



Weitere Informationen zum WasserWeg Deilbach unter:



Der Wander-/ Radweg folgt zum großen Teil dem Unterlauf des etwa 21 km langen Deilbaches, der im Raum Wuppertal entspringt, das heutige Stadtgebiet von Velbert durchquert, bei Hattingen-Niederbonsfeld das Stadtgebiet von Essen-Kupferdreh erreicht und dort in den Baldeneysee mündet.

Der Deilbach war in der Vergangenheit **Grenzbach**, u.a. zwischen Franken und Sachsen, Pfalz Neuburg und Brandenburg sowie eine kurze Zeit zwischen Bayern und Preussen, mit allen Nebenwirkungen. Es wurden Zölle erhoben - ein Schlagbaum und eine Kette behinderten den einfachen Übergang. An einem Pfosten hing ein sogenanntes Heidenblech, mit dem Zigeuner abgewiesen werden sollten. Noch heute trennt er Westfalen und das Rheinland.

Das Talgebiet war schon früh ein **Ort der Metallherzeugung bzw. -verarbeitung**, weil dort Eisenerze, Kalkstein und Holz zur Herstellung von Holzkohle (später auch Steinkohle) leicht zugänglich und abbaubar waren. Später kamen auch Erze (Eisen- und Kupfererze) aus dem Velberter Raum hinzu.

In den sogenannten **Rennöfen** wurde mittels **Eisenerz, Kalkstein und Holzkohle (später Steinkohle)** ein Eisen mit schwammähnlichem Aussehen, dem s. g. Eisenschwamm, erschmolzen. Dieser Eisenschwamm war für den alltäglichen Gebrauch wegen seiner Eigenschaften nicht geeignet. Erst durch mehrmaliges **Erhitzen** und anschließendem **Hämmern** konnte das Gefüge des Eisens so verfestigt werden, dass daraus **Gegenstände für den hauptsächlich bäuerlichen Gebrauch** hergestellt wurden.

Mit steigender Nachfrage und fortschreitender Entwicklung des Transportwesens, mussten die Rohmaterialien und Fertigprodukte nicht mehr auf dem Rücken von Personen oder Pferden transportiert werden, sondern über **von Pferden gezogene Schienenbahnen** durchs Tal der Hesper von Velbert nach Kupferdreh bzw. vom Deilbachtal nach Velbert-Nierenhof und von da aus durch s.g. **Kohltreiber**, weiter **nach Wuppertal oder bachabwärts zur Ruhr**, die mittlerweile schiffbar bemacht worden war. Aus diesen Pferdebahnstrecken entwickelten sich in unserem Jahrhundert die **Kohlenbahn** von der Zeche Poertingsiepen nach Kupferdreh und die **Deiltaler Eisenbahn** von Ueberruhr nach Nierenhof, die später in Prinz Wilhelm Bahn umbenannt wurde (Eröffnung 20. 09.1831). Die von Pferden gezogene Bahn erhielt diesen Namen, weil Prinz Wilhelm von Preußen, der Onkel des späteren Kaisers Wilhelm, am Tag der Eröffnung in einem der Waggons mitfuhr. Mit der 1847 erfolgten Verlängerung der Kleinbahn nach Steele und Vohwinkel wurde sie auf **Dampfbetrieb** umgestellt. Parallel zur Bahnstrecke verlief vom 11. 04.1898 bis zur kompletten Einstellung im Jahr 1954, zwischen Steele und Nierenhof eine elektrisch betriebene **Strassenbahn**.

Bis heute sind nur noch wenige Zeugen aus der Vergangenheit erhalten geblieben oder wieder entdeckt worden, so z.B.

Das Mundloch der Stollen-Zeche Freundschaft

Das Mundloch befindet sich am unteren Ende der Kohlenstraße, kurz vor der Einmündung in die Nierenhofer Straße. Die Zeche konsolidierte im Jahre 1857 mit der Zeche Friedrich Anton zur Zeche Victoria.

Mundloch der Stollen-Zeche Vereinigte Himmelsreicher Erbstollen

Es ist heute noch, mit einem Gitter abgedeckt, am Rande des Parkplatzes der Fa. ALDI zu sehen. Dieses Steinkohlen-Bergwerk entstand zum 01.01.1860 aus den Zechen Vereinigte Himmelsrone und Himmelsroner Erbstollen und förderte mit 16 Bergleuten und 2 Beamten ca. 10.570 Tonnen Kohle; es wurde 1862 wieder stillgelegt. Mit Erbstollen bezeichnete der Bergmann den der Talsohle am nächsten gelegenen Stollen (gleichzeitig der tiefste Punkt des Stollen-Bergwerkes, durch den auch das Grubenwasser abfließen konnte).

