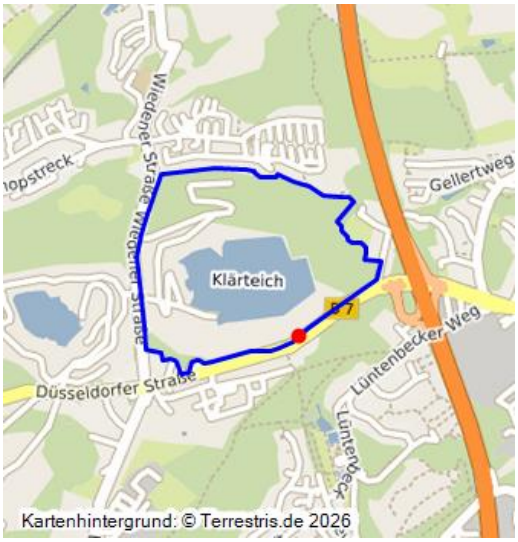
Kalksteinbruch Schickenberg in Wuppertal

RWK - Grube 6

Schlagwörter: Steinbruch, Kalkstein
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Wuppertal
Kreis(e): Wuppertal
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Gruben Schickenberg und Voßbeck bei Dornap (2021)
Fotograf/Urheber: Karl Peter Wiemer



Die heutige Grube Schickenberg, benannt nach einem Weiler, der Ende der 1960er Jahre im Zuge des Steinabbaus untergegangen ist, liegt gut 1 Kilometer östlich von Dornap und 1 Kilometer nördlich von Wuppertal-Varresbeck.

Geschichte ca. 1870-1960er
Entwicklung 1960er-1990
Betreiber
Nachnutzungen
Heutiger Zustand
Zugang
Einzelbefunde
Internet, Literatur

Geschichte ca. 1870-1960

Datierung ca. 1870-1990

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts bestanden hier entlang der Landstraße zwischen Dornap und Elberfeld, der heutigen Bundesstraße B 7, mehrere kleine Kalksteingruben. Der Betrieb ist in Zusammenhang mit lokaler, bäuerlicher Kalkbrennerei zu sehen.

Erst mit der zunehmenden Nachfrage der Hüttenindustrie nach kohlensauren Kalkstein als Zuschlagsstoff bei der Verhüttung und einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung an das Ruhrgebiet durch die 1847 eröffnete Prinz-Wilhelm-Eisenbahn von Wuppertal-Vohwinkel nach Essen-Steele, gelangen die hier anstehenden devonischen Massenkalke in den Mittelpunkt des Interesses. Zuvor war ein Transport vor allem großer Mengen nicht wirtschaftlich.

Bis zum Ende des 20. Jahrhunderts entstehen im Bereich der späteren Grube Schickenberg rund fünf Steinbrüche verschiedener

Betreiber (Gotthard u. Meyer 1989, S. 90). Bekannt sind Betriebe von Grotenbeck, A. Killmer, Schmahl, Köppen und Korten. Das wichtigste Unternehmen dürfte die 1878 gegründete „Gewerkschaft Maximilian“ mit Sitz in Aprath sein. Haumann (2020, S. 152) nennt 1878 als Gründungsdatum. Archivakten beginnen jedoch schon 1870 (Stadtarchiv Wuppertal: G V 025. 1870-1890. Anlage und Betrieb der Kalksteinbrüche der „Gewerkschaft Maximilian“). Die Gewerkschaft, die 1887 Mitbegründer der „RWK Dornap“ werden wird, betreibt dort einen Kalkofen mit Gleisanschluss.

Für den Transport vom Bruch nach Norden zum Aprather Bahnhof wird eigens ein 900 Meter langer Tunnel unter der Düsseler Höhe hindurch angelegt. Nach der Fusion der „Gewerkschaft Maximilian“ mit der RWK, wird das Werk in Aprath mit einem zweiten Ringofen noch weiter ausgebaut.

Zur Rationalisierung des Betriebs und Amortisierung des zunehmend mechanisierten Abbaus der hohe Investitionen bedingt, versucht die RWK möglichst große Abbaufelder aufzuschließen, bzw. kleine Brüche zu größeren Einheiten zusammenzulegen.

