Kalksteinbruch Hahnenfurth in Wuppertal

RWK - Gruben 2, 3, 7, 9

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





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

Seit Jahrzehnten ist der Kalksteinbruch Hahnenfurth untrennbar mit den „Rheinisch Westfälischen Kalkwerken“ (RWK) in Dornap verbunden. Herzstück der Firma war das auf der Südseite liegende Kalkwerk.

Geschichte Anfang des 19. Jahrhunderts - 1937
Entwicklung 1937 - heute
Betreiber
Heutiger Zustand
Zugang

Geschichte Anfang des 19. Jahrhunderts - 1937

Datierung: Anfang des 19. Jahrhundert bis heute

Im Kalkwerk in Hahnenfurth wurde der Kalkstein nicht nur aus dem Bruch Hahnenfurth, sondern auch aus den benachbarten Brüchen Hanielsfeld, Voßbeck und Schickenberg verarbeitet. Nach Übernahme der RWK durch die Lhoist-Gruppe 1999 wird das Kalkwerk Hahnenfurth stillgelegt und später abgebrochen. Die Produktion wird auf das Kalkwerk Flandersbach bei Wülfrath ausgerichtet: Für die Region, die seit Mitte des 19. Jahrhundert mit der industriellen Kalkbrennerei lebt, ein Schock.

In der Region Dornap hat die Kalksteingewinnung und -brennerei eine lange Tradition und geht in der Form von kleinbäuerlicher Nebenerwerbsbrennerei bis auf das Mittelalter zurück. Erste urkundliche Erwähnungen datieren aus dem 17. Jahrhundert (Rhefuß 2020, S. 87) und sowohl die Tranchotkarte (1823) als auch die preußische Uraufnahme (1843) stellen mehrere kleine Gewinnungspunkte dar.

Doch erst nach Bau der Eisenbahn von Düsseldorf nach Vohwinkel 1841 wird eine Erschließung der bislang abgelegenen Dornaper Kalksteinvorkommen wirtschaftlich interessant, auch wenn der Stein zunächst noch 3 Kilometer von den Kalkgebieten mit Karren über die sogenannte „Kohlenstraße“ an die Bahn gebracht werden muss. Umgekehrt ist nun auch der benötigte Koks für

die Kalköfen schnell lieferbar. Mit Bau der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn besteht ab 1847 dann eine direkte Verbindung über Dornap in die Kohlengebiete und zu den Hüttenwerken an der Ruhr, die Hauptabnehmer des Kalksteins.
Eine Vielzahl kleiner Betriebe entsteht, oft sind es die Hüttenwerke selbst, die eigene Brüche zur Versorgung ihrer Hochöfen mit dem als Zuschlagsstoff benötigten Kalkstein anlegen.

Nach einer Phase ruinösen Preiswettkampfes schließen sich die Steinbruchbetreiber Wilhelm Schüler, Witwe Anton Winter und „Gewerkschaft Maximilian“ zur „Dornap-Angerthaler Actien Gesellschaft für Kalkstein und Kalkindustrie“ zusammen, die sich 1888 in „Rheinisch Westfälische Kalkwerke AG“ umbenennt, die Geburtsstunde der „RWK Dornap“. Sofort nach der Gründung beginnt die Gesellschaft mit der Übernahme zahlreicher weiterer Betriebe. Von Interesse ist dabei, welche Grundstücke die Übernahmekandidaten mit einbringen können, um möglichst große zusammenhängende Flächen zu schaffen. Erst dies ermöglicht die Einrichtung großer industrieller Steinbrüche.

1892 lassen sich im Bereich der Grube Hahnenfurth noch sechs Einzelbrüche feststellen, die teils nur durch schmale Gesteinsriegel voneinander getrennt sind. Zu den bekannten Unternehmen gehören Stöcker (Bruch 9), Schürmann (Bruch 7) und Schüler (Bruch 2), der einen weiteren Bruch südlich der Düsseldorfer Straße Dornap-Hahnenfurth betreibt (Bruch 1). Die Bruchnummern werden ab 1888 von der RWK vergeben.

Mit der Arrondierung des Grundbesitzes kann der Bruch Hahnenfurth schnell wachsen. Bis um die Jahrhundertwende entsteht nördlich der Düsseldorfer Straße ein rund 1 Kilometer langes, zusammenhängendes Bruchfeld mit einer Breite von durchschnittlich 100 Metern. In zahlreichen Sohlen übereinander wird der Berg nun in Angriff genommen und bis 1937 hat sich der Abbau bereits auf 260 Meter verbreitert. Über eine zentrale Ausfahrt in Mitte des Bruchs gelangt der Kalkstein zu den Ring- und Trichteröfen davor.

Entwicklung 1937 - heute

Nach1937 wird der Betrieb modernisiert und umgestellt. Ein neuer Schrägaufzug ermöglicht den Transport von den immer tiefer liegenden Abbausohlen hoch zu dem modernisierten Kalkwerk an der Südseite des Bruchs.
Wie auch in den anderen Brüchen des Niederbergischen Kalkreviers versucht man, die schwere Handarbeit durch Mechanisierung zu ersetzen. Dabei spielte auch der Arbeitskräftemangel eine Rolle, es war zunehmend schwieriger Arbeiter für die kräftezehrenden Tätigkeiten zu finden. Neue Großbohrlochsprengungen setzen auf einen Schlag gewaltige Mengen Gestein frei, die nun mittels Großbaggern in großvolumige Schüttwagen oder neuartige Kipplaster verladen werden.
Vor der Umstellung auf gleislosen Betrieb mit Schwerlastkraftwagen (SKWs) ab Ende der 1950er Jahre verband ein kilometerlanges Gleisnetz die verschiedenen Brüche und Betriebsteile untereinander. Die Organisation des Abbaus und Betriebs war jedoch durch die zahlreichen, wichtigen Bahn-, Straßen,- und Versorgungslinien, welche über dem Kalklager verlaufen und die Betriebsteile räumlich voneinander trennen, erschwert.

