

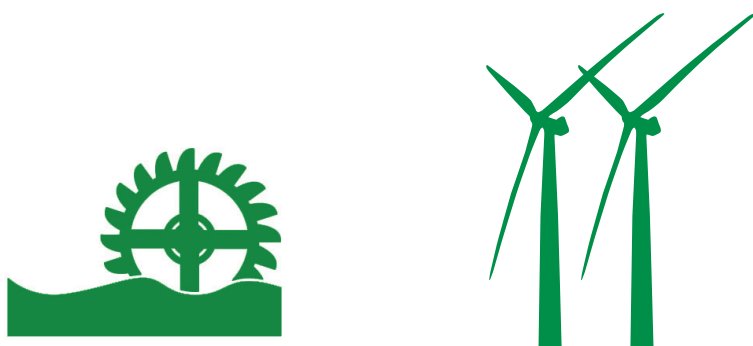


Der Deilbach entspringt nördlich Wuppertal-Barmen und mündet nach 21 km Fließstrecke in Essen-Kupferdreh in die zum Baldeneysee aufgestaute Ruhr. Ab Velbert-Langenberg weitet sich die Talsohle zwar auf, das Fließgewässer führt aber im Sommer dennoch eher wenig Wasser, was große Anstrengungen beim Betrieb von Wasserkraftanlagen erforderte (Bau von Grabensystemen und Wehren, Stauteiche, Abstimmung zwischen verschiedenen Betreibern). Diese vielerorts anzutreffenden Verhältnisse werden ergänzt durch eine geologische Besonderheit des Talraumes: Nördlich des Deilbaches streichen die flözführenden Schichten des Karbons aus (Kohlevorkommen treten bis nahe an die Oberfläche und können einfach abgebaut werden), während südlich des Deilbaches der Übergang in die flözleeren Karbonschichten erfolgt.

Das Deilbachtal war zwischen Nierenhof und Kupferdreh durch die intensive Nutzung von Bodenschätzen geprägt. Die wirtschaftliche Entwicklung ging von der Landbevölkerung aus, die sich durch die Nutzung der Ressourcen der Umgebung zusätzliche gewerbliche Einnahmen verschaffen konnte. Kapitalstarke Unternehmen hatten im Deilbachtal, anders als im übrigen Ruhrgebiet, eher wenig und meist über nur kurze Zeiträume Anteil an der Entwicklung. Der Abbau der oberflächennah anstehenden Steinkohle, von Sandsteinen und von Tonstein für die Ziegelherstellung erfolgte über mehrere hundert Jahre und führte zu massiven Veränderungen des Landschaftsbildes, die heute noch ansatzweise erkennbar sind (verfüllte und nicht verfüllte Steinbrüche, Aufschüttung von Halden, Begradigung des Deilbachs). Viele der einstigen Abgrabungen und Mühlenteiche (Deiler Mühle) wurden verfüllt und konnten, wie die Flächen von Steinbrüchen und Halden, von der Natur zurückerobert werden. Die stark durch das menschliche Wirtschaften geprägte Landschaft des 19. und 20. Jahrhunderts erscheint daher heute naturnah. Erst auf den zweiten Blick erkennt der Betrachter welche massive Veränderungen die Landschaft schon erfahren hat. Neben den Mühlen und der landwirtschaftlichen Nutzung veränderten den breiten Talraum auch die verkehrlichen Ansprüche. Das Deilbachtal war und ist die Verbindung zwischen Wuppertal/Solingen und dem Ruhrtal bei Essen (mit Anschluss über die Ruhr an den Rhein). Ab dem 19. Jahrhundert wurden die Transportbedürfnisse größer und die Erschließung verbesserte sich; dadurch siedelten sich in Essen und Velbert weitere Gewerbebetriebe in der breiten Talsohle an (v.a. Textil-, Kupferverarbeitung). Die mit der Mühlennutzung begonnenen Gewässeränderungen (Begradigung und Verlegungen) wurden in Zusammenhang mit dem Ausbau von Verkehr und Gewerbe intensiviert. Der Kohleabbau, der vor allem nördlich des Deilbachs vorhanden war, veränderte die Wasserführung der Bäche. Während die südlichen Deilbachzuflüsse reichlich Wasser führen, fallen die nördlichen Zuflüsse über lange Phasen des Jahres trocken.

In diesem Talabschnitt lässt sich die Wandlung der Natur- zur Kulturlandschaft in den letzten 500 Jahren in den vielen Einzelschritten, die stattgefunden haben, aufzeigen. Das Wirtschaften des Menschen hat nicht nur die bekannten Bauwerke (Deiler Mühle, Kupferhammer etc.) hinterlassen, sondern auch deutliche Spuren in der Landschaft. Gegenüber anderen Landschaftsräumen zeichnet sich das Deilbachtal gerade durch die langen Entwicklungslinien aus.

Weitere
Informationen
zum WasserWeg
Deilbach unter:



Entwicklung Energiegewinnung und -verwendung

Holz

Ausgedehnte Wälder der Umgebung lieferten das Holz für die Holzkohle-meiler (nördlich der Nierenhofer Straße werden zahlreiche Meilerplätze vermutet). Nur mit der Holzkohle konnten die Temperaturen zum Schmelzen von Metallen und damit ihrer Bearbeitung erreicht werden.