So waren die Steinbrüche der Betreiber Köppen und Korten aufgrund der geringen Grundfläche kaum überlebensfähig (Ausführungen zusammengefasst nach Haumann 2020, S. 233).
Die Zusammenlegung der beiden, nur durch ein schmales Felsband voneinander getrennten Betriebe, bot indes Potential. Denn die Faktoren Fläche und Tiefe bestimmen direkt das Abbauvolumen. 1905 übernimmt die „RWK Dornap“ die Betriebe und beginnt direkt mit dem Bau eines maschinellen Aufzugs. Der zusammengelegte Abbau kann vergrößert und weiter vertieft werden, das nutzbare Abbauvolumen vervielfältigt sich. Das Luftbild von 1927 zeigt, dass sich im Zusammenschluss mit der ehemaligen Grube Maximilian nun ein großer, rundovaler Steinbruch gebildet hat. Bis zum Ersten Weltkrieg legt die RWK weitere Brüche nach demselben Prinzip zu größeren Einheiten zusammen. Anfang der 1950er Jahre lassen sich im Bereich der Grube Schickenberg dann auch nur noch drei Brüche feststellen, zuvor waren es fünf.

Der größte Bruch ist der aktive Abbau der ehemaligen „Gewerkschaft Maximilian“. Er nimmt bei einer Tiefe von etwa 55 Metern eine Fläche von 310 x 250 Meter ein. In einer langen spiralförmigen Rampe führen die Gleise aus dem Bruchkessel hinauf, bevor die Züge durch den Tunnel nach Aprath abfahren können. Westlich dieses Bruchs liegt die aufgegebene Grube von „A. Killmer“, dessen Betrieb 1911 von der RWK übernommen wurde (Kasig u. Weiskorn 1992, S. 124). Die Grube besitzt zu diesem Zeitpunkt eine Größe von 150 x 100 Meter bei einer Tiefe von ca. 20 Metern. Über eine Feldbahn wird sie mit Aushub aus der benachbarten Grube verfüllt. Östlich der aktiven Grube liegt außerdem der stillgelegte Bruch von Grotenbeck mit einer Fläche von 220 x 110 Meter und etwa 25 Meter Tiefe.
Der Transport des Kalksteins per Bahn durch den Tunnel wird bis zur Umstellung auf Schwerkraftlastwagen (SKWs) Ende der 1950er Jahre noch aufrechterhalten (Ein genaues Datum war bislang nicht zu finden.). Das Luftbild von 1954 belegt den Gleisbetrieb. Vor der Tunneleinfahrt im Steinbruch stehen nebeneinander aufgereihte Züge und am Aprather Bahnhof sind die Gleisanlagen der Feldbahn erkennbar.

Entwicklung 1960-1990

Anfang der 1960er Jahre stellt die „RWK Dornap“ den Betrieb auf SKWs um. Die Tunnelbahn nach Aprath wird eingestellt, das dortige Kalkwerk mit den beiden Ringöfen 1958 stillgelegt und Anfang der 1960er Jahre abgerissen (Kasig u. Weiskorn 1992, S. 124). Das Luftbild von 1966 zeigt eine mit Grasaufwuchs bedeckte Brache. Der Abbau wird nun ausschließlich auf das Kalkwerk in Dornap ausgerichtet. Über einen Tunnel von der benachbarten Grube Voßbeck wird die ehemalige Grube Grotenbeck am Westrand neu aufgeschlossen und erweitert, der Weiler Schickenberg dabei abgerissen. Das Luftbild von 1966 zeigt die neue Situation. Der bislang aktive Bruch mit der Tunnelbahn liegt derzeit still, gut erkennbar an der Vegetationsdecke die sich gebildet hat.

