel
- Bremsbahntrassen BB 1und BB 2
- Fundamente Bremskarussell BK 1 und BK 2
- ehem. Laderampe an der Wiehltalbahn

Datierung: ab ca. 1878
Betreiber: August Oeser oHG, ab 1905 August Oeser Steinbrüche mbH, ab 1907 Bergisch-Märkische Steinindustrie AG, ab 1910 Basalt AG Linz
Heutiger Zustand: Fläche weitestgehend bewaldet. Die Schotterhalden vor dem Bruch wurden kürzlich gerodet und sind mit spontaner Ruderalvegetation bedeckt.
Zugang: Naturschutzgebiet (9,6 Hektar) seit ca. 2011

(Jörn Kling, ergänzt durch Frederik Grundmeier, 2020)

Steinbruch Jürgesbruch in Wiehl

Schlagwörter: Steinbruch, Grauwacke
Ort: 51674 Wiehl - Bruch
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten, Fernerkundung, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1878, Ende 1960 bis 1965
Koordinate WGS84: 50° 56 55,81 N: 7° 32 24,43 O / 50,94884°N: 7,54012°O
Koordinate UTM: 32.397.450,34 m: 5.645.150,11 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.397.484,02 m: 5.646.968,10 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Jörn Kling (2020), „Steinbruch Jürgesbruch in Wiehl“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-293827 (Abgerufen: 25. November 2026)

Copyright © **LVR**