Wasser

Das Tal bot Wasser für den Antrieb von Wassermühlen, die als Getreidemühlen und Hammerwerke fungierten (Deiler Mühle, Kupferhammer) und trieb die gewerbliche/industrielle Entwicklung des Tals seit dem 16. Jahrhundert an.

Kohle

Alle Phasen des Bergbaus von einfachen Gruben, über Stollen bis zum Tiefenbergbau (präsent durch Bauwerke wie Zechengebäude, Bewetterungsturm, Stollenmundlöcher) und Haldenkörpern sind hier erkennbar. Die im Norden des Deilbaches austreichenden flözführenden Schichten ermöglichten seit dem Mittelalter einen Abbau in bescheidenem Umfang. Die Kohle fand Verwendung als Heizmaterial und in den Schmieden. Im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts wurden die großen Tiefbauzechen im Deilbachtal still gelegt. Von den Schachtanlagen kann man heute noch z.B. Gebäude, Kaminreste und mehrere große Abraumhalden finden.

Strom

Ein ehemaliges Kohlekraftwerk diente der Stromversorgung für den Betrieb einer frühen Straßenbahn nördlich der Nierenhofer Straße.

Atomkraft und erneuerbare Energien

Am Standort des ehemaligen Kraftwerks (1977 stillgelegt) entstand eine zentrale Ausbildungsstelle für Kraftwerker in Kohle- und Atomkraftwerken. Mit der Energiewende wurden die Bildungsangebote um die Bereiche der erneuerbaren Energien erweitert (Biomasse, On-/Offshore-Windkraftanlagen sowie für Wasserkraftanlagen).



Entwicklung Gewinnung und Nutzung von Baustoffen

Holz

Die Wälder gehörten den Höfen oder Markgenossenschaften und lieferten über Jahrhunderte Brenn- und Bauholz und dienten als Viehweide.

Ziegel

Tonstein zur Ziegelherstellung wurde in tiefen Gruben gewonnen, die nach Beendigung des Abbaus später oft verfüllt wurden, letztes Relikt dieses Gewerbebezweiges ist die Voßnacker Ringofenziegelei. Es gab drei Ziegeleien im Deilbachtal.

Sandstein

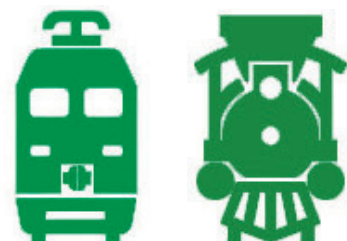
Ruhrsandstein fand als Baumaterial vielfältige Verwendung für die Gebäude der Bauern, aber auch sakrale Bauwerke in der Region und als Pflastersteine. Tongruben und Sandsteinbrüche veränderten die Topographie stark. Die zu Beginn des 20. Jahrhunderts weitestgehend entwaldeten Hänge hat sich die Natur mittlerweile zurück erobert.

Beton

In Kupferdreh entstand Ende des 19. Jahrhunderts eine Zementfabrik, deren Erzeugnisse u.a. in den Kupferdreher Steinwerken verarbeitet wurden. Die Steinwerke entstanden am Standort einer Ziegelei, setzten also die Produktion von Baustoffen in veränderter, „moderner“ Weise fort.



Landschaft an der Ziegelei Klotz
um 1900



Entwicklung von Infrastruktur in Anpassung an die Erfordernisse

Wege und Straßen

Die ersten Transportwege des Steinkohlebergbaus waren die Kohlenwege. Auf Pferden oder mit Pferdekarren wurde auf meist nicht befestigten Wegen die Kohle transportiert. Da der Preis der Kohle aufgrund des beschwerlichen Transports sehr hoch war, bemühte man sich früh, moderne befestigte Straßen und Schienenwege zu bauen, die die Transportkosten entscheidend senkten. Aus vielen der einstigen Kohlenwegen entwickelten sich später Verkehrsstraßen, die auch heute noch existieren. Auf ihre ehemalige Funktion verweist der Name der „Kohlenstraße“, die die wichtigste Verbindung zwischen Essen und Nierenhof/Langenberg ist.

Schienenwege

Im Tal befindet sich die Strecke der ehemaligen Prinz-Wilhelm-Bahn (eine der ältesten Eisenbahnen in Deutschland). Sie war zunächst eine Weiterentwicklung der Pferdebahnen. Pferde zogen die Wagen mit Metallrädern auf auf mit Eisenblechen beschlagenen Holzschienen. Sie begünstigte die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen dem frühen Ruhrbergbau und der Textilindustrie im Bergischen Raum.

Nördlich der Nierenhofer Straße verläuft die Trasse der ehemaligen Bergischen Kleinbahn (Straßenbahn, die zeitweilig nicht nur dem Personen- sondern auch dem Gütertransport diente und Nierenhof, Kupferdreh und Steele verband (1907-1957).

Wasserwege

Die Schiffbarmachung der Ruhr ab 1770 erweiterte die Absatzmärkte der Rohstoffe und Produkte aus dem Deilbachtal.



Bergische Kleinbahn

Steinbruch südlich des Deilbaches



Mit Wasser gefüllter ehemaliger Steinbruch im Deilbachtal - Badenutzung