Die Befliegung von 1954 zeigt die neue Infrastruktur des Kalkwerks. Der alte dreiflügelige Ringofen ist abgerissen worden. Noch erfolgt der Transport über kilometerlange Gleisstrecken. Der Bruch hat zu dem Zeitpunkt eine Breite von 330 Metern erreicht. Die Nachbargrube Voßbeck im Nordosten wird mittels eines 500 Meter langen Gleistunnels unter dem Bahnhof Dornap hindurch an den Bruch Hahnenfurth und damit an das Kalkwerk angeschlossen. Der südlich des Kalkwerks gelegene Bruch 1 liegt bereits seit den 1930er Jahren still und wird nun als Klärteich genutzt. Ab Mitte der 1980er Jahre verfüllt man den Teich mit Abraum.

Die Umstellung auf gleislosen SKW-Betrieb Anfang der 1960er Jahre bedeutet einen erheblichen Umbruch im Betriebsablauf. Anstelle spiralförmig angelegter Bahntrassen, die in die Tiefe der Bruchkesssel führen und langer Schrägaufzüge, die nur eine begrenzte Kapazität besitzen, entstehen nun Fahrstraßen, die mittels Rampen und Serpentinen den Bruchkessel erschließen. Die Transportkapazität kann flexibel durch die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge gesteuert werden. Die Brüche Voßbeck, Schickenberg und Hanielsfeld verbindet man untereinander mit Fahrtunneln. Der Kalkstein kann nun aus allen Gruben ohne störende Straßen- oder Bahnquerungen abtransportiert werden. Etwas später, im Jahr 1975, entsteht auch ein Tunnel zwischen den Gruben Hanielsfeld und Hahnenfurth.

Gleichzeitig wird das Kalkwerk ab Anfang der 1960er Jahre in mehreren Schritten erweitert und modernisiert. 1961 erlöschen die letzten drei Ringöfen 8, 9 und 11 zugunsten neuer, vollautomatischer Schachtöfen und Drehrohröfen (Kasig/Weiskorn, 1992, S. 124) . In den nächsten Jahren wird das Werk weiter ausgebaut, so entstehen bis 1965 sukzessive vier Schachtöfen für Kalksteinsplit. In den 1980er Jahren stellt man die Befeuerung auf Braunkohlestaub um (Kasig/Weiskorn, 1992, S. 124).

Anfang der 1980er Jahre kommt der Abbau an der Nordseite des Bruchs entlang der geologischen Grenze des Kalksteinlagers

zum Stillstand. Nun beginnt man die Grube in Richtung Süden zu erweitern und bis 1985 hat man den Rand der Düsseldorfer Straße (B 7) erreicht. Die dortigen Anlagen und der alte Schrägaufzug sind schon seit langem abgebrochen. Der Abbau besitzt jetzt eine Breite von 500 Meter und eine Länge von rund 1 Kilometer. Zugleich entsteht am Nordrand des Abbaus eine neue, große Abraumhalde, die Halde Hahnenfurth.

Nach der Stillegung 1999 und dem sukzessivem Abriss des Kalkwerks Dornap bis 2013 werden die bislang unter den Werksanlagen liegenden Reserven zugänglich. Zugleich entsteht eine neue, moderne Aufbereitungs- und Verladeanlage für Kalksteinsplitte und Kalksteingemische am äußersten Rand des Betriebsgeländes. Ab 2014 kann man den Abbau nun nach Süden fortsetzen. Schon 1996 hatte man dafür die am Kalkwerk vorbeilaufende Düsseldorfer Straße (B 7) auf die Nordseite des Bruchs verlegt. Der Standort Dornap soll durch das erweiterte Abbaufeld für weitere 25 Jahre gesichert werden (Rheinkalk GmbH, 2004).

Betreiber

- 1884: „Vereinigte Bergische Kalkindustrie, Schüler, Schürmann & Co“.
- 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: Zusammenführung der „Rheinischen Kalksteinwerke“ in Wülfrath und der „Rheinisch-Westfälischen Kalkwerke AG“ (RWK Kalk AG) in Wuppertal-Dornap zur „Lhoist Germany Rheinkalk GmbH“

Heutiger Zustand

Steinbruch in Betrieb, zum Teil mit Grundwassersee gefüllt. Randbereiche und Halden bewaldet.

Zugang

nicht zugänglich, eingezäunt, Aussichtspunkt an der Ostseite des Bruchs

(Jörn Kling, 2021)

Literatur

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

Rheinkalk GmbH (Hrsg.) (2004): Rheinkalk informiert. Süderweiterung II des Steinbruchs Hahnenfurth. Infoprospekt. o. O.

Thomas, Hans-Peter; Rhefus, Reiner / Buschmann, Walter (Hrsg.) (2016): Die Bergische Kalksteinindustrie in Wülfrath und Wuppertal. In: Industriekultur. Düsseldorf und das Bergische Land, S. 86-114. Essen.

Kalksteinbruch Hahnenfurth in Wuppertal

Schlagwörter: Kalkstein, Steinbruch
Ort: Wuppertal - Dornap
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 1800
Koordinate WGS84: 51° 15 1,99 N: 7° 03 34,36 O / 51,25055°N: 7,05955°O
Koordinate UTM: 32.364.579,28 m: 5.679.476,51 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.574.018,59 m: 5.680.054,15 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 Hahnenfurth in Wuppertal“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-343052 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**