Kalksteinbruch Voßbeck in Wuppertal

Gruben 4 und 5

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



Luftbild Steinbruch Voßbeck (2018)
Fotograf/Urheber: Lhoist Germany - Rheinkalk GmbH



Bereits die preußische Uraufnahme von 1843 zeigt eine erste Gewinnungsstelle am Südrand der heutigen Grube. Der kleine, bäuerliche Kalkbruch liegt etwas westlich des Weilers Wieden an der Elberfeld-Dornaper Landstraße.

Geschichte Mitte 19. Jahrhundert - 1960er Jahre
Entwicklung 1960er Jahre - ca. 1999
Betreiber
Nachnutzungen
Heutiger Zustand
Zugang
Einzelbefunde

Geschichte Mitte 19. Jahrhundert - 1960er Jahre

Datierung: Mitte des 19. Jahrhunderts - ca. 1999

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts setzt in der Region um Dornap der industrielle Steinabbau ein und bis 1892 hat sich an der Landstraße ein 300 x 230 Meter großes Bruchfeld entwickelt. Dieses wird durch einen schmalen Geländestreifen getrennt, sicherer Beleg für eine geteilte Besitzstruktur. Einer der Betreiber soll Winters gewesen sein (GOTTHARDT/MEYER 1989, S. 90). Die beiden Brüche sind mit einer Feldbahn an den Bahnhof Dornap und die dort liegenden Kalköfen angebunden. Direkt unterhalb des Bahnhofs befindet sich ein weiterer Bruch von 120 x 200 Meter Größe. Auch dieser ist mit einer Feldbahn erschlossen. Winters bringt seinen Grundbesitz 1887 zusammen mit weiteren Bruchbetreibern um Dornap in die neu gegründete „Dornap-Angerthaler Actiengesellschaft für Kalkstein und Kalkindustrie“ ein. Diese nennt sich 1888 in „Rheinisch-Westfälische Kalkwerke AG zu Dornap“ um, kurz „RWK Dornap“.

Eine dritte Bruchanlage liegt isoliert an der Vohwinkel-Aprather Landstraße. Der 150 x 80 Meter große Bruch soll von Carl Ernenputsch betrieben worden sein (GOTTHARDT/MEYER 1989). Er bringt seinen Grundbesitz erst 1911 in die „RWK Dornap“

ein.

Der „RWK Dornap“ gelingt es nach und nach die zersplitterte Besitzstruktur zu bereinigen und die einzelnen Gruben zusammenzulegen und so die Voraussetzungen für eine rationelle Erschließung und industriellen Betrieb der Brüche mit entsprechender Infrastruktur zu schaffen. Bis 1937 entwickelt sich eine Großgrube von 450 x 300 Meter mit rundovalen Grundriss. Der Bruch wird über eine Feldbahn erschlossen, die sich über die Abbausohlen spiralförmig in die Tiefe schraubt. Die Verarbeitung erfolgt in den Kalköfen am Bahnhof Dornap. Der alte Bruch von Carl Ernenputsch liegt still, der Bruch an der Bahn wurde schon vor einer Weile mit Abraum verfüllt.

Anfangs der 1950er Jahren wird die aufwendig verlaufende Feldbahnstrecke stillgelegt. Ausgehend vom weiter westlich liegenden Bruch Hahnenfurth legt man nun einen 500 Meter langen, gleisbetriebenen Fördertunnel an, der auf der tiefsten Abbausohle in den Bruchkessel mündet. Auf der Feldbahn kommen neuartige, großvolumige Wagen zum Einsatz die mit Großbaggern beladen werden. Vom Bruch aus können die Waggons durch den Tunnel direkt an den Schrägaufzug der Grube Hahnenfurth und die angeschlossene Aufbereitung des Kalkwerks Hahnenfurth befördert werden. Die alten Ringöfen am Dornaper Bahnhof werden im Laufe der 1950er Jahre stillgelegt. 1954 erreicht der Bruch eine Ausdehnung von 430 x 300 Meter Fläche und eine Abbautiefe von bis zu 55 Meter.