Ausgehend von dem neu aufgeschlossenen Bruchfeld im Westen wird der Abbau zügig nach Osten vorangetrieben und es entsteht Anfang der 1970er Jahre eine neue Großgrube, die heutige Grube Schickenberg. Auch der Weiler Sandfeld geht dabei großenteils unter. Der Abtransport des gewonnenen Kalksteins erfolgt mittels der neuen Fahrtunnel über die benachbarten Gruben Voßbeck, Hanielsfeld und Hahnenfurth bis zu dem am Südrand der Grube gelegene Kalkwerk der „RWK Dornap“.
Nach der Erschöpfung des Kalksteinlagers wird der Betrieb Anfang der 1990er Jahre eingestellt. Der sich anschließend bildende Grundwassersee wird heute als Klärteich genutzt.

Das gesamte Steinbruchareal dehnt sich heute über Fläche von 830 x 700 Meter aus, der eigentliche Bruchkessel besitzt eine Größe von 720 x 540 Meter. Vier Abbausohlen sind in der Böschung bis zum Niveau des 40 Meter tiefer liegenden Wasserspiegels erkennbar. Der Bruch ist von einem breiten Grüngürtel umgeben, in dem zwei große Halden liegen. Am Nordrand befindet sich die Halde Schickenberg. Sie zieht sich über eine Länge von einem Kilometer und erreicht im Mittel 145 Meter Breite. Die kleinere Halde am Südostrand nimmt eine Fläche von nur 200 x 120 Meter und 15 Meter Höhe ein. Unter ihr liegt die in den 1950er Jahren

mit Abraum verfüllte ehemalige Grube von A. Killmer.
Die heute als Klärteich genutzte Grube Schickenberg ist mit einem 200 Meter langen Tunnel mit der westlich anschließenden Grube Voßbeck verbunden.

Betreiber
Bäuerliche Kleingruben Anfang/Mitte des 19. Jahrhunderts. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts mehrere Betreiber mit Kleingruben, die ab 1887 nach und nach in der RWK Dornap aufgehen. Wichtigste Akteure:

- 1878: „Gewerkschaft Maximilian“, Grotenbeck, Ad. Killmer, Köppen, Korten, Schmal
- 1887: „Dornap-Angerthaler Actiengesellschaft für Kalkstein und Kalkindustrie“
- 1888: Umbenennung in „Rheinisch-Westfälische Kalkwerke AG zu Dornap“ (RWK)
- 1993: die belgische „Lhoist-Gruppe“ beteiligt sich am Unternehmen
- 1999: „Lhoist Germany Rheinkalk GmbH“

Nachnutzungen
Klärteich

Heutiger Zustand
Halden und Böschungen bewaldet, im Bruchkessel hat sich ein See gebildet. Wasserspiegel liegt rund 40 Meter tiefer als das Umland.

Zugang
nicht zugänglich, eingezäunt

Einzelbefunde
keine

(Jörn Kling, 2021)

Internet
de.wikipedia.org: Wikipedia: Grube Schickenberg (abgerufen 23.02.2022)

Literatur

Gotthardt, Rudolf; Meyer, Otto (1989): Vom Kalkgewerbe zur Kalkindustrie im Niederbergischen. In: Erdgeschichte - Fossilien, Gesteine und Mineralien Band 5, S. 85-94. Wuppertal.

Haumann, Sebastian (2020): Kalkstein als kritischer Rohstoff. Eine Stoffgeschichte der Industrialisierung, 1840 - 1930. (Umwelt- und Klimageschichte, Band 2.) Bielefeld.

Kasig, Werner; Weiskorn, Birgit / Bundesverband der Deutschen Kalkindustrie e.V. (Hrsg.) (1992): Zur Geschichte der deutschen Kalkindustrie und ihrer Organisationen. Forschungsbericht. Köln.

Kalksteinbruch Schickenberg in Wuppertal

Schlagwörter: Steinbruch, Kalkstein
Ort: Wuppertal
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Vor Ort Dokumentation

Historischer Zeitraum: Beginn vor 1870, Ende 1990

Koordinate WGS84: 51° 15 17,32 N: 7° 04 52,15 O / 51,25481°N: 7,08115°O

Koordinate UTM: 32.366.099,59 m: 5.679.910,54 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.575.520,27 m: 5.680.550,03 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 (2021), „Kalksteinbruch Schickenberg in Wuppertal“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343049 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**