Tiefbau-Zeche Victoria und deren Berge-Halde

Der Schacht wurde 1909 im Deilbachtal abgeteuft und erreichte 1910 eine Teufe (Tiefe) von 390 m. Bei den Arbeiten wurden, durch den Ausbruch von Gesteinsmassen, 7 Bergleute getötet. Nach dem I. Weltkrieg erreichte die Zeche mit 865 Bergleuten im Jahre 1920 ihre höchste Förderung mit 208.494 t.

Am 16. September 1925 wurde die Zeche stillgelegt. Das Fördergerüst wurde auf der Zeche Carl Funke in Heisingen wieder aufgebaut. Der Deckel des verfüllten Schachtes ist auf dem Parkplatz der Fa. Aldi zu sehen.

Kamin Sockel der Zeche Victoria

Der Kamin ist ein Unikum des Industrie-Schornstein-Baus, weil er die quadratische Bauweise durch eine röhrenförmige ablöste. Grund dafür war die Erkenntnis, daß ein kreisförmiger Querschnitt einen besseren thermischen Wirkungsgrad hat als ein quadratischer.

Einigen Unterlagen zufolge soll der Kamin eine direkte Verbindung zum unterirdischen Grubengebäude der Zeche Himmelsroner Erbstollen besessen haben. Er hätte demnach auch zur Bewitterung der Grube beigetragen, da die warme Luft, die im Kamin nach oben steigt, kältere Außenluft über die Stollen-Mundlöcher eingesaugt hätte. Solch eine Versorgung des Grubengebäudes mit frischer Luft war vieler Orts im Bergbau üblich. Der Kamin liegt etwas versteckt in einem kleinen Seitental der Nierenhofer Straße.



Voßnacker Ziegelei (links) und Betriebsgebäude der Zeche Victoria mit Halde, 1920er Jahre

Ziegelei am Vossnacken

Die Ziegelei ist die einzige dieser Bauart, die im Essener Stadtgebiet noch erhalten ist. Die Gebäude sind in einem beklagenswerten Zustand. Allerdings stehen sie heute unter Denkmalschutz.

Hundebrücke

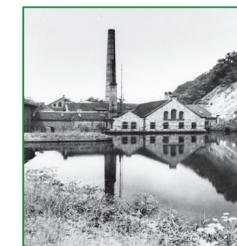
Die Brücke besteht aus zwei unterschiedlichen Konstruktionsteilen, nämlich einem aus Steinen gemauerten Teil und einer Stahlkonstruktion, die die heutige Bahnstrecke überspannt. Über diese Brücke wurden früher Loren mit Material (Kohlen, usw.) gezogen.

Der Name ist von dem Bergmannsausdruck "Hunt" abgeleitet. Hunde oder Hunte sind kleine über Schienen gezogene Transportwagen. Damit wurden in diesem Fall die in Steinbrüchen abgebauten Steine auf die andere Seite des Baches zur Verladestation an der Prinz-Wilhelm-Bahn gefahren.

Deilbachhammer (Eisenhammer)

Der Ursprung des Deilbachhammers reicht in das 16. Jahrhundert.

Dort wurde mit sogenannten Schwanzhämmern mit bis zu 100 kg Gewicht, die von Wasserrädern über eine mit Nocken versehene Welle angehoben wurden, das mehrfach erhitzte Eisen geschmiedet, um die Schlacken zu entfernen und die Qualität des Eisens zu steigern. 1927 brach die Antriebswelle und besiegelte damit das Ende des Schmiedebetriebs. Mittlerweile war diese Technik überholt.



Der heute verfüllte Stauteich zum Betrieb des Kupferhammers 1930



Gebäudeensemble des Deilbachhammers 1930er Jahre

Der Kupferhammer

Die Ursprünge reichen bis in das Jahr 1550 zurück. Bis zum Jahre 1940 wurde hier Kupfer geschmiedet. Ursprünglich gehörte ein Stauteich zu der Anlage, mit dessen Wasser Wasserräder angetrieben wurden.

Heute besteht die Anlage aus einer Anordnung von Gebäuden unterschiedlichen Alters, in denen ein kleines Museum und eine Kunst-Schlosserei beherbergt sind.

Kupferhütte

Nach alten Karten hat im Deilbachtal auch eine Kupfer-Schmelzhütte bestanden. Deren Standort konnte noch nicht lokalisiert werden.

Steinbruch an der Nierenhofer Straße

Dieser geologische Aufschluss liegt etwas versteckt an der Straße. Dort sind versteinerte Baumstämme und Schwemmhölzer in den Witterner Schichten aus dem Karbon freigelegt. Deren Alter beträgt ca. 320 Mio Jahre.