Entwicklung 1960er Jahre - ca. 1999

Anfang der 1960er Jahre wird der Transport in den Brüchen der RWK auf gleislosen Betrieb mit Schwerlastkraftwagen (SKWs) umgestellt. Der Bruch wird nun über eine lange, in Serpentinen verlaufende Rampe erschlossen, die am ehemaligen Bahnhof Dornap beginnt. Zugleich wird der östlich anschließende Bruch Schickenberg über einen 190 Meter langen Fahrtunnel angebunden. Der verbliebene Geländestreifen der Landstraße von Weiden nach Aprath trennt die Gruben voneinander. Ein weiterer Tunnel von ca. 320 Meter Länge führt unter der Wieden-Dornaper Landstraße hindurch in den südlich anschließenden Bruch Hanielsfeld. Die SKWs beliefern mit ihrer 40 Tonnen-Last dort eine Vorbrechanlage, die den Kalkstein zerkleinert. Über eine Förderbandanlage gelingt der Rohkalk zur Aufbereitung des Kalkwerks Hahnenfurth. Dies beinhaltet die Waschung und Klassierung des Materials. Danach kann das Material gebrannt werden.

Die Grube erreicht bis 1966 eine Größe von 500 x 450 Meter und wird Ende der 1960er Jahre nach Norden erweitert. Der namensgebende Weiler Voßbeck muss dafür weichen. Der Großteil der Fläche wird allerdings nicht für die Erweiterung des Steinbruchs benötigt, sondern dient der Anlage einer neuen Abraumhalde nördlich des Bruches. Die Halde Kirchenfeld erreicht bis Anfang der 1980er Jahre einer Ausdehnung von 700 x 280 Meter und eine Höhe von ca. 50 Meter. Nach Abschluss der Deponiearbeiten wird sie mit Laubbäumen bepflanzt, die heute einen dichten Wald bilden.

Zwischen 1969 und 1975 werden die Produktionsanlagen am Dornaper Bahnhof abgerissen (Auswertung der Luftbildkarten von 1969 und 1975). Teilflächen werden von neuen Gewerbebetrieben genutzt, die übrigen Brachen verbuschen großenteils und bilden heute geschlossene Waldflächen. Verblieben sind die ehemalige Werkskantine, heute ein Restaurant, und ein Verwaltungsgebäude. Außerdem existiert noch die Brücke in Stahlgitterkonstruktion, die die auf beiden Seiten der Bahnlinie gelegenen Werksteile miteinander verbunden hatte. Neben der Bahn ist auch der Rest einer Laderampe erhalten.

Anfang der 1980er Jahre endet der Abbau vorerst im Bruch Voßbeck. Die querende Fahrstraße wird noch für die Transporte aus dem benachbarten Bruch Schickenberg genutzt bis auch dort der Abbau in den 1990er Jahren endet. Im Bruchkessel bildet sich ein kleiner Grundwassersee. Unter der Ägide der Lhoist Rheinkalk GmbH wird der Betrieb In den 2000er Jahren nochmals kurzzeitig aufgenommen (laut Informationsblatt der Rheinkalk GmbH um 2012).

Betreiber

- Schüler/Winters bis 1887, Carl Ernenputsch bis zur Fusion mit der RWK 1911 (KASIG/WEISKORN 1992, S. 124)
- 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
nicht bekannt

Heutiger Zustand
Böschungen und Halden sind dicht bewachsen. Bruchkessel zum Teil mit Wasser gefüllt. Rezent abgebaute Sohlen vegetationsfrei.

Zugang
nicht zugänglich, eingezäunt

Einzelbefunde
ehemalige Kantine und Verwaltung

(Jörn Kling, 2021)

Literatur

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

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

Kalksteinbruch Voßbeck 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, Vor Ort Dokumentation
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1843, Ende nach 1999
Koordinate WGS84: 51° 15 19,47 N: 7° 04 21,11 O / 51,25541°N: 7,07253°O
Koordinate UTM: 32.365.499,59 m: 5.679.992,67 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.574.917,26 m: 5.680.607,60 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 Voßbeck in Wuppertal“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343050 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**